



4.7.2019

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

## KONTAKTMYNDIGHETENS UTLÅTANDE OM PROGRAMMET FÖR MILJÖKONSEKVENSBEDÖMNING I PROJEKTET SOM GÄLLER RIKSVÄG 3 MELLAN HELSINGBY OCH LAIHELA

Den projektansvarige har 3.5.2019 skickat ett program för miljökonsekvensbedömning enligt lagen om förfarandet vid miljökonsekvensbedömning (252/2017) till Närings-, trafik- och miljöcentralen i Södra Österbotten, som är kontaktmyndighet i projektet.

### UPPGIFTER OM PROJEKTET OCH FÖRFARANDET VID MILJÖKONSEKVENSBEDÖMNING

#### Projektets namn

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

#### Den projektansvarige och MKB-konsulten

Närings-, trafik- och miljöcentralen i Södra Österbotten, kontaktperson Eeva Koppola.

Ramboll Finland Ab är konsult för uppgörande av bedömningsprogrammet, 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 vägavsnittet. Utmaningar på vägavsnittet är framförallt bristen på säkra omkörningsmöjligheter, osäkerheten vid anslutningarna och svårigheten att förutse restiden.

I förfarandet vid miljökonsekvensbedömning granskas tre huvudalternativ och tre underalternativ enligt följande:

**Alternativ 0+:** utveckling av den nuvarande riksvägen som en väg med en körbana genom att förbättra anslutningsarrangemangen samt förhållandena för gång- och cykeltrafiken. 0+ är ett jämförelsealternativ.

**Alternativ 1:** riksvägen förbättras i huvudsak på sin nuvarande plats till en fyrfilig 2+2 landsväg, där långsam trafik är förbjuden. Ändringar i vägsträckningen granskas i Helsingby och i Alakylä. Alla anslutningar är planskilda. Trafiken till enskilda vägar, lantbrukstrafik, gång- och cykeltrafik sköts med hjälp av parallellvägsarrangemang.

**Alternativ 2:** en ny vägsträckning byggs i enlighet med landskapsplanen söder om den nuvarande riksvägen och blir motorväg, motortrafikväg eller fyrfilig 2+2 landsväg, där långsam trafik är förbjuden. Korsningar till enskilda vägar sköts med hjälp av över- och underfarter samt arrangemang med parallellvägar. Vid bedömningen av en ny sträckning granskas ytterligare alternativen 2a, 2b och 2c.

Mellan Lapptränt och Mussmobacken granskas alternativen 2a och 2b. Alternativ 2a följer sträckningen i utredningsplaneringen från 1991 och alternativ 2b går ca 350 meter närmare nuvarande riksväg. Alternativ 2c går norrut från alternativen 2a och 2b vid Mussmobacken och ansluter till sträckningen enligt alternativ 1 ca 1,5 km före den planskilda anslutningen i Maunula.

### **Förfarandet vid miljökonsekvensbedömning**

Syftet med MKB-förfarandet är att främja identifiering, bedömning och iakttagande av projektets betydande miljökonsekvenser i planeringen och beslutsfattandet samt att samtidigt öka medborgarnas tillgång till information och möjligheter att delta. I MKB-förfarandet fattas inga beslut om projektet, utan målet är att producera mångsidig information till grund för beslutsfattandet.

MKB-förfarandet är uppdelat i två skeden. I det första skedet gör den projektansvarige upp ett bedömningsprogram, vars syfte är bl.a. att framföra uppgifter om gjorda och planerade utredningar, metoder som tillämpas i bedömningen samt projektets tidtabell. Kontaktmyndigheten ger ett utlåtande om programmet, i vilket beaktas utlåtanden och åsikter som har lämnats in i samband med hörandet om programmet.

På basis av bedömningsprogrammet och kontaktmyndighetens utlåtande om det utarbetar den projektansvarige en miljökonsekvensbeskrivning, i vilken ges information om projektet och projektalternativen samt en enhetlig bedömning om deras miljökonsekvenser. MKB-förfarandet avslutas i och med den motiverade slutsatsen som kontaktmyndigheten ger om bedömningsbeskrivningen. Bedömningsbeskrivningen och den motiverade slutsatsen bifogas till eventuella tillståndsansökningar.

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.*

### **Samordning av miljökonsekvensbedömningen och andra förfaranden**

Bedömningsförfarandet har inte samordnats med förfaranden enligt andra lagar.

