



NTM-centralen i Södra Österbotten
Ansvarsområdet för trafik och infrastruktur

KONTAKTMYNDIGHETENS UTLÅTANDE OM PROGRAMMET FÖR MILJÖ- KONSEKVENSBEDÖMNING I PROJEKTET VASA HAMNVÄG

1. PROJEKT

Projektets namn: Vasa hamnväg

Projektansvarig: NTM-centralen i Södra Österbotten, ansvarsområdet för trafik och infrastruktur

Den projektansvariges MKB-konsult: Ramboll Finland Oy

Bedömningsprogrammet har inkommit den 15 januari 2015

Förfarandet vid miljökonsekvensbedömning (MKB)

Syftet med lagen om förfarandet vid miljökonsekvensbedömning är att främja bedömningen och ett enhetligt beaktande av miljökonsekvenser vid planering och beslutsfattande och samtidigt öka medborgarnas tillgång till information och deras möjligheter till medbestämmande.

Kontaktmyndighet för projektet som gäller Vasa hamnväg är ansvarsområdet för miljö och naturresurser vid NTM-centralen i Södra Österbotten.

Vid vägprojekt baserar sig MKB-förfarandet på punkterna a) och b) under punkt 9) trafik i projektförteckningen i 6 § i MKB-förordningen, enligt vilka byggande av motorvägar, motortrafikleder och anläggande av en ny, minst 10 kilometer lång sammanhängande väg med fyra eller flera körfält förutsätter förfarande vid miljökonsekvensbedömning. Vasa hamnväg omfattas inte av 9 a- och b-punkten i projektförteckningen i MKB-förordningen, men enligt NTM-centralens åsikt kan projektet föranleda betydande miljökonsekvenser och beslutet om tillämpning av MKB-förfarandet på detta projekt har fattats enligt 7 § i MKB-förordningen (Dnr EPOELY/36/07.04/2013). I den första fasen av det tudelade bedömningsförfarandet behandlas bedömningsprogrammet, som är den projektansvariges plan för vilka projektalternativ det finns, vilka miljökonsekvenser man tänker utreda och med vilka metoder samt hur bedömningsförfarandet kommer att ordnas. Utifrån de utlåtanden och åsikter som erhållits om programmet ger kontaktmyndigheten sitt eget utlåtande, som ska beaktas när bedömningsprogrammet genomförs.

Utifrån bedömningsprogrammet, utlåtandena och åsikterna om det utarbetas en miljökonsekvensbeskrivning, som innehåller uppgifter om projektet och

dess alternativ samt en enhetlig bedömning av deras miljökonsekvenser. Utgående från utlåtandena och åsikterna om beskrivningen sammanställer kontaktmyndigheten ett eget utlåtande, i vilket det granskas hur kraven som ställs på innehållet i en konsekvensbeskrivning enligt MKB-förordningen har uppfyllts. MKB-förfarandet avslutas i och med detta.

Konsekvensbeskrivningen och kontaktmyndighetens utlåtande om den bifogas eventuella tillståndsansökningar eller andra ansökningar som fordras för att projektet ska kunna genomföras. I beslut om projektet måste det framgå på vilket sätt konsekvensbeskrivningen och kontaktmyndighetens utlåtande om den har beaktats.

De juridiska besluten om vägprojektet (beslut om godkännande av utredningsplanen och vägplanen) fattas vid administrativt förfarande enligt landsvägslagen. MKB-förfarandet infaller i den inledande fasen av utredningsplaneringen. Det ger information för beslutsfattandet om projektet, när man väljer det alternativ som finslipas till utredningsplan. MKB-förfarandet tar inte ställning behovet av projektet, utan enbart till miljökonsekvenserna av de olika projektalternativen och därigenom till planeringslösningarna för projektet. Enligt landsvägslagen ska till en utredningsplan som gäller ett vägprojekt enligt MKB-lagen fogas en konsekvensbeskrivning enligt MKB-lagen.

Projektets syfte och läge

Det aktuella vägprojektet ligger vid och i närheten av Södra Stadsfjärden i Vasa stad och Korsholms kommun. Målsättningen med projektet är att finna en förbindelse till Vasa hamn som fungerar bättre än den nuvarande och i och med detta utveckla Vasaregionens logistiksystem. Avsikten är att skapa en vägförbindelse som effektivt förenar Vasklots hamn med logistikcentret och riksvägarna 3 och 8 som är en del av det riksomfattande huvudvägnätet. Vasa hamnvägsprojektet omfattar även en sammankoppling av logistikcentret och Lillkyrovägen (landsväg 717) som en del av förbindelsen Helsingby – Vassor av riksväg 8.

Projektalternativ

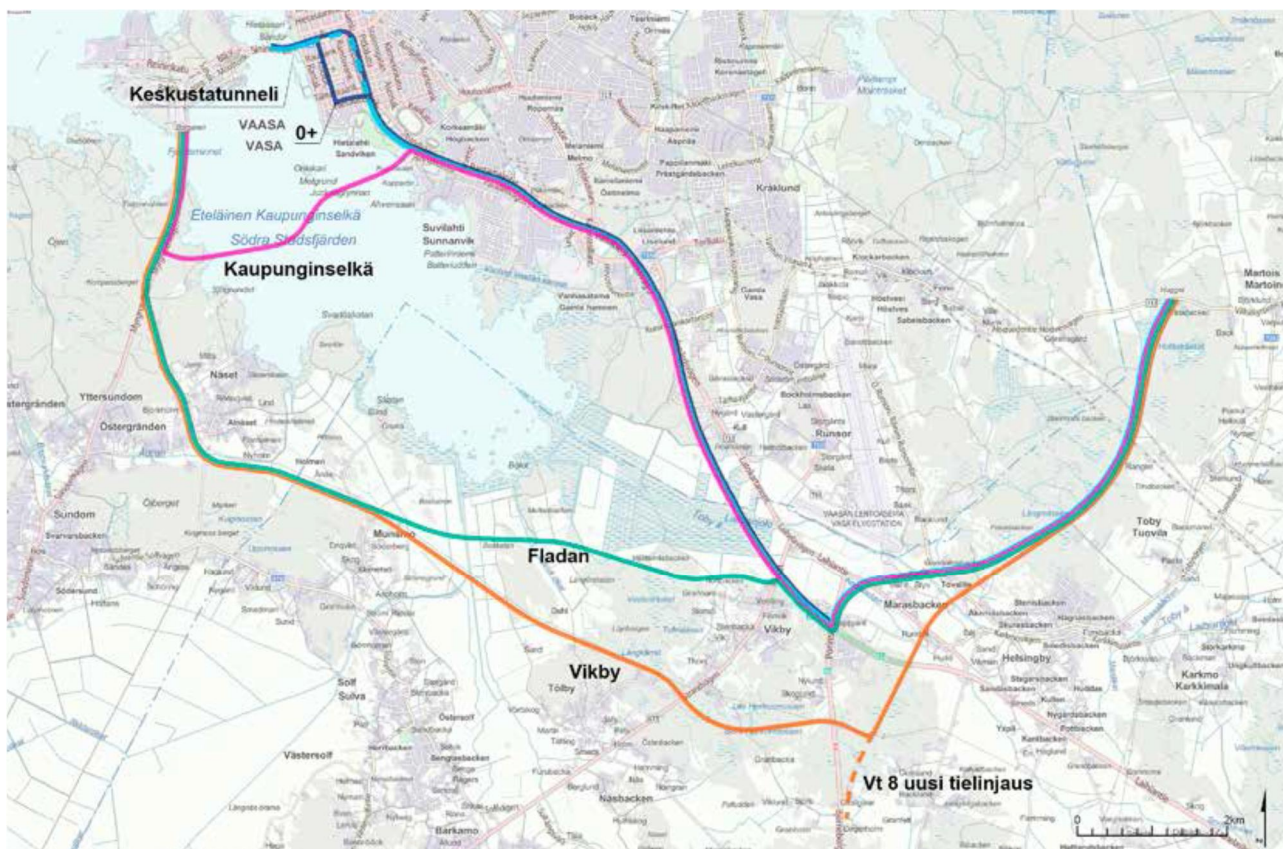
Projektalternativ som granskas är ett noll+-alternativ (projektet genomförs inte, det nuvarande trafikledsnätet utvecklas) och fyra genomförandalternativ.

