



Vägförvaltningen
Vasa vägdistrikt
Korsholmsplanaden 44
65100 VASA

Översättning

Viite
Hänvisning

Asia
Ärende

KONTAKTMYNDIGHETENS UTLÅTANDE OM
MILJÖKONSEKVENSBESKRIVNING;
FÖRBÄTTRINGEN AV RIKSVÄG 8 PÅ AVSNITTET HEMSTRAND-STORMOSSEN,
VASA, KORSHOLM

1. UPPGIFTER OM PROJEKTET OCH MKB-FÖRFARANDET

I egenskap av projektansvarig har Vägförvaltningen, Vasa vägdistrikt 28.9.2007 tillställt Västra Finlands miljöcentral en konsekvensbeskrivning i enlighet med lagen om förfarandet vid miljökonsekvensbedömning (MKB) (468/1994, ändring 267/1999, ändring 458/2006). Konsekvensbeskrivningen gäller förbättringsprojektet för riksväg 8 på avsnittet Hemstrand (Vasa)-Stormossen (Korsholm). Vägavsnittets längd är ca 7 kilometer. Konsekvensbeskrivningen har utarbetats både på finska och svenska.

Syftet med projektet är att skapa en trygg och smidig regional trafiklösning. Målen är att vägavsnittet ska uppfylla kvalitetsmålen för det finska huvudvägnätet, de riksomfattande användningsändamålen för områdena samt målen i planläggningen i landskapen, regionen och kommunerna. Vasa stad och Korsholms kommun hör till projektets direkta verkningsområde. På planeringsområdet är bl.a. följande platser belägna: Smedsby tätort (Korsholms kommuncentrum), Stenhaga affärscentrumområde, Fågelbergets industriområde, köpcentrum, butiker, Botniahallen och Stormossens avfallshanteringsanläggning. Om Vägförvaltningen beslutar att projektet ska genomföras kommer byggandet av projektet att påbörjas tidigast hösten 2010.

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 till deltagande. I MKB-förfarandet fattas inga beslut om projektet, utan målet är att producera mångsidig information till grund för beslutsfattandet.

Projektansvarig

Vägförvaltningen, Vasa distrikt
Korsholmsplanaden 44
65100 VASA

Konsult

Ramboll Finland Oy
Biskopsbacksvägen 5
02241 ESBO

Kontaktmyndighet

Västra Finlands miljöcentral
PB 262
65101 VASA

Projektets bedömningsförfarande baserar sig på lagen om förfarandet vid miljökonsekvensbedömning (468/1994, ändring 267/1999, ändring 458/2006). Enligt MKB-lagen kan bedömningsförfarandet i enskilda fall tillämpas på ett sådant projekt eller en väsentlig ändring av ett projekt som avses i 4 § i lagen om förfarandet vid miljökonsekvensbedömning. I sitt brev 10.4.2006 anförde Västra Finlands miljöcentral med stöd av 4 § 2 momentet i MKB-lagen att miljöministeriet fattar ett beslut i ärendet. Miljöministeriet har 17.5.2006 med sitt beslut YM1/553/2006 konstaterat att förfarandet med miljökonsekvensbedömning bör tillämpas i projektet och att projektets miljökonsekvenser inverkar på människornas levnadsförhållanden och trivsel samt växtligheten, organismerna, grundvattnet, samhällsstrukturen, landskapet och stadsbilden. Den nyaste ändringen av MKB-lagen trädde i kraft 1.9.2006. Enligt bestämmelsen om tillämpande skall, när ändringen träder i kraft, den gällande lagen fortfarande tillämpas på ett beslut av miljöministeriet som gäller tillämpande enligt 4 § 2 momentet, vilket har fattats eller utfärdats innan denna lag trädde i kraft.

Kontaktmyndigheten gav 18.12.2006 sitt utlåtande om Vägförvaltningens Vasa distrikts program för miljökonsekvensbedömning. Miljökonsekvensbedömningsprogrammet är den projektansvariges plan om vilka alternativ det finns för projektet, vilka miljökonsekvenser som ska utredas och med vilka metoder samt hur bedömningsförfarandet kommer att ordnas. På basis av utlåtandena och åsikterna som framförs om bedömningsprogrammet samt utgående från utredningarna som görs utarbetas en miljökonsekvensbeskrivning i vilken ges information om projektet och projektalternativen samt en enhetlig uppskattning om deras miljökonsekvenser. Utgående från utlåtandena och åsikterna som ges om beskrivningen sammanställer kontaktmyndigheten ett eget utlåtande där man granskar hur kraven som ställs på innehållet i en bedömningsbeskrivning enligt MKB-förordningen har fullföljts. Bedömningsbeskrivningen och kontaktmyndighetens utlåtande om den bifogas till eventuella tillståndsansökningar eller andra ansökningar som fordras för att projektet ska kunna genomföras. MKB-förfarandet avslutas när kontaktmyndigheten ger sitt utlåtande över konsekvensbeskrivningen.

Alternativ som granskas i miljökonsekvensbedömningen

Alternativ 0 (ALT 0): Jämförelsealternativ, projektet genomförs inte, dvs. trafiken fortsätter på det nuvarande vägnätet.

Alternativ 0+ (ALT 0+): Den nuvarande riksväg 8 bevaras som tvåfältig och förbättras med små förbättringsåtgärder, såsom kanalisering av anslutningar, trafikljus samt arrangemang för lätttrafik och privatvägar.

Alternativ 1 (ALT 1): Riksväg 8 förbättras och byggs om till fyrfältsväg i nuvarande vägkorridor med planskilda anslutningar (4 st), arrangemang för parallella vägar, kanalisering av anslutningar, arrangemang för lätttrafik och förbättringsåtgärder för miljön.

Alternativ 2 (ALT 2): Smedsby omfartsväg eller riksväg 8 byggs som fyrfältsväg i en ny vägkorridor i enlighet med vägplanen från år 1991 och förses med 4 st planskilda korsningar. Dessutom utförs vägarangemang, leder för lättrafik och förbättringsåtgärder för miljön.

Planer, tillstånd och beslut som fordras för projektet

Vägplaneringsprocessen består av fyra olika skeden: förutredning, utredningsplanering, vägplanering och byggnadsplanering. MKB-förfarandet har i detta projekt genomförts i förutredningsskedet. Vägförvaltningens Vasa vägdistrikt fattar ett beslut om vilket alternativ som ska väljas för den fortsatta planeringen efter MKB-förfarandet. Konsekvenserna som framkommit vid MKB-förfarandet tas i beaktande och preciseras och man försöker också minska dem i de utredningsplaner och vägplaner som senare utarbetas i enlighet med landsvägslagen (2005/503). Vägförvaltningens centralförvaltning eller kommunikationsministeriet fattar besluten om godkännande av utredningsplanerna och vägplanerna. Man har rätt att överklaga besluten.

Hur projektet fortskrider, tillstånd och beslut som behövs samt tidtabellen beror på vilket alternativ som väljs. Åtgärder på grundvattenområden kräver tillstånd från miljötillståndsverket i enlighet med vattenlagen (1961/264). Övriga behov av tillstånd eller behov eller samordnande av MKB-förfarandet med förfaranden enligt övriga lagar har inte utretts i beskrivningen. I den fortsatta planeringen bör man utreda eventuella planändringar samt behovet av tillstånd i enlighet med marktäktslagen och miljöskyddslagen samt tillstånd som behövs under byggtiden. Till exempel när det gäller marktäkt bör man vid behov ansöka om tillstånd i enlighet med marktäktslagen (1981/555), för deponering av jordmaterial tillstånd i enlighet med miljöskyddslagen (2000/86) och för eventuella dikningsåtgärder tillstånd i enlighet med vattenlagen. För störande åtgärder som förorsakar buller och skakningar vid vägbygget bör man göra en anmälan till kommunens miljöskyddsmyndighet i enlighet med miljöskyddslagen. När vägplaneringen fortskrider bör man dessutom försäkra sig om huruvida det är nödvändigt att ansöka om tillstånd för att avvika från förbudet i naturvårdslagens 49 § att förstöra och försämra föröknings- och rastplatser för flygekorrar. I projektet ingår inga landskapsmässigt betydande broar eller broar över vattendrag, för vilka tillstånd i enlighet med vattenlagen skulle behövas.

Vägprojektet har varit anhängigt i Vasa och Korsholm i över 20 år och markanvändningsplanerna har utarbetats med tanke på alternativet för Smedsby omfartsväg. Den högsta rättsverkande planen för området är regionplanen för Vasa kustområde (1995), där Smedsby omfartsväg märkts ut som reservering för riksväg. Reserveringen för omfartsväg finns med i förslaget till landskapsplan för Österbotten, vilket man har för avsikt att tillställa landskapsstyrelsen för godkännande under år 2008. Helhetsgeneralplanen för Vasa är i förslagsskedet; i delgeneralplanen för Böle finns en reservering för en omfartsväg. När det gäller Korsholms kommun är delgeneralplanen för Smedsby rättsverkande och delgeneralplanen för Böle uppdateras och tas på nytt upp till behandling när vägförvaltningen har beslutat vilket alternativ som väljs för att förbättra riksväg 8 på avsnittet Hemstrand-Stormossen. I Vasa gäller projektet närmast detaljplanen för Böle I och till vissa delar detaljplanerna för granskningen och utvidgningen av Stenhaga. I Korsholm finns det ett flertal bygg- och detaljplaner invid den nuvarande riksvägen och i närheten av linjen för omfartsvägen är ett flertal detaljplaneutvidgningar och -ändringar anhängiga.

I besluten över godkännande av utrednings- och vägplanerna samt i myndigheternas tillståndsbeslut eller därmed jämförbara beslut bör man presentera hur miljökonsekvensbeskrivningen och kontaktmyndighetens utlåtande över den har tagits i beaktande.

2. INFORMATION OM KONSEKVENSBESKRIVNINGEN OCH HÖRANDE

Konsekvensbeskrivningen har varit officiellt framlagd till påseende på de officiella anslagstavlorna i Vasa stad och Korsholms kommun under tiden 8.10-5.12.2007 på adresserna Vasa stads medborgarinfo, Biblioteksgatan 13, Vasa och Korsholms ämbetshus, Centrumvägen 4, Korsholm. Kungörelsen om att konsekvensbeskrivningen är framlagd till påseende har publicerats i tidningarna Pohjalainen och Vasabladet samt elektroniskt på Västra Finlands miljöcentrals webbsidor. Kungörelsen och konsekvensbeskrivningen har också funnits att läsa på den projektansvariges webbsidor. Utlåtanden och åsikter har ombetts skickas in till Västra Finlands miljöcentral senast 5.12.2007.

Informationsmöten för alla intresserade har arrangerats vid Korsholms ämbetshus 27.9.2006 i skedet när bedömningsprogrammet utarbetades och i skedet när konsekvensbeskrivningen bereddes 28.5.2007. Dessutom har man arrangerat en workshop för särskilt inbjudna representanter för kommuner, organisationer, företag och invånare och en gruppintervju 12.6.2007.

Man har begärt utlåtanden över konsekvensbeskrivningen från följande aktörer: Vasa stad, Korsholms kommun, Österbottens förbund, Österbottens arbetskrafts- och näringscentral, Museiverket, länsstyrelsen i Västra Finlands län/Social- och hälsoavdelningen, Finlands naturskyddsförbund Österbotten distrikt rf, Svenska Österbottens jaktvårdsdistrikt och Österbottens handelskammare.

3. SAMMANDRAG AV UTLÅTANDEN OCH ÅSIKTER

Kontaktmyndigheten har erhållit sammanlagt 5 utlåtanden och 9 åsikter, vilka hade undertecknats av sammanlagt 14 personer. Kopior av utlåtandena och åsikterna skickades 28.12.2007 till den projektansvarige, vilket innebär att alla utlåtanden och åsikter kommer till den projektansvariges kännedom i sin helhet.

3.1 Utlåtanden

Vasa stad

Vasa stadsstyrelses planeringssektion konstaterar i sitt utlåtande att planeringen av markanvändningen i Korsholm och Vasa redan i tiotals år har grundat sig på alternativet med en omfartsväg. I Vasa håller man på och bygger utvidgningen av Stenhaga affärsområde och bostadsområdena Bobäck och Böle är under planering. Trafikarrangemangen i anslutning till dessa kräver att lösningen med omfartsväg genomförs. Alternativ 2 är det enda alternativet som under de kommande årtiondena möjliggör utvecklingen i de centrala delarna av Vasa och Korsholm. Alternativ 0+ är tillfälligt, och alternativ 1 är inte lika väl fungerande som alternativ 2, dessutom förorsakar det stora förändringar i den nuvarande strukturen på grund av de ramper och parallellvägar som då måste byggas. Också miljökonsekvensbeskrivningen visar att alternativ 2 är bäst bl.a. då det gäller samhällsstruktur, trafiksäkerhet, buller och övriga utsläpp samt att det också är samhällsekonomiskt sett det mest lönsamma alternativet.