## DELTAGANDE OCH SAMMANDRAG AV UTLÅTANDEN OCH ÅSIKTER OM BEDÖMNINGS-PROGRAMMET

### Information och hörande

Den finskspråkiga kungörelsen av MKB-programmet har publicerats i tidningarna Kyrönmaa och Pohjalainen och den svenskspråkiga kungörelsen i Vasabladet. Bedömningsprogrammet och kungörelsen har varit framlagda till påseende 7.5 - 5.6.2019 i Laihela kommun och Korsholms kommun och på kommunernas webbplatser på adresserna [www.laihia.fi](http://www.laihia.fi) och [www.korsholm.fi/](http://www.korsholm.fi/). Bedömningsprogrammen har vart framlagda till påseende på Laihela kommuns tekniska avdelning (Laihiantie 50, 66400 Laihela) och på Korsholms ämbetshus (Centrumvägen 4, 65610 Korsholm). Kungörelsen, bedömningsprogrammet och projektets digitala plattform har publicerats elektroniskt på webbsidan: [www.miljo.fi/rv3helsingbylaihelaMKB](http://www.miljo.fi/rv3helsingbylaihelaMKB).

Ett evenemang för allmänheten ordnades om bedömningsprogrammet 15.5.2019 i utflokalen Laihian Nuorisoseura.

Utlåtanden om bedömningsprogrammet begärdes av följande: 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 begärdes kommentarer av NTM-centralen i Södra Österbottens enheter för områdesanvändning och vattentjänster, naturskydd, vattenresurser och miljöskydd.

### Sammandrag av utlåtanden och åsikter

Sammanlagt 9 utlåtanden, 4 expertkommentarer och 15 åsikter med totalt 110 underskrifter har lämnats in till kontaktmyndigheten. Utlåtande har lämnats in av Laihela kommun, Transport- och kommunikationsverket Traficom, Merenkurkun Lintutieteellinen Yhdistys ry, MTK Laihia, Korsholms kommun, Österbottens räddningsverk, Österbottens museum, Finlands naturskyddsförbunds Österbotten distrikt r.f. och Österbottens svenska producentförbund r.f. Naturresursinstitutet har meddelat att det inte har något att yttra om bedömningsprogrammet. I bilaga 1 till kontaktmyndighetens utlåtande framförs utlåtandena, åsikterna och expertkommentarerna som har lämnats in under hörandet.

I åsikterna om bedömningsprogrammet framförs flera ställningstaganden om de olika alternativens godtagbarhet och konsekvenser. I flera åsikter ansågs att alternativ 0+ och ALT 1 är de bästa lösningarna såväl ekonomiskt som med avsikt på miljökonsekvenserna. I alternativen konstateras underhållskostnaderna vara mindre och konsekvenserna för landskapet, naturen och markanvändningen är också mindre. Reparationsbehoven som framförs är bl.a. planskilda korsningar och ändring av cykelväg-

sträckningarna. Behovet av en fyrfilig väg anses också vara överdimensionerad med beaktande av trafikmängderna och befolkningsutvecklingen. Byggnad av accelerations- och avtagsfiler, underfarter, belysning och tre filer för att man ska kunna köra om långsam trafik anses vara tillräckliga reparationsarbeten. Alternativ 2a anses vara en bra lösning bl.a. med avsikt på trivseln, enhetligheten och förbättringen av trafik-säkerheten i området av Helsingby och för att minska avgaserna och bullerutsläppen i bostadsområdena. Alternativ 2 anses vara problematiskt i synnerhet på grund av splittringen av markområdena, för jordbruket och de skadliga konsekvenserna för naturen och landskapet. Området i alternativ 2c konstateras vara översvämningsskänsligt och byggnaderna i området uppskattas ligga i översvämningssområdet mellan två vägar. Därför begärs att alternativ 2c tas bort från alternativen, eftersom det anses orsaka oskälig olägenhet för invånarna och näringslivet längs Rudontie. I en åsikt ifrågasätts också varför bedömningen inte omfattar ett alternativ på sen norra sidan av den nuvarande vägsträckningen, eftersom huvudtrafikströmmen anses löpa i riktning mot Seinäjoki och inte mot Tammerfors.

Projektet konstateras ha betydande konsekvenser för lokalinvärnarnas möjligheter att röra sig och för områdets markanvändning. Nya vägsträckningar och anslutningar täcker stora markarealer, gör att åkrarna splittras och bryter av förbindelserna mellan ekonomibyggnader och åkrar, vilket medför odlingstekniska problem och högre kostnader. I projektet bör lätt tillträde till åkrarna beaktas och planeringen bör syfta till en lösning som sparar på odlingsmarken. I planeringen bör även projektets konsekvenser för åkrarnas täckdikningssystem och jordvärmesystemen beaktas. Ägoregleringar anses vara en bra metod för att förebygga de olägenheter som splittringen medför.

Med avsikt på naturen har alternativen 0+ och 1 ansetts vara minst skadliga. I alternativ 2 ökar antalet vägområden och olägenheterna sprider sig till ett större område. Naturliga områden splittras, livsmiljöer förstörs och det blir svårare för djuren att röra sig. Den nya vägsträckningen klyver odlingslandskapet, som konstateras fungera som rast- och matområde för fåglarna. Under vårflyttningen har bl.a. stora flockar av den hotade brushanen observerats i området. Vägen ligger också i utkanten av åkerområdena, där det finns värdefulla områden med avsikt på naturens mångfald.

