



Vägförvaltningen, Vasa vägdistrikt
Korsholmsesplanaden 44
65100 Vasa

Översättning

Viite
Hänvisning

Er begäran om utlåtande, inkommit 17.10.2006
Projektet Förbättring av riksväg 8 Hemstrand (Vasa)-Stormossen (Korsholm)
Program för miljökonsekvensbedömning

Asia
Ärende

Kontaktmyndighetens utlåtande om programmet för miljökonsekvensbedömning

Vägförvaltningen, Vasa vägdistrikt har 16.10.2006 tillställt Västra Finlands miljöcentral ett program för miljökonsekvensbedömning (tvåspråkigt) i enlighet med lagen om förfarandet vid miljökonsekvensbedömning (468/1994, ändring 267/1999, ändring 458/2006). Syftet med projektet är att åstadkomma en fungerande och säker trafiklösning på vägavsnittet Hemstrand i Vasa och Stormossen i Korsholm. Brevet om begäran av utlåtande om bedömningsprogrammet har kommit till miljöcentralen 17.10.2006.

1. UPPGIFTER OM PROJEKTET OCH MKB-FÖRFARANDET

Projektets namn

Förbättring av riksväg 8 Hemstrand-Stormossen, Vasa, Korsholm

Den projektansvarige

Vägförvaltningen, Vasa distrikt, Korsholmsesplanaden 44, 65100 VASA

Den projektansvariges konsult

Ramboll Finland Ab, PB 3, Biskopsbacksvägen 5, 02241 ESBO

Kontaktmyndighet

Västra Finlands miljöcentral, PB 262, 65101 VASA

Förfarandet med miljökonsekvensbedömning

Syftet med förfarandet vid miljökonsekvensbedömning (MKB) är att främja bedömningen och ett enhetligt beaktande av miljökonsekvenser vid planering och beslutsfattande och att samtidigt öka medborgarnas tillgång till information och deras möjligheter till medbestämmande. MKB-förfarandet inleds när den projektansvarige skickar bedömningsprogrammet till den regionala miljöcentral som är kontaktmyndighet i ärendet. Programmet är en plan om hur miljökonsekvensbedömningen skall utföras. I kontaktmyndighetens utlåtande framförs till vilka delar bedömningsprogrammet eventuellt skall ses över.

Den projektansvarige uppskattar projektets miljökonsekvenser på basis av bedömningsprogrammet och kontaktmyndighetens utlåtande om programmet och sammanställer resultaten av bedömningen i en bedömningsbeskrivning. Kontaktmyndigheten ger utlåtande om bedömningsbeskrivningen och dess tillräcklighet. MKB-förfarandet avslutas när kontaktmyndigheten skickar sitt utlåtande inklusive andra parter ställningstaganden till den projektansvarige.

Avsikten är att bedömningsbeskrivningen för projektet riksväg 8 Hemstrand-Stormossen skall bli färdig i slutet av år 2007. Bedömningsbeskrivningen och kontaktmyndighetens utlåtande om beskrivningen kommer i sinom tid att bifogas till tillståndsansökningshandlingarna. Omfartsvägen har funnits i vägförvaltningens planer i över tio år. Vägplanens formella rättskraft upphörde år 2005. Med anledning av att planen har föråldrats inleds planeringen på nytt i och med förfarandet med miljökonsekvensbedömning.

Detta 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 § 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 riktar sig till människornas levnadsförhållanden och trivsel samt till 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.

Tillstånd och beslut som fordras för projektet

Hur planeringen av projektet framskrider, nödvändiga tillstånd och beslut för projektet samt projektets tidtabell beror på vilket alternativ som genomförs. Vägförvaltningen fattar beslut om fortsatt planering efter att MKB-förfarandet har avslutats. Projektets fortsatta tekniska planering fordrar behandling enligt landsvägslagen och beslut om godkännande både om översiktsplanen och vägplanen. Beslut om godkännande fattas antingen av Vägförvaltningen eller kommunikationsministeriet.

Programmet innehåller inga andra tillståndsbehov utan det konstateras att behovet utreds noggrannare i samband med bedömningsbeskrivningen och/eller vägplansprocessen. Nödvändiga tillstånd och beslut kan exempelvis vara eventuella planändringar, tillstånd enligt marktäktslagen, miljötillstånd, tillstånd för bygget osv.