Alternativet Centrumtunneln dvs. byggandet av en tunnel under Vasa centrum. Tunneln sprängs i berget mellan Handelsplanaden och Vasaesplanaden, vilket möjliggör att man till den kan ansluta en tunnelförgrening som följer den trafikmässigt betydande Vasaesplanaden. Bergtunnelns ändrar ligger på Handelsplanaden mellan motorvägen och Tegelbruksgatan och mellan Vasklot bro och Strandgatan. Tunnelns längd är ca 1,5 km.

Alternativet Stadsfjärden ligger i Södra Stadsfjärden mellan Myrgrund och Matmorsviken, där en cirkulationsplats anläggs som motorvägens ända.

Alternativet Fladan löper enligt Vasa stads generalplan från Myrgrund längs Bolåkersvägen och mellan Munsmo och Solf söder om Stadsfjärden till Fladans planskilda korsning.

Alternativet Vikby böjer av från Fladan-alternativet mot söder genom Vikby till riksväg 8.



Vägsträckningar som ska undersökas under förfarandet vid miljökonsekvensbedömning av projektet som gäller Vasa hamnväg

Samordning av förfarandet med andra juridiska processer och tillstånd och beslut som projektet förutsätter

Genomförandet av projektet förutsätter att en utredningsplan och vägplan enligt landsvägslagen utarbetas och godkänns. Tillstånd och beslut som behövs för att genomföra projektet är åtminstone:

- eventuella planändringar
- marktäktstillstånd enligt marktäktlagen
- tillstånd som beviljas av kommunen/regionförvaltningsverket
- miljötillstånd som behövs för krossningsverksamhet
- tillstånd enligt markanvändnings- och bygglagen för bullerbekämpning
- tillstånd under byggnadstiden.

De tillstånd och beslut som kan behövas presenteras på ett heltäckande sätt i punkt 7.3 i bedömningsprogrammet.

Vid miljökonsekvensbedömningen bör det utredas om de föreslagna alternativen leder till att det uppkommer områden som kräver miljötillstånd. Om miljötillstånd behövs beviljas det kommunen på en separat ansökan efter det att kontaktmyndigheten har gett sitt utlåtande om konsekvensbeskrivningen. Projektområdet finns på Vasa stads och Korsholms kommuns område. Enligt miljöskyddslagen (86/2000) avgör regionförvaltningsverket tillståndsansökan, om verksamheten är placerad på flera kommuners område.

Anknytning till andra projekt, planer och program

Till projektet anknyter nationella och regionala planer och program. Dessa presenteras på ett bra sätt i bedömningsprogrammet. Även pågående och planerade projekt i närområdet påverkar projektet och de bör beaktas under bedömningsförfarandet.

2. INFORMATION OCH SAMRÅD OM BEDÖMNINGSPROGRAMMET

Kungörelsen och bedömningsprogrammet har varit framlagda från den 21 januari 2015 till den 17 mars 2015 på Vasa stads officiella anslagstavla i medborgarinfo på adressen Biblioteksgatan 13 och på Korsholms kommuns officiella anslagstavla på adressen Centrumvägen 4. Dessutom sändes kungörelsen och bedömningsprogrammet till Korsholms huvudbibliotek, Skolvägen 1, för att läggas fram för allmänheten. Ett öppet möte för allmänheten ordnades den 28 januari 2015 i Solf ungdomslokal i Korsholm och den 29 januari 2015 i Vaasa-opisto.

Utlåtande om projektet har begärts av följande:

Korsholms kommun

Vasa stad

Trafikverket

Trafiksäkerhetsverket

Naturresurscentralen

Regionförvaltningsverket i Västra och Inre Finland

Forststyrelsen Österbottens Naturtjänster

NTM-centralen i Österbotten, Fiskerihushållning

Österbottens förbund

Österbottens museum

Skogsägarförbundet Kusten

Suomen luonnonsuojeluliiton Pohjanmaan Piiri r.y

Finlands skogscentral/Kusten

Merenkurkun Lintutieteellinen Yhdistys ry

Österbottens svenska producentförbund rf

NTM-centralen i Södra Österbotten / Enheten för områdesanvändning och vattentjänster

NTM-centralen i Södra Österbotten / Enheten för naturmiljön

NTM-centralen i Södra Österbotten / Enheten för vattenresurser

NTM-centralen i Södra Österbotten / Miljöskydds-enheten.

Kopior av de ursprungliga inkomna utlåtandena och åsikterna har tillställts den projektansvarige.

Nedan presenteras de inkomna utlåtandena och åsikterna i korthet.

3. SAMMANDRAG AV UTLÅTANDEN OCH ÅSIKTER

Allmänt

Det inkom 12 utlåtanden och 357 åsikter.

I utlåtandena har man beaktat bland annat de olägenheter som de södra vägalternativen (Vikby och Fladan) medför för bosättningen och utvecklingen av området samt fågelbeståndet. I en del av utlåtandena har den nya vägförbindelsen ansetts viktig med tanke på en effektiv användning av hamnen och kraftverket. I åsikterna har man i huvudsak motsatt sig alternativen Vikby och Fladan eftersom de splittrar byar och åkrar.

Utlåtanden

Trafikverket

Bedömningsprogrammet uppfyller kraven i MKB-lagen och det överensstämmer även med Vägförvaltningens/Trafikverkets MKB-anvisning om vägprojekt (Ympäristövaikutusten arviointi tiehankkeiden suunnittelussa, Tiehallinto 2009).

I alla alternativ (utom 0+) byggs en ny vägförbindelse från riksväg 8 till Lillkyrovägen (landsväg 717). Vägen passerar järnvägen Seinäjoki–Vasa nordväst om Toby. Vägen placeras inte på området med översvämningsrisk i Toby–Karkmo (det s.k. bifurkationsområdet mellan Kyro älv och Toby-Laihela å). I miljökonsekvensbeskrivningen måste man också bedöma eventuella konsekvenser för järnvägen Seinäjoki–Vasa. Det är möjligt att det kommer att byggas flera mötesplatser eller avsnitt med dubbelspår på järnvägssträckan, vilket måste beaktas när planeringen fortsätter. I de noggrannare planeringsfaserna bör kontakt tas med Trafikverket.

I punkten samhälls- och trafikekonomiska konsekvenser (s. 44) nämns att som grund för kostnaderna per enhet används Trafikverkets senaste värden från år 2010. Bestämmandet av enhetsvärdena för 2013 för projektbedömning inom väg- och järnvägstrafiken håller på att färdigställas och kommer att publiceras längre fram i vår med nummer 1/2015 i serien Trafikverkets anvisningar.

Som ett alternativ presenteras en vägsträckning, Stadsfjärden, som går genom Södra Stadsfjärden, i huvudsak som en vägbank. Vägsträckningen korsar inga allmänna farleder enligt vattenlagen och i närheten av projektområdet finns inga säkerhetsanordningar för sjöfarten, men i området förekommer sjötrafik och förutsättningarna för den bör beaktas. Det förekommer sjötrafik såväl vid stranden på Sundomsidan som vid stranden i Vasa centrum, så det vore bra om öppningar för sjötrafiken på farbart vatten kunde byggas i vägbanken på vardera sidan av Södra Stadsfjärden. Om öppningarna i vägbanken till sin dimension motsvarar öppningarna i broarna norr om projektområdet, bibehålls förutsättningarna för sjötrafik oförändrade även i fortsättningen.

Trafikverket har inte någon särskilt ståndpunkt till vilket av de olika alternativen som är bäst.

Naturresurscentralen

Naturresurscentralens utlåtande gäller vägsträckningarna Vikby, Fladan och Stadsfjärden, som avviker från nuläget och som kan ha konsekvenser för fisk- och sjöfågelbestånden i området. I alternativen Vikby och Fladan tangerar vägsträckningen södra sidan av Stadsfjärden. Naturvärdenas betydelse bör granskas särskilt i samband med granskningen av alternativen Fladan och

Stadsfjärden. Längst in i Södra Stadsfjärden finns ett Naturaområde för fågel-skydd och gamla skogar.

På Stadsfjärden samlas ett stort antal sjö- och rovfåglar samt vadare i samband med vår- och höstflyttningen. I Stadsfjärdens vassruggar och strandskogar häckar ett stort antal fågelarter. I området finns också en livskraftig flygekorrhpopulation. I bedömningsprogrammet borde man beakta vilken betydelse de alternativa vägsträckningarna, särskilt Fladan och Stadsfjärden, har för det häckande fågelbeståndet, fåglarnas flyttning samt däggjurens sammanhängande livsutrymme. Södra Stadsfjärden i Vasa är en vidsträckt, sex kilometer lång vik som får sin början vid Toby-Laihela ås mynning och fortsätter mot Vasa stad i nordväst. De två sunden mellan fastlandet och ön Vasklot skiljer viken från det övriga skärgårdsområdet.