Möjligheterna för vilda djur att röra sig ombeds utredas i planeringen. Utredning av fågelbeståndet enbart på basis av befintligt material och enkäter har uppskattats skapa osäkerhetsfaktorer, eftersom rastområdena som fåglarna använder kan variera från år till år.

Med avsikt på grundvattenskyddet anses alternativen 0+ och ALT 1 vara de bästa alternativen. I alternativ ALT 2 skulle Rudon Vesilaitos Oy:s Mössintönkä grundvattenområde hamna under vägsträckningen eller i omedelbar närhet av den, vilket medför risk för förorening av grundvattnet. Alternativen för vägsträckningen borde väljas så att riksvägen inte går genom eller tangerar grundvattenområdena.

Den nya vägsträckningen uppskattas orsaka risk för utsköljning av sulfatmarker, eftersom det med stor sannolikhet finns sura sulfatmarker i projektområdet. I fråga om översvämningssområden har NTM-centralens enhet för vattenresurser konstaterat att kartorna över översvämningshotade områden och översvämningssrisker, som har gjorts upp för det betydande området med översvämningssrisk längs Toby-Laihela å

(Laihela-Toby-Runsor), ses över år 2019 och nytt kartmaterial är tillgängligt i slutet av år 2019.

Landskapsmuseet förutsätter att det nuvarande landskapsvärdet längs Toby-Laihela å och eventuella förändringar av värdet beaktas tydligare i MKB-programmet än nu och att projektets konsekvenser för områdets kulturlandskap och eventuell splittring av landskapet bedöms tydligare än vad som framförts i bedömningsprogrammet. I fråga om det arkeologiska kulturarvet ser museet inget större behov av tilläggsinventeringar, men projektet kan beröra två fornminnesobjekt, som har registrerats av Museiverket, och behovet av tilläggsuppgifter hör samman med dessa objekt. Även i åsikterna framförs oro om att det värdefulla odlings- och kulturlandskapet ska förstöras och splittras.

Byggande av motorvägen konstateras förbruka mycket naturresurser och ge upphov till utsläpp i luften. Projektet anses inte stöda Finlands klimatmål och mängden fordonskilometer och högre körhastigheter konstateras också öka bullret. ALT 2c bedöms orsaka bullerolägenheter i området av Ruto by och Hulmi, men på motsvarande sätt uppskattas att ALT 2 minskar bullerolägenheterna i Helsingbyområdet. Korsholms kommun anser att det är viktigt att utreda flyg- och biltrafikens gemensamma bullernivåer och vägbygget så att bostadsmiljöerna i den sydöstra delen av Korsholm förblir trivsamma och trygga.

Det förutsätts att projektet granskas totalekonomiskt kritiskt. Trafikändringar, såsom att göra trafiken smidigare och restiden snabbare, i förhållande till landskapsförändringen och kostnaderna borde bedömas på basis av noggrannare utredningar såsom timspecifika mätningar av trafikmängderna och noggrannare vägplaner. Det är också bra att förhålla sig kritiskt till statsrådets riktvärden för buller och granska bullret bl.a. på basis av människornas erfarenheter och med hjälp av mätningar som görs på plats under olika årstider. När bullerhinder planeras bör bl.a. kostnaderna för att underhålla dem, säkerhetsaspekterna och de ekonomiska och estetiska faktorerna beaktas.

Österbottens räddningsverk har ansett att projektets primära syfte bör vara att göra vägtrafiken smidigare och förbättra trafiksäkerheten. I bedömningarna bör beredskapen hos de nuvarande brandstationerna och den planerade Liselunds brandstation beaktas och förbättras. Även olycksstatistiken bör ses över och vid behov kompletteras.

Traficom har konstaterat att konsekvenserna av hinderbegränsande ytor vid Vasa flygplats eller andra begränsningar bör utredas i bedömningen. Korsholms kommun har påpekat att rv 3 är en betydande del av livskraftsstrategin 2016-2020, enligt vilken kommunerna har kommit överens om att förbättra resekedjorna mellan Vasa och Seinäjoki. Det bör också finnas tillräckligt med anslutningsramper till motorvägen och planskilda anslutningar för lokalinvånarna.

Laihela kommun har ansett att det planerade projektet granskas tillräckligt övergripande. I bedömningsprogrammet utreds enligt MTK-Laihia tillräckligt väl deltagandet i anslutning till planeringen av projektet. I planeringsprocessen bör intensivt samarbete bedrivas med dem som bedriver jord- och skogsbruk samt andra markägare.

NTM-centralens markanvändning har konstaterat att översiktsplanen och vägplanen bör grunda sig på en plan enligt markanvändnings- och bygglagen och att det skulle vara bra att börja göra upp en generalplan för området mellan Helsingby och Laihela senast i det skedet när beslut har fattats om vilket alternativ som går till fortsatt planering.