Alternativ 2 och eventuellt alternativ 1 förutsätter att projektet beviljas tillstånd att avvika från förbudet enligt 49 § i naturvårdslagen om att utplåna och försämra föröknings- och rastplatser för flygekorre.

I myndigheternas beslut eller därmed jämförbara beslut som gäller projektet skall det framföras hur miljökonsekvensbeskrivningen och kontaktmyndighetens utlåtande om den har beaktats.

2. KUNGÖRELSE AV BEDÖMNINGSPROGRAMMET OCH HÖRANDE

Västra Finlands miljöcentral har kungjort miljökonsekvensbedömningsprogrammet i enlighet med lagen och förordningen om förfarandet vid miljökonsekvensbedömning på Vasa stads och Korsholms kommuns officiella anslagstavlor 23.10-30.11.2006 och kungörelsen har även lagts ut på vägförvaltningens och miljöförvaltningens webbsidor. Kungörelsen om att bedömningsprogrammet är framlagt till påseende har publicerats 20.10.2006 i tidningarna Pohjalainen och Vasabladet. Ett evenemang för allmänheten ordnades 27.9.2006 på Korsholms kommunhus. I evenemanget deltog ca 100 personer och ca tjugo gensvar framfördes. Miljöcentralen har begärt utlåtande av Vasa stad, Korsholms kommun, Österbottens Förbund, Museiverket, Österbottens arbetskrafts- och näringscentral, social- och hälsovårdsavdelningen vid Länsstyrelsen i Västra Finlands län/Enheten i Vasa, Finlands naturskyddsförbunds Österbottens distrikt, Böle Skifteslag, Österbottens jaktvårdsdistrikt och Österbottens handelskammare samt Vikingborgs ungdomsförening.

3. SAMMANDRAG AV FRAMFÖRDA UTLÅTANDEN OCH ÅSIKTER

Sammanlagt 5 utlåtanden och 3 åsikter har lämnats in. Utlåtandena och åsikterna har skickats till den projektansvarige 12.12.2006.

3.1. Utlåtanden

Museiverket konstaterar att det i närheten av riksväg 8 på avsnittet Hemstrand-Stormossen inte för tillfället finns några kända fasta fornminnen som har fredats med stöd av fornminneslagen (295/1963). Det aktuella vägavsnittet är inte förlagt till några betydande kulturmiljöer eller kulturlandskapsområden av riksintresse. Alternativ 2 (den nya vägsträckan) påverkar trafikarrangemangen och bystrukturen i närheten av Bölevägen, vilket bör beaktas i bedömningen av olika alternativ och i den fortsatta planeringen. Till övriga delar anser Museiverket att bedömningsprogrammet är utarbetat på behörigt sätt och att de framförda åtgärderna för bedömning av konsekvenserna för kulturmiljön är tillräckliga.

Österbottens arbetskrafts- och näringscentral meddelar att den inte har något att anmärka med anledning av bedömningsprogrammet, som mycket väl fokuserar på de väsentliga miljökonsekvenserna med avsikt på planeringsområdet.

Österbottens förbund konstaterar i sitt utlåtande att omfartsvägen i Smedsby har anvisats som riksvägsreservation i den gällande regionplanen. I förslaget till landskapsplan är omfartsvägen i Smedsby (den norra infartsvägen till Vasa) fortfarande riksvägsreservation med planbeteckningen ny väglinje. Således överensstämmer projektet både med den gällande fastslagna regionplanen och förslaget till landskapsplan. I förslaget till landskapsplan har grundvattenområdet i Smedsby anvisats med beteckningen viktigt grundvattenområde lämpligt för vattenanskaffning. Den planerade väglinjen överskrider det aktuella grundvattenområdet på en sträcka av ca 600 meter, den nya väglinjen på en hälften så lång sträcka. Enligt Österbottens förbund framgår av bedömningsprogrammet väl de saker som enligt lagen skall framföras. Bedömningsprogrammet är tvåspråkigt och det presenterar på ett bra sätt projektets bakgrund, projektets anslutning till andra vägplaner och markanvändningsplaner. Bedömningsprogrammet är tydligt och åskådligt. Programmet innehåller bl.a. många färgbilder och kartor. I bedömningsbeskrivningen skulle kartbilagornas kartbottnar kunna vara mörkare. Tidtabellen för miljökonsekvensbedömningen är tämligen snäv, men dock realistisk. Till slut konstaterar förbundet att genomföringen av omfartsvägen i Smedsby är trafikmässigt nödvändig, eftersom den norra infartstrafiken till Vasa är livlig (8000-13500 fordon/dygn). För utvecklingen av Smedsby centrum är den nuvarande splittrade situationen och trafikrusningen ett verkligt problem. Förbundet påminner också om att utvecklingen av affärscentrat har inletts ur utgångspunkten att omfartsvägen i Smedsby kommer att byggas. En snabb lösning på om-