Korsholms kommun

I utlåtandet konstateras att alternativ 0+ endast är en tillfällig lösning, som inte löser aktuella och centrala markanvändnings- och trafikproblem på lång sikt.

Alternativ 1 innebär att vägen byggs om helt på nytt, vägkorridoren förses med omfattande bullerskydd på bostadsområdena och åtminstone 9 bostadshus måste lösas in. Det är då möjligt att köra in till Smedsby centrum endast via den planskilda korsningen vid Karperövägen

och Mellanvägen. Detta arrangemang skulle medföra omfattande trafikregleringar på redan byggda områden. Trafiken norrifrån leds in till centrum via Gäddaområdet och trafiken söderifrån från Mellanvägen via Niklasvägen. Trafiken till Fågelberget och Stormossen skulle styras in via en gemensam planskild korsning. Fördelen med detta alternativ är att det tar miljöaspekterna bättre i beaktande i Böleområdet och i norra delen av Smedsby mellan skolområdet och hälsovårdscentralen och att området kan utnyttjas på ett effektivt sätt. I planläggningen för Böle och Smedsby har kommunen under de senaste årtiondena tagit i beaktande att riksväg 8 kommer att ändras, och detta kan också ses i områdets infrastruktur.

Alternativ 2 innebär att omfartsvägen byggs på en rutt som baserar sig på en vägplan som förordades redan år 2005. Förbättringsåtgärderna på den nuvarande vägen görs på markanvändningens och miljöns villkor. Den nuvarande riksväg 8 blir en planväg, vilken tillåter flera anslutningar och trafiksäkerheten förbättras i synnerhet i Böle, Fågelberget och Stormossen. Omfartsvägen går nära redan byggda egnahemshus, inverkar störande på bylandskapet i Böle och delar kulturlandskapet i två delar. Detta alternativ har tagits i beaktande i markanvändningen och är med i delgeneralplanerna både för Böle och Smedsby och ger de bästa möjligheterna för att utveckla områdesanvändningen i Smedsby. Vissa trafiklösningar gällande vägregleringar och markanvändning bör undersökas noggrannare:

- omfartsvägens balanslinje bör ses om (sänkas) i vägplanen så att lätttrafikleden vid kommungränsen, förbindelsen norrut från hälsovårdscentralen och Sidlandsvägen går över omfartsvägen på samma sätt som i den tidigare vägplanen. Denna modell var med under arbetsgruppens behandling fram till sommaren och vid alla informationsmöten.
- bron över omfartsvägen norr om hälsovårdscentralen, förbindelsevägen mellan Bölevägen och Svedjevägen samt en längre sträcka av Sidlandsvägen bör ingå i projektet.

Utgående från de uppgifter som getts under MKB-beskrivningen och vägförvaltningens MKB-förfarande är Korsholms kommun av den åsikten att alternativ 2 (omfartsvägen) är det fördelaktigaste alternativet, vilket också har tagits i beaktande i markanvändningsplaneringen under de senaste 15 åren. ALT 0+ är en tillfällig lösning och ALT 1 är förknippat med omfattande följder för den befintliga bosättningen på grund av parallellvägar och planskilda korsningar. ALT 1 försvårar på ett avgörande sätt helhetsplaneringen av Smedsby och dess utveckling som kommuncentrum och är också förknippat med stora problem när det gäller ordnandet av den dagliga trafiken från Smedsby till Vasa.

Österbottens förbund

I utlåtandet konstateras att Österbottens förbund gav sitt utlåtande över bedömningsprogrammet 30.11.2006. I den ikraftvarande regionplanen har Smedsby omfartsväg märkts ut som reservering för riksväg. I förslaget till landskapsplan är Smedsby omfartsväg (den norra infarten till Vasa) dessutom en ny väglinje med planbeteckningen reservering för riksväg. Detta innebär att projektet är samstämmt både med den befintliga fastställda regionplanen och med förslaget till landskapsplan. Enligt Österbottens förbund framgår av konsekvensbeskrivningen på ett bra sätt de saker som enligt MKB-lagen bör framgå av en konsekvensbeskrivning. Konsekvensbeskrivningen är klar och åskådlig. Österbottens förbund konstaterar dock att det inte framgår alla de saker i konsekvensbeskrivningen, som kontaktmyndigheten i sitt utlåtande begärde att skulle kompletteras. Bl.a. framgår det inte av dokumentet om man i bedömningen har utrett riskerna med transporter av farliga ämnen. Till punkt 1.4 Koppling till andra planer har man heller inte lagt till det MKB-projekt som avslutades hösten 2006, enligt vilket man kommer att placera en hanteringscentral för förorenade jordmassor och biprodukter från industrin på Stormossens område. Utöver detta projekt föreslår Österbottens förbund att punkt 1.4 ska kompletteras med Ab Stormossen Oy:s projekt för energiutvinning ur avfall, för vilket ett bedömningsprogram nu utarbetas.

Slutligen hänvisar Österbottens förbund till sitt tidigare utlåtande och konstaterar att genomförandet av Smedsby omfartsväg är oundvikligt samhällsstrukturellt och trafikmässigt sett, eftersom ingångstrafiken till Vasa norrifrån är livlig (8000-13500 fordon/dygn) och eftersom Vasa centrum, köpcentret i Stenhaga och Smedsby centrum håller på att växa samman. När det gäller utvecklingen av Smedsby centrum utgör den nuvarande splittringen och trafikrusningen ett verkligt problem. Utvecklingen av köpcentret har börjat från den utgångspunkten att Smedsby omfartsväg blir verklighet. Det växande bostadsområdet i Böle och Fågelbergets industriområde samt Botniahallen och Stormossens regionala avfallscentral fordrar också en snabb lösning på genomförandet av omfartsvägen.

Museiverket

I utlåtandet konstateras att man som stöd för granskningen av de olika alternativen inte har presenterat inventeringar för byggnadsbeståndet eller kulturlandskapet, utgående från vilka man i tillräckligt stor utsträckning skulle kunna bedöma arten och omfattningen av de skador och olägenheter som projektet förorsakar i kulturmiljön. Konsekvensbeskrivningen bör alltså kompletteras när det gäller detta. Museiverket anser att ALT 2 är det sämsta alternativet, eftersom det rejält ändrar på kulturlandskapet och delar den kulturhistoriskt värdefulla byn Böle och kulturlandskapet i två delar. När det gäller det arkeologiska kulturarvet har Museiverket inget att anmärka på projektet.

Finlands naturskyddsförbund Österbotten distrikt rf och Vasa miljöförening rf

Finlands naturskyddsförbund Österbotten distrikt rf och Vasa miljöförening rf ger följande gemensamma utlåtande över MKB-konsekvensbeskrivningen för riksväg 8.

Utredda alternativ. I kontaktmyndighetens utlåtande över MKB-programmet konstateras att "Kontaktmyndigheten föreslår att alternativen bör undersökas på ett jämligt sätt i bedömningen". Kravet på en jämlig bedömning har nu inte uppfyllts i MKB-förfarandet, eftersom det helt saknas ett alternativ som i verkligheten kunde konkurrera med alternativ 2, dvs. en ny väg. Förbättringen av vägen på dess nuvarande ställe i ALT 1 är också enligt MKB-beskrivningen för tung, har för skadliga konsekvenser och är för dyr, vilket innebär att genomförandet av den i praktiken skulle vara nästan omöjligt. Bristerna i ALT 1 kom inte fram i tillräckligt stor utsträckning i skedet när MKB-programmet utarbetades och man sökte inte efter något verkligt alternativ till detta. En väsentlig brist i MKB-förfarandet är att det helt och hållet saknas en sådan lösning som skulle vara genomförbar och som skulle vara lättare än ALT 1 men tyngre än ALT 0+. I en sådan lösning kunde den nuvarande vägen förbättras genom att ändra den till en fyrfältig väg med trafikljuskorsningar, där korsningarna skulle vara på samma plan som den befintliga vägen (utan planskilda anslutningar). För en sådan väg skulle det behövas mindre markområden än alternativ 1 som nästan är lika stort som en motorväg med sina planskilda anslutningar, och skulle alltså ha mindre skadliga följder. Det finns dylika fyrfältiga inkomstvägar som är lättare, flera kilometer långa, i många finska städer, bl.a. vid infarten till Tammerfors stad. Infarten till Tammerfors fungerar mycket bra. Ett sådant alternativ fattas nu helt i MKB-granskningen gällande riksväg 8 på avsnittet Hemstrand-Stormossen. Det skulle förmodligen ha varit det enda förnuftiga alternativet till en väg i stil med ALT 2. Nu konstaterar man i MKB-konsekvensbeskrivningen att av de alternativ som granskats är det endast ALT 2 som uppfyller de mål som uppställts för projektet. Genom att lämna bort det alternativ som vi beskrivit ovan betonas fördelarna med en lösning enligt ALT 2 för mycket i MKB-beskrivningen. För att MKB-förfarandet inte bara ska vara en ren formalitet borde man söka efter och utreda sådana alternativ som grund för bedömningen som verkligen är genomförbara. Av MKB-beskrivningen framgår att invånarna på verkningsområdet vid olika möten tyckte att ALT 0+ var otillräckligt, men framförde dock förslag till förbättringar, med hjälp av vilka trafiken kunde löpa smidigare och säkrare. Des-

sa förbättringsåtgärder har inte specificerats någonstans eller tagits med i MKB-granskningen.

Utredningar. Utredningarna som gjorts under MKB-förfarandet är i huvudsak tillräckliga och sakenligt utarbetade. Vi fäste dock uppmärksamheten vid ett par missförhållanden. Av MKB-beskrivningen får man den uppfattningen att om ALT 2 genomförs, förflyttas all trafik till den nya vägen. Även om ALT 2 skulle genomföras, kommer det också i fortsättningen att finnas trafik på den nuvarande vägen och konsekvenserna för miljön vid den nuvarande vägen borde ha utretts och bedömts också i det fall att ALT 2 genomförs. Hur trafiken utvecklas på det nuvarande vägområdet om ALT 2 genomförs och vilka konsekvenser som kvarstår för den nuvarande vägen har nästan helt och hållet lämnat utanför granskningen. Bullerbedömningen för ALT 1 har gjorts genom att använda sig av en antagen hastighet på 80 km/h. Enligt oss är detta missvisande, eftersom det inte alls är säkert att man på den nuvarande vägen skulle tillåta en hastighet på 80 km/h ens efter förbättringarna. På vägavsnittet Fågelberget-Hemstrand befinner man sig så nära Vasa stad och Smedsby tätort att lägre hastigheter vore befogade. Bullerolägenheterna på den nuvarande vägen borde också ha beräknats genom att använda en lägre trafikhastighet. Utredningar och konsekvensbeskrivningar för flygekorror bör preciseras i den fortsatta planeringen. I synnerhet ALT 2 går genom flygekorrens livsmiljö, vilket betyder att det är mycket sannolikt att man vid byggandet av ALT 2 skulle hamna att ansöka om tillstånd för att få avvika från förbudet i naturvårdslagen att förstöra och försämma föröknings- och rastplatser för flygekorror. I MKB-beskrivningen finns inga anteckningar om övriga organismer än flygekorror och fågelbeståndet på fågel-skyddsområdet i Karperöfjärden. Man får en sådan bild att övriga djur (såsom t.ex. fladdermöss, vilka har samma skyddsstatus som flygekorren) inte har utretts alls. Det är inte tillräckligt att endast förekomsten av flygekorre har utretts. Konsekvensbedömningen gällande övriga djur är bristfällig på basis av MKB-beskrivningen.

