



26.6.2020 (korrigerad
1.7.2020/Förvaltningslagen 52§)

Närings-, trafik- och miljöcentralen i Södra Österbotten
Ansvarsområdet för trafik och infrastruktur
PB 156
60101 Seinäjoki

KONTAKTMYNDIGHETENS MOTIVERADE SLUTSATS OM MILJÖKONSEKVENSBESKRIVNINGEN I PROJEKTET SOM GÄLLER RIKSVÄG 3 MELLAN HELSINGBY OCH LAIHELA

Den projektansvarige har 5.3.2020 skickat en miljökonsekvensbeskrivning enligt lagen om förfarandet vid miljökonsekvensbedömning (252/2017) till Närings-, trafik- och miljöcentralen i Södra Österbottens ansvarsområde för miljö och naturresurser (nedan NTM-centralen).

UPPGIFTER OM PROJEKTET OCH FÖRFARANDET VID MILJÖKONSEKVENSBEDÖMNING

Projektets namn

Riksväg 3 mellan Helsingby och Laihela, (Korsholm och Laihela)

Den projektansvarige

Närings-, trafik- och miljöcentralen i Södra Österbotten, ansvarsområdet för trafik och infrastruktur, kontaktperson Eeva Kopposela

MKB-konsult

Ramboll Finland Ab, kontaktperson Joonas Hokkanen

Beskrivning av projektet och alternativen

Syftet med projektet är att förbättra riksväg 3 i området mellan Helsingby i Korsholm och Laihela centrum. Planeringsområdet är ca 14 km långt och börjar i Vikby i Korsholm från den planskilda anslutningen med riksväg 8 och sträcker sig till den planskilda anslutningen i Maunula i Laihela.

Riksväg 3 är riksvägen från Helsingfors via Tammerfors till Vasa. Förbindelsen är en av Finlands viktigaste och livligast trafikerade huvudvägsavsnitt samt en del av ett internationellt nät som omfattar hela Europa (TEN-T och E12). Syftet med projektet är att förbättra trafikens smidighet och säkerhet på vägsnittet. Utmaningar på vägsnittet är framförallt bristen på säkra omkörningsmöjligheter, osäkerheten vid anslutningarna och svårigheten att förutse restiden med alla transportsätt. Problemen orsakar olyckor och farliga situationer samt tilläggskostnader i synnerhet för den tunga trafiken. När framtida arrangemang planeras är utgångspunkten på den nuvarande vägsträckningen en hastighetsbegränsning på 100 km/h och på den nya vägsträckningen 120 km/h och så enhetlig servicenivå som möjligt.

Alternativ i bedömningen:

Alternativ Alt 0: Den nuvarande riksvägen

Riksväg 3 bibehåller sin nuvarande form på den nuvarande platsen, dvs. förbättringsprojektet genomförs inte. Alternativ 0 är ett jämförelsealternativ.

Alternativ Alt 1a: Förbättring av den nuvarande riksvägen och en ny planskild anslutning i Alakylä

I det här alternativet utvecklas riksvägen främst på den nuvarande platsen till en 2+2-filig väg och den långsamma trafiken använder en parallellväg. Vid Alakylä rätas riksvägen ut och flyttas norrut så att den nuvarande riksvägens åbro kan bibehållas som parallellvägsförbindelse. Parallellvägarna är blandtrafikvägar.

Alternativ Alt 1b: Förbättring av den nuvarande riksvägen och en ny planskild anslutning i Alakylä norr om den nuvarande vägen

I det här alternativet utvecklas riksvägen främst på den nuvarande platsen till en 2+2-filig väg och den långsamma trafiken använder en parallellväg. I Alakylä vid Toby-Laihela å flyttas riksvägens sträckning cirka 180 m norrut så att den nuvarande riksvägen blir parallellväg från Rudonties/Karkmovägens anslutning österut cirka 1,3 km. Parallellvägarna är blandtrafikvägar.

Alternativ Alt 2a: Ny riksvägssträckning via skogen på Tryssjelibacken och Mussmobacken

I det här alternativet byggs en ny motorväg (2+2 filer) enligt landskapsplanen söder om den nuvarande riksvägen. Alla anslutningar till riksvägen är planskilda. Den nuvarande planskilda anslutningen i Vikby förblir oförändrad, men den planskilda anslutningen i Maunula förnyas. Nuvarande riksväg 3 blir parallellväg.

Alternativ Alt 2b: Ny riksvägssträckning över åkern vid Tryssjelibacken och Mussmobacken

I det här alternativet byggs en ny motorväg (2+2 filer) enligt landskapsplanen söder om den nuvarande riksvägen. Alla anslutningar till riksvägen är planskilda. Den nuvarande planskilda anslutningen i Vikby förblir oförändrad, men den planskilda anslutningen i Maunula förnyas. Nuvarande riksväg 3 blir parallellväg.

Alternativ Alt 2c: Ny riksvägssträckning över åkern vid Tryssjelibacken och Mussmobacken och anslutning till den nuvarande riksvägen väster om Hulmi

I det här alternativet byggs en ny motorväg (2+2 filer) enligt landskapsplanen söder om den nuvarande riksvägen. Vid Tryssjelibacken och Mussmobacken är den nya riksvägen dragen vid kanten av åkern nära skogsbrynet på samma sätt som i alternativ 2b. Avvikande från alternativ 2a och 2b svänger 2c av mot norr vid Mussmobacken och ansluter sig till sträckningen enligt alternativ 1 väster om Hulmi cirka 2,0 km före den planskilda anslutningen i Maunula.

Alla anslutningar till riksvägen är planskilda. Nuvarande Vikby planskilda anslutning förblir oförändrad och ramperna vid Maunula planskilda anslutning från Vasa i riktning

mot Seinäjoki görs mindre tvära så att de lämpar sig för en hastighet på 80 km/h. Nuvarande riksväg 3 blir parallellväg mellan Helsingby och Alakylä. En ny parallellväg byggs söder om riksvägen mellan Alakylä och Laihela centrum.

Förfarandet vid miljökonsekvensbedömning

Ett förfarande vid miljökonsekvensbedömning tillämpas i projekt, som sannolikt har betydande miljökonsekvenser. Projekt som behandlas i ett bedömningsförfarande har räknats upp i projektförteckningen i MKB-lagens (252/2017) bilaga 1. Detta projekt fordrar ett förfarande vid miljökonsekvensbedömning på basis av underpunkterna a-c i projektförteckningens punkt 9): *a) byggande av motorvägar eller motortrafikleder, b) anläggande av en ny, minst 10 kilometer lång sammanhängande väg med fyra eller flera körfält, c) ny linjeföring eller breddning av en väg så att den sammanhängande vägsträcka med fyra eller flera körfält som härvid bildas är minst 10 kilometer lång.*

Bedömningsprogrammet för projektet har blivit anhängigt 3.5.2019 och kontaktnmyndigheten har gett utlåtande om programmet 1.7.2019. Bedömningsbeskrivningen har blivit anhängig 5.3.2020.

Bedömningsbeskrivningen är den projektansvariges bedömning av projektets sannolikt betydande miljökonsekvenser. I 4 § i förordningen om förfarandet vid miljökonsekvensbedömning (277/2017) stadgas noggrannare om innehållet i en bedömningsbeskrivning. I MKB-beskrivningen beskrivs bl.a. de betydande miljökonsekvenserna av projektets olika alternativ, metoderna i syfte att lindra dem samt förslag till att begränsa eller förebygga miljökonsekvenserna. Efter att ha stiftat bekantskap med bedömningsbeskrivningen sammanställer kontaktnmyndigheten en motiverad slutsats om projektets betydande miljökonsekvenser.