I programmet för miljökonsekvensbedömning som gäller Vasa hamnväg har för närvarande inte beaktats de föreslagna vägsträckningsalternativens konsekvenser för vattennaturen. Särskilt den planerade vägsträckningen över Stadsfjärden skulle ha betydande konsekvenser för vattenkvaliteten, fiskbeståndet samt flyttfågelbeståndet och det häckande fågelbeståndet i området. För några årtionden sedan var Södra Stadsfjärdens betydelse för fiskerihushållningen fortfarande liten på grund surheten i de åar och bäckar som mynnar ut i den. Under de senaste tio åren har tillståndet i vattenområdet dock förbättrats väsentligt, och för närvarande är Stadsfjärden enligt de yngelinventeringar som täcker hela kusten (VELMU 2007-2014) ett av de viktigaste förökningsområdena för abborre i Finland sett till yngelproduktionen. Inom Stadsfjärdens influensområde förekommer ett bestånd av havslekande sik som betraktats som lokalt. I hotgradsklassificeringen av arterna i Finland 2010 har den havslekande siken bedömts som sårbar. På projektområdet har det också förekommit rikligt med rekreativfiske, spöfiske, pimpelfiske och nätfiske de senaste åren tack vare de starkare abborrbestånden. Ovannämnda omständigheter borde beaktas när man bedömer projektets konsekvenser för yt- och grundvattnet samt användningen av naturresurser.

I programmet för miljökonsekvensbedömning har eventuella konsekvenser av den sura jorden och åvattnet inte beaktats när man granskat konsekvenserna av vägsträckningarna. Naturresurscentralen föreslår att man när det gäller alternativet Södra Stadsfjärden fäster särskild uppmärksamhet vid de förändringar som den planerade vägbanken över viken medför för vattenföringen och de konsekvenser som sedimenteringen av substanser som följer med åvattnet har för fiskarna och andra vattenlevande organismer.

I bedömningsprogrammet försöker man bedöma vilka konsekvenser projektalternativen har för rekreationen i naturen, bär- och svampplockningen samt jakten och fisket. Man berättar dock inte exakt hur man tänkt göra detta.

Merenkurkun Lintutieteellinen yhdistys ry

Av föreslagna alternativa vägsträckningarna går både Fladan och Vikby över åkrarna i Bolot vid Solf å längst inne i Sundomviken. Dessa åkrar har i årtal varit en viktig rastplats för gäss, tranor och svanar under flyttningen. De fåglar som rastar vid viken flyger dagligen till dessa åkrar för att söka föda. En stor vägsträckning tvärs genom detta område kan medföra ogynnsamma konsekvenser för fågelbeståndet, vilket bör beaktas i MKB. Stora fågelflockar som flyger över vägen kan orsaka ett stort antal kollisioner. Å andra sidan kan den

störande inverkan från vägen och trafiken där göra att det närliggande Naturaområdet minskar i popularitet som rast- och häckningsområde.

Skogscentralen

I utlåtandet konstateras att allmänt taget är vägprojektets inverkan på skogsbruket relativt liten. I de olika alternativen går 9-13 hektar jordbruksmark förlo-rad. Vägen är viktig särskilt för skogsbrukets transporter till biogasanläggningen på Vasklot. Inga objekt enligt skogslagen hamnar under projekialternativen. De sura sulfatjordarna bör beaktas i planeringen.

Korsholms kommun

Korsholms kommun kräver i sitt utlåtande att endast nollalternativet, tunnelalternativet och alternativet Södra Stadsfjärden undersöks som projekialternativ. Det senare alternativet bör utformas så att förbindelsen går från Vasklot direkt till Sandviken. Detta alternativ är det primära alternativet. I utlåtandet motsätter man sig alternativen söder om Södra Stadsfjärden eftersom de har endast negativa konsekvenser och skadar planeringen av markanvändningen. I utlåtandet motsätter man sig att en järnväg byggs i anslutning till hamnvägen, eftersom det redan finns en järnväg till Vasklot. De åsikter som inkommit bör beaktas vid miljökonsekvensbedömningen. Särskilt konsekvenserna för jordbruket bör bedömas.

Österbottens förbund

I utlåtandet föreslås att bättre uttryck och ord borde användas i vissa punkter i bedömningsprogrammet samt att sakfel korrigeras. Exempelvis målsättningsarna för projektet är inte bara regionala utan omfattar hela landskapet. Det förekommer sådana skillnader i ordval mellan det finskspråkiga och det svenskspråkiga bedömningsprogrammet att innehållet i meningarna inte nödvändigtvis motsvarar varandra helt. Beträffande den planskilda korsningen Förbindelsevägen – Risö konstateras i utlåtandet att det redan nu förekommer trafikstockningar under vissa tider.

Österbottens museum

Museet konstaterar att när konsekvenserna bedöms borde man utöver de synpunkter som framförts i bedömningsprogrammet fästa uppmärksamhet vid följande saker: Behovet av ytterligare inventeringar av kulturmiljön i området bör övervägas. Förändringar i kulturmiljön är en del av samhällsstrukturens förändring och vid bedömningen måste man beakta vilka psykiska och fysiska konsekvenser det har för människors levnadsförhållanden och trivsel när landskapet förändras.

Pro Agria Österbottens Svenska Lantbrukssällskap

Pro Agria konstaterar i sitt utlåtande att alternativen Vikby och Fladan eventuellt har konsekvenser för bl.a. sura sulfatjordar, miljöåtgärder, dränering och användningen av odlingsmarker.

Sundom bygdeförening

I utlåtandet konstateras att behovet av en ny vägsträckning och trafikprognoserna fortfarande är oklara. Vid bedömningen bör man göra skillnad mellan

olika trafikformer och särskilt trafiken till hamnen och kraftverket. Man bör särskilt fundera på landsvägstrafikens andel, en del av trafiken går redan för närvarande längs järnvägen till hamnen och den andelen kan säkert utökas. Likaså bör man fundera på användningen av andra alternativa transportformer. Tunnelalternativet bör ändras så att tunneln börjar på motorvägen och slutar på Vasklot. Alternativet Södra Stadsfjärden borde ändras så att alternativet går rakt över Stadsfjärden till Vasklot. Konsekvenserna för områdets naturvärden bör beaktas vid bedömningen. Alternativen Vikby och Fladan orsakar mera trafik på Myrgrundsvägen. När det gäller dessa alternativ bör särskild uppmärksamhet fästas vid jordbruket, landskapet och naturvärdena i Vikby, Tölby, Munsmo och Näset. Säkerheten på Myrgrundsbron försämras i dessa alternativ och bedömningen borde omfatta en särskild bro för gång- och cykeltrafik.

Vasa stad

Stadsstyrelsens planeringssektion i Vasa konstaterar i sitt utlåtande att i planeringen bör beaktas NTM-centralens rapport Landsbygdens kulturlandskap och landskapssevärdheter: Förslag till nationellt värdefulla landskapsområden i Österbotten, Södra Österbotten och Mellersta Österbotten 2013.

NTM-centralen i Egentliga Finland, fiskeritjänster

För fiskerihushållningen är det viktigaste vid förfarandet för miljökonsekvensbedömning inverkan medan hamnvägen byggs, hamnvägens permanenta inverkan och väghållningens inverkan på vattendragen och därigenom på fiskerihushållningen. I bedömningsprogrammet har man inte alls beaktat fiskerihushållningen, fiskbeståndet och lekplatserna i området. Vägbanken över Södra Stadsfjärden skulle förändra strömmarna avsevärt och viken växer igen snabbare. En såhär betydande förändring i vattenhushållningen i området kommer praktiskt taget att förstöra Södra Stadsfjärdens betydelse för fiskerihushållningen och dess betydelse som lekplats för fiskar. Områdets betydelse för fiskerihushållningen måste utredas liksom områdets betydelse som lekplats för fiskar. Samma saker bör utredas även för alternativet Fladan. Fiskeritjänsterna konstaterar i sitt utlåtande att alternativet Södra Stadsfjärden och Fladan borde förkastas på grund av skadorna för fiskerihushållningen.

Österbottens svenska producentförbund

I utlåtandet ifrågasätter man behovet av hamnvägen och motsätter sig alternativet Vikby och Fladan, eftersom de skulle ha stora negativa konsekvenser för jordbruket i området och bl.a. de sura sulfatjordarna. Alternativet skulle också dela byarna. Vid bedömningen bör konsekvenserna för jordbruket beaktas tillräckligt. Dessutom konstateras i utlåtandet att projektområdet inte borde sträcka sig till Lillkyrovägen eller Fågelberget. Dessa planerade vägavsnitt kräver en separat utredning och att de berörda markägarna hörs.