## KONTAKTMYNDIGHETENS UTLÅTANDE

Programmet för miljökonsekvensbedömning omfattar kraven på innehåll som nämns i 3 § i MKB-förordningen och bedömningsprogrammet har behandlats på det sätt som krävs i MKB-lagstiftningen.

Utöver det som framförs i bedömningsprogrammet bör följande aspekter som framförs av kontaktmyndigheten (punkterna KM nedan) beaktas när bedömningsbeskrivningen och tillhörande utredningar görs upp.

### Presentation av projektet

I bedömningsprogrammet framförs projektets läge, mål och planeringsskeden samt på vilket sätt projektet ansluter sig till de riksomfattande målen för områdesanvändningen och de regionala målen för trafiksystem.

### MKB-förfarandet och deltagande

I bedömningsprogrammet presenteras MKB-förfarandets skeden och tidtabell samt på vilket sätt MKB-förfarandet ansluter sig till vägplaneringsprocessen. MKB-förfarandet genomförs i det inledande skedet av vägplaneringen och avsikten är att hitta en genomförbar lösning för vägprojektet, vilken orsakar så få olägenheter för naturen och de övriga miljövärdena, bebyggelsen och människans välmående som möjligt.

I programmet framförs projektets olika parter och uppgifter om hur deltagandet ordnas. Invånarna och andra intressegrupper informeras om projektet bl.a. med pressmeddelanden och på webben. Egna webbsidor har öppnats för projektet och under projektets förlopp ordnas tre evenemang för allmänheten och två workshops som är avsedda för intressegrupperna. För samarbetet mellan myndigheterna och intressegrupperna har projektet inrättat projekt- och styrgrupper och för responsen öppnas en elektronisk kartresponstjänst. Responsen som ges i projektet sammanställs i bedömningsbeskrivningen.

**KM:** Kontaktmyndigheten anser att deltagandet har ordnats enligt principerna i MKB-lagen. Det centrala syftet med MKB-förfarandet är att öka allas tillgång till information och möjligheter till deltagande. Under pågående MKB-förfarande bör således informeras tillräckligt om möjligheterna att ge respons och om samarbetet som bedrivs med markägarna och olika intressegrupper.

### Alternativen och formulering av dem

Alternativen som undersöks har tagits fram i samarbete med Korsholms kommun och Laihela kommun och bl.a. den nuvarande bebyggelsen, utvidgningen av markanvändningen, jordbruket, översvämningarna, grundvattenområdena och miljö- och

landskapsvärdena har beaktats när riktlinjerna har formulerats. I programmet presenteras alternativen som valts ut för MKB-förfarandet samt motiveringarna till att några alternativ till riktlinjer har slopats.

**KM:** Alternativen till riktlinjer som uteslutits ur MKB-förfarandet har motiverats och alternativen som valts ut för granskning avviker från varandra både med avseende på riktlinjer och på struktur. Granskningen omfattar även vägsträckningsalternativet som har anvisats i landskapsplanen, varför kontaktmyndigheten anser att de framförda alternativen är tillräckliga.

### **Miljöns nuvarande tillstånd och utveckling i verkningsområdet**

I bedömningsprogrammet beskrivs det nuvarande trafiknätet och trafikmängderna, uppgifter om trafikolyckor som har inträffat i planeringsområdet samt prognosen för framtida trafikmängder. Under de senaste åren har de genomsnittliga trafikmängderna i planeringsområdet varit 8 700–9 800 fordon per dygn och de har ökat med ca 5 % under de senaste fem åren. Beroende på prognos bedöms att trafikmängderna ökar fram till år 2040 med 12 200–14 800 fordon per dygn.

I planeringsområdet gäller flera planer av olika nivå och en betydande del av området ligger i ett värdefullt landskapsområde. Sannolikheten för att det finns sulfatjordar i planeringsområdet är stor och en del av området hör till ett område med översvämningsrisk. Terrängkorridoren i alternativ ALT 2 ligger delvis också i två grundvattenområden.

**KM:** I bedömningsprogrammet har det nuvarande tillståndet i planeringsområdet beskrivits tydligt med hjälp av åskådliggörande kartor. Utöver beskrivningen av det nuvarande tillståndet bör i bedömningsbeskrivningen även bedömas utvecklingen i influensområdet ifall att projektet inte genomförs.

Statistiken över trafikolyckor bör ses över med beaktande av statistiken från Österbottens räddningsverk.

### **Miljökonsekvenser som ska bedömas samt bedömningsmetoder**

Konsekvensernas betydelse kommer att definieras på basis av en slutledningskedja, i vilken beaktas omfattningen av förändringen som projektet orsakar och miljöns förmåga att motstå påverkan. Konsekvensens betydelse delas in i fyra storleksklasser: liten, måttlig, stor och mycket stor. Konsekvensen har antingen negativ eller positiv betydelse. Influensområdets omfattning beror på konsekvensens karaktär.