Samordning av miljökonsekvensbedömningen och andra förfaranden

Bedömningsförfarandet har inte samordnats med förfaranden enligt andra lagar.

DELTAGANDE OCH SAMMANDRAG AV UTLÅTANDEN OCH ÅSIKTER OM BEDÖMNINGSBESKRIVNINGEN

Information och hörande

Det finskspråkiga meddelandet om bedömningsbeskrivningen och kungörelsen har publicerats i tidningarna Kyrönmaa och Ilkka-Pohjalainen. Det svenskspråkiga meddelandet har publicerats i Vasabladet.

Kungörelsen har varit framlagd till påseende **19.3 -15.5.2020** på Laihela kommuns och Korsholms kommuns webbplatser på adresserna www.laihia.fi och www.korsholm.fi. Bedömningsbeskrivningen har varit framlagd på Laihela kommuns tekniska avdelning (Laihelavägen 50, 66400 Laihela) och i Korsholms ämbetshus (Centrumvägen 4, 65610 Korsholm). Kungörelsen, bedömningsbeskrivningen och projektets digitala plattform har publicerats från och med 19.3.2020 på webbplatsen: www.miljo.fi/rv3helsingbylaihelaMKB.

På grund av coronavirusepidemin ordnades inget evenemang för allmänheten om bedömningsbeskrivningen, men en elektronisk presentation om

bedömningsbeskrivningen har lagts ut på webben: www.miljo.fi/rv3helsingbylaihelaMKB.

Utlåtanden om bedömningsbeskrivningen begärdes av följande: Finavia Abp, Laihela kommun, miljövårdsmyndigheten i Laihela, miljöhälsovården i Laihela, Transport- och kommunikationsverket Traficom, Naturresursinstitutet, Västkustens miljöenhet, miljöskydd och miljöhälsa, MTK-Etelä-Pohjanmaa, Merenkurkun Lintutieteellinen Yhdistys ry, Forststyrelsen, Kustens naturtjänster, Natur och miljö r.f., Sydbottens Natur och Miljö r.f., Skogsägarförbundet Kusten r.f., Korsholms kommun, Österbottens förbund, Österbottens museum, Österbottens räddningsverk, Finlands naturskyddsförbunds Österbotten distrikt, Finlands skogscentral, NTM-centralen i Egentliga Finland, fiskeritjänster, Trafikledsverket, och Österbottens svenska producentförbund r.f.

Dessutom har kommentarer begärts av NTM-centralen i Södra Österbottens enheter för områdesanvändning och vattentjänster, naturskydd, vattenresurser och miljöskydd.

Sammandrag av utlåtanden och åsikter

Sammanlagt 8 utlåtanden och 24 åsikter har lämnats in om bedömningsbeskrivningen. Sammanlagt 4 expertkommentarer gavs av NTM-centralen i Södra Österbottens olika enheter. Utlåtanden, åsikter och expertkommentarer finns i sin helhet i bilaga 1 (förutom personuppgifter och bifogat material).

Laihela kommun anser att det är nödvändigt att planera förbättringar av vägarangemangen för att trafiken ska löpa smidigt och tryggt även i framtiden. I projektet bör man dock minska olägenheterna av splittrade åkerskiften med hjälp av ägoregleringar och andra åtgärder. Parallellvägarna bör göras tillräckligt breda och stora förlängningar av sträckningarna bör undvikas.

I alternativen 1a och 1b bör man utreda styrningen av den planerade parallellvägen genom den nya industritomten i Maunula till närheten av järnvägen i syfte att undvika en detaljplansändring och inlösning av ett bostadshus. Användningen av parallellväg för den tunga trafiken till Maunula industriområde anses inte vara förnuftigt, utan en planskild anslutning bör byggas vid Hulmi, vilken skulle betjäna förbindelserna för bl.a. områdets invånare, servicestationen och bilaffären samt industritomterna. Särskild uppmärksamhet bör fästas på hanteringen av översvämningsrisker.

I alternativen 2a, 2b och 2c bör hastighetsbegränsningen på nuvarande riksväg 3 bibehållas på minst 80 km/h. I alternativ 2a och 2b bör placeringen av Vedenojanluoma sträckning utredas så att inlösning av bostadshus och byggande av broarna S6 och S7 undviks. I alternativ 2a och 2b bör möjligheten för en planskild anslutning begrundas i Ruto och i alternativ 2c i Hulmi och Ruto.

På lång sikt anses alternativ 2a vara det bästa alternativet, varvid de nya markanvändningsmöjligheterna kvarstår som goda och förlängningarna av parallellvägarnas sträckningar blir skäligen. Alternativet anses inte heller påverka

grundvattnet. Det är dock viktigt att utreda hur man kan minska olägenheterna för jordbrukarna.

Trafik- och kommunikationsverket Traficom påminner om att projektets inledande del i Helsingby ligger delvis i ett område där flyghindertillstånd krävs för objekt som byggs och av lyftkranar som reser sig 10 meter över markytan. Inverkan av flygplatsens hinderbegränsningsytor bör beaktas i de mera detaljerade planerna.

Mtk-Laihia konstaterar att projektet har betydande negativa konsekvenser för områdets landsbygdsnäringar. I den fortsatta planeringen bör man sträva efter lösningar som sparar odlingsområdena och övrig näringsverksamhet. Särskild uppmärksamhet bör fästas på ägoregleringar som lindrar de skadliga konsekvenserna. Parallell- och omvägarna bör planeras tillräckligt breda och underfarterna tillräckligt höga för att motsvara nuvarande och framtida jordbruksmaskinernas krav. MTK-Laihia är bekymrat över att det värdefulla odlings- och kulturlandskapet ska förstöras. Jord- och skogsbruksföretagarna samt övriga näringsutövare bör kunna delta intensivt i den fortsatta planeringen av vägprojektet.

Korsholms kommun förordar alternativ 2 till grund för den fortsatta planeringen. Den fortsatta planeringen bör innefatta effektiva åtgärder för bullerbekämpning, fungerande ägoregleringar, passager för vilt och öppning av en helt ny anslutning till motorvägen i området av Rimal-Helsingby-Pundars.

Korsholms kommuns miljövårdsmyndighet påpekar att i alternativ 2 beaktas inte samverkan av den nya och den befintliga vägen i fråga om bullerkonsekvenserna. Konsekvenserna för de miljötillståndspliktiga djurstallen i projektets verkningsområde bör också beaktas och vägarna bör placeras utanför grundvattenområdena. Med avsikt på miljön och miljöhälsan har alternativ 0 minst negativa konsekvenser, men om vägförbindelsen måste förbättras, har alternativ 1a och 1b de minsta negativa konsekvenserna, när man i planeringen tar hänsyn till konsekvenserna för bl.a. yt- och grundvattnen samt bullerkontroll.

Österbottens förbund anser att de nuvarande vägarrangemangen på riksväg 3 inte motsvarar behoven hos dagens trafik och att en fyrfilig väg är nödvändig. Planerna är tillräckligt noggranna och täckande och alla vägsträckningsalternativ överensstämmer med den nya landskapsplanen 2040.

Sträckningarna i alternativ 1 inverkar minst på nya markområden, men den nuvarande bebyggelsen utsätts för olägenheter på grund av omvägar. Alternativ 2a, 2b och 2c förändrar mest det jordbruksdominerade landskapet och splittrar fastigheterna. Fördelen med alternativ 1 är att den nuvarande riksvägen bevaras. Det mest genomförbara alternativet torde vara 2c, eftersom det återgår snabbast till riksvägens nuvarande sträckning och bevarar den planskilda anslutningen i Laihela inklusive dess geometri i nuvarande form.