3.2 Åsikter

Åsikt 1

Den som framfört åsikten konstaterar att man inte i något av alternativen har beaktat behovet av en naturlig infart till dennes tomt. I ALT 0+ föreslår man att tomtanslutningen bryts, vilket leder till att man skulle vara tvungen att köra till gården på den livligt trafikerade cykelleden via Industrivägen, vilket inte är en tillfredsställande lösning. Även i dag kör man ut på vägen via cykelleden längs riksåttan, men det är inte bra och tidvis t.o.m. farligt. I ALT 1 blir huset bakom ett bullerskydd och det är oklart hur man ska ta sig till gården mera. För alternativen 0+ och 1 är förslaget till lösning att Lågavägen byggs ut över bäcken och dras bakom fastigheterna 3:145, 3:144 och 3:165. Detta skulle skapa en bättre gårdsmiljö för området. I alternativ 2 föreslås inga åtgärder för nämnda sträcka. Förslaget till lösning är att emedan Karlebyvägen i betydande utsträckning skulle ändra karaktär om omfartsvägen förverkligas, föreslår den som framfört åsikten att dennes fastighet får en direkt egen utfart till Karlebyvägen eller att Lågavägen förverkligas såsom ovan beskrivet, så att man inte mera skulle behöva använda cykelleden för att komma till gården. Lösningen skulle höja på cykelvägens standard och fotgängarna liksom cyklisterna skulle få förfoga över den själva, vilket ju också är meningen.

Åsikt 2

Den som framfört åsikten anser att konsekvensbeskrivningen som sådan inte kan godkännas. Den fokuserar alldeles för lite på miljökonsekvenserna för Böle by och den del av Smedsby som berörs av vägplanen. 1. Mycket mer borde det beaktas att vägplanens storlek har mer än fördubblats jämfört med den tidigare planen. Nu föreslås en fyrfilig väg jämte en lokal väg som skulle löpa parallellt med omfartsvägen. Den tidigare planen utgick från en tvåfilig väg.

Den lokala parallellvägen fanns inte heller med. Slutsatsen blir att det inte finns utrymme för en så omfattande väg. 2. Barriäreffekten av vägen skulle bli förödande när det gäller skolcentrumet, hälsovårdscentralen och bostadsområdet Auroravägen-Almavägen. Vägen skulle omöjliggöra en utvidgning av skolcentrumet. Var kunde t.ex. ett finskt gymnasium byggas, om man önskade förlägga det i anslutning till de nuvarande skolorna? Vägen skulle vidare omöjliggöra en utvidgning av Korsholms hälsocentral med bäddavdelningar. 3. Byn Böle och dess skogsområde spelar en livsviktig roll som rekreationsområde för hela Smedsby. Det är ett mycket stort antal individer, inte minst skolelever, som för friluftslivets skull söker sig till byn. Var hittar man ett lika lämpligt område som kan ersätta Böle, om man försvårar tillgängligheten till byn? Miljökonsekvensbedömningen är så ensidigt och otillräckligt utförd att den inte kan godkännas.

Åsikt 3

Åsikten gäller ALT 1 och korsningen vid cykelvägens underfart mellan Gamla Karperövägen och Smedsbyvägen, längre mot Gamla Karperövägen. På cykelvägen (på vägens norra sida) har man ritat in sneda partier, vilka inte förekommer vid de övriga underfarterna. Den som framfört åsikten önskar att dessa "genvägar" inte ska byggas (om detta alternativ genomförs), eftersom de skulle kräva en oskäligt stor bit av hans tomtmark, en bredare väg skulle också i sig ta en stor del av marken med bullervallarna. Cykelvägens genväg skulle också göra att cykel- och fotgängartrafiken i praktiken skulle hamna i invånarnas sommarvardagsrum. Den som framfört åsikten anser att det också med tanke på kostnaderna inte lönar sig att bygga sådana extra konstruktioner.

Åsikt 4

Den som framfört åsikten anser att Smedsby omfartsväg är det enda rätta alternativet, dvs. alternativet som nu går under namnet ALT 2, och anser det inte vara rätt att man samtidigt beviljar byggtillstånd och bygger affärs- och bostadshus invid den nuvarande vägen, vilka eventuellt måste rivas senare, liksom även befintliga affärs- och bostadshus. Byggandet av en eventuell förbränningsanläggning vid Stormossen ökar ytterligare på trafiken på ifrågavarande vägavsnitt. Allt detta, de nuvarande invånarnas trivsel och bostädernas värdesänkningar och olägenheternas ökning talar för genomförandet av ALT 2.

Åsikt 5 (4 underskrifter)

De som framfört åsikten motsätter sig den sk. nya Bölevägen, vilken kommer ut till Karperövägen. Vägen skulle komma att genomskära deras jord- och skogsbruksfastighet, när det finns bättre och naturligare alternativ, t.ex. torde kommunen ha egen mark längre norrut. De hoppas att det även ligger i andras intresse att det kan få finnas ett litet jord- och skogsområde bevarat i Smedsby.

Åsikt 6 (2 underskrifter)

De som framfört åsikten konstaterar rent allmänt att om målet för projektet är en fungerande trafiklösning, så när har inte nuvarande lösning räckt till för nuvarande trafikmängder? Problemet uppstår under kortare perioder på morgonen vid "Bölesvackan". Trafikljusen sköter om så att trafiken löper väl i Smedsby, ifall trafikljusen kopplas ihop så att gröna vågen fungerar även vid Piffikorsningen. Vid Fågelbergets korsning är det periodvis svårt att komma ut på E8, detta har åtgärdats med hastighetsreglering vid vissa tidpunkter på dygnet. Möjligheter finns med planskilda korsningar, trafikljus mm. ifall viljan finns. Trafikproblem finns en handfull dagar om året då stora evenemang arrangeras vid Botniahallen. I övrigt finns inga verkliga problem att orda om. Vägen byggs/förbättras därmed för eventuella framtida behov. En lösning på ärendet behövs dock så att reserveringar som begränsat planeringen och ut-

byggnaden kan avskrivas. Eftersom det är så osäkert hur trafikmängden kommer att öka är alternativen 0+ och 1 goda lösningar. Inom en tidsperiod på 20 år är det fullt möjligt att omfartsvägen Toby-Vassor är aktuell, denna skulle då avlasta och fungera som en verklig omfartsväg. De lösningar på alternativen 0+ och 1 som här presenterats är utan tvivel utkast. Ifall något av dessa väljs, kommer de att finslipas för att maximalt fylla sin funktion.

Centrala konsekvenser och jämförelse av alternativ

Områdesstruktur och markanvändning: Den nya Europavägsdragningen på Smedsby-Böleområdet kan inte motiveras med att man i tidigare planläggning utgått från denna. Markanvändningsplaneringen kan uppdateras så att goda trafiklösningar kan uppnås bara vilja finns. Te.x. Botniahallsområdets utvidgningsmöjligheter beskärs kraftigt (simhall, skidspår, allaktivitetshus, parkeringsutrymmen). Nuvarande område är redan i dagens läge litet. Också skolområdets och hälsovårdscentralens utvidgningsmöjligheter begränsas. Skogsområdet mellan hälsovårdscentralen och skolcentrum används i dagens läge flitigt av skol- och dagisbarn. Ifall reserveringarna definitivt släpps kan kommunen planlägga området även ur denna synvinkel. Trafik och trafiksäkerhet: Lokaltrafikens förbindelser kan försämrats med en förbättring av alternativ 1. Med de trafiklösningar som presenterats är dessa dock acceptabla. Trafiksäkerheten förbättras både i alternativ 1 och 2. Olyckor sker dock även sommartid på raka vägar. Buller och övriga utsläpp: Buller och utsläpp ökar med ökad trafikmängd i alla alternativ. Dock protesterar de som framfört åsikten kraftigt mot ordvalet i beskrivningen där det står att alternativ 2 "orsakar i någon mån buller i ett tidigare lugnt område". I dagens läge hörs inte Europaväg 8, i andra fall förutom på vintern vid mycket kallt väder och avgaser samt övriga bilutsläpp har de inte besvär med på området. Vägbuller och övrigt ljud flyttar sig ganska obehindrat på öppet vatten, vilket gör att bullrets inverkan för befolkningen intill Karperöfjärden säkerligen kommer att överraska många. Vägens balanslinje skall bibehållas på den nivå som den var i den gamla vägplanen, ifall balanslinjen höjs ökar kravet på ännu högre bullerstaket, detta förstärker ytterligare "tunnelkänslan". Människors levnadsförhållanden och trivsel: Motiveringen att trivseln försämrats för folk med alternativen 0+ samt 1 väger lätt då man konstaterar att folk glatt flyttar till vägar alldeles intill nuvarande väg. Dessutom har nya hus byggts alldeles intill de senaste åren. De som redan finns utmed ett eventuellt blivande alternativ 2 har inte valt detta och byggandet skulle verkligen försämrat livsförhållandena och trivseln. Trots att bullerstaket byggs kommer buller att vara störande på ett område som hittills varit skonat från buller. Detta medför att vägmynigheterna måste vara lyhörda för folks fullt berättigade önskemål och krav. Alternativ 2 inverkan på nuvarande bosättning har i deras tycke inte tillräckligt kraftigt poängterats. Landskap och kulturmiljö: Med alternativ 1 kan man eventuellt få en känsla av att köra i en tunnel, eftersom bullerstaket byggs. Alternativ 2 våldför sig på kulturlandskapet, eftersom området blir spjälkt av tre parallella vägar. Konsekvenser under byggnadsskedet: Under den tid som projektet pågår (3-4 år) kommer de som bor/finns utmed projektet att störas kraftigt oavsett vilket alternativ som verkställs. Konsekvenser för fastigheter: För dem som framfört åsikten skulle alternativ 2 medföra ytterst stora förluster i form av värdeminskningar på hus och mark, vilket de som privatpersoner inte är skyldiga att acceptera. Den mark som skulle hamna under den nya vägen är i huvudsak privatägd. Samhällsekonomi: De uppskattade kostnaderna för att bygga alternativen 1 och 2 är i princip likvärdiga. Detta är ett kraftigt argument för att välja det alternativ som gör minst ingrepp på omkringliggande landskap.

Åsikt 7 (2 underskrifter)

De som framfört åsikten anser att den nya anslutningsvägen till ett visst egnahemshus bör förlängas till servitutvägen för tre lägenheter, eftersom den nya servitutsvägen avskärs av den nya omfartsvägen.

Åsikt 8

Enligt den som framfört åsikten är utgångspunkten för MKB-utredningen bristfällig, eftersom utredningen har begränsats till att beröra endast området på bild 6, s. 19. I en bra och omfattande utredning borde man även ha utrett alternativet som gäller bild 20 på s. 33 "Väglinje för Vasa omfartsväg" (utredningsplanen från år 1990). Denna lösning som man säkert övergår till i framtiden har förbisetts med ett par rader. Utredningen av detta alternativ hade visat att man med hjälp av en dylik riktig omfartsväg skulle kunna styra största delen av den tunga trafiken förbi Vasa och Smedsby. Nu leder de utredda alternativen 0-2 alla till samma olyckliga slutresultat, vilket i tiderna Vasa motorväg också gjorde, dvs. all trafik styrs in till Vasa centrum – till torget, vilket inte kan vara den nuvarande trafikplaneringens mål eller huvudsyfte.

Utredda alternativ:

I kontaktmyndighetens utlåtande över MKB-programmet har man i punkt 4.2 alldeles riktigt konstaterat att "alternativen skall undersökas jämlikt i bedömningen". Dessutom säger man i punkt 4.4: "De planerade utredningarna av konsekvenserna täcker sannolikt huvudsakligen de olika miljökonsekvenser som kan antas förekomma i projektet, metoderna med vilka de ska utredas och på vilken information de baserar sig, men beskrivningen av dem är delvis ganska allmän. I bedömningsbeskrivningen förutsätts naturligtvis precisa beskrivningar." I boken Ympäristöoikeus (KK, AE, AK, PV) s. 517 sägs bl.a. följande om granskningen av alternativ: "Det grundläggande syftet med granskningen av alternativ är att beskriva alternativens för- och nackdelar samt att motivera alternativens prioritetsordning ur olika perspektiv. I de bedömningsförfaranden som hittills genomförts har jämförelsen i huvudsak använt sig av och medtagit i jämförelsen granskningen av ett nollalternativ". Har man följt dessa principer, är MKB-utredningen jämlik och innehåller den tillräckligt med motiveringar?