På basis av konsekvensens betydelse framförs i bedömningsbeskrivningen en jämförelse av alternativen, i vilken beskrivs alternativens fördelar och nackdelar ur olika synvinklar. Syftet med jämförelsen är att stöda senare beslutsfattande.

Bedömningen koncentrerar sig i synnerhet på betydande miljökonsekvenser, som enligt bedömningsprogrammet är konsekvenser för trafiken och trafiksäkerheten, konsekvenser för markanvändningen, näringslivet, människornas levnadsförhållanden, konsekvenser av sulfatjordar och områden med översvämningsrisk, konsekvenser för naturen i fråga om obebyggda områden samt konsekvenser för direktivarterna.

**KM:** I bedömningsbeskrivningen bör gränserna för influensområdena som tillämpas i bedömningen framföras skilt för varje konsekvensobjekt. Gränserna bör även framföras på en karta.

En stor del av planeringsområdet ligger i det värdefulla landskapsområdet längs Toby-Laihela å av landskapsintresse, vilket betyder att projektets konsekvenser för landskapet också bör beaktas när de centrala konsekvenserna fastställs.

### **Konsekvenser för samhällsstruktur och markanvändning**

I arbetet bedöms möjligheterna att utveckla markanvändningen i de olika alternativen. I bedömningen beaktas bl.a. konsekvenserna för näringslivets verksamhetsförutsättningar och befolkningens möjligheter att röra sig, konsekvenserna för markanvändningshelheter och tätortsstrukturens utvecklingsriktning, konsekvenserna för markanvändningen i närområdet och verksamhetsförutsättningarna för jord- och skogsbruk samt konsekvenserna av dessa för sysselsättning, befintlig service och nya servicekoncentrationer. Behoven av att utvidga och uppdatera general- och detaljplanerna kommer att framföras i tabellform.

**KM:** Flera planer gäller i planeringsområdet, varför kontaktmyndigheten anser det vara tillrådligt att presentera planerna i en tabell. För bedömningsbeskrivningen bör det kontrolleras att planerna är aktuella.

Projektets konsekvenser för markanvändningen och samhällsstrukturen är de viktigaste och bl.a. i åsikterna konstateras flera utmaningar som projektet orsakar för markanvändningen och samhällsstrukturen. I bedömningen bör förändringar som lokalbefolkningen och näringslivet, i synnerhet jord- och skogsbruket, utsätts för och konsekvenserna av dessa utredas så tydligt som möjligt skilt för varje alternativ.

Vägprojektets översiktsplan och vägplan bör grunda sig på en plan enligt markanvändnings- och bygglagen. I fråga om behoven att uppdatera generalplanerna bör således bl.a. avsnittet mellan Helsingby och Laihela beaktas, för vilket det inte finns en delgeneralplan med rättsverkan i enlighet med MBL.

### **Konsekvenser för naturförhållandena och naturens mångfald**

Som grund för bedömningen av konsekvenserna för naturen görs en utredning om naturförhållandena i området. Terrängarbetet som berör växtligheten i planeringsområdet riktas till obebyggda skogsområden, längs vattendragen och till skogsdungar, dit vägalternativens terrängkorridorer förläggs. Områden där det förekommer åkerroda, flygekorre och fladdermus samt häckningsfåglar och dagrovfåglar i planeringsområdet utreds med hjälp av terrängkarteringar och tillgängligt material. När det gäller flyttande och rastande fåglar utförs inga terrängkarteringar utan bedömningen grundar sig på befintligt material. Den lokala viltvårdsföreningen utnyttjas för att reda ut viltstråken.

Vägsträckningarna ligger inte i Naturaområden eller andra naturskyddsområden. Konsekvenserna för den naturliga mångfalden och andra värdefulla naturobjekt bedöms på basis av expertbedömningar.



**KM:** I åsikterna och utlåtandena konstateras att de öppna åkerområdena är populära rastområden för flyttfåglarna och att bl.a. den hotade brushanen har observerats i området. I fråga om flyttande och rastande fåglar anses att bedömningsmetoden också innehåller osäkerhetsfaktorer, eftersom bedömningen inte grundar sig på terrängkarteringar och de årliga variationerna i rastområdena kan vara betydande.

När det gäller det flyttande fågelbeståndet, och i synnerhet den hotade brushanen, bör antingen med hjälp av terrängkarteringar eller befintliga uppföljningsuppgifter över en lång tid, utredas planeringsområdets betydelse som rastområde för fåglar. I bedömningen bör bedömningsmetoderna framföras såsom även osäkerhetsfaktorerna som är förknippade med bedömningen.

I åsikterna framförs oro om bl.a. trygghet av viltstråken och förstöringen av fladdermusens livsmiljöer. Till denna del anser kontaktmyndigheten att bedömningsmetoderna som framförs i programmet är tillräckliga.