Alternativ 1a, 1b och 2c bevarar bäst vägsträckningens huvudriktning enligt sträckningen Helsingfors-Tammerfors-Vasa i den planskilda anslutningen i Maunula, vilket är viktigt såväl region- som trafikpolitiskt och för näringslivets transporter. Alla alternativen 1a, 1b, 2a, 2b och 2c har positiva effekter med avsikt på markanvändning, samhällsstruktur, trafik och regionens industri och service. I den

fortsatta planeringen bör ett tydligt alternativ väljas för att de minst genomförbara områdesreserveringarna ska kunna tas bort ur landskapsplanen och frigöra områdena för annan markanvändning.

Österbottens museum konstaterar att olika egenskaper och värden hos olika delområden i det värdefulla landskapsområdet och den byggda kulturmiljön har beaktats i miljökonsekvensbedömningen. Bland de värdefulla objekten skulle det också ha varit bra att lyfta fram Ylipotti loftbyggnad som är skyddad i byggnadsskyddslagen.

För den fortsatta planeringen bör man välja en lösningsmodell, som har minst negativa konsekvenser för den byggda kulturmiljön och kulturlandskapet. I den noggrannare vägplaneringen är det viktigt att placera sträckningarna av de nya parallell- och uppsamlingsvägarna ännu bättre i åker/landskapsområdenas kantområden och i första hand utnyttja gamla vägförbindelser även i huvudvägens närområden. Vägbyggets skadliga konsekvenser kan lindras genom att beakta närlandskapet såsom t.ex. åkerområdena och björkalléerna och bevarandet av dem samt också möjligheterna att vidareanvända närområdena.

Finlands naturskyddsförbunds Österbotten distrikt r.f. anser att beskrivningen är välgjord och lättläst, även om den i förhållande till helheten är ganska tung och omfattande.

Det anses vara felaktigt att alternativ 0+ har slopats utan motivering efter programskedet. Både med avsikt på människornas vistelse och rörelse i området och miljön skulle alternativet ha varit det bästa, eftersom trafiken i området inte ökar enligt förväntningarna i och med förändringar som sker i arbetets karaktär.

Av alternativen är Alt1 mera genomförbart än Alt2. I Alt1 följer vägsträckningarna de befintliga sträckningarna och det har redan anpassat sig till landskapet och naturen därefter. Den mest beaktansvärda bristen i Alt1 är att vägen byggs mitt i Hulmiparken, där det finns värdefull växtlighet och ett betydande kulturarv. Natur- och artobservationerna beaktar inte parkområdet i Hulmi. I den fortsatta planeringen bör således tas hänsyn till att inga åtgärder vidtas i parkområdet Hulmi, vilka försämrar områdets natur och kulturella värden. Fortsatt planering av alternativ 2 rekommenderas inte, eftersom vägsträckningen kommer att splittra området kraftigt och gå genom obyggda områden som är betydande för naturen. Alt2 är ett mycket massivt och dyrt vägprojekt.

En betydande brist anses vara att bedömningen inte tar hänsyn till uttrarna, trots att Toby-Laihela å rinner nära vägområdet och den nya vägen tangerar livsmiljöer som är lämpliga för uttrar och artens arttypiska stråk på en sträcka av ca 5,5 km. Konsekvenserna för uttrarna måste utredas med ett kompletterande utredningsarbete. I projektet borde även bättre ha beaktats projektets konsekvenser för gårdscentren och splittringen av deras markområden samt minimeringen av den långsamma trafikens körsträckor.

NTM-centralen i Södra Österbottens naturskyddsenshet anser att materialet som används i beskrivningen inte ger en tillräckligt tillförlitlig bild av områdets betydelse för det flyttande fågelbeståndet. Bedömningen borde ha grundat sig på uppföljning. På

basis av utredningen är det dock möjligt att bedöma området som åtminstone betydande rastområde i synnerhet för vadarfåglar och stora sjöfåglar.

Bland de lokala naturvärdena behandlas överhuvudtaget inte ädelträsparken på s.k. Hulmi kasenområde i bedömningsförfarandet. Det är frågan om ett mångsidigt och värdefullt område, som bör beaktas i den fortsatta planeringen.

I utredningsområdet finns objekt med naturvärden såsom t.ex. föröknings- och rastplatser för flygekorre och mustaschfladdermus, vilka det är förbjudet att utrota och försämra. Flygekorrens livsmiljöer ligger till största del i omedelbar närhet av projektalternativen 2a, 2b och 2c eller delvis till och med under sträckningarna, vilket sannolikt betyder att tillstånd enligt naturvårdslagen för att avvika från förbudet mot att försämra en föröknings- och rastplats bör sökas för vägsträckningarna. Det är möjligt att bevilja undantag om det inte finns någon annan nöjaktig lösning. Det är också möjligt att uppnå projektets mål i projektalternativen 1a och 1b, varför det finns en annan nöjaktig lösning för projektalternativ 2a, 2b och 2c. I den fortsatta planeringen bör även skogar som är potentiella för flygekorren tas med och de bör behandlas som flygekorre-revir. Naturskydds-enheten sammanfaller med bedömningsbeskrivningens slutledningar i fråga om projektalternativens 2a, 2b och 2c måttliga eller stora negativa konsekvenser för områdets naturvärden.

NTM-centralen i Södra Österbottens vattentjänster konstaterar att varje alternativ ligger på konstaterad sulfidmark. I alternativ 1a och 1b är konsekvenserna för sulfidjordarna sannolikt mindre jämfört med i alternativen 2a, 2b och 2c, eftersom förändringarna i alternativen 1a och 1b huvudsakligen riktas till ett område där den befintliga riksvägen går. De största konsekvenserna uppkommer sannolikt i alternativ 2b om den nya riksvägssträckningen betyder att det måste utföras massabyten. Sträckningen går även i ett grundvattenområde av klass 1, för vilket sur avrinning medför en risk för förorening.

Vägen får inte förläggas till ett område som är anvisat för fastigheter i fritidsbruk och den får inte heller medföra oskälig störning för dessa. Hushållsvattenbrunnarna i närheten av dessa fastigheter bör utredas såsom även vattentäkternas brunnar på grundvattenområdena Rismarken och Mössintönnkä. I brunnarna bör vattenytorna mätas och vattenkvaliteten utredas.

NTM-centralen i Södra Österbottens enhet för vattenresurser påminner om att det finns flera dikningsbolag i området, vilka sköter om grundtorrläggningen av åkrarna. Byggande av riksvägen får inte försämra områdets grundtorrläggning och trummorna som läggs i diken och bäckar samt broarna bör dimensioneras för minst HQ1/20 och installeras på en sådan nivå att områdets grundtorrläggning är möjlig även i framtiden.

NTM-centralen i Södra Österbottens miljöskydds-enhet förutsätter att det i fråga om alternativ 1a och 1b beaktas att i närheten av vägsträckningen bör djurstallsverksamheten som ligger i Korsholms kommun och utvidgning av den kunna genomföras även i framtiden i enlighet med miljötillståndet.

I åsikterna konstateras följande om alternativen och bedömningens olika delområden:

Allmänt om alternativen: i åsikterna begärs att de olika alternativens regionala följder beaktas tillräckligt, trots att projektets syfte enligt det riksomfattande målet är att förbättra och göra trafiken snabbare genom området.

