



ÄRENDE

Tillämpning av förfarandet vid miljökonsekvensbedömning i enskilt fall

PROJEKTANSVARIG

NTM-centralen i Egentliga Finland
Ansvarsområdet för trafik och infrastruktur

DEN PROJEKTANSVARIGAS BESKRIVNING AV PROJEKTET, DESS BAKGRUND, MILJÖN OCH MILJÖKONSEKVENSERNA

Projektet omfattar förbättring av landsväg på så sätt att en fast förbindelse i form av en bro eller tunnel byggs mellan Pargas och Nagu. Det handlar om att förnya ett tidigare gjort bedömningsförfarande innan en vägplan görs upp. Projektet inleddes 1991, då vägförvaltningen den 15 november 1991 fattade ett projektbeslut om förbättring av förbindelsen mellan Pargas och Nagu på så sätt att färjeförbindelsen mellan Lillmälö och Prostvik ersätts med en fast vägförbindelse i form av en bro eller tunnel. Projektet framskred med en utredning av huvudriktningarna för projektet som färdigställdes 1992. Utifrån denna utarbetades en utredningsplan som inkluderar preliminära linjer för alternativen Erstans bro och Maltholmsbron samt alternativet med en tunnel vid färjeläget. Den projektansvariga har lämnat en beskrivning av projektet och central information om projektets miljö. I utredningsplanen ingår miljöutredningar. Miljöministeriet konstaterade i sitt beslut om behovet av ett miljökonsekvensbedömningsförfarande den 22 juni 2000 att projektet på grund av sin typ och omfattning sannolikt skulle förorsaka så betydande miljökonsekvenser att en miljökonsekvensbedömning enligt lagen om förfarandet vid miljökonsekvensbedömning måste göras innan planeringen kan fortsätta. Denna bedömning genomfördes 2002. Utredningsplanen utarbetades 1992. Alternativen enligt denna utredningsplan uppdaterades i samband med förfarandet vid miljökonsekvensbedömning till att uppfylla dåvarande planeringspraxis och -krav. I bedömningen inkluderades också ett 0+-alternativ för utveckling av färjeförbindelsen. I bedömningsbeskrivningen granskades ovan nämnda bro- och tunnelalternativ. För bedömningsbeskrivningen utreddes miljön och projektet samt av de olika alternativens miljökonsekvenser på ett mycket mångsidigt sätt. En central grund för bedömningen var informationen om de dåvarande trafikmängderna och prognosen för trafikmängden fram till 2030. Analysen av miljökonsekvenserna grundade sig på de utredningar som gjorts inom ramen för projektets utrednings- och planeringsarbete och de aktuella förhållandena samt kompletterande separata naturutredningar. I sitt utlåtande om bedömningsbeskrivningen från 30 september 2002 ansåg Sydvästra Finlands miljöcentral att bedömningen är tillräcklig, men lyfte också fram några omständigheter som måste preciseras i samband med tillståndsförfarandena. En mycket

lång tid, cirka 15 år, har gått sedan bedömningarna gjordes och utlåtandet om dem gavs.

Det projekt för en fast förbindelse mellan Pargas och Nagu som nu behandlas och som analyserades i bedömningsförfarandet inkluderar fortfarande alternativ för färjetrafik, bro och tunnel, som inte har valts att bli genomförda eller utesluts i en planeringsprocess eller ett planlägningsförfarande enligt landsvägslagen. Inga nya alternativa linjer utöver de alternativ som ingick i utredningen av huvudriktningarna 1992 har inkluderats i projektet. Varken projektets typ eller mål har förändrats. Förändringar som hänför sig till genomförandet av projektet, till exempel ny drivkraftsteknik och automationsutveckling inom färjetrafiken, har medfört fler tekniska möjligheter att genomföra färjetrafiken. Även i fråga om bro- och tunnelalternativen gör utvecklingen av det tekniska genomförandet och telematiken projektet mer tidsenligt.