### **Konsekvenser för yt- och grundvattnet**

Terrängkorridorerna i alternativ 2b och 2c ligger i Rismarkens grundvattenområde och terrängkorridorerna i alternativ 2a och 2b i Mössintönkä grundvattenområde. På basis av Geologiska forskningsinstitutets (GTK) karteringar förläggs projektet till ett område där sannolikheten för att det finns sulfatjordar har konstaterats vara stor.

I bedömningen definieras riskkällorna som trafiken och byggandet orsakar och ytterligare begrundas allmänt deras konsekvenser för vattendrags- och grundvattenförhållandena och vattenbalansen. I bedömningen beaktas i synnerhet betydelsen av projektets konsekvenser med avsikt på vattnens ekologiska status och risken av den sura avrinningen från sura sulfatmarker.

**KM:** Läget för terrängkorridorerna som sträcker sig till grundvattenområdena bör preciseras i mån av möjlighet så att riksvägarna inte ligger i eller tangerar grundvattenområdena Rismarken eller Mössintönkä. Om terrängkorridorernas sträckningar inte kan ändras enligt ovan nämnda, bör projektets konsekvenser för grundvattenområdena utredas mera övergripande i bedömningen jämfört med den allmänna granskningen som framförs i bedömningsprogrammet. I bedömningen bör utöver konsekvenserna för byggande och trafik dessutom beaktas riskerna av eventuella olycksituationer, i synnerhet transporten av farliga ämnen.

I fråga om sur avrinning bör utöver risker även framföras åtgärder som vidtas för att lindra riskerna och redogöras för åtgärdernas funktionsduglighet.

### **Konsekvenser för översvämningar**

I bedömningen granskas bl.a. huruvida vägsträckningen bryter av översvämningfåran och om vägarna förändrar översvämningssområdena eller översvämningssensibiliteten. I bedömningen utnyttjas planen för hantering av översvämningrisker i Toby-Laihela ås avrinningsområde som NTM-centralen i Södra Österbotten har gjort upp år 2015.

**KM:** I åsikterna framförs oro om konsekvenserna av alternativ 2c i synnerhet med avsikt på översvämningsrisken i området av Ruto. Konsekvenser för översvämningsrisker bedöms uppkomma bl.a. genom samverkan av befintliga vägar och den nya vägen.

Kontaktmyndigheten förutsätter att i åsikterna framförd kumulativ inverkan av vägarna för översvämningsområdena och kartorna över översvämningshotade områden och översvämningsrisker, som berör områdena med betydande översvämningsrisk (Laihela-Toby-Runso) längs Toby-Laihela å, som är tillgängliga i slutet av år 2019, beaktas i bedömningen. Bedömningarna av vägsträckningsalternativens konsekvenser för översvämningsområdena bör presenteras med hjälp av åskådliggörande kartor.

### **Konsekvenser för jordmånen och berggrunden samt naturresurserna**

I planeringen granskas preliminärt möjligheterna att deponera överskottsmassor (stenmaterial- och jordmassor) samt tillgången till och mängderna av nödvändiga jord- och sprängstensmassor. I bedömningen beaktas bl.a. projektets konsekvenser för jordbruket och skogarna.

### **Konsekvenser för landskapet och kulturmiljön**

För planeringsområdet och dess närområde görs en landskapsanalys, i vilken beskrivs viktiga aspekter för landskapet samt landskapets styrkor och problempunkter. Landskapskonsekvenserna åskådliggörs med hjälp av visualiseringar och den nuvarande situationen i de värdefulla områdena av riks- och landskapsintresse granskas vid fältbesök. En fornminnesinventering genomförs i omgivningen av de alternativa vägsträckningarna.

**KM:** Planeringsområdet ligger till betydande del i Toby-Laihela ås landskapsområde, som har bedömts vara landskapsmässigt värdefullt, men som har föreslagits lyftas fram som nationellt värdefullt. I åsikterna förutsätts att projektets konsekvenser för det värdefulla kulturlandskapet beaktas och bl.a. landskapsmuseet har konstaterat att vägprojektets konsekvenser för kulturmiljön kan vara betydande och konsekvenserna för landskapsområdet Toby-Laihela å bör beaktas tydligare i MKB-processen.

Kontaktmyndigheten sammanfaller med landskapsmuseets åsikt om att Toby-Laihela ås landskapsområde bör beaktas och konstaterar att de olika vägsträckningsalternativen och bl.a. konsekvenserna av de planskilda korsningarna för landskapsområdet bör framföras tydligt i bedömningsbeskrivningen med hjälp av belysande metoder. I bedömningen bör även beaktas eventuell ändring av landskapsområdet från värdefullt landskapsområde av landskapsintresse till landskapsområde av riksintresse.