I åsikterna kritiserar projektets kostnader och konsekvenserna av projektet i förhållande till nyttan som det uppnår. Bedömningen om trafikmängdernas ökning anses vara överdimensionerad och för att förebygga ökningen av trafikmängderna föreslås bl.a. att kollektivtrafiken i området utvecklas. Iståndsättning av den nuvarande riksvägen i mindre skala bl.a. med hjälp av omkörningsfiler och genom att styra långsam trafik till de nuvarande byvägarna anses vara ett snabbare och billigare alternativ. I åsikterna framförs också dragning av den nya vägen bredvid den nuvarande riksvägen samt förlängning av vägen förbi Laihela centrum.

I flera åsikter anses att alternativen 1 har färre negativa miljökonsekvenser än alternativen 2. Alternativ 2a, 2b och 2c anses orsaka olägenheter i synnerhet för jordbruket, värdefulla landskapsområden och kulturmiljön, naturens mångfald, faunan och viltets möjligheter att röra sig. Alternativens byggkostnader anses också vara betydande med beaktande av att bygandet kommer att göras på sura sulfatjordar.

Å andra sidan anses också att alternativen 2a, 2b och 2c splittrar det enhetliga landsbygdslandskapet mindre än alternativen 1a och 1b inklusive de nya parallellvägarna. Alternativen anses även medföra minst omvägstrafik och att alternativen 2a och 2b inte har konsekvenser för översvämningarna. Med tanke på Helsingbyområdets enhetlighet anses att alternativ 2a är mest genomförbart, eftersom området då kvarstår som en helhet och erbjuder goda möjligheter till att utveckla det.

Konsekvenser för trafiken: Projektet anses försämra de nuvarande lokaltrafikförbindelserna. I alternativen 1a och 1b anses parallellvägarna vara ett problem som förlänger resorna från nuläget såväl i Laihela som i Helsingby. I alternativen 1a och b är parallellvägarna blandtrafikvägar, varför man även känner oro för trafiksäkerheten på vägarna. Parallellvägarna gör också att resorna till bl.a. daghemmen och skolorna blir längre. För att göra resorna kortare föreslås fler planskilda anslutningar samt byggande av parallellväg närmare den nuvarande riksvägen. I fråga om parallellvägarna och underfarterna framförs även bekymmer om huruvida vägarna är tillräckligt breda och höga för nutida och framtida jordbruksmaskiner.

Konsekvenser i fråga om översvämningar: I området av Laihela anses att alternativen 1a och 1b utgör en översvämningrisk, eftersom parallellvägarna som ska byggas hindrar flödesvattnet från att sprida ut sig på åkrarna. Å andra sidan anses inte heller att områdena i Ruto och Alakylä är sådana att det skulle vara nödvändigt att utesluta alternativ 1a och 1b på grund av översvämningrisken. Även alternativ 2c konstateras medföra risk för att översvämningrisken ökar.

Konsekvenser för markanvändningen och kulturmiljön: Att använda jordbruksmark för att bygga riksvägen anses inte vara bra. Alla genomföringsalternativen konstateras splittra åkrarna, men i synnerhet då alternativ 2b. Konsekvenserna ombeds lindras bl.a. med hjälp av ägoregleringar.

Projektet konstateras orsaka betydande konsekvenser för områdets nuvarande landsbygdsmiljö. Parallellvägarna i alternativen 1a och 1b anses splittra värdefulla landskapsområden, men i synnerhet alternativen 2a, 2b och 2c anses medföra betydande konsekvenser för de nuvarande enhetliga åkerområdena och för värdefulla kulturmiljöer av landskapsintresse i synnerhet i Laihela. I området av Helsingby konstateras att alternativ 1a och 1b ökar uppdelningen av Helsingby byområde ytterligare bl.a. med anledning av sämre färdleder och bullerhinder som ska byggas.

Konsekvenser för näringarna: Mycket odlingsmark hamnar under de nya vägsträckningarna och projektet splittrar åkrarna, gör att omvägarna blir längre mellan åkrar, gårdscentrum och jordbrukets andra funktioner samt skapar bl.a. behov av att förnya åkrarnas täckdiken. I flera åsikter framförs bekymmer i synnerhet om alternativens 2 konsekvenser för jordbruket.

Utöver jordbruket konstateras att alla alternativ för genomföring av projektet orsakar olägenheter bl.a. för tillgängligheten till företagen inom bilbranschen och verkstäderna. I alternativ 2a och 2b läggs ett företag under vägsträckningen. Företagen förutsätter att anslutningarna bibehålls där de är idag eller att det byggs en planskild anslutning mellan Potila och Holm för att möjliggöra tillgänglighet till företagen och trygga deras fortsatta affärsverksamhet. I åsikterna efterfrågas vem som betalar för flyttning av verksamheter eller förluster som ändringarna av vägsträckningarna föranleder. Alternativ 2a och 2b konstateras medföra olägenheter även för gårdsturismen som finns i närheten av vägsträckningen.

Bullerkonsekvenser: projektet anses medföra bullerolägenheter för bebyggelsen i närheten av den nuvarande riksvägen och i alternativ 2 för bosättningen som utsätts för buller även från Vasa flygfält. I områden som är utsatta för bullersamverkan, begärs att bullerbekämpningen genomförs med tillräckligt effektiva metoder.

Naturmiljön: Alternativen 2a, 2b och 2c konstateras ligga i ett åkerområde som är rastområde för flyttfåglar. Alternativ 2a ligger också bl.a. i skogsområdet Middagshult, som man vill bibehålla så som det är idag, eftersom det finns bl.a. flygekorre, rovfåglar och lo i området.

Deltagande: i den fortsatta planeringen anses att hörande av markägarna och invånarna är nödvändigt.

Bedömningsarbetet: bedömningsbeskrivningens bildmontage som presenterar landskapet och den byggda kulturmiljön anses vara svåråskådliga.

BEDÖMNINGENS TILLRÄCKLIGHET OCH KVALITET

Bedömningsbeskrivningen (Ramboll Finland Oy 28.2.2020) uppfyller kraven som ställs på innehållet i en bedömningsbeskrivning enligt 19 § i MKB-lagen (252/2017) och 4 § i MKB-förordningen (277/2017) och den har behandlats på det sätt som krävs i MKB-lagstiftningen. Beskrivningen har gjorts upp utgående från bedömningsprogrammet och av kontaktmyndighetens utlåtande om programmet. Beskrivningen innehåller inga sådana väsentliga brister som skulle hindra kontaktmyndigheten från att göra upp en motiverad slutsats om projektets viktigaste

konsekvenser. Det har framförts flera alternativ för projektets genomföring och i bedömningsbeskrivningen framförs alternativens miljökonsekvenser i tillräcklig utsträckning.

Trots att bedömningsbeskrivningen har konstaterats vara tillräcklig har i samband med samrådet och kontaktmyndighetens egen granskning kommit fram vissa brister och osäkerhetsfaktorer. Bristerna är dock till karaktären sådana att de kan rättas till i samband med den fortsatta planeringen av projektet. Beträffande den bristfälliga bedömningen eller bedömningsbeskrivningen konstaterar kontaktmyndigheten följande:

Konsekvenser för naturförhållandena och naturens mångfald

I bedömningsbeskrivningen framförs uppgifter om den nuvarande växtligheten, naturtyperna och faunan i de naturliga områdena och verkningsområdets känslighet för förändringar har också bedömts. Konsekvenserna har dock bedömts främst på basis av konsekvenserna för faunan.