Man har satt sig in i alternativ 2 så grundligt att genomförandet av det måste ha varit målet för dem som utfört utredningen. Man har inte beaktat att Korsholms kommun har köpt stora markområden på området mellan Auroravägen och väglinjen för ALT 2, dit man planerar ett stort bostadsområde. Detta samt den övriga planläggningen för Böleområdet har förbisetts på s. 28 med meningen "Flera detaljplaneutvidgningar och detaljplaneändringar i närheten av förbifartens sträckning har dessutom inletts i Böle och Smedsby delgeneralplanområden". Ett så ytligt uttalande är inte en tillräcklig utredning i enlighet med MKB-lagen, utan ärendet borde ha utretts noggrant med beaktande av den planläggning som pågår. När det gäller de innehållsmässiga kraven på konsekvensbeskrivningen förutsätts i 12 § 2 mom. i MKB-förordningen bl.a. att man i konsekvensbeskrivningen i tillräckligt stor utsträckning presenterar en utredning över projektets och de olika projektalternativens förhållande till markanvändningsplaner. S. 537 i boken Ympäristöoikeus: "MKB-lagens 5.1 § innehåller en bestämmelse om samordnandet av planläggningen och projektets bedömningsförfarande. Utgångspunkten för detta är en situation där planen till centrala delar utarbetas för att genomföra det projekt som fordrar en bedömning i enlighet med MKB-lagen. Projektet kan antingen förutsätta en ny plan eller en ändring i en befintlig plan, men bestämmelsen kan även tillämpas i en sådan situation, där projektplaneringen och planläggningen genomförs samtidigt, oberoende av projektet. Eftersom utredningsarbetet fokuseras på samma område kan både planläggaren och den projektansvarige dra nytta av varandras utredningar." Konsekvensbeskrivningen uppfyller inte de ovan nämnda kraven och är därför bristfällig.

Alternativ 1 har också utretts i rätt stor omfattning, men slutresultatet är oskäligt stora och komplicerade konstruktioner som förstör Smedsby centrum. Utgångspunkten för ALT 1 och 2 verkar vara ett önskemål om att trafiken fortsätter att öka och att man strävar efter höga körhastigheter, vilket inte torde vara eftersträvänsvärt.

Utredningarna för alternativ 0 och 0+ är mycket bristfälliga och uppfyller inte kraven och målen i MKB-lagstiftningen. Utredningarna grundar sig på antaganden, generaliseringar och framför allt attityder. Man har inte i tillräckligt stor utsträckning utrett betydelsen av att sänka körhastigheterna eller trafikljusens fördelar. I praktiken är det så att det inte förekommer några trafikrusningar på den nuvarande riksväg 8 mellan Smedsby och Vasa. Den som framfört åsikten har sedan år 1971 kört ovan nämnda sträcka dagligen och i huvudsak under arbetsplatstrafiken utan att hamna i några trafikrusningar. Denne har någon gång hamnat att vänta vid viadukten i Vasa vid trafikljuset några tiotals sekunder, nästan aldrig ens en hel minut. Då har det inte varit fråga om trafikrusning utan körning i bilkö. Konstaterandet som gäller trafikljuset på s. 41 (6.1.2) känns konstigt: "Problemet är de många korsningarna med trafikljus". Vanligtvis använder man sig överallt i världen av trafikljus för att förbättra trafiksäkerheten och för att göra trafiken smidigare – inte för att skapa problem. På s. 46 (6.2.2) motiverar man inte på något sätt varför "fungerande och förnuftiga trafiklösningar inte kan genomföras" och hela kapitlet innehåller omotiverade ställningstaganden utan tillräckliga, klart nedtecknade utredningar. På samma nivå är punkt 6.1.3 på s. 42, Trafiksäkerhet. "Förbättring av den befintliga vägen (...) förbättrar i någon mån trafiksäkerheten. Trafikflödena är så stora, att antalet olyckor endast minskar obetydligt". Också denna punkt visar hur man utan motiveringar förhåller sig till ALT 0+, åtminstone har motiveringarna inte skrivits ut.

Det ovan nämnda visar på att innan konsekvensbeskrivningen kan användas som hjälpredskap för beslut, borde den kompletteras. Hela MKB-förfarandet borde ha utarbetats mycket bättre och man borde också ha utrett också ALT 0+ på ett grundligt, fördomsfritt och bättre sätt. MKB-lagstiftningen och EU-direktivet som lagstiftningen grundar sig på förutsätter att alla alternativa lösningsmodeller ända från nollalternativet till det "tyngre" alternativet utreds grundligt och jämnt.

Åsikt 9

Den som framfört åsikten konstaterar när det gäller områdesstruktur och markanvändning (med hänvisning till MKB-beskrivningens sammandrag: "Alternativen 0+ och 1 följer inte markanvändningsplaneringens målsättningar. Trafiklösningen är kortsiktig och löser inte markanvändningens problem. Alternativ 2 gör det.") att markanvändningsplaneringens målsättningar redan länge har anpassats till alternativ 2, eftersom vägplanen redan var godkänd. Alla alternativen är mer eller mindre kortsiktiga i det att de inte beaktar klimatfrågans långsiktiga inverkan på trafikulturen. Skulle alternativ 2 vara lösningen på problemet, så skulle det redan ha genomförts, eftersom reserveringen för omfartsväg funnits redan i 35 år. Problemet är att trafikplaneringens teoretiska bakgrund under denna tid har utvecklats i annan riktning. Detta har lett till att lösningen egentligen blivit mer och mer otidsenlig.

Med hänvisning till trafik och trafiksäkerhet (i sammandraget: "...Lokaltrafikens förbindelser försämras i alternativ 1, men fungerar bra i alternativ 2.") konstateras att alternativ 1 uppenbart avsiktligt har utarbetats så, att det klart ger en försämring av de lokala förbindelserna. Man har inte bemödat sig om att försöka lösa den frågan. Det finns alla möjligheter att omarbota alternativ 1 så att de lokala förbindelserna inte märkbart försämras (se förslag nedan).

När det gäller buller och övriga utsläpp (i sammandraget: "I alternativen 0+ och 1 ökar bullret i den nuvarande vägens omgivning. I alternativ 1 kan bullret till betydande del bekämpas med bullerskydd. Alternativ 2 är ur bullersynpunkt bättre än 0+ och 1, men orsakar i någon mån buller i ett tidigare lugnt område.") anser den som framfört åsikten att man med en bearbetning av alternativet enligt bifogat förslag (se bilaga) kan ytterligare bekämpa bullret, t.o.m. utan alltför anskrämliga bullerplank. Ser man på bilagekartorna så är alternativ 2 inte alls bättre, snarare tvärtom. Det skulle bullerbelasta stora områden som tidigare varit relativt tysta. Dessutom kommer det att ge kraftig ökning av bullret över norra delen av Smedsby

tätbebyggelse med skolcentrum, daghem mm. Den motsvarande minskningen, främst i södra delarna av tätortsområdet, är överraskande liten.

När det gäller konsekvenserna för naturen (i sammandraget: "Alternativen 0+ och 1 orsakar inte betydande konsekvenser för naturen. Alternativ 2 orsakar lindriga konsekvenser för flygekorrnarnas rörelser (...) och dessutom lindriga bullerkonsekvenser på Karperöfjärdens område som tillhör skyddsprogrammet för fågelvatten.") konstateras att bedömningen är synnerligen löst och otydligt formulerad. Vad innebär "inte betydande" och "lindriga". Ett flertal flygekorrevir berörs av alternativ 2, vilket tydligt kommer att förorsaka en försämring av deras livsmiljö. Naturen är dock även annat än flygekorre och fåglar. Alternativ 2 tar i anspråk en rejäl bit av tidigare rätt orörd natur, med dess flora och fauna och dess närrekreationsvärde. Har man inga mätare för detta? Hur kostnadsvärderas dessa förluster i ekonomiska jämförelser?

När det gäller människors livsförhållanden och trivsel (i sammandraget: "Människornas livsförhållanden försämras i alternativen 0+ och 1 pga. den fortsättningsvis ökande trafiken. I alternativ 1 försämras livsförhållandena betydligt vid Karlebyvägen. Alternativ 2 förbättrar trivselen och minskar barriäreffekterna vid Karlebyvägen, men orsakar olägenheter för vissa bostadshus i Böleområdet.") konstateras att om människornas livsförhållanden försämras pga. den ökande trafiken, så bör de i rimlighetens namn försämras oberoende av alternativa vägdragningar, speciellt då alternativ 2 inte heller ligger så avskilt från bebyggelse. Här har man dessutom – rörande alternativ 1 – tagit till ordet "betydligt", jfr. kommentarerna i passusen Natur angående alternativ 2: "lindriga". Detta ger ett tendentiöst och oprofessionellt intryck av bedömningen. Barriäreffekterna kan, som i bifogad bilaga utvisas, lindras genom en bearbetning och förbättring av alternativ 1. Olägenheterna i Böleområdet pga. alternativ 2 berör hela området, inte enbart vissa bostadshus.

Slutligen presenterar den som framfört åsikten ett förslag för att förbättra ALT 1. Han anser att underlaget i form av olika alternativ är bristfälligt och direkt styrande för opinionsbildningen vid valet mellan olika alternativ i samband med miljökonsekvensbedömningen. Alternativ 1 har utformats så att tillgängligheten till Smedsby centrum är så gott som obefintlig. Likaså har Fågelbergets anslutning avsevärt försämrats genom att flytta den nästan ända till Stormossen. I ett sådant utförande är det förståeligt att alternativ 1 möter motstånd framför allt bland företagarna både på Fågelberget och i Smedsby centrum. Samtidigt har man då för den nya dragningen alternativ 2 skenbart löst problemet med den i tidigare vägplan landskapsmässigt misslyckade planskilda överfarten till Böle mitt på åkern på Bölesidan genom att flytta den längre nordost. Den platsen kommer i stället att ligga alldeles intill nybyggda egnahemshus norr om denna överfart så, att en flera meter hög vägbank och bro kommer att torna upp sig alldeles utanför husen. På underlagskartan i den populärversion som delas ut till allmänheten saknas ännu flera av de nyaste husen. Därtill saknas helt och hållet det redan utbyggda Svedens bostadsområde, både på kartan med de alternativa dragningarna och på kartan med landskapsanalysen. Kartorna från bullerutredningen ger vid handen att ALT 2 ger en mycket mera vidsträckt utbredning av bullret än vad ALT 1 ger. Genom att förbättra ALT 1 kunde man ytterligare minska bullerstörningen.

I framtagningen av alternativen kan skönjas en medveten eller omedveten styrning av åsikterna till det alternativ man från myndigheternas sida (Vägförvaltningen, Vasa stad, Korsholms kommun) vill ska bli det slutliga enligt vilket vägen ska dras. Huvudproblemet är att den reservering för omfartsvägen som funnits ända sedan 1972 har genom utbyggnaden i Böle och pga. övrig teknisk utveckling inom trafikplaneringen övergått till att representera ett redan förgånget sätt att hantera trafikproblemen. T.ex. i Sverige har tyngdpunkten i trafikplaneringen övergått från framkomlighet till tillgänglighet, där syftet är att kunna nå dit man vill även om det tar lite längre tid. I England pratar man om alla åtgärder som med tekniska lösningar kan åstadkommas för dämpning av hastigheterna på ett naturligt sätt (gupp,

avsmalnade körbanor, rondeller) vilka tillämpas för att förbättra trafiksäkerheten på befintliga gator och vägar.

För att skapa ett verkligt, genomtänkt alternativ 1 bör vissa delar av lösningen omprövas: 1. En mycket kraftigare nedskärning av riksvägens körbanor bör göras så att man i stort sett skulle hålla höjdnivån genom hela Smedsby på den vägen i den sk. Bölesvackan. Härigenom kunde man skapa en planskild korsning med rondell ungefär på nuvarande markplan vid Centrumvägen med anslutande uppfarts- och nedfartsfiler parallellt med riksvägen. Härigenom skulle anslutnings- och korsande trafik frigöras från genomfartstrafiken. Därtill skulle man åstadkomma en effektivare bullerdämpning genom att huvudvägen skulle ligga djupare i skärning. 2. Den i ALT 1 föreslagna underfarten utan anslutning vid Källängsvägen kan ändras till en cirkulationsplats i plan och sedan så att riksvägen ännu går under Källängsvägen och anslutes även den med parallella uppfarts- och nedfartsfiler med dubbla mindre rondeller på Källängsvägen, en på var sida om riksvägen. En byggnad (dock ej av högt värde) måste här inlösas. Källängsvägens bro kan därtill göras bågformad för att höja frihöjden. 3. Karperövägens korsning kan bibehållas i övrigt enligt ALT 1 men med en parallellväg söder om riksvägen för anslutning av Fågelberget söderut. 4. Mitträcke mellan körriktningarna på riksvägen genom hela Smedsby bör byggas. Detta ger en väsentligt förbättrad trafiksäkerhet, samtidigt som man spar utrymme mellan körbanorna.

