



Närings-, trafik- och
miljöcentralen



Vasa hamnvägs MKB

Miljökonsekvensbeskrivningen, SAMMANDRAG

Januari 2017

Vasa hamnvägs MKB

Miljökonsekvensbedömningen

Projektet

Vasa hamnväg ligger vid Södra Stadsfjärden och den omgivning inom Vasa stad och Korsholms kommun. Målsättningen med Vasa hamnväg är att finna en förbindelse till Vasa hamn som fungerar bättre än den nuvarande och i och med detta utveckla Vasa regionens logistiksystem. Avsikten är att skapa en vägförbindelse som effektivt förenar Vasklotts hamn med det intill flygfältet belägna logistikcentret samt till riksvägarna 3 och 8 som är en del av det riksomfattande huvudvägnätet. Vasa hamnvägsprojektet omfattar även en sammankoppling av logistikcentret och Lillkyrovägen (landsväg 717) som en del av förbindelsen Helsingby–Vassor av riksväg 8.

Utvecklandet av en vägförbindelse till Vasa hamn har varit ett aktuellt och viktigt projekt redan en längre tid. Bakgrunden till planerandet av vägen är de störningsfaktorer som förekommit i Vasa centrum av den genomgående tunga trafiken samt de problem som uppkommer för dessa stora transporter till följd av det trånga gatunätverket.

Hamnvägsförbindelsen för Vasa som går runt Södra Stadsfjärden har i Österbottens landskapsplan markerats som ett förbindelsebehov. Vägförbindelsen har ingått även i Vasa regionens trafiksystemplan som färdigställdes 2001 samt i Vasa och Korsholms väg- och gatunätverksplan från 2007. För Vasa hamnväg har en lokaliseringsutredning utarbetats år 2010.

MKB-förfarandet

Målsättningen med miljökonsekvensernas bedömningsförfarande är att främja bedömningen av miljökonsekvenser genom att ge information om projektet, nuläget, olika parter synpunkter samt om de konsekvenser som projektet medför. I miljökonsekvensbedömningen är även jämförelsen av olika alternativ viktigt. Beslut om vilket alternativ som väljs för den fortsatta planeringen görs efter att MKB-förfarandet avslutats.

Den första fasen av miljökonsekvensernas bedömningsförfarande; bedömningsprogrammet färdigställdes i januari 2015 och kontaktmyndigheten gav sitt utlåtande om det i april 2015. I sitt utlåtande (*Södra Österbottens NTM-central, ansvarsområdet för miljö och naturresurser*) framförde önskemål om kompletteringar i för de presenterade utredningarna. Man har strävat efter att beakta dessa så bra som möjligt i denna bedömningsbeskrivning. I bedömningsbeskrivningen har man presenterat förutom bedömningsresultaten även en utredning av miljöns nuläge, de använda bedömningsmetoderna samt en jämförelse av alternativen.