Projektets miljö och miljökonsekvenser

Projektet lokaliseras till Pargas stads område i västra delen av Skärgårdshavet. I broalternativet skulle en bro byggas från Stormälö västra udde i Pargas till Haverö nordöstra spets i Nagu och ytterligare en bro från Haverös södra spets till Prostvik. Den befintliga vägen till Stormälö skulle förbättras och en ny väg byggas på Haverö. Alternativet med en 4,5 km lång tunnel skulle lokaliseras till den nuvarande färjförbindelsen i Prostvik. Tunnelns öppningar skulle på Pargas sida ligga cirka 1,5 km och på Nagu sida cirka 1,2 km från färjestränderna. Tunnelns öppningar förutsätter att en vägsträcka byggs om. Om ingen fast förbindelse byggs måste färjförbindelsen i vilket fall som helst förbättras.

I projektets miljö har mindre förändringar, som i det närmaste orsakats av tidens gång, skett i markanvändningen, byggandet och behovet att ta hänsyn till naturvärdena jämfört med bedömningen som gjordes 2002.

ANHÄNGIGGÖRANDE OCH UTREDNING AV ÄRENDET

Den projektansvariga, ansvarsområdet för trafik och infrastruktur vid NTM-centralen i Egentliga Finland, bad den 27 juni 2017 NTM-centralen om ett utlåtande angående om förfarandet vid miljökonsekvensbedömning måste genomföras på nytt innan en utredningsplan enligt landsvägslagen görs upp för projektet i fråga. Den projektansvariga har i samband med begäran lämnat den beskrivning av projektet som presenteras ovan och sin åsikt om projektets miljökonsekvenser. Den projektansvariga anser att miljökonsekvensbedömningen behöver uppdateras. Vid NTM-centralen har representanter för ansvarsområdet för trafik och infrastruktur som ansvarar för projektet och representanter för ansvarsområdet för miljö och naturresurser, som ansvarar för myndighetsuppgifter i enlighet med lagen om förfarandet vid miljökonsekvensbedömning, förhandlat och enhälligt fattat beslut om att miljökonsekvenserna ska bedömas på nytt.

Miljöministeriet har den 28 september 2018 beslutat att NTM-centralen i Egentliga Finland i egenskap av behörig myndighet ska fatta beslut om behovet av ett bedömningsförfarande inom projektet. NTM-centralen är i enlighet med 11 § i lagen om förfarandet vid miljökonsekvensbedömning (252/2017, nedan MKB-lagen) behörig myndighet och ska fatta beslut om tillämpning av ett bedömningsförfarande på ett projekt som gäller ett enskilt fall enligt 3 § 2 mom.

Med hänsyn till det ovan presenterade har NTM-centralen inte ansett det nödvändigt att höra myndigheterna i enlighet med 13 § i MKB-lagen.

Avgörande gällande tillämpning av bedömningsförfarande

Ett bedömningsförfarande enligt MKB-lagen ska tillämpas på projektet.

Motivering

Beslutet har fattats utifrån information som den projektansvariga har lämnat samt utlåtanden och uppgifter som NTM-centralen har tillgång till. Den projektansvariga är skyldig att lämna nödvändiga uppgifter till NTM-centralen som grund för beslutet. Enligt 31 § i förvaltningslagen (343/2013) ska NTM-centralen också i egenskap av myndighet se till att ett ärende utreds tillräckligt och på behörigt sätt genom att skaffa den information och den utredning som behövs för att ärendet ska kunna avgöras.

Förfarandet vid miljökonsekvensbedömning tillämpas enligt 3 § i MKB-lagen på projekt och ändringar av projekt som kan antas medföra betydande miljökonsekvenser. I bilaga 1 till MKB-lagen finns en förteckning över projekt på vilka bedömningsförfarandet tillämpas. Byggnad av en fast vägförbindelse ingår inte i projekten i ovan nämnda bilaga. Bedömningsförfarandet tillämpas vidare i enskilda fall när ett projekt eller en väsentlig ändring av ett redan genomfört projekt, även i fall av annan väsentlig ändring än det som avses ovan, sannolikt medför betydande miljökonsekvenser som, även med de sammantagna konsekvenserna av olika projekt, till sin natur och omfattning kan jämföras med konsekvenserna av projekt som kräver bedömningsförfarande enligt bilaga 1 till lagen.