Ovan har beskrivits en helt realistisk ombyggnad av vägen på nuvarande sträckning, som dessutom ger möjlighet till ytterligare dämpning av bullerstörningen. Det har påståtts att det inte praktiskt går att utföra en ombyggnad på befintlig sträckning utan att göra en omfartsväg för byggnadstiden. Detta torde inte vara överensstämmande med verkligheten: det finns otaliga exempel på ombyggnad av befintliga leder med klart högre trafikintensitet där man med en förnuftig etappplanering av arbetsskedena har kunnat bygga om utan att helt stänga av trafikleden (t.ex. i Stockholm). Det vi bör inse är ju att omfartsalternativet (ALT 2) är en återspeglning av det föråldrade kravet på framkomlighet – att komma fort fram. Med en ombyggnad längs nuvarande sträckning enligt ett ovan beskrivet, förbättrat alternativ kan man uppnå det mera tidsenliga målet: kravet på tillgänglighet – att kunna nå dit man vill även om det tar lite längre tid.

4. KONTAKTMYNDIGHETENS UTLÅTANDE

Konsekvensbeskrivningen uppfyller i huvudsak de innehållsmässiga kraven i 10 § i statsrådets förordning om förfarandet vid miljökonsekvensbedömning (713/2006). I den fortsatta granskningen av projektet bör man dock fästa uppmärksamheten vid följande saker.

Projektbeskrivning

I konsekvensbeskrivningen presenteras uppgifterna om projektet, dess syfte, planeringsskedet, placeringen, behovet av markanvändning, projektets koppling till övriga projekt, den projektansvarige samt de olika projekialternativen, där det också ingår ett alternativ där projektet inte genomförs.

Syftet med projektet är att skapa en fungerande trafiklösning för riksväg 8 på avsnittet Hemstrand-Stormossen. Det är frågan om en av de viktigaste vägförbindelserna i Vasa stads region. Riksväg 8 förenar hamnstäder från Åbo via Raumo, Björneborg, Vasa och Karleby till Limingo och är en del av E8:an. Målen med projektet har redogjorts på ett omfattande sätt ur ett riksomfattande, regionalt och lokalt perspektiv. Behovet av projektet har motiverats med problemen i anslutning till trafiksäkerheten på den nuvarande vägen, den relativt smala vägen, trafikens smidighet och markanvändningens behov. Motiveringarna till projektet kan anses vara tillräckliga. Projektets läge som en del av det totala finska vägnätet hade kunnat presenteras på en karta.

Trafikmängderna som presenteras i konsekvensbeskrivningen för år 2030 baserar sig på Vasaregionens trafiksystemprognos från år 2007. Enligt prognosen kommer trafikmängden att öka under perioden 2006-2030 på det nuvarande vägnätet på riksväg 8 med ca 15-40 %. Den nuvarande trafikmängden varierar mellan 9000-15000 fordon/dygn (ÅDT 2006). År 2030 kommer trafikmängden att ha ökat med ca 2000-6000 fordon/dygn. Man kunde ha redogjort närmare för trafikprognosens bakgrundsantaganden och osäkerhetsfaktorer. Vid sidan av bilderna som beskriver trafikmängden för ALT 1 och 2 (bilderna 25 och 26) hade man som bakgrund kunnat presentera de nuvarande trafikmängderna. Den nuvarande fördelningen av hur man rör sig på planeringsområdet hade kunnat utredas och man hade kunnat uppskatta vägens konsekvenser för det.

Man har behandlat byggnadsåtgärderna för vägen och de miljökonsekvenser som uppstår vid användningen av vägen som projekthelhet. Granskningen fokuseras på konsekvenserna som uppstår vid användningen. Konsekvenserna som uppstår under byggandet har behandlats skilt på ett rätt så allmänt plan i kapitel 6.13. I konsekvensbeskrivningen hade det kunnat finnas en noggrannare beskrivning av projektet med tanke på hela dess livscykel, där det hade ingått bedömningar t.ex. av trafikmängderna under byggtiden, nödvändigt material (själva vägen, buller- och grundvattenskydd, broar mm.), avfall och utsläpp samt planer över placeringen av deponerings- och lagerområden samt asfalt- och krosstationer.

Av projektbeskrivningen framgår inte omfattningen av den markareal som vägområdet förutsätter. De allmänna genomskärningsalternativen och konstruktionerna för bullerbekämpning har presenterats på ett åskådligt sätt i form av bilder. Placeringen av och avståndet till olika vägdragningar när det gäller bosättningen och känsliga objekt som påverkas av projektet (daghem, skolor, hälsocentralen, åldringshem, rekreationsområden, fritidsbosättning) hade kunnat förklaras med ord och inte bara med en karta (bild 10).

I konsekvensbeskrivningen har man presenterat uppgifter om de planer, tillstånd och därmed jämförbara beslut som genomförandet av projektet kräver när det gäller vägplanering, grundvattenområden och undantagstillståndet enligt naturvårdslagen. Övriga tillstånds- eller beslutsbehov såsom tillstånd i enlighet med marktäktslagen och miljöskyddslagen har inte presenterats i konsekvensbeskrivningen på det sätt som förutsattes i kontaktmyndighetens utlåtande över bedömningsprogrammet.

I konsekvensbeskrivningen räknar man upp övriga väg- och gatuprojekt, Vasaregionens trafiksystem och vägnätsplan, markanvändningsplaner och övriga projekt såsom Vasa kvalitetskorrider och resecentralen, vilka alla har anknytning till projektet. Förhållandet mellan alternativen för förbättringen av riksväg 8 och övriga projekt har dock inte beskrivits klart utom när det gäller och resecentralen. T.ex. förhållandet mellan utvidgningen och förändringarna av detaljplanerna för Böle och Smedsby och ALT 2 bör i fortsättningen granskas noggrant. Dessutom hade man i konsekvensbeskrivningen kunnat granska projektets anknytning (kommande trafikmängder, behovet av anslutningar osv.) till två projekt på Stormossens område: Salvor Oy:s hanteringscentral för förorenade jordmassor och industriella biprodukter, vars MKB-förfarande har avslutats hösten 2006, samt Ab Stormossen Oy:s projekt för energiutvinning ur avfall, vars MKB-förfarande pågår. Detta påpekades redan i utlåtandet över bedömningsprogrammet.

I konsekvensbeskrivningen har man presenterat tillräckliga uppgifter om projektets planeringsskede och bedömningen av tidtabellen för planeringen och genomförandet. Byggandet kommer att påbörjas tidigast år 2010, men det finns några osäkerhetsfaktorer när det gäller denna tidpunkt. I den fortsatta planeringen utreds möjligheterna att bygga vägen i olika skeden.

Behandling av alternativen

Projektets alternativ och åtgärderna i anslutning till dem har beskrivits på ett tydligt sätt i texten och med hjälp av kartor. ALT 2, dvs. alternativet med Smedsby omfartsväg, har granskats som en förbättring av vägen i den nuvarande vägkorridoren, eftersom det inte längre finns några lediga terrängkorridorer på andra ställen p.g.a. markanvändningen på planeringsområdet. Den sk. omfartsvägen (bild 20) från Helsingby (flygfältet) till Vassor har inte tagits med i granskningen, eftersom den minskar trafiken med mindre än 1000 fordon per dygn och det inte är samhällsekonomiskt befogat. Gällande MKB-förfarandet i anslutning till riksväg 8 har man diskuterat med miljöministeriet att man som alternativ för omfartsväg endast undersöker linjen i enlighet med vägplanen, eftersom markanvändningen under årens lopp har planerats och genomförts med tanke på byggandet av Smedsby omfartsväg. Begränsningen av alternativ och förbiseendet av Vasa omfartsväg i granskningen kan förmodligen ses som befogade. En utredningsplan kan inte godkännas om den strider mot landskapsplanen eller en rättsverkande generalplan. Utvecklingen av planläggningsituationen bör beaktas i den fortsatta planeringen av projektet.

I konsekvensbeskrivningen har man beskrivit den tunnellsökning som föreslogs under workshopen och man har på ett tillräckligt sätt motiverat varför den valdes bort från alternativen. Eventuella andra lösningar och förbättringsförslag som framkommit under informationsmöten och workshopen som invånarna på verkningområdet föreslagit t.ex. för ALT 0+ har inte beskrivits. För att stöda medborgarnas vilja att delta hade det varit skäl att åtminstone kort behandla förslagen och deras genomförbarhet.

Det hade behövts fler motiveringar som stöd för alternativen och de detaljerade åtgärder som de omfattar. I de utlåtanden och åsikter som kontaktmyndigheten erhållit har man fäst uppmärksamheten vid den bristfälliga beskrivningen och behandlingen av alternativen 0+ och 1. När det gäller alternativ 0+ hade man mera noggrant kunnat utreda sänkandet av körhastigheterna och möjligheterna att reglera trafikljusen för att förbättra trafiksäkerheten. Dessa åtgärder skulle dock vara ofördelaktiga med tanke på trafikens smidighet. Motiveringarna till varför fungerande och förnuftiga trafiklösningar inte kan genomföras (6.2.2) eller varför trafiksäkerheten endast kunde förbättras i viss mån (6.1.3) förblir oklara. T.ex. när det gäller ALT 1 har man inte utrett huruvida det skulle ha varit möjligt att utarbeta sådana åtgärder för det alternativet, att de lokala förbindelserna inte skulle märkbart försämrats. T.ex. i Finlands naturskyddsförbunds och Vasa miljöförenings gemensamma utlåtande konstateras att det hade funnits ett behov av ett "lättare" alternativ än ALT 1 som motvikt till ALT 2, där den befintliga riksvägen skulle förbättras genom att ändra om den till en fyrfältsväg utan plan-skilda anslutningar. Också i åsikt 9 har man satt sig noggrant in i detta alternativ.

Vägförvaltningen kommer enligt konsekvensbeskrivningen (kap. 4.1) att ta i bruk en sk. fyrstegsmodell i planeringen, där man vid sidan av utvecklingen av lederna också granskar metoderna för att styra transportefterfrågan. I fyrstegsmodellens första skede granskas sådana åtgärder med vilka man kan påverka markanvändningen/trafikbehovet samt valet av färd- och transportsätt, i det andra skedet en effektivare användning av vägnätet, i det tredje skedet små förbättringsåtgärder och först i det fjärde skedet nyinvesteringar. I konsekvensbeskrivningen ingår korta granskningar i anslutning till alla dessa skeden. Åtgärderna i anslutning till skede 1, 2 och 3 anses inte p.g.a. förhållandena eller projektets mål vara tillräckliga, vilket betyder att granskningen koncentreras på skede 4.

Med beaktande av de ofta korta avstånden mellan bosättning, tjänster och arbetsplatser kunde det på området dock finnas goda förutsättningar att utveckla användningsmöjligheterna för den lätta trafiken och kollektivtrafiken t.ex. vad gäller trafiken i anslutning till arbetsresor och på detta sätt minska ökningen av personbilstrafiken. I de alternativ som valts ser man dock i stor utsträckning ett perspektiv där personbilstrafiken ökar och man försöker förhind-

ra rusningar. I konsekvensbeskrivningen konstaterar man (kap. 4.1) att busstrafiken fungerar enbart med biljettintäkter och att kommunerna inte har för avsikt att subventionera den, och detta innebär att man inte kan vänta sig att användningen av bussar kommer att öka i någon märkbar utsträckning. Enligt uppgifter från en representant för busstrafiken fungerar den lokala och regionala busstrafiken i Vasa i huvudsak som en självförsörjande linjetrafik. En del utgörs dock av köptrafik, för vilken det är möjligt att erhålla stöd från länsstyrelsen, kommunerna och staten. Under de senaste åren har det skett en märkbar ökning i kollektivtrafikens passagerarantal i ett flertal av kommunerna i regionen. Med tanke på detta kan man inte förbise kollektivtrafikens betydelse så lätt som man gjort i konsekvensbeskrivningen. Man hade också kunnat fundera noggrannare över vilka förbättringsåtgärder som finns för att öka den lätta trafikens attraktivitet.

I alternativen har man inte tagit i beaktande utmaningarna i anslutning till stävjandet av klimatförändringen och eventuella konsekvenser för trafikulturen och stödet av trafikformer som är ekologiskt mer hållbara än personbilstrafiken. Kommunikationsministeriets förvaltningsområde har som mål att märkbart minska på utsläppen av växthusgaser från trafiken, vilka utgör ca 16 % av Finlands alla utsläpp av växthusgaser.

Konsekvenserna och utredning av dem

Konsekvensbeskrivningen innehåller en utredning över miljön i enlighet med 10 § i MKB-förordningen och utgående från den har man gjort en bedömning av projektets och de olika projekialternativens miljökonsekvenser. I huvudsak kan man anse att utredningen över planeringsområdets nuläge och begränsningen och granskningen av miljökonsekvenserna är tillräcklig och motiverad. Utredningen av miljökonsekvenserna är på det hela taget rätt lyckad med beaktande av projektets planeringsskede, omfattning och miljökonsekvensernas stora variation.