I åsikterna som framfördes i programskedet framträdde verkningsområdets popularitet som rastområde för flyttfåglarna och i sitt utlåtande om bedömningsprogrammet förutsatte kontaktmyndigheten att planeringsområdets betydelse som fågelrastområde utreds. I bedömningsbeskrivningen har antalet rastande flyttfåglar bedömts på basis av TIIRA-observationssystemet och Kvarkens ornitologiska förenings material. Enligt beskrivningen av nutillståndet samlas obetydligt av stora sjöfåglar i utredningsområdet under flyttningstiden. Bland annat brushane, som framträdde i åsikterna under programskedet, har konstaterats förekomma i området våren 2019 i exceptionellt rikligt antal, men områdets betydelse som brushanens rastområde på längre sikt har inte bedömts.

NTM-centralens naturskydds-enhet anser att materialet som använts i beskrivningen inte ger en tillräckligt tillförlitlig bild av området betydelse för det flyttande fågelbeståndet och att bedömningen borde ha grundat sig på uppföljning. Naturskydds-enheten har bedömt att området är ett betydande rastområde i synnerhet för vadarfåglar och stora sjöfåglar.

Kontaktmyndigheten konstaterar att bedömningen inte presenterar konsekvenserna för den naturliga mångfalden och det flyttande fågelbeståndet på ett tydligt sätt och till denna del är bedömningen bristfällig. Bedömningen av flyttfåglarna är också förknippad med osäkerhetsfaktorer. Med beaktande av projektområdets egenskaper och bedömningen som helhet, påverkar bristerna inte slutledningarna i bedömningen av naturförhållandena och den naturliga mångfalden.

I alternativen 1a, 1b och 2c iståndsätts parallellvägs- och lättrafiklederna i området av Hulmi i Laihela. I området finns den s.k. ädelträdsparken på kasernområdet i Hulmi, vars nuvarande tillstånd eller naturvärden inte har utretts i samband med bedömningen. Eftersom arbetet med att iståndsätta vägarna gränsar till området, förutsätter kontaktmyndigheten att områdets nuvarande tillstånd, projektets konsekvenser för området samt eventuella åtgärder för att lindra olägenheterna utreds i den fortsatta planeringen i alternativ 1a, 1b och 2c.

Konsekvenser för mark- och berggrund samt utnyttjandet av naturresurser

Projektet konstateras orsaka stora negativa konsekvenser för marken och utnyttjandet av naturresurser på grund av det stora behovet av att förstärka botten. Projektet konstateras också vara underbalanserat med avsikt på massabalansen, vilket betyder att byggnadsmaterial måste hämtas från andra ställen. I beskrivningen framförs längden på vägavsnitten som fordrar bottenförstärkning, men bedömningarna om mängden material som tas bort är mycket ungefärliga och kvaliteten på och mängden av material som behövs för bygget eller tillgången till material har inte bedömts. I bedömningen framförs inte heller någon bedömning av specialkraven som föranleds av behandlingen av sura sulfatjordar i området.

Kontaktmyndigheten anser att bedömningen är knapphändig. I den fortsatta planeringen av projektet bör möjligheterna till att ersätta jungfruliga marks substanser från andra ställen med återvinningsmaterial och konsekvenserna som orsakas av behandlingen av sura sulfatjordar som tas bort under vägsträckningen utredas.

Konsekvenser för klimatet

I beskrivningen framförs de olika alternativens konsekvenser för luftkvaliteten i enlighet med det som framförs i bedömningsprogrammet och till denna del anser kontaktmyndigheten att bedömningen är tillräcklig. I beskrivningen skulle det dock ha varit önskvärt att bedöma projektets konsekvenser för klimatförändringen, exempelvis huruvida man i projektet kan stävja klimatförändringen eller hur klimatförändringen kommer att påverka projektets olika alternativ. Projektet är förlagt till ett betydande översvämningssområde av riksintresse, varför bl.a. mer översvämningar och störtregn kan inverka på projektet. Kontaktmyndigheten förutsätter att konsekvenserna på grund av klimatförändringen beaktas i det fortsatta arbetet med projektet.

Åskådliggörande av projektområdet

Bedömningsbeskrivningens struktur är tydlig och bedömningens huvudsakliga resultat presenteras väl genom att använda sammandragstabeller. Projektets konsekvenser för olika objekt presenteras också mycket noggrant, vilket kontaktmyndigheten anser vara en bra sak.

I bedömningen hänvisas till namn på flera vägar och platser, vilka inte framgår av kartorna i bedömningsbeskrivningen. I bedömningen av landskapskonsekvenserna finns bilder, vilkas fotograferingsplats inte framförs på kartan. För att det ska vara lättare att läsa bedömningsbeskrivningen, konstaterar kontaktmyndigheten att kartor med inritade platsnamn, som används i bedömningen, borde ha införts i bedömningsbeskrivningen.

KONTAKTMYNDIGHETENS MOTIVERADE SLUTSATS

Kontaktmyndighetens motiverade slutsats om projektets sannolikt betydande konsekvenser grundar sig på innehållskraven för en bedömningsbeskrivning enligt 19 § i MKB-lagen och 4 § i MKB-förordningen, på bedömningarna som framförs i beskrivningen och på utlåtanden och åsikter som har lämnats in.

Kontaktmyndighetens motiverade slutsats införs i tillståndsbeslutet för projektet i enlighet ned 26 § i MKB-lagen. Av tillståndsbeslutet måste det framgå hur bedömningsbeskrivningen och den motiverade slutsatsen i sin helhet har beaktats.

På basis av bedömningen som framförs i bedömningsbeskrivningen, samrådet och egen granskning framför kontaktmyndigheten följande som sin motiverade slutsats om betydande konsekvenser och om andra konsekvenser som bör beaktas i den fortsatta planeringen av projektet:

Slutledningar om projektets betydande miljökonsekvenser inklusive motiveringar

Konsekvenser för trafiken

Projektets syfte är att förbättra trafikens smidighet och säkerhet. I bedömningsbeskrivningen har konsekvenserna av de olika genomföringsalternativen bedömts ha positiv betydelse i stor utsträckning, medan alternativet att inte genomföra projektet har uppskattats orsaka negativa konsekvenser i stor utsträckning. Den största positiva betydelsen har konstaterats i alternativ 2a, 2b och 2c, eftersom trafikens smidighet och säkerhet på den nuvarande riksvägen, som blir kvar som parallellväg, i fortsättningen är bättre än parallellvägsarrangemangen som byggs i alternativ 1a och 1b. Parallellvägarna är blandtrafikvägar, som försämrar trafiksäkerheten. Underfarterna som byggs kan innebära att höga maskiner måste köra en längre väg och de låga hastighetsbegränsningarna på parallellvägarna (60 km/h) kan medföra att restiden blir längre. Även för den lätta trafiken kan det bli längre omvägar. Trafikens smidighet har dock uppskattats kompensera längre restid och olika planskilda anslutningar ökar för sin del säkerheten. De positiva konsekvenserna i alternativ 2c konstateras vara lite sämre än i alternativen 2a och 2b på grund av parallellvägsarrangemangen, men skillnaderna är mycket små.

Kontaktmyndigheten anser att bedömningen är behörig. I utlåtanden som har lämnats in har med beaktande av trafikmängderna konstaterats att projektets trafikkonsekvenser är huvudsakligen positiva. På basis av utlåtandena av regionens kommuner och inlämnade åsikter, upplevs i synnerhet antalet planskilda anslutningar och länge resor på grund av parallellvägarna som negativa konsekvenser i förhållande till lokaltrafikens nuvarande situation.