Tillämpningen av bedömningsförfarandet på det aktuella projektet för fast vägförbindelse mellan Pargas och Nagu avgörs som ett enskilt fall enligt 3 § 2 mom. i MKB-lagen.

Vid beslut om förfarandet vid miljökonsekvensbedömning ska tillämpas på projektet beaktas de faktorer som avses i 3 § 3 mom. i lagen. Enligt bilaga 2 till lagen är dessa faktorer projektets karakteristiska egenskaper, projektets lokalisering och konsekvensernas typ.

Projektets karakteristiska egenskaper måste beaktas, i synnerhet vad beträffar

- a) hela projektets omfattning och utformning,
- b) kumulativa effekter i förhållande till andra befintliga och/eller godkända projekt,
- c) utnyttjandet av naturresurser, framför allt jord, mark, vatten och biologisk mångfald,
- d) alstrande av avfall,
- e) föroreningar och störningar,
- f) risken för allvarliga olyckor och/eller katastrofer, som är relevanta för det berörda projektet, inklusive sådana som orsakas av klimatförändringar, i enlighet med vetenskapliga rön,
- g) risker för människors hälsa (exempelvis på grund av vatten- eller luftföroreningar).

Miljöns känslighet i de geografiska områden som antas bli påverkade av projektet måste beaktas, i synnerhet vad beträffar

- a) befintlig och godkänd markanvändning,
- b) naturresursernas relativa förekomst, tillgänglighet, kvalitet och förnyelseförmåga i området och under detta (inklusive jord, mark, vatten och biologisk mångfald),
- c) den naturliga miljöns tålighet.

Projektets förväntade betydande miljökonsekvenser måste beaktas

- a) konsekvensernas storlek och utbredning, såsom exempelvis geografiskt område och den berörda befolkningens storlek,
- b) konsekvensernas karaktär,
- c) konsekvensernas gränsöverskridande karaktär,
- d) konsekvensernas intensitet och komplexitet,
- e) konsekvensernas sannolikhet,
- f) konsekvensernas förväntade uppkomst, varaktighet, frekvens och reversibilitet,
- g) kumulativa effekter i förhållande till andra befintliga och/eller godkända projekt,
- h) möjligheten att begränsa konsekvenserna på ett effektivt sätt.

Miljöministeriet fattade ett beslut 6/553/2000 om tillämpning av förfarandet vid miljökonsekvensbedömning den 22 juni 2000. Enligt beslutet medför projektet betydande miljökonsekvenser och därför genomfördes den miljökonsekvensbedömning som nämns ovan i presentationen av projektet och dess bakgrund. Beslutet fattades med stöd av de vid tidpunkten gällande lagen (468/1994, ändr. 267/1999) och förordningen (268/1999) om förfarandet vid miljökonsekvensbedömning. I miljöministeriets ovan nämnda beslut konstaterades att projektet är av betydande omfattning och lokaliserat till ett skärgårdsområde som är känsligt med tanke på naturen och landskapet. En fast förbindelse skulle öka trafiken och byggttrycket i skärgården väsentligt, i synnerhet i Nagu. Linjen via Haverö skulle gå genom ett nationellt värdefullt landskapsområde enligt statsrådets principbeslut från 5 januari 1995. En bro skulle medföra en avsevärd förändring av områdets landskap. Av linjerna som ingår i utredningen skulle tunnelalternativet gå under Kalvberget, som ingår i det av statsrådet godkända Natura 2000-området Sjalö skärgård. Projektets broalternativ skulle också lokaliseras i närheten av samma Natura 2000-område.