Som miljökonsekvenser har man bedömt konsekvenserna för trafik, områdesstruktur och markanvändning, landskap, stadsbild, historiska objekt, människors levnadsförhållanden och trivsel, samhällsekonomi, buller och utsläpp från biltrafik, fastighets- och skakningskonsekvenser; konsekvenser för luftkvalitet, natur, växtlighet, djurliv, yt- och grundvatten och naturresurser samt konsekvenser under byggtiden.

Utredningarna som gäller konsekvenserna har rätt väl fokuserats på betydande konsekvenser och de är i huvudsak tillräckligt grundliga. Man har dock ännu inte i detta skede kunnat bedöma konsekvenserna under byggtiden i tillräckligt stor utsträckning, eftersom man t.ex. ännu inte har planerat placeringen av deponeringsområden och asfalt- och krosstationer. Man hade kunnat granska konsekvenserna för t.ex. rekreationsområden och trafikmässiga och indirekta konsekvenser mera ingående i konsekvensbeskrivningen. När det gäller alternativ 2 har man inte bedömt hur mycket trafik som skulle lämna kvar på den nuvarande riksväg 8 efter att omfartsvägen tagits i bruk och hurdana miljökonsekvenser detta skulle ha. Konsekvensernas betydelse och inriktning för olika människogrupper (t.ex. barn och äldre) har inte presenterats och man har heller inte gjort någon tidsmässig granskning över konsekvensernas inriktning. Konsekvenserna för olika områden har specificerats i viss mån.

Begränsningen av projektets verkningsområde och motiveringarna för den har inte beskrivits i tillräckligt stor utsträckning i konsekvensbeskrivningen. Gällande begränsningen av verkningsområdet berättar man allmänt i kapitel 5 att den kan delas in i tre klasser: direkta konsekvenser i vägkorridoren (buller, närlandskap, växtlighet), konsekvenser för den omgivande markanvändningen, bostads-, rekreations- och landskapsområdena samt ett område med trafikmässiga och indirekta konsekvenser. Verkningsområdena för de olika konsekvenserna hade kunnat presenteras på kartor.

Det centrala materialet och metoderna såsom natur- och bullerutredningarna som använts i konsekvensbeskrivningen har valts med motiverade grunder och i huvudsak beskrivits i tillräckligt stor utsträckning. I konsekvensbeskrivningen har man inte i tillräckligt stor utsträckning utrett bedömningarnas faktorer och deras sakkunskap, vilket skulle vara en viktig uppgift för att kunna bedöma tillförlitligheten och opartiskheten i miljökonsekvensbedömningen. På ett flertal ställen nämner man endast att de utförda bedömningarna grundar sig på en "expertbedömning". De källor som använts har sakenligt sammanställts i en källförteckning.

Antaganden och osäkerhetsfaktorer i anslutning till de använda metoderna och bedömningarna har behandlats rätt väl i kapitel 7. Det hade varit bra att behandla dem kort också i kapitel 6 i samband med varje tema. Som osäkerhetsfaktorer nämns t.ex. antaganden i anslutning till trafikprognoser och bedömningsmetoder, vägplaneringens precisionsnivå, brister i geografiska data samt bedömningsproblem gällande indirekta konsekvenser och gemensamma konsekvenser på lång sikt. P.g.a. osäkerhetsfaktorena har bedömningarna på ett förnuftigt sätt baserats på maximal konsekvens. Också bakgrundsantaganden i anslutning till Vägförvaltningens nyttokostnadsanalyser såsom värderingsprinciper för olika faktorer (tid, olyckor, bullerexposition) hade kunnat behandlas i detta kapitel, eftersom de har en central roll i beslutsfattandet i vägplaneringen.

Kontaktmyndigheten granskar nedan konsekvensbedömningen noggrannare i enlighet med indelningen i 2 § i MKB-lagen och lägger fram aspekter och behov av tilläggsutredningar som bör beaktas med tanke på den fortsatta planeringen.

Konsekvenser för jordmån, vatten, luft, klimat, växtlighet, organismer, naturens mångfald och nyttjandet av naturresurser

Jord- och bergsmån: Man har bedömt nödvändiga massmängder och deponeringen av överloppsmassor. Faktorer i anslutning till jordmånens kvalitet nämns inte. I den fortsatta planeringen bör man utreda eventuella förorenade jordområden i anslutning till den valda väglinjen. Enligt miljöförvaltningens datasystem Hertta finns det några fungerande objekt i anslutning till jordmånens tillstånd som kräver utredning.

Grundvatten: Den nuvarande riksväg 8 (ALT 0, 0+ och 1) är belägen på Smedsby grundvattenområde på en sträcka på ca 1,3 km och för ALT 2 skulle väglinjen dras på ungefär 600 meter över detta område. Konsekvenserna och riskerna för grundvattnen är betydande för alla alternativ och granskningen av dem hade kunnat vara mer detaljerad. När det gäller grundvattenskyddet är alternativen 0 och 0+ sämst och om valet faller på dem bör konsekvenserna för grundvattnen granskas noggrannare för att utreda huruvida kraven i miljöskyddslagen och vattenlagen uppfylls. Grundvattenskydden som ingår i ALT 1 och 2 minskar risken för att grundvattnen förorenas i anslutning till vägsaltning och riskerna för trafikolyckor. ALT 2 gör att helhetsarealen för vägområdets placering på grundvattenområde blir större, men den livligaste trafiken skulle flyttas längre bort från Korsholms kommuns vattentäkt och vägavsnittet som är beläget på grundvattenområdet skulle vara kortare. Om ALT 2 väljs borde behovet av grundvattenskydd utredas också för den nuvarande vägen. Skyddsåtgärderna för grundvattnen och övriga åtgärder som inverkar på grundvattenet bör planeras i samarbete med Västra Finlands miljöcentral. Kartan över grundvattenområdet i bilaga 2.5 bör korrigeras så tillvida att dess nordostliga gräns går längre norrut. Det planerade grundvattenskyddet hade kunnat förklaras närmare i texten och dessutom i bilder.

Ytvatten: Man har rätt allmänt utrett dikenas betydelse, uppgrumlingsolägenheter och konsekvenserna från torrlägningspumpningar och stabilisering. Belastningen som användningen och underhållet av vägen förorsakar hade kunnat specificeras noggrannare i beskrivningen. Konsekvenserna för vattenkvaliteten i Lågfjärdsbäcken och Finnbäcken har

inte bedömts på det sätt som kontaktmyndighetens utlåtande om bedömningsprogrammet förutsätter. Om alternativ 2 väljs bör eventuella konsekvenser för vattendragen ännu utredas noggrannare i den fortsatta planeringen.

Luft och klimat: Konsekvenserna för luftkvaliteten har bedömts utgående från trafikprognoser och VTT:s utsläppsmodeller för olika fordon på år 2030 års nivå. I beräkningen av utsläppen har man tagit i beaktande fördelningen av fordonen och fordonsmaterielet samt materielelets tekniska utveckling. I konsekvensbeskrivningen hade det varit läsarvänligt att utreda de huvudsakliga miljö- och hälsokonsekvenserna för olika utsläpp. I jämförelsen har man inte fått fram några skillnader mellan alternativen, eftersom utsläppsmängderna minskar lika mycket i alla alternativ. I granskningen hade man åtminstone kunnat ta i beaktande en sådan osäkerhetsfaktor som har att göra med i hur stor utsträckning byggandet av en ny omfartsväg och dess konsekvenser för de ökande körhastigheterna och placeringen av bosättningen inverkar på trafik- och utsläppsmängderna. Dessutom hade man kunnat kontrollera luftorenheternas konsekvenser för hälsan för olika befolkningsgrupper t.ex. ur en sådan synvinkel att huruvida det finns skillnader mellan alternativen t.ex. när det gäller luftkvaliteten för känsliga områden i närheten av daghem, skolor och rekreationsområden. De små skillnaderna i utsläppen av CO₂, CO och NO_x förblir oklara.

Växtlighet, organismer och naturens mångfald. Som grund för bedömningen av konsekvenserna för naturen har man använt sig av naturutredningar som gjorts under åren 2005-2007 och därtillhörande kompletteringar, vilka täcker nuvarande riksväg 8 samt omfartsvägen och de planerade parallellvägarna och de nya väglinjerna för lokala vägar på ett ca 100 m långt avstånd från väglinjen. Utredningarna omfattar flygekorrens (hotad art, ingår i bilaga IV a i EU:s habitatdirektiv) livsmiljöer, övriga objekt som är viktiga för naturens mångfald och fågelvattenområdet i den södra delen av Karperöfjärden. På området påträffades inga hotade eller i övrigt beaktansvärda växtarter eller naturtyper som behöver skyddas. Den hotade aspgelélaven som växer på den östra sidan av Karperöfjärden påträffades inte. Enligt kontaktmyndighetens uppfattning är naturutredningarna som gjorts under MKB-förfarandet i huvudsak tillräckliga och sakenligt utarbetade i förhållande till bl.a. tidpunkten. I utredningarna hade man dock också kunnat granska andra djur på verkningsområdet, såsom t.ex. fladdermöss, vilka i likhet med flygekorren hör till arterna i bilaga IV i habitatdirektivet.

Invid den nuvarande vägen finns fem livsmiljöer för flygekorror och invid den planerade vägen två och i dess närhet fyra livsmiljöer för flygekorror. Man hade kunnat märka ut boträdens och risbonas placering tydligare på kartorna i konsekvensbeskrivningen. Uppgifter om dessa har dock skickats in till miljöcentralen. I punkt 6.5.3 presenteras ett förslag till reducering av konsekvenser vilket går ut på att det öppna vägområdet hålls så smalt som möjligt vid områden med flygekorror, och genom att se till att ett högt trädbestånd bevaras på vardera sidan av vägen. Kontaktmyndigheten anser dessa åtgärder vara tillräckliga. Det skulle dock vara skäl att placera holkarna avsedda för flygekorrorarna i första hand i granar som växer längre bort från vägen, och inte i asparna, för att få en bättre skyddseffekt. Utredningarna som gäller flygekorror bör specificeras i den fortsatta planeringen när väglinjen valts ut och när det gäller mängden holkar för flygekorror och holkarnas placering bör man vara i kontakt med miljöcentralen.

Karperöfjärden, som är en del av det riksomfattande fågelskyddsprogrammet, är belägen på ca 50 m avstånd från den planerade omfartsvägen och på ca 250 m avstånd från den nuvarande riksvägen. En del av arterna på området (t.ex. storlom, brun kärrhök, grönben, fisktärna, dvärgmå) hör till arterna i bilaga I i fågeldirektivet. Den södra delen av sjön är invallad. I punkt 9.2 konstateras att ALT 2 åstadkommer lindriga bullerolägenheter på Karperöfjärdens skyddsområde. Bullerolägenheterna kommer förmodligen dock att vara mera betydande än så. Enligt de beräknade bullerkurvorna i figur 33 kommer riktvärdena

på 45 dB trots ett 1,4 m högt bullerhinder att överstigas på hela den södra delen av skyddsområdet och på vissa ställen kommer bullernivån att stiga ända till 55 dB. Enligt punkt 6.5.2 är bullernivån dagtid från den nuvarande riksvägen under 50 dB i den södra delen av Karperöfjärden. Konsekvenserna av det ökande bullret har inte bedömts skilt för varje fågelart såsom utlåandet över programmet förutsatte, utan man konstaterar i konsekvensbeskrivningen att häckningsbeståndet på bullerområdet främst består av sparvfåglar som tål trafikbuller bra. Bullerskyddet som presenteras i punkt 6.5.3 vid Karperöfjärdens våtmarksområde är nödvändigt både för fågelbeståndet, bebyggelsen och rekreationsanvändningen på området, och skyddet bör i mån av möjlighet effektiviseras för att riktvärdena för bullret ska underskridas om ALT 2 väljs. Eventuella indirekta konsekvenser av ALT 2 för vattenhushållningen vid Karperöfjärden nämns inte i denna punkt i konsekvensbeskrivningen.

När det gäller naturresurser och konsekvenserna gällande dem har man endast utrett vilka jordmassor som behövs vid byggandet av vägen. Naturresurser som behövs för övriga vägkonstruktioner såsom vägbeläggningar, broar och bullerskydd har inte nämnts.