I fråga om bedömningen av det arkeologiska kulturarvet bör projektets konsekvenser för fornminnen (Middagshult och Tryselibacken) i närheten av alternativ ALT 2 utredas i enlighet med det som framförs i landskapsmuseets utlåtande.

### **Buller och vibrationer**

Trafikens bullerkonsekvenser bedöms kalkylmässigt med hjälp av bullerberäkningsprogram. Beräkningarna görs enligt huvudledernas nuvarande situation och prognossituationen för år 2035 skilt för varje alternativ. Bullerkonsekvenserna och alternati-

ven granskas på basis av bebyggelsen som ligger i bullerområdena och andra bullerkänsliga objekt.

I fråga om vibrationer beskrivs såväl störningar av vibrationer under byggtiden som uppkomsten, karaktären och spridningen av vibrationer i miljön på grund av trafiken. Som bedömningsmetod och modell för vibrationsspridningen används VTT:s anvisningar för bedömning av trafikvibrationer.

**KM:** Utöver bedömning av bullerkonsekvenserna från projektet bör bedömningen även omfatta det gemensamma bullret som uppstår av att trafikmängderna ökar och av verksamheten vid Vasa flygfält som ligger i närheten av projektområdet, i synnerhet i fråga om bebyggelsen i Helsingby, på det sätt som Korsholms kommun har förutsatt i sitt utlåtande.

### Utsläppskonsekvenser

I bedömningen beaktas avgasutsläppen som vägtrafiken ger upphov till, bl.a. koldioxid (CO<sub>2</sub>), kolmonoxid, kväveoxider och partiklar. För olika alternativ beräknas årliga utsläppsmängder, med vilka jämförs konsekvenserna av olika alternativ. I bedömningen utreds också spridningen av utsläppen och halterna i förhållande till målvärdena för luftkvaliteten.

### Konsekvenser för människornas levnadsförhållanden, trivsel och hälsa

I bedömningen av människornas levnadsförhållanden och trivsel utreds i synnerhet de grupper och områden som projektets konsekvenser särskilt riktar sig till. I näringsverksamheten beaktas i synnerhet jord- och skogsbruket. Som källmaterial för konsekvensbedömningen tillämpas resultaten från andra konsekvensbedömningar i projektet och från workshoparna för intressegrupperna samt åsikter, utlåtanden och annan respons som framförts under MKB-förfarandet.

Projektets viktigaste konsekvenser för hälsan konstateras ansluta sig till trafiksäkerheten och bullret som trafiken ger upphov till samt till luftkvaliteten. I konsekvensbedömningen beaktas bl.a. bullermodellerna och luftkvalitetszonerna som grundar sig på trafikprognoserna.

**KM:** Terrängkorridorerna som framförs i bedömningsprogrammet ligger huvudsakligen i åkerområden, men i terrängkorridorerna finns också bostads- och fritidshus. I beskrivningen bör således i synnerhet bedömas konsekvenserna för bostads- och fritidshusen som ligger i terrängkorridorerna eller i deras närhet.

I bedömningen bör de olika alternativens konsekvenser för enhetliga bostadsområden i planeringsområdet framföras såsom även deras trivsamhet samt eventuella åtgärder för att lindra olägenheter.

### Konsekvenser för fastigheterna

I samband med bedömningen utreds de olika alternativens fastighetsarrangemang och förbindelser på allmän nivå och ett förslag till lindrande åtgärder framförs. Syftet med bedömningen är att föra fram alternativens skillnader ur fastighetskonsekvensernas synvinkel.

**KM:** I planeringsområdet är fastigheterna typiskt långa och smala, varför bedömningen bör ta hänsyn till konsekvenserna som förts fram i åsikterna om splittring av fastigheterna och trafikmässiga och odlingstekniska problem som det föranleder samt konsekvenserna som riktas till dräneringen av åkerområdena.

### Konsekvenser under byggtiden

Bland konsekvenserna under byggtiden bedöms huvudsakligen konsekvenserna för trafiken, bebyggelsen, näringarna samt yt- och grundvattnen. I bedömningsbeskrivningen framförs också åtgärder i syfte att lindra olägenheter under byggtiden.

**KM:** I bedömningen bör även konsekvenserna för vattendragen av sur avrinning från de sura sulfatmarkerna under pågående bygge beaktas.

### Övriga konsekvenser

#### Konsekvenser för trafiken

Utöver miljökonsekvenserna utreds i bedömningen även projektets konsekvenser för trafiken. I arbetet preciseras tidigare trafikprognoser skilt för varje jämförelsealternativ så att även trafikmängderna för parallelltrafiken framträder. Bedömningarna fungerar som grund för andra bedömningar. I bedömningen beskrivs och jämförs också konsekvenserna för bl.a. biltrafikens smidighet, närinvånarnas möjligheter att röra sig, gå till fots och cykla samt kollektivtrafikens förhållanden och trafiksäkerheten.