Åsikter

Åsikterna 1 – 245

I åsikterna konstateras att alternativet Fladan och Vikby är mycket dåliga bägge två. Den tunga trafiken skadar bosättningen och utvecklingen av området. I åsikterna funderar man dessutom på om detta är bara början, kommer

det i fortsättningen även en järnväg, bullervallar och en gång- och cykelväg på området. Planeringen bör fortsätta i fråga om alternativet Södra Stadsfjärden.

Åsikterna 246-250

I åsikterna konstateras att alternativen Fladan och Vikby är mycket dåliga bägge två. Den tunga trafiken skadar bosättningen och utvecklingen av området. I åsikterna funderar man dessutom på om detta är bara början, kommer det i fortsättningen även en järnväg, bullervallar och en gång- och cykelväg på området. Planeringen bör fortsätta i fråga om alternativet Södra Stadsfjärden. I åsikterna föreslås också att utredningarna borde kompletteras, bland annat vad gäller anslutningarna, Vasklots lämplighet för industriverksamhet, konsekvenserna för den nuvarande och framtida bosättningen. I åsikterna krävs också öppenhet vad gäller framtidsplanerna, t.ex. den logistiska helheten. I åsikterna påpekas också att det förekommer flygekorrar i området och att de måste beaktas i planeringen samt att jordbruket måste beaktas. Konsekvenserna för jakten och viltets möjligheter att röra sig bör utredas i fråga om samtliga alternativ.

Åsikterna 251-292

I åsikterna konstateras att alternativen Fladan och Vikby är mycket dåliga bägge två. Den tunga trafiken skadar bosättningen och utvecklingen av området. I åsikterna funderar man dessutom på om detta är bara början, kommer det i fortsättningen även en järnväg, bullervallar och en gång- och cykelväg på området. Planeringen bör fortsätta i fråga om alternativet Södra Stadsfjärden. I åsikterna föreslås också att utredningarna borde kompletteras, bland annat vad gäller anslutningarna, Vasklots lämplighet för industriverksamhet, konsekvenserna för den nuvarande och framtida bosättningen. I åsikterna krävs också öppenhet vad gäller framtidsplanerna, t.ex. den logistiska helheten. I åsikterna påpekas också att det förekommer flygekorrar i området och att de måste beaktas i planeringen samt att jordbruket måste beaktas. Dessutom konstateras i en del av åsikterna att avsnittet mellan logistikcentret och Lillkyrovägen inte bör ingå i det planerade området, eftersom det inte har något att göra med den ursprungliga hamnvägsplanen. Förbindelsen tills Kuni slås nu fast här utan information om och närmare planering av lämplig sträckning.

Åsikterna 293-317

I åsikterna konstateras att alternativen Fladan och Vikby är mycket dåliga bägge två. Den tunga trafiken skadar bosättningen och utvecklingen av området. I åsikterna funderar man dessutom på om detta är bara början, kommer det i fortsättningen även en järnväg, bullervallar och en gång- och cykelväg på området. Planeringen bör fortsätta i fråga om alternativet Södra Stadsfjärden. I åsikterna föreslås också att utredningarna borde kompletteras, bland annat vad gäller anslutningarna, Vasklots lämplighet för industriverksamhet, konsekvenserna för den nuvarande och framtida bosättningen samt konsekvenserna för bl.a. företagsverksamhetens utveckling och de sura sulfatjordarna. I åsikterna krävs också öppenhet vad gäller framtidsplanerna, t.ex. den logistiska helheten. I åsikterna påpekas också att jordbruket måste beaktas liksom konsekvenserna för bl.a. möjligheterna att använda åkerskiften.

Åsikterna 318-322

I åsikterna konstateras att alternativen Fladan och Vikby är mycket dåliga bägge två. Den tunga trafiken skadar bosättningen och utvecklingen av området. I åsikterna funderar man dessutom på om detta är bara början, kommer det i fortsättningen även en järnväg, bullervallar och en gång- och cykelväg på området. Planeringen bör fortsätta i fråga om alternativet Södra Stadsfjärden. I åsikterna föreslås också att utredningarna borde kompletteras, bland annat vad gäller anslutningarna, Vasklots lämplighet för industriverksamhet, konsekvenserna för den nuvarande och framtida bosättningen samt konsekvenserna för bl.a. företagsverksamhetens utveckling och de sura sulfatjordarna. I åsikterna krävs också öppenhet vad gäller framtidsplanerna, t.ex. den logistiska helheten. I åsikterna påpekas också att jordbruket måste beaktas liksom konsekvenserna för bl.a. möjligheterna att använda åkerskiften. Dessutom konstateras i en del av åsikterna att avsnittet mellan logistikcentret och Lillkyrovägen inte bör ingå i det planerade området, eftersom det inte har något att göra med den ursprungliga hamnvägsplanen. I åsikterna konstateras också att den nya vägsträckningen i Vikby skulle göra det svårare att hålla boskap utomhus och orsaka flera farliga situationer när djur rymmer ur inhägnaderna.

Åsikt 323 Jaktföreningarna i Solf, Sundom, Tölby och Vikby samt Malaxnejdens jaktvårdsdistrikt

Södra Stadsfjärden jämte omgivande åkerområden är en viktig rastplats för flyttfågelbeståndet. Det skulle inverka negativt på fågelbeståndet om vägen byggs genom området. Området är också ett viktigt förökningsområde för vilt. Byggandet av vägen skulle försvåra jakten i området. Inventeringarna är gamla och de borde göras på nytt. Inventeringarna borde förläggas till hösten. De södra alternativen har skadliga konsekvenser för Naturaområdet.

Åsikt 324

I åsikten förs fram de skadliga konsekvenser som alternativet Vikby har för djurhållningen, ridsporten och bosättningen. Alternativet över Södra Stadsfjärden anses vara det bästa.

Åsikt 325

I åsikten motsätter man sig alternativen Vikby och Fladan och uppmaningen är att vägen borde byggas antingen över Södra Stadsfjärden eller söder om Sundom centrum.

Åsikt 326

I åsikten motsätter man sig planeringen av hela hamnvägen och framför allt alternativet Toby-2. Vägsträckningen skadar jordbruket och bosättningen. I programmet är den nya vägens omfattning oklart angiven, ibland talar man om en liten landsväg och i bland om en vägghelhet med järnvägar, gång- och cykelvägar och bullervallar. Avsnittet mellan logistikcentret och Lillkyrovägen bör inte ingå i det planerade området, eftersom det inte har något att göra med den ursprungliga hamnvägsplanen.

Åsikt 327

I åsikten konstateras att en väg söder om Södra Stadsfjärden skulle dela byar och åkrar. Bland annat översvämningar på sura sulfatjordar skulle medföra

skadliga konsekvenser. Vägen skulle genomkorsa ett landskapsområde som är värdefullt på landskapsnivå. Vägen Tölby-Vikby är en skyddad museiväg. I åsikten ifrågasätts trafikprognosen i programmet och påpekas att det redan finns en järnvägsförbindelse till hamnen. Alternativet över Södra Stadsfjärden har minst skadliga konsekvenser för bosättningen och jordbruket.

Åsikt 328, 64 undertecknare

I åsikten konstateras att en väg söder om Södra Stadsfjärden skulle skada bystrukturen i Tölby, Vikby, Munsmo och Sundom. Området är värdefullt med avseende på landskapet.

Åsikt 329, 145 undertecknare

I åsikten konstateras att vägsträckningen längs Bolåkersvägen skulle skada den nuvarande bystrukturen. Området är värdefullt med avseende på landskapet.

Åsikt 330

I åsikten motsätter man sig alternativet Vikby, eftersom det skulle skada jordbruket och hästuppfödningen. Vägprojektet skulle förstöra landsbygdslandskapet och splittra Tölby-Vikby.

Åsikt 331

I åsikten motsätter man sig alternativen Fladan och Vikby, eftersom de har stora konsekvenser för jord- och skogsbruket. Alternativen skulle också splittra bosättningsområdena och bysamhällen. Vägprojektet medför osäkerhet under en lång tid bland annat genom åtgärdsförbud för markanvändningen. Godtagbara alternativ är noll+, tunneln och alternativet över Södra Stadsfjärden.