Konsekvenser för människors hälsa, livsförhållanden och trivsel

Livsförhållanden och trivsel: Bedömningen baserar sig på respons från informationsmötena, åsikter som skickats in till miljömyndigheten och ställningstaganden som framförts vid workshopen samt gruppintervjun. När det gäller gruppintervjun klargörs det inte hur och på vilka grunder deltagarna valdes ut. Responsen som framfördes vid informationsmötena hade kunnat beskrivas. Konstaterandet i punkt 6.2.2 att ALT 2 skulle försämra boendeförhållandena för några bostadshus invid Bölevägen kan anses vara något undervärderat. De hinder som alternativen innebär för människornas dagliga resor har inte beskrivits tillräckligt.

Buller. Buller som har en betydande inverkan på människor mättes med hjälp av bullerberäkningar gjorda med bullerberäkningsprogrammet SoundPlan 6.4. Programmets principer har beskrivits tillräckligt och bullerkonsekvenserna har beskrivits både med ord och bilagda kartor. I punkt 9.2 konstateras att "ALT 2 ur bullersynpunkt är bättre än 0+ och 1, men orsakar i någon mån buller i ett tidigare lugnt område." Att bullret sprider sig till ett område som tidigare varit tyst kan dock anses vara en rätt så betydande förändring, och bedömningen "bättre" som baserar sig på mängden som blir exponerad för buller är inte motiverad. För ALT 1 och ALT 2 har bullerbedömningen gjorts med en antagen hastighet på 80-100 km/h, och man kunde ha motiverat fastställandet av hastigheten. I fortsättningen bör man utreda möjligheten att använda lägre hastighetsbegränsningar för att minska bullerolägenheterna. Konsekvenserna av det ökande bullret för rekreationsanvändningsvärdet och –möjligheterna vid Karperöfjärden har inte alls bedömts, även om sjöns södra dammvall är en bra och mycket använd observationsplats när det gäller fågelbeståndet och den övriga naturen. Spridningsmodellerna för bullret visar att bullerskyddet som ingår i ALT 2 inte tillräckligt effektivt förhindrar spridningen av bullret. Bullerbestämmelser och reserveringar för bullerskyddsåtgärder i befintliga planer har inte nämnts såsom föreslogs i utlåandet över bedömningsprogrammet och bullret nattetid har inte granskats skilt. Det är en stor utmaning att bygga bullerskydd på ett effektivt sätt där den estetiska aspekten tas i beaktande när det gäller miljön, och detta bör tas i beaktande i den fortsatta planeringen.

Konsekvenserna av vägtrafikens luftutsläpp för människans hälsa har inte behandlats alls i konsekvensbeskrivningen. Utsläppen har behandlats i kapitel 6 "Konsekvenser för luftkvalitet", men granskningen hade kunnat preciseras genom att ta i särskilt beaktande de känsliga objekt som är belägna på planeringsområdet såsom daghem, skolor, hälsovårdscentralen och åldringshemmen, samt utreda betydelsen av de olika alternativen för dessa objekt. Vibrationer har behandlats i tillräckligt stor utsträckning.

Konsekvenser för trafiken har behandlats på ett omfattande sätt och man har tagit i beaktande trafikmängderna, trafikens smidighet och säkerhet samt konsekvenserna för trafiksäkerheten, kollektivtrafiken och den lätta trafiken. Konsekvenserna för trafiksäkerheten har bedömts med hjälp av programmet TARVA, och det hade varit bra om man redogjort för dess beräkningsgrunder. ALT 1 och 2 är enligt konsekvensbeskrivningen (kap. 6.1.3) likvärdiga när det gäller trafiksäkerheten på grund av de separerade körförhållandena, 2 + 2 filer och de planskilda lösningarna. Man konstaterar att ALT 2 dock är ett något säkrare alternativ, motiveringarna för detta förblir oklara, eftersom det enligt tabell 7 skulle innebära 0,09 dödsfall/år för ALT 1 och 0,12 dödsfall/år för ALT 2 (den nuvarande vägen och den nya vägen tillsammans), och inte heller i mängden personskador finns det någon stor skillnad. Hur stor tidsbesparing den 7 km långa omfartsvägen skulle innebära för ett enskilt fordon har inte utretts någonstans. Konsekvenserna för kollektivtrafiken och den lätta trafiken har beskrivits rätt kort och med få motiveringar.

Konsekvenser för samhällsstrukturen, byggnader, landskapet, stadsbilden och kulturarvet

Förändringarna i områdesstruktur och markanvändning har granskats detaljerat och noggrant i form av sakkunnigbedömningar och utgående från markanvändningsplaner. I konsekvensbeskrivningen hade man kanske noggrannare kunnat presentera vems bedömningar beskrivningarna baserar sig på och om bedömningarna eventuellt avviker från varandra. När det gäller områdesanvändningen är centrala frågor projektets konsekvenser för tätortsbildens enhetlighet och trivsel samt buller- och trafiksäkerhetsfrågor. Alternativen 0 och 0+ har beskrivits mycket kort, medan beskrivningarna av alternativen 1 och 2 är rätt så omfattande. Man hade noggrannare kunnat granska omfartsvägens konsekvenser huruvida den inverkar på att boendet förflyttas längre bort från stadsområdet och förlänger arbetsresorna och på så vis inverkar på trafikmängderna och trafikens miljökonsekvenser, i synnerhet ökningen av växthusgasutsläppen. När det gäller detta har man konstaterat att vägen gör att det går snabbare att ta sig fram på en regional nivå, varvid villigheten att bo längre bort (från arbetsplatsen) och förflyttning av företag till områden med mindre rusning ökar.

Landskap och stadsbild. Konsekvenserna för landskapet har bedömts i form av ett sakkunnigarbete och har beskrivits rätt ingående och jämnt i texten och figur 36. Av konsekvensbeskrivningen framgår inte om bilderna har visats t.ex. vid informationsmötet och vilken slags respons de har gett upphov till. På det granskade området finns inga uppgifter om några betydande landskapsområden, kulturmiljöer, fornlämningar eller historiska objekt. I konsekvensbeskrivningen presenteras inga inventeringar gällande byggnadsbeståndet eller kulturlandskapet. På så sätt har vägens konsekvenser och deras betydelse för lokalt värdefulla objekt inte bedömts alls. Detta bör man fästa uppmärksamheten vid i den fortsatta planeringen. Både ALT 1 och ALT 2 har både positiva och negativa följder för områdesstrukturen och landskapet, ALT 2 splittrar bylandskapet i Böle och ALT 1 Smedsby tätort.

Bedömningen av de samhällsekonomiska konsekvenserna är rätt snäv. Konsekvenserna har endast beskrivits med beaktande av projektets lönsamhet och förhållandet mellan nytta och kostnader. I prognosmodellen ingår kostnader för tid och fordon, olycks- och utsläppsmängder och mängden invånare som exponeras för skadligt buller omräknat i euro för en beräkningstid på 30 år. Byggkostnaderna för vägen eller övriga projekt utgör i sig dock inga egentliga miljökonsekvenser, utan är bakgrundsinformation, även om genomförandet av vägarna görs med samhälleliga resurser. I granskningen av de samhällsekonomiska konsekvenserna hade man kunnat ta med t.ex. projektets konsekvenser för förändringar i fastigheternas värde, konsekvenserna för sysselsättningen, produktionen och skatteinkomsterna t.ex. via förbättringen eller försämringen av företagets verksamhetsförutsättningar eller eventuella förändringar i kollektivtrafikens biljettintäkter.

Jämförelse av alternativ och genomförbarhet

Alternativen har i huvudsak behandlats öppet och jämlikt, men på flera ställen konstateras att de övriga alternativen än ALT 2 inte är tillräckliga för att uppnå målen och detta ger en bild av en viss subjektivitet. Man kunde kanske under bedömningen ha kunnat fästa större uppmärksamhet vid formulerandet och en jämlik jämförelse. Alla alternativ borde behandlas lika grundligt och jämlikt i ett MKB-förfarande. Det alternativ som är bäst ur den projektansvariges synvinkel borde inte betonas, vilket verkar ha skett i viss mån i det här fallet. Det vore bättre att ta ställning till alternativens genomförbarhet först i slutet i ett skilt kapitel när man har granskat och redogjort för deras miljökonsekvenser och egenskaper gällande uppfyllandet av projektets mål. En fortgående jämförelse av vilket alternativ som är bäst ur en viss synvinkel börjar lätt styra läsaren.

Bedömningen av konsekvensernas betydelse har styrts i en projektgrupp, vilket kan anses vara ändamålsenligt. I beskrivningen av de olika alternativen har man fokuserat på de betydande konsekvenserna, vilka enligt konsekvensbeskrivningen är direkta och bestående konsekvenser för människor eller regionalt och lokalt värdefulla objekt samt indirekta, bestående konsekvenser för regionalt värdefulla objekt. Några betydande direkta konsekvenser pga. vilka man bestående förlorar värden av riksomfattande intresse kunde inte konstateras för projektets del. Olika konsekvenser har inte placerats i betydelseordning, utan nästan alla konsekvenser finns med också i jämförelsetabellen.

Jämförelsen av alternativen har utarbetats i tre skeden på så vis, att konsekvenserna först har bedömts enligt olika teman, sedan har de centrala konsekvenserna sammanställts i en jämförelsetabell och slutligen har man jämfört alternativen enligt hur målen uppfylls. Jämförelsetabellerna är ett mycket åskådligt sätt att presentera miljökonsekvenser och användningen av en analyserande jämförelse kan anses vara ändamålsenlig, eftersom konsekvenserna inte är kommensurabla. Utöver tabellerna hade man kunnat presentera textmässiga beskrivningar av alternativens fördelaktighet när det gäller vissa betydande konsekvenser (t.ex. för dessa konsekvenser hade alternativens prioriteringsordning varit A, B och C och för dessa C, B, A.)

Som centrala konsekvenser har man i sammanfattningstabellen (s. 71) behandlat områdesstrukturen och markanvändningen, trafik, buller och övriga utsläpp, natur, grund- och ytvatten, människors livsförhållanden och trivsel, landskaps- och kulturmiljö, konsekvenser under byggtiden, konsekvenser för fastigheter och ekonomiska konsekvenser. I tabellen borde man också i tillämpliga delar ha behandlat även nollalternativet. När det gäller de ekonomiska konsekvenserna har man behandlat projektets byggkostnader, vilka inte i sig är miljökonsekvenser. Rekreativaspekten hade kunnat behandlas inte enbart i samband med områdesstrukturen utan också i kolumnen för människors levnadsförhållanden och trivsel. I trafikokolumnen för ALT 1 borde den första 0,12 döda/år höra till ALT 0+. På basis av de olyckor som leder till personskador som används som mätare av trafiksäkerheten i sammanfattningstabellen ser inte byggandet av den nya vägen ut att ändra så märkbart på denna faktor som det betonas i konsekvensbeskrivningen. Alla konsekvenser har inte tagits i beaktande i varje punkt på samma sätt. Exempel: För ALT 1 finns inte uppgrumling av ytvatten med som konsekvens under byggtiden, för ALT 2 finns det. För ALT 1 har man inte behandlat konsekvenserna för flygekorrarna under punkten natur, för ALT 2 har man gjort det. För ALT 1 har man under punkten levnadsförhållanden behandlat hur boendeförhållandena längs med Karlebyvägen försvåras, men inte hur förhållandena i Böleområdet försämras, för ALT 2 har man undersökt boendeförhållandena för båda områdena. Bullerolägenheterna för fågelvåtmarken i Karperöfjärden anses vara lindriga. Konsekvenserna bör dock ses som rätt betydande, då man också tar i beaktande bullrets konsekvenser för fjärdens rekreativvärde och –möjligheter. I tabellen har man endast granskat byggkostnader och nyttokostnadskvoten när det gäller de ekonomiska konsekvenserna. Samma sak benämns samhällsekonomiska conse-

kvenser i konsekvensbeskrivningens textdel. Byggbkostnaderna för vägen eller övriga projekt kan dock inte behandlas som en egentlig miljökonsekvens.

I tabellen måloppfyllelse (s. 73) har målen formulerats ottydligt och de borde ha gjorts på en mera konkret nivå. I tabellen finns vissa värden som man kan ha olika åsikt om på basis av de presenterade utredningarna. T.ex. när det gäller ALT 2 borde anteckningen vara -, inte (-/0) för "Skyddsvärdet för fågelbeståndet i Karperöfjärden och området som omfattas av fågelskyddsprogrammet bevaras" och "Levnadsförhållandena för djurlivet, t.ex. flygekorrar, bevaras så goda som möjligt" och för målet "De av projektet orsakade olägenheterna för fastigheter är så små som möjligt" borde vara -. Målet "De miljöolägenheter, som orsakas av vägförbättringen elimineras och olägenheterna från den ökande trafiken kontrolleras och reduceras" är redan i sig motstridigt formulerat och borde ha behandlats som två skilda mål. Bedömningarna -, 0 och + för detta mål kan anses vara omotiverade.