**KM:** Österbottens räddningsverk har i sitt utlåtande konstaterat att projektets primära syfte bör vara att förbättra trafikens smidighet och säkerhet och att bl.a. transporter av farliga ämnen och projektets konsekvenser för såväl befintliga brandstationer i området som den planerade brandstationens funktionssäkerhet bör beaktas i bedömningen. Kontaktmyndigheten begär att aspekterna som räddningsverket framfört i sitt utlåtande beaktas i bedömningen.

#### Konsekvenser för samhälls- och trafikekonomin

Utöver miljökonsekvenserna utreds i bedömningen projektets samhälls- och trafikekonomiska konsekvenser såsom byggkostnaderna.

**KM:** I åsikterna förutsätts att de ekonomiska konsekvenserna bedöms både i fråga om byggandet och om vägunderhållet. Alternativen avviker från varandra även med avsikt på antalet vägar som ska underhållas, varför det i bedömningen skulle vara bra att utöver byggkostnaderna även beakta kostnaderna som underhållet medför.

### Kumulativa effekter

Projektet uppskattas ha kumulativa effekter bl.a. med kommunernas pågående planläggningsprojekt och projektet Vasa hamnväg.

**KM:** I bedömningsbeskrivningen bör även utredas den närliggande flygplatsens inverkan på vägprojektet bl.a. med avsikt på eventuella hinderbegränsande ytor och kumulativt buller.

## Osäkerhetsfaktorer, begränsning av de negativa konsekvenserna samt uppföljning

I bedömningsbeskrivningen beskrivs osäkerhetsfaktorerna i anslutning till bedömningen skilt för varje konsekvensbedömning. I samband med bedömningen definieras också preliminära åtgärder, med vilka det är möjligt att förebygga, begränsa eller avlägsna de skadliga konsekvenserna. I samband med arbetet utreds eventuella objekt, som är utsatta för betydande olägenheter eller som i övrigt förutsätter uppföljning av konsekvenserna. Ett förslag till eventuellt konsekvensuppföljningsprogram och ansvarsparterna i uppföljningen presenteras i bedömningsbeskrivningen.

**KM:** Åtgärderna i syfte att minska de skadliga konsekvenserna som framförs i beskrivningen bör vara genomförbara. I fråga om uppföljningen bör nödvändig vatten-dragskontroll under pågående bygge beaktas.

## Fortsatt planering, tillstånd och beslut

Projektets genomföringstidtabell är ännu inte känd, men i bedömningsprogrammet framförs planeringsskedena som behövs efter MKB-förfarandet samt tillstånden och besluten som fordras för vägprojektet. En utredningsplan och en vägplan bör göras upp för projektet, för vilka beslut om godkännande bör ansökas. Planen bör grunda sig på en plan med rättsverkan enligt markanvändnings- och bygglagen. Dessutom fordrar genomföringen av projektet flera tillstånd enligt olika lagar beroende på de åtgärder som behövs.

**KM:** I bedömningsprogrammet framförs nödvändiga tillstånd och beslut, men i programmet nämns inte de behöriga myndigheterna. Kontaktmyndigheten förutsätter att förteckningen kompletteras till denna del.

## Kompetensen hos de som har gjort programmet

Kompetensen hos de som har gjort programmet är tillräcklig i alla delområden som ansluter sig till verksamheten. Utredningen av kompetensen framförs på ett övergripande sätt i bedömningsprogrammet.

## UTLÅTANDET FRAMLAGT TILL PÅSEENDE OCH KUNGÖRELSE

Kontaktmyndighetens utlåtande är framlagt till påseende i Laihela kommun (Laihi-antie 50, 66400 Laihela) och i Korsholms kommun (Centrumvägen 4, 65610 Korsholm) och elektroniskt på webbsidan: [www.miljo.fi/rv3helsingbylaihelaMKB](http://www.miljo.fi/rv3helsingbylaihelaMKB).

NTM-centralen skickar kontaktmyndighetens utlåtande och kopior av utlåtanden och åsikter till den projektansvarige. Ursprungshandlingarna sparas och arkiveras elektroniskt i NTM-centralen i Södra Österbottens ärendehanteringstjänst. Kontaktmyndighetens utlåtande skickas för kännedom till de instanser, som utlåtande om bedömningsprogrammet har begärts av.

Miljöskyddschef                      Päivi Kentala

Överinspektör                        Elina Venetjoki

Detta dokument har godkänts elektroniskt.

**AVGIFT, GRUNDERNA FÖR FASTSTÄLLANDE AV AVGIFTEN OCH ANVISNING FÖR OM-  
PRÖVNINGSBEGÄRAN****Avgift 8 000 €** (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 priset för ett utlåtande som avses i MKB-lagen eller 30 a § i markanvändnings- och bygglagen i ett vanligt projekt (11-17 dagsverken) 8 000 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](mailto: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