Åsikt 332

I åsikten konstateras att om man vill utveckla hamnverksamheten borde det byggas en helt ny hamn i skärgården. Alternativen Vikby och Fladan är båda mycket dåliga. Alternativet över Södra Stadsfjärden har minst skadliga konsekvenser för bosättningen och enskilda personer.

Åsikt 333

I åsikten understöder man att trafikarrangemangen utvecklas i centrum eller bro-/tunnelalternativet. Genom att förbättra järnvägen och säkerheten kunde man få ett ekologiskt förnuftigt alternativ för frakterna. Byggandet av vägen till Sundom skulle ha skadliga konsekvenser för bosättningen, även boendetrivseln skulle bli lidande. I åsikten funderar man också på byggnadskostnaderna för vägen. Alternativet över Södra Stadsfjärden har minst skadliga konsekvenser för bosättningen och jordbruket.

Åsikterna 334 och 335 Korsholms Södra lokalavdelning av ÖSP och Sundom lokalavdelning av ÖSP

I åsikten understöder man alternativet över Södra Stadsfjärden och motiverar detta med bl.a. trafikmässiga omständigheter och sedimenteringen i havsvi-

ken. Detta alternativ skulle också orsaka minst underhållskostnader. I åsikterna ingår också en uppmaning att ta med Hieta 2, som föreslogs i lokaliseringsutredningen, som ett alternativ eller att utarbeta ett nytt alternativ som är en mellanform av Hieta 2 och Hieta 3. De södra vägalternativen skulle försvåra användningen av åkrarna för jordbruk samt dräneringssystemen och det skulle bli dyrt att bygga vägen. Dessutom splittrar de byarna och gör det svårt för djuren att röra sig. Även de sura sulfatjordarna skulle medföra svårigheter för byggandet av vägen. Området är landskapsmässigt värdefullt. Bedömningen borde omfatta vägghelheten (gång- och cykelvägar, järnväg).

Åsikterna 336 - 338

I åsikterna motsätter man sig alternativen Fladan och Vikby, eftersom de har stor inverkan på jordbruket i området, bl.a. via åkrarnas dräneringssystem. Alternativen skulle också splittra bosättningsområden och bysamhällen.

Åsikt 337

I åsikten motsätter man sig alternativen via Sundom, eftersom de går för nära bosättningen. I området finns också källor, som borde undersökas under projektiden och området utgör ett värdefullt kulturlandskap.

Åsikt 338

Vägen skulle förstöra odlingsmarker och bostadsområden. Det är mera ändamålsenligt att reparera befintliga vägar och broar än att förstöra invånarnas hem, jordbruksmöjligheter samt ännu mera natur.

Åsikt 339

I åsikten anges alternativa sträckningar över Södra Stadsfjärden på kartan.

Åsikt 340

I åsikten konstateras att det inte har berättats i kungörelsen att projektet omfattar även avsnittet logistikcentret-Lillkyrovägen. Området Östergränden och Näset utgör ett värdefullt kulturlandskap och vägen skulle splittra byn. En väg söder om Södra Stadsfjärden godkänns inte i åsikten. Vägalternativet Södra Stadsfjärden förstör miljön och utgör också en miljörisk och de som framför åsikten godkänner inte detta alternativ. I åsikten ifrågasätter man också behovet av hamnvägen.

Åsikt 341

Vägalternativen söder om Södra Stadsfjärden godkänns inte i åsikten, eftersom de har stora konsekvenser för jordbruket. Alternativen skulle också splittra bosättningsområden och bysamhällen och konsekvenserna för dem bör undersökas när planeringen fortsätter. Man borde satsa på att utveckla järnvägen och flytta över transporter från vägarna till järnvägarna.

Åsikt 342

I åsikten föreslås ett nytt vägalternativ med hjälp av en karta.

Åsikt 343

I åsikten motsätter man sig alternativen Vikby och Fladan, eftersom de har skadliga konsekvenser för utvecklingen av Vikby och Tölby, landsbygdsnäringarna och fritidssysselsättningar med anknytning till naturen. Alternativen skulle också medföra ökade bullerolägenheter för bosättningen. Ett ekologiskt alternativ skulle vara att styra transporterna till järnvägen.

Åsikt 344

Vägalternativen söder om Södra Stadsfjärden godkänns inte i åsikten, eftersom de har stora konsekvenser för jordbruket. Vägen borde planeras från Sandviken till Vasklot.

Åsikt 345

I åsikten understöds alternativet över Södra Stadsfjärden och det motiveras med bl.a. trafikmässiga omständigheter. De södra vägalternativen gör det svårt att använda åkrarna för jordbruk och stör naturen och bosättningen.

Åsikt 346

I åsikten konstateras att en järnväg är det bästa alternativet.

Åsikt 347

I åsikten motsätter man sig alternativen Fladan och Vikby, eftersom de har stora konsekvenser för bosättningen. Alternativet över Södra Stadsfjärden borde undersökas bättre liksom järnvägen.

Åsikt 348

Det enda alternativet som kan motiveras när det gäller denna onödiga väg är ett alternativ över Sundomviken. Sundomviken växer så småningom igen. Fåglarna kan fortsätta att häcka i området trots vägen. Bolot är ett mycket område med mycket rik och varierande fauna. Vår och höst är det också en viktig rastplats för fåglar. Bolot är ett område av stor betydelse för rekreationen. När byn delas itu skiljs byarna åter igen från varandra, just när man har gått samman. För gemenskapen har denna tudelning en stor social inverkan. De familjer/hushåll som blir lidande av vägsträckningen får en orimlig börda att bära, på grund av en helt onödig väg. För områdets näringsliv, i första hand jordbruket är vägsträckningen av stor betydelse. En stor areal god jordbruksmark hamnar under vägen och dessutom behövs det nya leder för att man ska kunna röra sig i området, som också kräver mark och dessutom tar det tid innan åkrarna kan börja utnyttjas på nytt. Det kan inte påvisas att vägen är till någon som helst penningmässig nytta, det finns inte ens några trovärdiga scenarier.

Åsikt 349

Byggandet av hamnvägen genom Munsmo inverkar kraftigt på Munsmo bys struktur, den skulle isolera Munsmo hamn och dem som bor i närheten av den helt från Munsmo by, förstöra samt avsevärt försvåra näringarna för de lokala markägarna. Hamnvägens inverkan på Munsmovägen och dem som bor invid den, fritidsmöjligheterna och boendekvaliteten är stor på förändringskänslighetsskalan. När Hamnvägen planeras via Munsmo måste detta absolut tas i betraktande och det måste finnas en plan på en särskild led från Solf till

hamnvägen som inte belastar Munsmovägen och dem som bor där. Hamnvägens inverkan på naturen och faunan i Munsmo skulle också vara för stor, i området lever bland annat flygekorrar, fladdermöss, hjortar, lodjur, rävar och järvar. Dessutom ligger Munsmo på ett viktigt flyttfågelstråk, tusentals tranor och svanar utnyttjar stråket och vattenområdet som rastplats under flyttningen och området är ett internationellt värdefullt vattenområde vad det häckande fågelbeståndet beträffar.

Åsikt 350

Alternativet Vikby skulle öka trafiken i det området där den som framfört åsikten bor. Alternativet Fladan vore bättre.

Åsikt 351

Vägalternativet över Södra Stadsfjärden borde planeras från Sandviken till Vasklot.

Åsikt 352

De södra vägalternativen försvårar användningen av åkrarna för jordbruk och stör naturen och bosättningen. Hur förnuftigt är det att planera en ny logistisk förbindelse som bygger på att farleden måste muddras.

Åsikt 353

Hamnvägssträckningarna Hieta/Suvi över stadsfjärden bryter igenom framtida (höghus) bostadsområden och orsakar betydande olägenhet (säkerhet, buller, vibrationer, trivsel) för ett mycket stort antal människor. I konsekvensbedömningen av hamnvägen måste Södra Stadsfjärdens känsliga natur och framtid ges högsta prioritet. Suvi/Hieta-sträckningarna (bro eller vägbank) begränsar avsevärt de framtida utvecklingsalternativen för den i finländska förhållanden rentav unika kombination stad/hav. Kostnaderna för Sundsvallsbron i Sverige, som är kortare och där grundläggningsförhållanden var enklare än för en bro över stadsfjärden i Vasa, är i 2015 års pengar cirka 200 miljoner euro (1,6 miljarder kronor 2012). Kostnaderna för att genomföra de andra vägalternativen torde vara endast ungefär en tiondel av denna summa. I Vasa generalplan 2030, landskapsplanen m.m. har Vasa hamnväg dragits söder om stadsfjärden. De planbeslut som fattats bör betraktas som grund för planeringen och det ska finnas synnerligen vägande skäl för att man ska avvika från dem. Behovet av Vasa hamnväg tycks i hög grad vara beroende av politiska beslut, t.ex. stöd eller utformningen av landets hamnät. I en dylik situation bör man inte göra någon tung riskkänslig investering utan avancera mycket försiktigt. Den som framfört åsikten anser att det bästa och nyttigaste alternativet är att vidareutveckla det s.k. 0+-alternativet.