Alternativen som bedöms

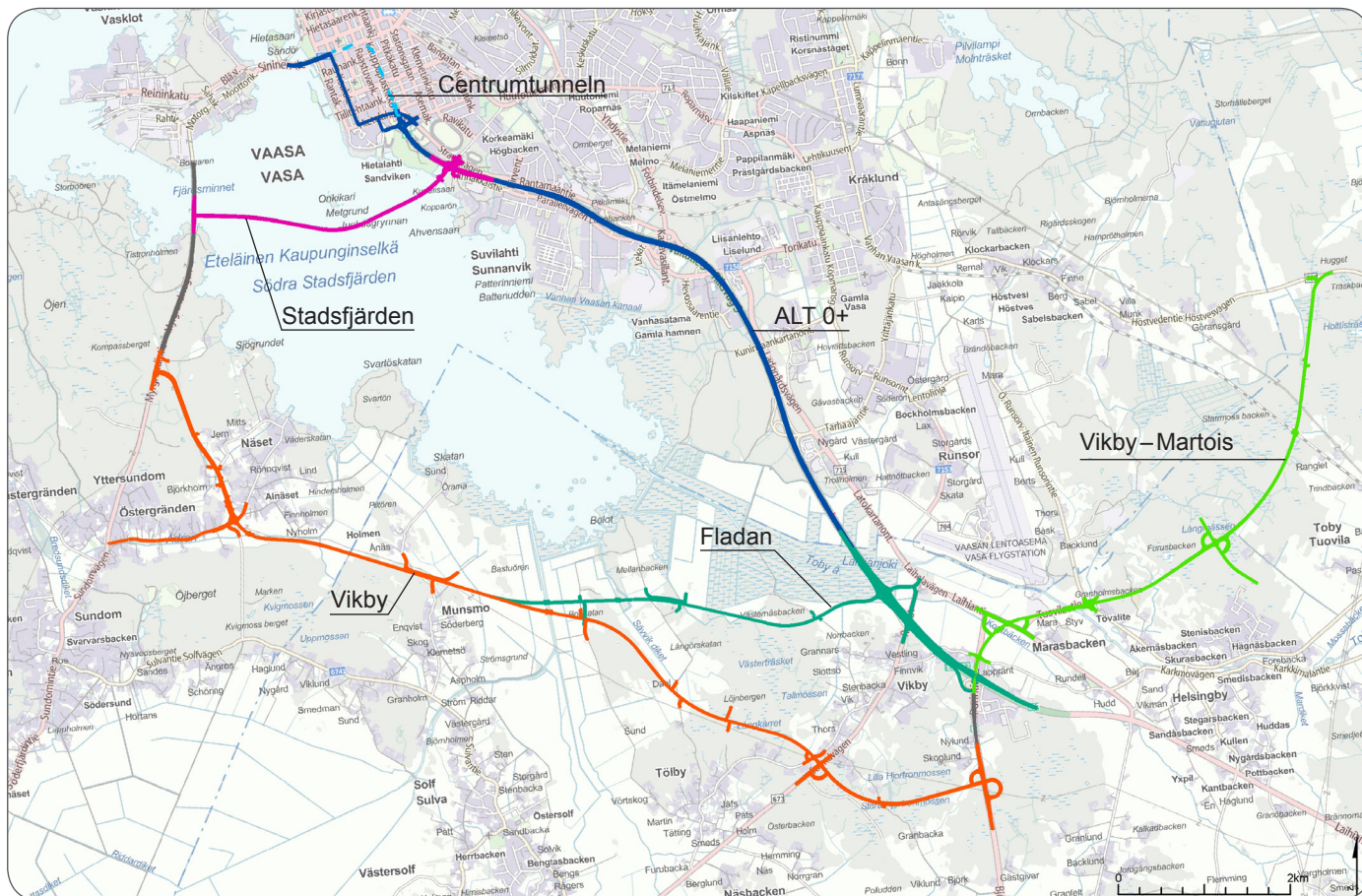
I miljökonsekvensbedömningen har följande alternativ undersökts:

- **0+**, d.v.s. utvecklandet av det nuvarande vägnätet. I 0+-alternativet har förverkligandet av små trafiksäkerhetsmässiga förbättringsåtgärder på vägnätet i Vasa bedömts.
- **Centrumtunneln**, d.v.s. byggandet av en tunnel under Vasa centrum. Tunnelalternativet är en bergstunnel i enlighet med Vasa stads centrumstrategi. Tunneln sprängs i berget mellan Handelsplanaden–Vasaesplanaden, vilket möjliggör att man till den kan ansluta en tunnel-förgrening som följer den trafikmässigt betydande Vasaesplanaden. Tunnelns längd är ca 1,5 km.
- **Stadsfjärden-alternativet** ligger i Södra Stadsfjärden mellan Myrgrund och Matmorsviken, där en rondell anläggs som en ny ändpunkt för motorväg. Rutten fortsätter därifrån längs motorvägen till Vikby planskilda korsning, och därifrån söder om logistikcentret till Lillkyrovägen i Martois. Korsandet av Stadsfjärden förverkligas i huvudsak som en bro, endast vid båda sidorna av bron vid stränderna görs en ca 800 m lång vallväg.
- **Fladan-alternativet** går i enlighet med Vasa stads generalplan från Myrgrund längs Bolåkersvägen och mellan Munsmo och Solf söder om Stadsfjärden och ansluter till motorvägen vid Fladans planskilda korsning och därifrån söder om logistikcentret till Lillkyrovägen i Martois.
- **Vikby-alternativet** åtskiljs från Fladan-alternativet vid Tölby varifrån det svänger söderut och går genom Vikby till riksväg 8.

Bedömda konsekvenser

Miljökonsekvensbedömningens avsikt var att bedöma de miljökonsekvenserna som uppkommer av byggandet av Vasa hamnväg. Bedömningen görs på ett sådant sätt och med en sådan noggrannhet som det förutsätts i MKB-lagen och -förfordningen. I detta MKB-förfarande har konsekvensbedömningen gjorts för följande:

- Transporter och hamnlogistik
- Persontrafik
- Samhällsstruktur, markanvändning och näringsliv
- Naturförhållanden och naturens mångfald
- Fågelbestånd
- Yt- och grundvatten
- Jordmån- och berggrund samt utnyttjandet av naturresurser
- Landskap och kulturmiljö
- Buller
- Luftkvalitet
- Vibrationer
- Människors levnadsförhållanden och trivsel
- Fastigheter



Vägsträckningar som har undersökta i miljökonsekvensernas bedömningsförfarande

I tabellen nedan presenteras en sammanfattning av de olika alternativen, konsekvenser och konsekvensernas betydelse. Syftet med jämförelsen är att stödja beslutsfattandet genom att beskriva fördelarna och nackdelarna med de olika alternativen ur olika synvinklar. Jämförelsen av alternativen grundar sig på bedömningen av betydelsen av deras konsekvenser. Betydelsen beskriver samtidigt konsekvensernas omfattning och hur känslig den utsatta miljön är för den ifrågavarande konsekvensen.