I den fortsatta planeringen av projektet förutsätter kontaktmyndigheten att antalet planskilda anslutningar samt parallellvägarnas läge, bredd och underfarternas höjd granskas i syfte att öka lokaltrafikens smidighet och säkerhet samt för att trygga jordbrukstrafikens funktion. I Helsingbyområdet bör konsekvenserna av hinderbegränsningsytorna på grund av närheten till Vasa flygfält för objekten som ska byggas och för byggarbetet beaktas på det sätt som Trafik- och kommunikationsverket Traficom har konstaterat.

I fråga om konsekvenser under pågående bygge har projektets konsekvenser för trafikarrangemangen bedömts, men det framförs ingen bedömning av de tunga trafikmängderna i anslutning till byggandet eller om byggarbetets varaktighet. Trots att trafikkonsekvenserna i alla genomföringsalternativ har uppskattats vara i stor utsträckning positiva, påpekar kontaktmyndigheten att byggarbetet och

materialtransporterna som behövs i byggarbetet orsakar tillfälligt negativa konsekvenser för trafiksmidigheten och -säkerheten.

Konsekvenser i fråga om översvämningar

Projektområdet ligger i ett nationellt betydande översvämningssområde, varför projektområdets känslighet för översvämningar är mycket stor. Konsekvenserna av den nuvarande vägen för översvämningar är betydande, varför konsekvenserna av alternativ 0 har bedömts vara i stor utsträckning negativa. I alternativen 1a och 1b har konsekvenserna i fråga om översvämningar uppskattats vara negativa i mycket stor utsträckning, eftersom parallellvägarna som ska byggas kan höja vattenytorna vid flöde i Ruto och Alakylä på grund av översvämningsterrassen och broar som byggs nära varandra. I alternativ 1b finns det lite mera utrymme mellan broarna, varvid de skadliga konsekvenserna bedöms vara lite mindre än i alternativ 1a.

Konsekvenserna av alternativen 2a och 2b har bedömts vara i stor utsträckning positiva, eftersom alternativen följer målen i planen för hantering av översvämningssrisker om hur sträckningen av riksvägen ska dras för att gå runt översvämningssområdena. Alternativ 2c går nästan helt och hållet runt översvämningssområdena i Ruto, men bron över Toby-Laihela å kan öka lokal uppdämning i området, varför alternativets konsekvenser har uppskattats vara måttligt negativa.

I bedömningen beaktas inte eventuella konsekvenser av klimatförändringen i form av översvämningar eller plötsliga störtregn. Vid beaktande av områdets nuvarande översvämningsskänslighet samt eventuella konsekvenser av klimatförändringen, anser kontaktmyndigheten att konsekvenserna på grund av översvämningar och klimatförändringens konsekvenser för översvämningarna är en av de mest betydande konsekvenserna, som bör beaktas i jämförelsen av de olika alternativens genomförbarhet. Om alternativ 1a, 1b eller 2c väljs för den fortsatta planeringen, bör i planeringen fästas uppmärksamhet på metoder i syfte att lindra de skadliga konsekvenserna såsom bl.a. broöppningarnas storlek, som nämns i bedömningsbeskrivningen.

Trots att konsekvenserna av alternativen 2a och 2b har uppskattats vara i stor utsträckning positiva i bedömningen, påminner kontaktmyndigheten om att för den nuvarande vägen som lämnar kvar som parallellväg, har alternativen ingen förbättrande inverkan på översvämningssituationen, om vägkonstruktionerna som finns i översvämningssområdet inte ändras från nuvarande.

Konsekvenser för landskapet och den byggda kulturmiljön

Projektområdet ligger i det värdefulla kulturlandskapsområdet av landskapsintresse längs Toby-Laihela å. I området finns också värdefulla byggda kulturmiljöer, vilket betyder att alla genomföringsalternativ orsakar negativa konsekvenser såväl för landskapet som för den byggda kulturmiljön.

De mest betydande landskapskonsekvenserna av alternativ 1a och 1b orsakas av den planskilda anslutningen som ska byggas i området av Alakylä. Ändring av vägen till en fyrfilig väg förstärker också riksvägens konsekvenser. Konsekvenserna av den

planskilda anslutningen förmildras dock av att anslutningen förläggs till området av den nuvarande riksvägen. Gårdarna mellan den nuvarande riksvägen, som blir kvar som parallellväg, och den nya vägsträckningen utsätts dessutom för kraftiga lokala landskapskonsekvenser. I alternativ 1b förläggs den planskilda anslutningen i Alakylä längre bort från den nuvarande sträckningen jämfört med i alternativ 1a, vilket betyder att splittringen av åkerområdena är större. I sin helhet har dock konsekvenserna i alternativen 1a och 1b uppskattats vara måttligt negativa.

Landskapskonsekvenserna av alternativ 2a och 2b har i sin helhet bedömts vara negativa i stor utsträckning. De nya vägsträckningarna ligger i vidsträckta öppna åkerområden, och det betyder kraftiga landskapskonsekvenser för åkerlandskapet och bebyggelsen. Vägsträckningarna delar från förut enhetliga åkerområden och gårdarna i närheten av vägsträckningarna utsätts för kraftiga landskapskonsekvenser när den nya vägen förläggs till ett tidigare obebyggt område. Sträckningarna bedöms även orsaka stora negativa konsekvenser för kulturlandskapsområdet längs Toby-Laihela å, eftersom vägen förläggs till ett flackt slättlandskap där det från förut bara finns få landskapsolägenheter. Alternativen bedöms även medföra stora negativa konsekvenser för de värdefulla kulturmiljöerna i närheten av vägsträckningarna.

Landskapskonsekvenserna av alternativ 2c är huvudsakligen desamma som i alternativ 2a och 2b. I projektområdets östra del, där vägsträckningen går i enlighet med den nuvarande riksvägens sträckning, har dock konsekvenserna uppskattats vara en aning mindre än i alternativ 2a och 2b.

Kontaktmyndigheten anser att bedömningen av projektets landskapskonsekvenser är tillräcklig och sammanfaller med den. Med beaktande av att sträckningarna enligt alternativen 2a, 2b och 2c klyver vidsträckta, obebyggda och öppna åkerområden, som dessutom till stor del ligger i ett värdefullt landskapsområde, kan konsekvenserna anses vara betydande. Konsekvenserna av den planskilda anslutningen i Alakylä är också stora, såsom även i bedömningen konstateras, men i sin helhet är konsekvenserna av alternativ 1a och 1b mindre.

För att lindra projektets landskapskonsekvenser, bör i den fortsatta planeringen av projektet beaktas metoderna för att lindra skadliga konsekvenser såsom vägarnas höjd i förhållande till den omgivande markytan, planteringar och terrängutformningar. I planeringen bör även utredas åtgärderna som framförs i Österbottens museums utlåtande för att lindra konsekvenserna för närlandskapet och möjligheterna att placera parallellvägar eller matarleder i åker- och landskapsområdenas randområden eller till nuvarande vägområden.

Konsekvenser av sura sulfatjordar

Alla alternativ ligger nästan i sin helhet i områden där sannolikheten för att det ska finnas sura sulfatjordar är stor. Alternativen ligger nästan helt och hållet i mjuka marker, vilket betyder att bottenförstärkningar är nödvändiga och störningar av sulfidmarkskikten inte kan undvikas. På basis av bedömningen är konsekvenserna av sura sulfatjordar i alternativ 2a, 2b och 2c i sin helhet i mycket stor utsträckning negativa och i alternativ 1a och 1b stora.