Åsikt 354

De södra vägalternativen försvårar användningen av åkrarna för jordbruk och kräver enorma ändringar i dräneringssystemen. Vägsträckningen går över sura sulfatjordar. Vägalternativet över Södra Stadsfjärden borde planeras från Sandviken till Vasklot.

Åsikt 355

I åsikten föreslås byggnadstekniska villkor för att vägen ska kunna byggas över åkrarna invid Solf å. Noll+-alternativet har de minsta miljökonsekvenserna. Tunnelalternativet skulle kräva lång byggnadstid och vara dyrt. Alternativet över Södra Stadsfjärden skulle störa bosättningen minst. Alternativen Vikby och Fladan skulle klyva byar, medföra risker på dräneringsområdena, klyver landskapsområdet. Dessutom skulle Vikby-alternativet medföra farliga korsningar.

Åsikt 356

I åsikten understöds Vikby-alternativet.

Åsikt 357

I åsikten förundrar man sig över MKB-tabellen för projektet och hur det är möjligt att beakta alla inlämnade åsikter med denna tidtabell. Sett ur miljöperspektiv är endast noll+- och tunnelalternativen tänkbara. De andra alternativen har synnerligen stora konsekvenser för naturskyddsområden, kulturmiljön och boendetrivseln. Projektalternativen borde kompletteras med en bättre järnvägsförbindelse. Naturinventeringar borde göras särskilt för Vikby-alternativet. I konsekvensbeskrivningen borde också presenteras de bullerskydd som vägen kräver och vägkorridorrens bredd.

4. KONTAKTMYNDIGHETENS UTLÅTANDE

De uppgifter som enligt 9 § i förordningen om förfarandet vid miljökonsekvensbedömning ska lämnas om projektet (713/2006) har presenterats. Uppgifter om projektets syfte, projektområdet och den projektansvarige har presenterats. Tekniska uppgifter har lämnats i stora drag, men uppgifterna måste preciseras i konsekvensbeskrivningsfasen.

Projektbeskrivningen

Projektet, dess utgångspunkter, syfte och läge beskrivs tydligt. Projektets läge presenteras tydligt på en karta med de riktgivande vägsträckningarna. De tekniska beskrivningarna av projektalternativen är bristfälligt presenterade och därför är det litet svårt att uppfatta projekthelheten.

Situationen när det gäller planeringen av projektet och hur det avancerar presenteras tydligt.

Bedömningsprogrammet ska innehålla en uppskattning av tidtabellen för planering och genomförande av projektet och den tidpunkt då utredningarna och konsekvensbeskrivningen ska vara färdiga. Tidtabellen ska presenteras så att det syns klart hur projektets planeringsprocess och MKB-förfarandet anknyter till varandra samt hur de eventuellt är kopplade till planeringsprocessen för markanvändningen.

Behandlingen av alternativ

Granskningen av alternativ hör till MKB-förfarandets mest centrala egenskaper. Syftet med granskningen är att stödja beslutsfattandet genom att producera information om alternativa projektlösningar och deras konsekvenser. Slutresultatet borde vara det mest optimala alternativet för att bl.a. minimera konsekvenserna för miljön. Enligt 9 § 2 punkten i förordningen om förfarandet vid miljökonsekvensbedömning (713/2006) ska i bedömningsprogrammet i behövlig mån ges alternativ till projektet, även alternativet att avstå från projektet, såvida ett sådant alternativ inte av särskilda skäl är obehövligt.

Inom ramen för projektet presenteras fyra alternativ och alternativet att inte genomföra projektet. Presentationen av alternativen är med undantag av det tekniska genomförandet tydlig och de har behandlats på behörigt sätt. Enligt kontaktmyndighetens åsikt verkar antalet alternativ vara tillräckligt. Det är skäl att presentera konsekvenserna av alternativen i konsekvensbeskrivningen till den del som det finns skillnader mellan alternativen, till exempel vad gäller landskapet, naturen och bullret.

Projektets anknytning till andra projekt

Inga andra projekt som är under planering har behandlats i bedömningsprogrammet. Kontaktmyndigheten konstaterar att de sammantagna konsekvenserna med andra projekt i närområdet bör utredas i konsekvensbeskrivningsfasen.

Tillstånd och beslut som projektet kan förutsätta

I kapitel 7 presenteras de tillstånd och planer som projektet kan förutsätta. I bedömningsprogrammet konstateras att projektet eventuellt behöver tillstånd enligt vattenlagen (587/2011). Kontaktmyndigheten anser att behovet av miljö-tillstånd och tillstånd enligt vattenlagen måste granskas i konsekvensbeskrivningen sedan konsekvensbedömningen blivit klar. Byggandet av en vall och en bro kräver tillstånd av Regionförvaltningsverket i Västra och Inre Finland med stöd av 3 kap. 2 § och 3 § i vattenlagen. I konsekvensbeskrivningen bör ett eventuellt tillståndsbehov enligt 3 kap. 2 § 8 mom. och 2 kap. 11 § i vattenlagen (naturliga förhållanden i bäckfåror och flador) utredas närmare. I bedömningsprogrammet hänvisas till den gamla vattenlagen. Eventuella åtgärder som riktar sig mot objekt enligt vattenlagen, till exempel korsande av bäckar i naturligt tillstånd, ska föras fram och konsekvensernas betydelse för bevarandet av det naturliga tillståndet ska bedömas. När vägen byggs kommer betydande mängder jordmassor att avlägsnas. Mängderna jordmassor borde uppskattas samt var de kan placeras och utnyttjas. Dumpning av överskottsmassor kan ge upphov till en jordtipp, som kan kräva miljö-tillstånd som beviljas av den kommunala miljö-vårdsmyndigheten eller den statliga miljö-tillståndsmyndigheten.

I bedömningsprogrammet hänvisas till den gamla, upphävda miljöskydds-förordningen. Utnyttjande av aska vid vägbyggnad kan kräva miljö-tillstånd, men

när vissa villkor är uppfyllda kan det också genomföras med anmälningsförfarande för återvinning av vissa avfall i markbyggnad (Statsrådets förordning 591/2006).

Kontaktmyndigheten påpekar också att miljötillståndsverken har upphört den 1 januari 2010. Tillstånd enligt vattenlagen beviljas av den statliga tillståndsmyndigheten, dvs. regionförvaltningsverket.

Konsekvensbedömningen

Syftet med bedömningsprogrammet är bland annat att berätta om de metoder som avsikten är att använda när bedömningen genomförs samt att beskriva miljöns tillstånd i sådan utsträckning att det är möjligt att identifiera och hänföra konsekvenserna. I programmet bör ges information om utredningar som gjorts tidigare om miljökonsekvenserna samt om nya utredningar som görs under bedömningen. Samtidigt ska det också uppskattas hur heltäckande och aktuella de tidigare utredningarna är. Denna del är bristfällig i bedömningsprogrammet.

I miljökonsekvensbedömningen beaktas vägens hela livstid, med andra ord konsekvenserna under planeringen, byggandet och användningen samt eventuell nedläggning. Konsekvenserna under användningen omfattar konsekvenserna av såväl vägen som trafiken och underhållet.

Bedömningen ska genomföras med beaktande av det som framförts i programmet för miljökonsekvensbedömning samt de synpunkter och kompletteringar som framförts i detta utlåtande. De använda metoderna ska beskrivas i konsekvensbeskrivningen.

Jämförelsemetoder samt antaganden som hänför sig till bedömningen

Alternativen jämförs på basis av deras konsekvensers betydelse. Olika konsekvenser jämförs även med hjälp av en beskrivande och kvantitativ jämförelsetabell. Under bedömningsarbetet ska man identifiera potentiella osäkerhetsfaktorer på ett så heltäckande sätt som möjligt samt bedöma deras betydelse för konsekvensbedömningens tillförlitlighet. Osäkerhetsfaktorerna kan inverka på hur projektet framskrider och förutsättningarna att bevilja tillstånd.