Med hänvisning till det ovan nämnda skulle projektet sannolikt till sin typ och omfattning medföra betydande negativa miljökonsekvenser som kan jämföras med konsekvenserna av projekten i 6 § i förordningen om förfarandet vid miljökonsekvensbedömning. Med stöd av 4 § 2 mom. i MKB-lagen beslöt miljöministeriet att förfarandet för miljökonsekvensbedömning skulle tillämpas på byggandet av en fast förbindelse mellan Pargas och Nagu.

Den gällande MKB-lagen och -förordningen har inte medfört några innehållsmässiga ändringar för övervägandet i enskilda fall. Betydelsen av det planerade projektets miljökonsekvenser har bedömts enligt ovan nämnda bedömningskriterier i bilaga 2 till MKB-lagen.

Enligt projektbeskrivningen handlar det om samma projekt som miljöministeriets beslut gällde. Projektets omfattning och de alternativa planer som ingår i projektet medför vittgående och varierande konsekvenser för naturmiljön och människans livsmiljö. Projektet är lokaliserat till ett skärgårdsområde som är känsligt med tanke på naturen och landskapet. Projektet ökar trafiken i skärgården och möjliggör en ökning av byggnadsvolymen samt medför eventuellt samhällsstrukturrella förändringar i området. Konsekvenserna är mångfasetterade och permanenta.

I bedömningen har beaktats den sökandes uppgifter och uppgifter vid NTM-centralen. Lagstiftningen har ändrats för att tillgodose behovet av Natura-bedömningar. En konsekvensbedömning för Natura-området Kalvberget som ligger närmast Nagu har genomförts enligt de anvisningar som fanns vid tidpunkten för den tidigare bedömningen och konsekvenserna kan ha större betydelse än man konstaterat i den tidigare bedömningen. Med tanke på undervattensnaturen är uppgifterna bristfälliga. I sina naturutredningar ska projekten också inventera de berörda undervattensbiotoperna.

Utifrån tillgänglig information kan projektet sannolikt anses medföra betydande konsekvenser som till sin natur och omfattning kan jämföras med konsekvenserna av projekten i bilaga 1 till MKB-lagen. En miljökonsekvensbedömning ska tillämpas på projektet.

Bestämmelser som tillämpats

Lagen om förfarandet vid miljökonsekvensbedömning (252/2017) 3, 4, 11 och 13 §
Statsrådets förordning om förfarandet vid miljökonsekvensbedömning (277/2017) 2 §
Förvaltningslagen (434/2003) 60 §

OMPRÖVNING

Den projektansvariga får söka ändring i detta beslut genom besvär hos Åbo förvaltningsdomstol. Besvärsskriften ska tillställas Åbo förvaltningsdomstol inom 30 dagar från det att den projektansvariga har fått information om beslutet. Besvärsanvisning medföljer som bilaga.

Ändring i detta beslut kan inte i övrigt sökas separat genom besvär. Den som har rätt att söka ändring i tillståndsbeslutet för projektet får emellertid söka ändring i tillståndsbeslutet för projektet, enligt vilket man har ansett att inget miljökonsekvensbedömningsförfarande behövs, i samma ordning som och i samband med att besvär över tillståndsbeslutet för projektet anförs.

Enhetschef

Lassi Liippo

Överinspektör

Seija Savo

INFORMATION OM BESLUTET OCH FRAMLÄGGANDE AV BESLUTET

Beslut

NTM-centralen, ansvarsområdet för trafik och infrastruktur
utan behandlingsavgift

Kopia av beslutet i elektronisk form

Pargas stad
Egentliga Finlands förbund

Framläggande

NTM-centralen i Egentliga Finland informerar om framläggandet av beslutet genom en kungörelse. Kungörelsen publiceras elektroniskt på Pargas stads webbplats och läggs fram under tiden 29 oktober–12 november 2018. Beslutet publiceras elektroniskt på

www.ymparisto.fi->asiointi -> Ärendehantering, tillstånd och miljökonsekvensbedömning -> MKB-beslut -> NTM-centralen i Egentliga Finland.