I alternativen 1a och 1b förläggs byggåtgärderna till områden där sannolikheten för att det ska finnas sulfidjordar är stor, men behovet av massabyte är mindre än i övriga alternativ. Alternativ 2b har sannolikt de mest betydande konsekvenserna, eftersom uppskattningsvis 90 % av det nya vägnätet ligger i ett område med sulfidmark, medan alternativ 2a delvis förläggs till ett moränområde och ca 75 % på sulfidmark. Konsekvenserna av alternativ 2b blir större av att sträckningen ligger i grundvattenområdet Mössintönkkä som är viktigt för vattenförsörjningen och på ca 140 meters avstånd från vattentäcksbrunnen, varvid lågt pH-värde på grund av sur avrinning och metaller som löses upp ur marksubstanserna kan orsaka fara för förorening av grundvattnet. I alternativ 2c är andelen ny vägsträckning helt och hållet mindre än i alternativ 2b, varför de totala konsekvenserna av alternativen uppskattas vara mindre än i alternativ 2b. Om det uppstår sur avrinning under byggtiden uppskattas alla alternativ lokalt försämra vattenkvaliteten i Toby-Laihela å och möjligheterna att uppnå statusmålet.

Kontaktmyndigheten anser att förläggning av projektet till sura sulfatjordar kan medföra betydande miljökonsekvenser. Konsekvenserna kan dock lindras med flera åtgärder såsom även har framförts i bedömningsbeskrivningen. Av beskrivningen framgår dock inte om man i projektet är bunden att genomföra åtgärderna för att lindra konsekvenserna, vilket betyder att konsekvensernas betydelse är förknippad med betydande osäkerhetsfaktorer. I den fortsatta planeringen bör lindringsåtgärdernas genomförbarhet utredas såsom även betydelsen av deras konsekvenser när det gäller att förebygga sur avrinning.

Konsekvenser för naturförhållandena och naturens mångfald

Alternativ 1a och 1b konstateras ha obetydliga negativa konsekvenser för naturförhållandena och den naturliga mångfalden. Parallellvägarna som byggs i åkerområdet orsakar olägenheter främst för åkerfåglarna och på basis av utlåtandena kan parallellvägarna dessutom påverka naturvärdena på det s.k. kasernområdet i Hulmi. Kontaktmyndigheten förutsätter att projektets konsekvenser för kasernområdet i Hulmi utreds i det fortsatta projektarbetet. På förhand uppskattat är konsekvenserna dock inte sådana att de skulle medföra ändringar av bedömningens slutledningar.

Alternativ 2a och 2b uppskattas orsaka de största negativa konsekvenserna, eftersom de förläggs till en ny terrängkorridor och sträckningen försämrar flygekorrens livsmiljö och passager. Konsekvenserna av alternativ 2b har uppskattats vara mindre än i alternativ 2a och 2c, bl.a. med avsikt på konsekvenserna för flygekorren.

Kontaktmyndigheten sammanfaller med bedömningens slutledningar i fråga om projektalternativens 2a, 2b och 2c måttliga eller stora negativa konsekvenser för områdets naturvärden. Vägsträckningarna förläggs till flygekorrens livsmiljö eller till dess närhet och i området finns också livsmiljöer som är lämpliga för mustaschfladdermus såsom mogen och kraftig granskog. Vid bedömning av alternativens genomförbarhet bör det beaktas att enligt 49 § 1 momentet i naturvårdslagen är det förbjudet att förstöra och försämra föröknings- och rastplatser för djurarter enligt habitatdirektivets bilaga IV (a), såsom bl.a. flygekorre och mustaschfladdermus. Alternativen förutsätter åtminstone för flygekorrens del tillstånd

för avvikelser enligt naturvårdslagen från förbudet mot att försämra artens föröknings- och rastplats. På basis av ovan nämnda bör i den fortsatta planeringen av projektet beaktas skogarna som är potentiella för flygekorren och de bör behandlas som flygekorrevir.

I beskrivningen har inte projektområdets betydelse som flyttfåglarnas rastområde beaktats såsom konstaterats i punkten om bedömningens tillräcklighet och kvalitet. Med avsikt på konsekvensens betydelse konstaterar kontaktmyndigheten i enlighet med NTM-centralens naturskyddsenshets ståndpunkt att området kan bedömas vara åtminstone ett betydande rastområde i synnerhet för vadarfåglar och stora sjöfåglar.

Finlands naturskyddsförbunds Österbotten distrikt r.f. har förutsatt att projektets konsekvenser för uttern utreds med hjälp av en separat utredning. Kontaktmyndigheten konstaterar dock att utterns livsmiljö är vidsträckt, varför projektområdets betydelse exempelvis med en uttredning i området är svårt att bedöma på ett tillförlitligt sätt. Sannolikt hör områdets vattendrag och mindre fåror till utterns eller flera utterindividers livsmiljö eller så kan det förekomma vandrande individer av utter i området. Med beaktande av områdets åkerdominerade karaktär och områdets vattendrag, är det dock sannolikt inte ett kärnområde i utterns livsmiljö. Vägprojektet kan i synnerhet påverka vandrande uttrar och uttrar som söker föda i egenskap av kollisionsrisk, varför man i den fortsatta planeringen av projektet bör beakta lindringsåtgärderna som konstateras i bedömningsbeskrivningen för torra stigar som lämnas under broarna.

I samband med den fortsatta planeringen bör viltet tryggas tillräcklig passage och i planeringen av rutterna bör utöver de naturliga passagerna även beaktas nuvarande hinder som ligger i närheten av projektområdet vid riksväg 3.

Konsekvenser för grundvattnet

Enligt uppskattning orsakar alternativ 0, 2a och 2c inga konsekvenser för grundvattnet. Alternativ 1a, 1b och 2b har uppskattats orsaka måttligt med negativa konsekvenser, eftersom huvudvägens sträckning i alternativ 2b går genom ett grundvattenområde och i alternativ 1a och 1b går parallellvägen genom grundvattenområdet.

Kontaktmyndigheten anser att bedömningen är behörig. Eftersom det är förbjudet att orsaka risk för förorening, anser kontaktmyndigheten att i första hand bör vägen dras utanför det viktiga grundvattenområdet för vattenförsörjningen. I fråga om alternativ 2b förutsätter kontaktmyndigheten att möjligheten utreds att dra vägen i närheten av Mössintönnkä grundvattenområde så att den inte klyver grundvattenområdet utan dras exempelvis i enlighet med alternativ 2a.

I den fortsatta planeringen av projektet bör åtgärderna för att lindra de skadliga konsekvenserna som framförs i bedömningsbeskrivningen beaktas. I alternativ 2a, 2b och 2c bör det undersökas huruvida de vattenledande skikten på Mössintönnkä grundvattenområde fortsätter utanför grundvattenområdet och i alternativ 1a och 1b bör rekommendationen om att ändra parallellvägens sträckning beaktas, vilket också Korsholms kommuns miljöförhållningsmyndighet har förutsatt i sitt utlåtande. I det fortsatta arbetet bör även hushållsvattenbrunnarna i närheten av den valda vägsträckningen

utredas såsom även vattentäckernas brunnar på grundvattenområdena Rismarken och Mössintönkkä samt vattenstånden och vattenkvaliteten i brunnarna.

Konsekvenser för fastigheterna och människornas levnadsförhållanden och trivsel

Konsekvenserna för fastigheterna innebär att fastigheterna splittras, det privata vägnätet ändras och det uppstår ett behov av att omorganisera färdlederna. De största konsekvenserna för fastigheterna uppskattas uppkomma i alternativ 2a, 2b och 2c, i vilka vägsträckningarna ligger i ett jordbruksdominerat område. I alternativ 2a, 2b och 2c har konsekvensernas betydelse uppskattats vara negativa i stor utsträckning och i alternativ 1a och 1b måttligt negativa.