Avgränsningen av influensområdet

Granskningsområdet för konsekvenserna presenteras i kapitel 5.1. Kontaktmyndigheten konstateras att influensområdena bör bestämmas utifrån den undersökta konsekvensen och de bör presenteras tydligt i konsekvensbeskrivningen. Med tanke på miljökonsekvensbedömningen uppstår projektets omfattande miljökonsekvenser av de förändringar som sker i trafiken. När influensområdet avgränsas måste man också beakta de förändringar som inträffar på andra ställen i vägnätet, inklusive en eventuell parallellväg, och som ska tas med i den egentliga bedömningen av projektets konsekvenser.

Konsekvenser för samhällsstrukturen och markanvändningen

Projektets inverkan på infrastrukturen i samhället och näringslivet utreds genom att man granskar lokala, regionala och riksomfattande planer och mål för markanvändningen.

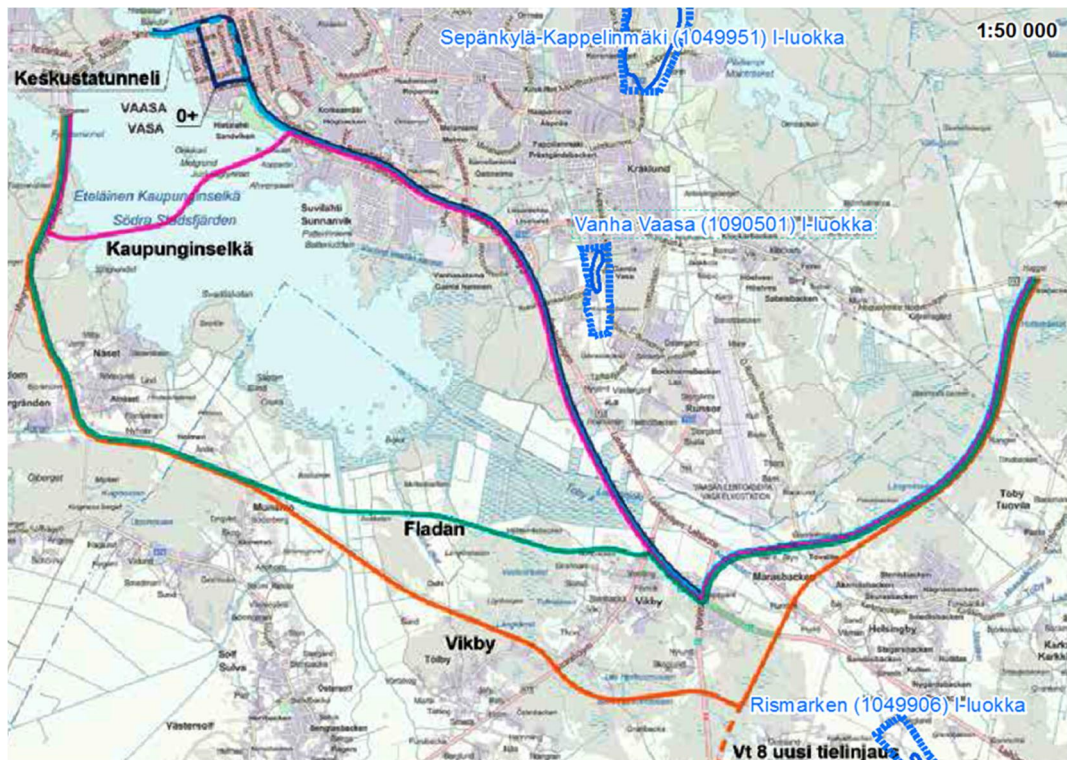
Konsekvenser för naturen

Vägprojektet kan medföra konsekvenser för naturförhållandena antingen direkt eller indirekt. Vid bedömningen av projektets konsekvenser indelas konsekvenserna i sådana som sker tillfälligt under anläggningsarbetet och sådana som sker under väghållningen som är av en bestående natur. I detta projekt utnyttjas befintligt material och befintliga utredningar, speciellt information som fåtts från lokaliseringsutredningen. Man har också för avsikt att göra vissa preciserande terränginventeringar under bedömningsförfarandet och en del har redan gjorts innan bedömningsprogrammet stod klart.

Kontaktmyndigheten konstaterar följande: Det är svårt att bedöma hur sakliga och tillräckligt de utredningar som gjorts hittills är, eftersom de inte har bifogats MKB-programmet. Som sådana arter som ska utredas och bedömas nämns inte särskilt småfladdermöss och åkergroda, som är arter enligt bilaga 4 a till habitatdirektivet som kräver strikt skydd och som kan förekomma på alternativens influensområde. I programmet utlovas inte heller någon inventering av det häckande fågelbeståndet, trots att det vore nödvändigt. Det är särskilt viktigt att känna till störningskänsliga arters, så som rovfågels, boplatser och revir. Det är också bra att få åskådliga kartor över dem för myndigheternas användning. Det är särskilt skäl att utreda konsekvenserna av alternativet över Södra Stadsfjärden på de områden där fåglarna rastar/söker föda under flyttningen. I Vikby-alternativet är riksväg 8:s nya sträckning placerad alldeles invid ett klibbalskärr som är avgränsat genom NTM-centralens beslut. Konsekvenserna för det måste bedömas och det måste säkerställas att naturtypens karakteristiska drag inte äventyras (naturvårdslagen 29 §). Behovsprövning av Naturbedömning är nödvändig på grund av närheten till ett Naturaområde (SPA/SCI FI0800057 Södra Stadsfjärden-Söderfjärden-Öjen). Dessutom måste alternativens konsekvenser för fiskbeståndet bedömas.

Konsekvenser för yt- och grundvatten

I närheten av Vasa hamnvägs alternativa sträckningar finns tre grundvattenområden, Gamla Vasa (1090501), Smedsby-Kapellbacken (1049951) och Rismarken (1049906). De nämnda grundvattenområdena är av klass I och viktiga för vattenförsörjningen.



Gamla Vasa (1090501) grundvattenområde är en delvis skogsklädd åsformation som är en del av ett långt åsavsnitt. Det sammanhängande området fortsätter norrut till Smedsby-Kapellbackens grundvattenområde. På grundvattenområdet finns Skollägenhetens vattentäkt som ägs av Korsholms skollägenhet.

Smedsby-Kapellbacken (1049951) är en synklinal ås, dvs. den samlar vatten från sin omgivning. Vad geomorfologin beträffar representerar åsen en för Österbotten typisk formation som har utjämnats av strandkrafterna så att den inte just höjer sig över omgivningen. På grundvattenområdet finns Smedsby vattentäkt som ägs av Korsholms kommun och där den mängd grundvatten man tog 2013 var sammanlagt 379 478 m³/a, dvs. 1 040 m³/d. På grundvattenområdet finns dessutom Kapellbackens vattentäkt som ägs av Vasa stad och som fungerar som reservvattentäkt.

Rismarkens (1049906) grundvattenområde hör till en ås som går i sydost-nordvästlig riktning och som är täckt av ler- och siltlager. På grundvattenområdet finns Rismarkens vattentäkt som inte är i användning.

Mätt på kartan är avståndet från Riksväg 3 (0+, Centrumtunneln och Stadsfjärden) till grundvattenområdet Gamla Vasa (1090501) cirka 0,5 km och till grundvattenområdet Smedsby-Kapellbacken (1049951) cirka 2,5 km. Avståndet från Vikby/RV 8 nya vägsträckning till Rismarkens (1049906) grundvattenområdet är cirka 1,8 km. Det bör undersökas om det eventuellt finns privatägda brunnar och källor på projektområdena.

NTM-centralens vattenresursgrupp anser att Vasa hamnvägs sträckningar inte har någon betydelse för grundvattenområdena i närheten av projektområdet. I miljöskyddslagen föreskrivs emellertid om bl.a. förbud mot förorening av grundvatten (MSL 17 §), vilket ska beaktas när Vasa hamnväg planeras och byggs. Anläggningsarbetena får inte påverka grundvattnets nivå eller kvalitet.

Vid konsekvensbedömningen bör uppmärksamhet också fästas vid översvämningensriskerna särskilt i fråga om broar och vägtrummor.

Konsekvenser för jordmånen och berggrunden samt för utnyttjandet av naturresurserna

I planeringen granskas preliminärt möjligheterna att placera överskottsmassor samt tillgången till och behovet av de jord- och sprängstensmassor som behövs i bankar.