Bilaga 1 Besvärshanvisning

Detta dokument har godkänts elektroniskt.

BESVÄRSANVISNING

Bilaga 1

Besvärsmyndighet

Den som är missnöjd med detta beslut kan söka ändring hos **Åbo förvaltningsdomstol** genom skriftligt besvär.

Besvärstid

Besväret ska lämnas in inom 30 dagar från dagen för delfåendet av beslutet. Dagen för delfåendet räknas inte in i besvärstiden. Om sista dagen av besvärstiden är en helgdag, lördag, självständighetsdagen, första maj, julafton eller midsommarafton förlängs besvärstiden till följande vardag.

När delgivningen skickas per post anses mottagaren ha fått del av ärendet den sjunde dagen efter det att brevet avsändes, om inte något annat påvisas. Ett ärende anses dock ha kommit till en myndighets kännedom den dag brevet anlände. Vid en bevislig delgivning framgår dagen för delfåendet av delgivnings- eller mottagningsbeviset. Om det är fråga om en mellanhandsdelgivning anses delfåendet ha skett den tredje dagen efter den dag som framgår av delgivningsbeviset.

Besvärsskriftens innehåll och underskrift

I besvärsskriften ska följande uppges:

- * ändringssökandens namn och hemkommun
- * om ändringssökandens talan förs av sökandens lagliga företrädare eller ombud eller om besvärsskriften upprättats av någon annan, ska också dennes namn och hemkommun uppges
- * postadress, telefonnummer och eventuell e-postadress där upplysningar om ärendet kan framföras till ändringssökanden
- * det beslut i vilket ändring söks
- * till vilka delar ändring söks i beslutet och vilka ändringar som yrkas
- * de grunder på vilka ändring yrkas

Ändringssökanden, dennes lagliga företrädare eller ombud ska underteckna besvärsskriften, om inte besvärsskriften tillställs elektroniskt (som telekopia eller via e-post).

Bilagor till besvärsskriften

Till besvärsskriften ska fogas:

- * närings-, trafik- och miljöcentralens beslut, i original eller som kopia
- * intyg över vilken dag beslutet har delgivits eller annan utredning över när besvärstiden har börjat
- * de handlingar som ändringssökanden åberopar till stöd för sina yrkanden, om dessa inte redan tidigare har lämnats till myndigheten.
- * ombudets fullmakt. En advokat och ett allmänt rättsbiträde ska förete fullmakt endast om besvärsmyndigheten bestämmer så.
- * utredning om ombudets befogenheter om besvärsskriften tillställs elektroniskt

Tillställande av besvärsskriften

Besvärsskriften ska tillställas **Åbo förvaltningsdomstols registratorskontor**. Besvärsskriften ska vara framme hos myndigheten under tjänstetid senast den sista dagen av besvärstiden. Besvärsskriften kan inlämnas personligen, med bud, per post eller elektroniskt. Om besvärsskriften postas ska det göras i god

tid så att den hinner fram till myndigheten under tjänstetid senast den sista dagen av besvärstiden. Om besvärsskriften skickas elektroniskt (som telefax eller per e-post) ska den vara tillgänglig för förvaltningsdomstolen i mottagarapparaten eller datasystemet under tjänstetid senast den sista dagen av besvärstiden.

Rättegångsavgift

En rättegångsavgift på 250 euro uppbärs av den ändringssökande för handläggning av ärendet i förvaltningsdomstolen. I lagen om domstolsavgifter (1455/2015) stadgas särskilt om fall där ingen avgift uppbärs.

Kontaktuppgifter till Åbo förvaltningsdomstol:

Postadress: PB 32, 20101 Åbo

Besöksadress: Lasarettsgatan 2–4, 20100 Åbo

Telefon: 029 56 42400

Telefax: 029 56 42414

E-post: turku.hao@oikeus.fi

Öppettider: 8.00–16.15