Konsekvensens betydelse	Synnerligen stor negativ ----	Stor negativ ---	Måttlig negativ --	Liten negativ -	Ingen konsekvens 0	Liten positiv +	Måttlig positiv ++	Stor positiv +++	Synnerligen stor positiv ++++
	ALT 0+	Centrumtunneln	Stadsfjärden	Fladan	Vikby	Vikby – Martois			
Tung trafik (i centrum)	-	+	+	-	-	0			
Hamntransporter	-	+	+	+	+	++			
Persontrafik (i centrum)	-	+	+	-	-	0			
Persontrafik (övriga områden)	0	0	+	0	+	++			
Markanvändning	--	+++	+++	--	-	-			
Natur	0	0	---	--	--	---			
Fågelvestånd	-	-	---	---	---	---			
Vattendrag	0	0	---	--	--	-			
Jordmån och berggrund	0	+	+	---	---	-			
Landskap och kulturmiljöer	0	--	---	---	---	--			
Buller	-	+	-	--	--	0			
Luftkvalitet	0	+	på nuvarande vägsträckningar: +	på nuvarande vägsträckningar: +	på nuvarande vägsträckningar: +	+			
			på nya vägsträckningar: -	på nya vägsträckningar: -	på nya vägsträckningar: -				
Vibrationer	0	---	-	-	-	-			
Konsekvenser för människor	--	+	+	-	-	-			
Fastigheter	0	-	-	--	--	--			

Deltagande och informering

Områdets invånare och andra intressenter har haft möjlighet att delta i planeringen och konsekvensbedömningen. Synpunkter om projektet och dess alternativ har samlats under hela planeringens gång. Invånare och andra intressenter har informerats om projektet genom kungörelser, med hjälp av postningslista samt via websidorna.

Om MKB-programmet ordnades informationstillfällen för allmänheten i Solf och Vasa i januari 2015 då MKB-programmet hade färdigställts och lagts till påseende. Under MKB-beskrivningsfasen ordnas motsvarande informationstillfällen i januari 2017 då MKB-beskrivningen lagts till påseende.

För projektet har det ordnats tre workshoppar för invånarna och andra intressenter och materialen från dessa har utnyttjats i planeringen och konsekvensbedömningen.

Fortsat planering

Efter kontaktmyndighetens utlåtande om bedömningsbeskrivningen beslutar den projektsvarige om vilket alternativ som ska väljas för den fortsatta planeringen.

Därefter görs en utredningsplan enligt landsvägslagen om det valda alternativet. Beslut om godkännande av utredningsplanen enligt landsvägslagen fattas efter att planen har behandlats. Innan projektet förverkligas, men efter att utredningsplanen godkänts, görs en vägplan och i samband med byggandet görs en byggplan.

Tidsplanen för förverkligandet av projektet är inte känd under MKB-fasen. Under planeringsfasen som nu pågår strävar man främst efter att finna lösningar för samordningen av vägsträckningen och markanvändningen under de kommande decennierna. Projektet är finns inte i programmet för förverkligande under de närmaste åren. Eventuellt förverkligande sker under åren 2020–2030 och är bundet till kommunernas planläggningsprocesser.



Närmiljön kring Fladan- och Vikby-sträckningarna och Södra Stadsfjärden (Jaakko Salo, Vasa stad)

Kontaktuppgifter

Projektansvarig

Närings-, trafik- och miljöcentralen i Södra Österbotten,
Ansvarsområdet för trafik och infrastruktur
Alvar Aallon katu 8, PB 156, 60101 SEINÄJOKI
Investeringschef Ari Perttu
fornamn.efternamn@ntm-centralen.fi
tfn 029 502 7745

MKB-konsult

Ramboll Finland Oy
MKB-ansvarsperson Riina Känkänen
Säterigatan 6, PB 25, 02601 ESBO
fornamn.efternamn@ramboll.fi
tfn 050 7688 084

Kontaktmyndigheten för miljökonsekvensernas bedömningsförfarande

Närings-, trafik- och miljöcentralen i Södra Österbotten,
Ansvarsområdet för miljö och naturresurser
Långbrogatan 15, PB 77, 67101 KARLEBY
Överinspektör Esa Ojutkangas
fornamn.efternamn@ntm-centralen.fi
tfn 029 502 8004

MIDWAY ALIGNMENT
OF THE BOTHNIAN CORRIDOR