Kontaktmyndigheten konstaterar följande: När vägen byggs kommer betydande mängder jordmassor att avlägsnas. Vid bedömningen borde mängderna jordmassor uppskattas liksom var de kan placeras och utnyttjas. Dumpning av överskottsmassor kan ge upphov till en jordtipp, som kan kräva miljötillstånd som beviljas av den kommunala miljövårdsmyndigheten eller den statliga miljötillståndsmyndigheten. Utnyttjande av aska vid vägbyggande kan kräva miljötillstånd, men när vissa villkor är uppfyllda kan det också genomföras med anmälningsförfarande för återvinning av vissa avfall i markbyggnad (Statsrådets förordning 591/2006). Dessutom bör konsekvenserna för sura sulfatjordar utredas.

Konsekvenser för landskapet och kulturmiljön

Kontaktmyndigheten påpekar att Pro Agria har på uppdrag av NTM-centralen i Södra Österbotten uppdaterat inventeringen av nationellt värdefulla landskapsområden i Södra och Mellersta Österbotten samt Österbotten. Det uppdaterade inventeringen saknar rättsverkningar tills statsrådet fattar beslut om den. Den uppdaterade inventeringen kan dock betraktas som bakgrundsmaterial när utredningarna görs. I fråga om fornlämningar bör kontakt tas med Österbottens museum samt Museiverket.

Bullerkonsekvenser

Kontaktmyndigheten påpekar att bullermodelleringar borde göras av bullret såväl under byggnadstiden som när vägen är i användning. Alla projektalternativ bör modelleras. Bullermodelleringarna bör också ange hur planerade bullerhinder inverkar på bullerspridningen. Även bullret från sprängningen av en eventuell centrums-tunnel bör modelleras. I konsekvensbeskrivningen borde det anges hur många bostadsbyggnader som finns inom de olika bullerzonerna.

Förslaget till uppföljningsprogram i konsekvensbeskrivningen bör innehålla bullermätningar när vägen är i användning samt en ny noggrannare bullermodellering som utarbetas i en senare fas av vägplaneringen.

Utsläppskonsekvenser

Kontaktmyndigheten anser det viktigt att det under bedömningen utreds hur utsläppen från vägtrafiken sprider sig med hjälp av en spridningsmodellering.

Konsekvenser för människors levnadsförhållanden och trivsel

De konsekvenser som riktar sig mot människorna är kopplade till andra bedömningsavschnitt, där de konsekvenser som behandlas hänför sig till människornas levnadsförhållanden, hälsa och trivsel. Sådana konsekvensdelområden är särskilt markanvändningen och näringarna, landskapet, buller samt rekreation. För att stödja bedömningen ordnas workshops för invånar- och intressentgrupper.

Kontaktmyndigheten anser att planen är bra. Konsekvenserna av vägbelysningen bör beskrivas i konsekvensbeskrivningen.

Trafikmässiga konsekvenser och samhälls- och trafikekonomiska konsekvenser

Metoderna för bedömning av de trafikmässiga konsekvenserna presenteras med tillräcklig noggrannhet i bedömningsprogrammet.

I samband med konsekvensbedömningen uppskattas också byggnadskostnaderna för de undersökta alternativen. De planerade åtgärderna omfattar också åtgärder för att bekämpa och/eller lindra skadorna. När det gäller beräkningen av kostnaderna per enhet bör Trafikverkets utlåtande om bedömningsprogrammet beaktas.

Sammantagna konsekvenser

I bedömningsprogrammet presenteras ingen bedömning av de sammantagna konsekvenserna tillsammans med andra projekt inom projektets influensområde. Även den närmare kopplingen till andra projekt, så som vägsträckningen Martois - Vassor, bör presenteras i konsekvensbeskrivningen.

Bedömning av säkerhets- och miljörisker samt förebyggande och minskning av skadliga konsekvenser

I enlighet med MKB-förordningen ska i konsekvensbeskrivningen ges förslag till åtgärder för att förebygga och begränsa skadliga miljökonsekvenser. I beskrivningen ska åtgärdernas effektivitet bedömas och det ska anges vilka av åtgärderna man kommer att vidta inom projektet.

Kontaktmyndigheten konstaterar att åtgärder för att begränsa skadliga konsekvenser är centrala när projektet genomförs. Granskningen av förebyggande och begränsning av skadliga konsekvenser ska gälla åtminstone markanvändningen, människorna, rekreationen, värdefulla landskaps- och kulturmiljöer samt den biologiska mångfalden, där särskild uppmärksamhet ska fästas vid fågelbeståndet. I konsekvensbeskrivningen ska man också granska metoder för att förebygga risker och olycksituationer under byggtiden.

Uppföljningen av konsekvenserna

Enligt bedömningsprogrammet utarbetas i samband med att konsekvenserna utreds en preliminär plan över innehållet i programmet för uppföljning av projektets miljökonsekvenser. Kontaktmyndigheten konstaterar att senast i byggfasen bör det läggas fram ett tillräckligt detaljerat förslag till uppföljningsobjekt

och uppföljningsmetoder. Vid uppföljningen av konsekvenser bör man beakta konsekvenserna för såväl människor som naturen. Uppföljningsprogrammet bör innehålla de konsekvenser som ska undersökas samt uppföljnings- och rapporteringstidtabeller. Rapporterna ska tillställas kontaktmyndigheten samt kommunernas miljö- och hälsomyndigheter.

Rapporteringen

Bedömningsprogrammet är såväl utseende- som innehållsmässigt tydligt och lättläst. Texten har åskådliggjorts med flera kartpresentationer. Kartorna är tydliga och de presenterar uppgifterna om projektet på ett åskådligt sätt.

Sammandrag och slutsatser av kontaktmyndighetens utlåtande

Miljökonsekvenserna ska bedömas på ett heltäckande sätt under MKB-förfarandet. I sitt utlåtande om konsekvensbeskrivningen ska kontaktmyndigheten ta ställning till om bedömningen är tillräcklig och om projektet är genomförbart. En förutsättning för bedömningen är att det finns tillräcklig information om utredningarna och projektets konsekvenser. Med stöd av 10 § i statsrådets förordning (713/2006) ska konsekvensbeskrivningen innehålla ett sammandrag. Avsikten är att sammandraget ska bidra till att åskådliggöra sakhelheten och hitta de miljökonsekvenser som bedömts lättare än vad som vore möjligt utan sammandraget. I konsekvensbeskrivningen ska enligt 10 § i MKB-förordningen (713/2006) också presenteras en utredning om hur kontaktmyndighetens utlåtande om bedömningsprogrammet har beaktats.

Kontaktmyndigheten anser att bedömningsprogrammet är lättläst och åskådligt. Antalet presenterade alternativ uppfyller kraven i MKB-lagen. Bedömningsprogrammet innehåller i stora drag det som anges i 9 § i förordningen om förfarandet vid miljökonsekvensbedömning (713/2006). Det berättas dock ganska litet om de använda metoderna, så kontaktmyndigheten påpekar att vid bedömningen bör miljöförvaltningens anvisningar om t.ex. utarbetandet av naturinventeringar följas. Kontaktmyndigheten förutsätter att bedömningen kompletteras till de delar som framgår av utlåtandet.

FRAMLÄGGANDE AV UTLÅTANDET

De utlåtanden och åsikter som erhållits under förfarandet förvaras i original i Närings-, trafik- och miljöcentralen i Södra Österbottens arkiv. Kontaktmyndighetens utlåtande är framlagt på NTM-centralen i Södra Österbottens webbplats miljo.fi/vasahamnvagMKB samt under en månad inom tjänstetiden på de officiella anslagstavlorna i Vasa stad och Korsholms kommun samt i dessa kommuners bibliotek med stöd av den kungörelse som publicerats tidigare.

Miljöskyddschef

Päivi Kentala

Överinspektör

Niina Pirttiniemi

Avgift

8 000 €, faktureras separat

Fastställande av avgiften och sökande av ändring i avgiften

Avgiften fastställs i enlighet med statsrådets förordning (3/2014). En betalningsskyldig som anser att ett fel har begåtts vid fastställande av avgiften kan yrka på rättelse av avgiften hos Närings-, trafik- och miljöcentralen i Södra Österbotten inom sex månader från det att avgiften påfördes. Adress: NTM-centralen i Södra Österbotten, ansvarsområdet för miljö och naturresurser, PB 262, 65101 VASA, e-post kirjaamo.etela-pohjanmaa@ely-keskus.fi.

SÄNDLISTA

Närings-, trafik- och miljöcentralen i Södra Österbotten, ansvarsområdet för trafik och infrastruktur.

FÖR KÄNNEDOM

Finlands miljöcentral, bilaga 2 exemplar av bedömningsprogrammet