Alternativens genomförbarhet har inte granskats i ett skilt kapitel, men däremot indirekt via konsekvensbeskrivningen. Alternativens miljömässiga genomförbarhet har inte granskats. I konsekvensbeskrivningen har man inte direkt presenterat någon rekommendation av vilket alternativ som väljs för utredningsplanen, men prioriteringen av ALT 2 för uppfyllandet av projektets mål kommer fram fortgående genom hela konsekvensbeskrivningen. När det gäller miljökonsekvenser är det svårt att sätta alternativen i rangordning.

Risker och förhindrande av skadliga verkningar

Man har inte presenterat någon skild bedömning över eventuella miljöolyckor och deras risker och följder. Projektets mest betydande risker gäller grundvattenområdena. I kapitel 6.6 har man behandlat frågan i relation till transportrutter för farliga ämnen och konstaterat att man med hjälp av grundvattenskydd kan minska risken för att grundvattnet ska förorenas vid eventuella olyckssituationer. Riskerna med transporter av farliga ämnen eller produktionsanläggningar enligt EU:s direktiv om åtgärder för att förebygga och begränsa följderna av allvarliga olyckshändelser där farliga ämnen ingår, det sk. SEVESO II-direktivet, (Kemira, Suomen Petrooli, Shell, ST1) och förhållandet mellan deras transporter och vägprojektet har inte klarlagts på det sätt som kontaktmyndigheten förutsätter i sitt utlåtande över bedömningsprogrammet. Enligt miljöministeriets anvisningsbrev (3/501/2001) bör man vid planläggning och byggande fästa särskild uppmärksamhet vid de sk. konsultationszoner som omger produktionsanläggningar och som kan ge upphov till fara. Riskfyllda verksamheter såsom livliga trafikfarleder borde inte placeras för nära anläggningar som kan ge upphov till fara. Konsultationszonen för Kemira, som ligger på ett avstånd på ca 1,8 km från väglinjerna, har fastställts till 1,5 km. Eventuella förorenade jordområden på planeringsområdet har inte beaktats som en risk.

Reduceringsåtgärder för konsekvenserna har behandlats skilt för varje konsekvens och som en sammanfattning i kapitel 8. Bland reduceringsåtgärderna kan nämnas bl.a. planeringen av vägdragningen, balanseringen och anslutningarna, buller- och grundvattenskydd, vårdåtgärder för landskapet, minskningen av hinder och bevarandet av flygekorrarnas levnadsmiljöer. De reduceringsåtgärder som presenteras är nödvändiga och tillräckliga i detta skede och specificeras noggrannare i den fortsatta planeringen.

Uppföljning

I konsekvensbeskrivningen föreslår man att miljökonsekvenserna i fortsättningen följs upp för ALT 1 vad gäller grundvattnets mängd och kvalitet och för ALT 2 gällande förändringar i föröknings- och rastplatser för flygekorrar som är belägna nära väglinjen före byggandet påbörjas och under byggtiden samt gällande grundvattnets mängd och kvalitet. Uppföljningsprogrammet är otillräckligt och det bör preciseras i samband med den fortsatta plane-

ringen för att säkerställa att alla betydande miljökonsekvenser följs upp. Också när det gäller ALT 0+ bör man följa upp grundvattnets mängd och kvalitet. När det gäller ALT 2 bör man också följa upp projektets konsekvenser för fågelbeståndet samt för vattenkvaliteten och –mängden i Karperöfjärden. Bullerkonsekvenserna bör följas upp i alla alternativ. Ett kompletterat uppföljningsprogram bör bifogas till vägens utredningsplan.

Deltagande

Under MKB-förfarandet har man arrangerat två informationsmöten för allmänheten, varav det första ordnades 27.9.2006 då MKB-programmet var under utarbetning och det andra 28.5.2007 då konsekvensbeskrivningen utarbetades. Mötena utannonserades i tidningarna och i dem deltog ca 100 respektive 80 deltagare. Dessutom inbjöds tjänsteinnehavare från kommunerna på området samt representanter för kommunförbundet, organisationer och företag brevledes till en workshop som hölls 26.3.2007, där 47 personer deltog. Dessutom inbjöd man likaså brevledes invånarna bosatta på projektets verkningsområde, representanter för organisationer, företag och övriga aktörer till en gruppintervju som hölls 12.6.2007, där 9 personer deltog. Responsen som erhöles vid de olika tillfällena har utnyttjats i bedömningen. Man har informerat om projektet, MKB-programmet och -konsekvensbeskrivningen samt möten via pressmeddelanden, annonser och Vägförvaltningens webbsidor. Planeringen av projektet och konsekvensbedömningen har styrts av en projektgrupp med representanter från Vasa vägdistrikt, Vasa stad, Korsholms kommun, Österbottens förbund och konsulten samt som expertmedlem Västra Finlands miljöcentral. Enligt kontaktmyndighetens uppfattning har möjligheterna till deltagande i MKB-förfarandet varit tillräckliga. Det hade dock varit skäl att bifoga en sammanfattning över innehållet i kommentarerna från informationsmötena, workshopen och gruppintervjun till konsekvensbeskrivningen.

Rapportering

Konsekvensbeskrivningen är skriven både på finska och svenska. Den är till innehållet mycket mångsidig, omfattande och mycket åskådlig, eftersom man har använt tillräckligt med åskådliga bilder, kartor och tabeller. Disponeringen är i huvudsak fungerande och tydlig. Strukturen gällande delen "Konsekvensbedömning och metoder" hade dock kunnat formuleras på ett tydligare sätt. Miljökonsekvenserna hade kunnat behandlas i ordningsföljd, där konsekvenserna för människan och konsekvenserna för naturen skulle ha behandlats tydligare skilt från varandra, nu behandlas konsekvenserna för naturen (kap. 6.4-6.7) mellan olika konsekvenser för människan och sociala konsekvenser (kap. 6.1-6.3 och 6.8-6.13). Kvaliteten på så gott som alla kartor och bilder är utomordentlig och kartorna i bilagorna är tillräckligt noggranna. I synnerhet kartorna i bilagorna 2.1-2.12 är mycket läsarvänliga, med undantag för ett par ställen där texterna försvinner in i bakgrundsbilden.

I kapitel 6.3 "Vägrafikens buller och utsläpp" behandlas inte övriga utsläpp utöver bullret trots rubriken. Det är något missvisande att man ibland använder de finskspråkiga och ibland de svenskspråkiga ortnamnen i olika ställen i texten (t.ex. Sepänkylä-Smedsby, Karperöfjärden-Karperönjärvi). Det hade också varit bra att förklara vissa termer (t.ex. småpartiklar = PM, i anslutning till bullerberäkningar, stabilisering) och en liten skild ordlista hade underlättat för läsaren. I översiktskartorna i bilagorna 1.2, 1.2 och 1.3 hade det för jämförelsens skull varit bra att använda samma modell för alla, nu är det endast i bilaga 1.1 som alternativets innehåll och därtillhörande åtgärder som beskrivits med text i en faktaruta på kartan. Dessutom hade man också kunnat presentera alternativ 0+ på kartan såsom alternativen 1 och 2 har presenterats i bilagorna 2.1-2.12.

Konsekvensbeskrivningen innehåller ett sammandrag i enlighet med 10 § i MKB-förordningen. Sammandraget är allmänfattligt och klart och innehåller grundfakta om projektet, dess syfte, läge, planeringsskedet, MKB-förfarandet, projekialternativen, de centrala

miljökonsekvenserna, jämförelse av alternativ, uppgifter om deltagandearrangemangen vid MKB-förfarandet och den fortsatta planeringen. Dessutom hade man i sammandraget kort kunnat beskriva det centrala material som använts i bedömningen och därtillhörande osäkerhetsfaktorer, projektets miljö och planerade reduceringsåtgärder för miljökonsekvenserna. Sammandraget över konsekvensbeskrivningen med tillhörande bilder och kartor har funnits till påseende via Vägförvaltningens webbsidor och som pappersversion.

Sammanfattning och konsekvensbeskrivningens tillräcklighet

Konsekvensbeskrivningen är informativ och ger en bra bild av projektets betydande miljökonsekvenser och gör det möjligt att jämföra alternativen med varandra.

Enligt mom. 11 i 10 § i MKB-förordningen bör man i konsekvensbeskrivningen lägga fram en utredning över hur kontaktmyndighetens utlåtande över bedömningsprogrammet har tagits i beaktande. Utlåtandet över bedömningsprogrammet är med som bilaga till konsekvensbeskrivningen, men man har inte utrett eller motiverat i texten huruvida kraven på justeringar som presenterades i utlåtandet har tagits i beaktande eller inte. I utlåtandet har man konstaterat att kompletteringarna till bedömningsprogrammet och tilläggen och korrigeringarna som presenterats i utlåtandena bör tas i beaktande eller också måste man motivera varför man lämnat bort viktiga delar av dem. I konsekvensbeskrivningen fattas ett flertal saker som kontaktmyndigheten anförde i sitt utlåtande över bedömningsprogrammet (t.ex. transporter av farliga ämnen, anknytning till andra projekt). Man bör fästa uppmärksamheten vid dessa i den fortsatta planeringen av projektet. Likaledes bör man ta i beaktande utvecklingen av planläggningssituationerna och i mån av möjlighet förslagen i utlåtanden och åsikter. I besluten att godkänna utrednings- och vägplanerna som rör projektet bör man framställa hur miljökonsekvensbeskrivningen och kontaktmyndighetens utlåtande över detta och de kompletteringsbehov som presenteras i utlåtandet har tagits i beaktande.

5. UTLÅTANDET FRAMLAGT TILL PÅSEENDE

Miljöcentralen skickar sitt utlåtande för kännedom till dem som gett utlåtande och de som framfört åsikter. Dessutom finns utlåtandet framlagt till allmänhetens påseende under en månads tid på de officiella anslagstavlorna i Vasa stad och Korsholms kommun samt i deras huvudbibliotek under deras tjänste- eller öppethållningstider. Dessutom kommer utlåtandet att vara framlagt till påseende på Västra Finlands miljöcentrals webbsidor på adress: www.miljo.fi/lsu > Miljövård > Miljökonsekvensbedömning MKB och SMB > Aktuella MKB-projekt. Kontaktmyndigheten har skickat kopior av alla utlåtanden och åsikter till den projektansvarige. Originaldokumenten bevaras i arkivet vid Västra Finlands miljöcentral.

Ställföreträdande direktör
Överingenjör

MARTTI KUJANPÄÄ
Marti Kujanpää

Överinspektör

ANU LILLUNEN
Anu Lillunen

Sändlista Vägförvaltningen Vasa distrikt, mot avgift

För kännedom De som gett utlåtande och framfört åsikter
Miljöministeriet

Finlands miljöcentral, bifogat 2 exemplar av konsekvensbeskrivningen

BILAGA

Fastställande av avgiften och sökande av ändring i avgiften

BILAGA**Prestationsavgift**

4 880 €

Fastställande av avgiften och sökande av ändring i avgiften

Avgiften har fastställts enligt avgiftstabellen i miljöministeriets förordning om de regionala miljöcentralernas avgiftsbelagda prestationer (1237/2003) som utgetts på basis av lagen om grunderna för avgifter till staten (150/1992). Enligt förordningen (1387/2006) uppbärs avgiften för beslut i ärenden som anhängiggjorts före ikraftträdandet av förordningen enligt de bestämmelser som då var i kraft. Projektets MKB-förfarande blev anhängigt 16.10.2006 då bedömningsprogrammet skickades in till miljöcentralen. Enligt avgiftstabellen är avgiftens storlek på två kommuners område för ett utlåtande över konsekvensbeskrivningen enligt MKB-lagen 4 880 € (3 910 € + 970 €).

En betalningsskyldig som anser att ett fel har begåtts vid fastställandet av avgiften kan yrka på rättelse av avgiften hos Västra Finlands miljöcentral inom sex månader från att avgiften påfördes.

Västra Finlands miljöcentral's besöksadress:

Västra Finlands miljöcentral, Skolhusgatan 19, 65101 Vasa

postadress: Västra Finlands miljöcentral, PB 262, 65101 Vasa

telefon: 020 490 109

telefax: 020 490 5251

e-postadress: kirjaamo.lsu@ymparisto.fi

öppethållningstid: kl. 8.00–16.15