Alternativ 0 bedöms försämra lokalinvånarnas möjligheter att röra sig på grund av att trafikmängderna ökar. I alternativ 1a och 1b ökar parallellvägarna lokaltrafikens smidighet och säkerhet samt förbättrar bullerolägenheterna av trafiken, men den lokala trafikens resor och restider blir längre. Alternativ 2a, 2b och 2c förbättrar boendetrivseln i närheten av den nuvarande riksvägen, men försämrar den i området av den nya vägen. I alla genomföringsalternativ läggs bostadshus under de nya vägsträckningarna. I alternativ 1a och 2c läggs 4 bostadshus under vägen, i alternativ 1b 3 bostadshus och i alternativen 2a och 2b 7 bostadshus. I sin helhet har konsekvenserna för människornas levnadsförhållanden och trivsel uppskattats vara obetydliga eller måttligt negativa eller en aning positiva beroende på alternativ och bostadsområde.

Kontakmyndigheten sammanfaller med bedömningarna och konstaterar att de till slutledningarna är jämlöpande med utlåtandena och åsikterna. I det fortsatta projektarbetet bör således utredas behovet av fler planskilda anslutningar enligt kommunernas utlåtanden, åtgärder som framförts i syfte att förebygga olägenheter av byggnadsinlösningsbehovet och olägenheter för områdets näringar samt åtgärder för att lindra olägenheter enligt bedömningsbeskrivningen såsom ägoarrangemang, bullerbekämpning och tillräcklig informering om den fortsatta planeringen i projektet och dess olika skeden.

Projektets genomförbarhet

Alla projektgenomföringsalternativ har miljökonsekvenser, vilkas betydelse är negativa i stor eller mycket stor utsträckning. Att låta bli att genomföra projektet betyder inte heller att man kan förebygga ökningen av negativa miljökonsekvenser om trafikmängderna ökar i den utsträckning som framförs i bedömningen. I bedömningen framförs tydligt betydelsen av olika konsekvenser, men i beskrivningen har dock inte bedömts betydelsen mellan olika konsekvenser, på basis av vilken man skulle kunna identifiera det mest genomförbara alternativet med avsikt på miljökonsekvenserna. Kontaktmyndigheten konstaterar att alternativ 1a och 1b har lite färre stora negativa miljökonsekvenser än alternativ 2a, 2b och 2c, men inget av alternativets miljökonsekvenser är uppenbart färre än i andra alternativ. Genomföring av alternativ 2 kan enligt naturskyddsenshetens utlåtande förutsätta undantagslov enligt naturvårdslagen på grund av livsmiljöerna för flygekorre som finns i omedelbar närhet av projekten, vilket å sin sida kan försämra deras genomförbarhet.

Områdets kommuner anser att alternativ 2 eller alternativ 2a i sin helhet är att rekommendera, medan i en del av utlåtandena och i största delen av åsikterna anses att alternativ 1a och 1b eller åtgärder för att iståndsätta den nuvarande riksvägen framkallar minst miljökonsekvenser.

Annat observerat

I den fortsatta planeringen av projektet bör projektets konsekvenser för miljötillståndspliktiga verksamheter och bestämmelserna som gäller dem samt regionala torrlägningsbolag och krav som gäller grundtorrläggning beaktas på det sätt som förutsätts i NTM-centralens expertkommentarer.

I bullerbekämpningen bör samverkan av buller från Vasa flygfält och särdragen som beror på bullrets karaktär beaktas.

Projektet ligger i ett område där det med stor sannolikhet finns sura sulfatjordar, varför pH-kontroll bör införas i programmet för uppföljning av yt- och grundvatten, som presenteras i bedömningsbeskrivningen.

Den motiverade slutsatsens aktualitet

I det pågående planeringsskedet söks lösningar för framtida årtionden. Projektets genomföringstidtabell är för tillfället inte känd, varför i tillståndsskedet måste säkerställas att bedömningen är tidsenlig. Tillståndsmyndigheten kan begära ett ställningstagande av kontaktmyndigheten om den motiverade slutsatsens aktualitet.

De som har gjort bedömningsbeskrivningen och deras kompetens

Kompetensen hos de som har gjort bedömningsbeskrivningen är tillräcklig i alla delområden som ansluter sig till verksamheten. Kompetensutredningen har framförts på ett övergripande sätt i bedömningsbeskrivningen.

MEDDELANDE OM KONTAKTMYNDIGHETENS MOTIVERADE SLUTSATS

NTM-centralen skickar kontaktmyndighetens motiverade slutsats till den projektansvarige. Utlåtandena och åsikterna om projektet har skickats elektroniskt till den projektansvarige. Ursprungshandlingarna sparas och arkiveras elektroniskt i NTM-centralen i Södra Österbottens ärendehanteringstjänst. Kontaktmyndighetens motiverade slutsats skickas också för kännedom till dem som har gett utlåtande.

Kungörelsen om kontaktmyndighetens motiverade slutsats är framlagd till påseende på NTM-centralen i Södra Österbottens webbplats på adress <http://www.ely-keskus.fi/sv/web/ely/kuulutukset> (> välj Södra Österbotten uppe till höger) och på Laihela kommuns och Korsholms kommuns webbplats på adress www.laihia.fi och www.korsholm.fi. Den motiverade slutsatsen är framlagd till påseende på adress: på www.miljo.fi/rv3helsingbylaihelaMKB, på Laihela kommuns tekniska avdelning (Laihelavägen 50, 66400 Laihela) och i Korsholms ämbetshus (Centrumvägen 4, 65610 Korsholm).

Miljöskyddschef

Päivi Kentala

Överinspektör

Elina Venetjoki

Detta dokument har godkänts elektroniskt.

AVGIFT, GRUNDERNA FÖR FASTSTÄLLANDE AV AVGIFTEN OCH ANVISNING FÖR OMRÖVNINGSBEGÄRAN**Avgift 11 000 €** (moms 0 %)

Avgiften fastställs enligt bilagan i statsrådets förordning om närings-, trafik- och miljöcentralernas, arbets- och näringsbyråernas samt utvecklings- och förvaltningscentrets avgiftsbelagda prestationer åren 2019 (1372/2018). Enligt avgiftstabellen är avgiften för en motiverad slutsats i ett vanligt projekt (14–23 dagsverken) som avses i MKB-lagen 11 000 euro.

En betalningsskyldig som anser att ett fel har begåtts när avgiften som uppbärs för utlåtandet har fastställts kan begära omprövning av NTM-centralen i Södra Österbotten inom sex månader från att avgiften har påförts. Adress: NTM-centralen i Södra Österbotten, ansvarsområdet för miljö och naturresurser, PB 262, 65101 Vasa, e-post: registratur.sodraosterbotten@ntm-centralen.

BILAGOR

Bilaga 1 Utlåtanden, åsikter och expertkommentarer

SÄNDLISTA

Närings-, trafik- och miljöcentralen i Södra Österbotten/Ansvarsområdet för trafik och infrastruktur

Ramboll Finland Ab

Laihela kommun

Korsholms kommun

För kännedom

De som har gett utlåtande

Tämä asiakirja EPOELY/308/2019 on hyväksytty sähköisesti / Detta dokument EPOELY/308/2019 har godkänts elektroniskt

Ratkaisija Kentala Päivi 01.07.2020 15:57

Esittelijä Venetjoki Elina 01.07.2020 15:56