fartsvägen fordras också för det växande bostadsområdet i Böle och för Fågelbergets industriområde samt för Botniahallen och Stormossens avfallscentral.

I utlåtandet av **stadsstyrelsen i Vasa** konstateras att trafikmängderna och möjligheten att förutspå hur de flyttas kommer att vara viktigt i bedömningen. Då kan man utnyttja den nya vägnätsplanen för Vasa stadsregion, vars planering nyligen har inletts i samarbete mellan Vasa vägdistrikt, Vasa stad och Korsholms kommun. Det behövs samarbete mellan den kommande MKB-utredningen och vägnätsplaneringen.

Planläggningen i Vasa har avancerat så att uppgifterna i bedömningsprogrammets presentationsdel (kapitel 1) bör preciseras. Detsamma gäller övriga projekt. Staden framför följande korrigeringar och preciseringar:

- Detaljplanändringen för Stenhagaområdet torde få laga kraft i slutet av år 2006.
- Detaljplanen för utvidgningsområdet i Stenhaga borde bli färdigt våren 2007, detaljplanen innefattar en väganslutning norrom Karlebyvägen samt en anslutning från Kemira till omfartsvägen.
- Detaljplanändringen för Bockska hörnet borde bli färdigt i slutet av år 2007, ändringen hör på ett väsentligt samman med trafikförbindelserna till Kemira.
- Detaljplaneringen av Bobäckområdet är avsett att bli färdigt våren 2007; detaljplanen innefattar en väganslutning söder om Karlebyvägen.
- Detaljplaneringen av Böle på Vasas sida inleds vid årsskiftet 2007 och första skedets detaljplanering är avsedd att vara färdig i slutet av år 2007.
- Arbetet med kvalitetskorridorer borde bli färdigt våren 2007.
- Generalplanen för Vasa blir färdig i slutet av år 2007.

Dessutom konstateras i stadens utlåtande att beskrivningen av den nuvarande situationen (kapitel 3) baserar sig på redan utförda naturutredningar. Innehållet i generalplanen för Vasa skulle också kunna beskrivas samt även en karta införas i rapporten bl.a. därför att en karta bäst visar vägprojektets betydelse i den framtida stadsregionen. På motsvarande sätt skulle beskrivningarna av detaljplanerna för Vasa i projektets omgivning presenteras noggrannare i synnerhet med tanke på att planerna inte har kunnat genomföras på grund av bristen på vägförbindelse. Trafikprognosen bör förnyas utgående från vägnätsplanen.

I granskningen av alternativen (punkt 4) föreslår staden att sådana gatuförbindelser tas med som ingår i de befintliga detaljplanerna eller vars betydelse ändras i de olika alternativen. Sådana gator är: Klobbvägen, Otsovägen, Toukolavägen, Impivaaravägen, Taula-Mattis vägen och Mellanvägen (bl.a. områdena Stenhaga, Hemstrand, Impivaara, Bobäck och Skogsberget). I konsekvensbedömningen (punkt 6) prioriteras omedelbara konsekvenser. Stadsstyrelsen i Vasa anser inte att den är tillräcklig och konstaterar att vägprojektet har långväga konsekvenser för stadsregionens regionstruktur och att dessa bör granskas i konsekvensbedömningen. I synnerhet företagets verksamhets- och utvecklingsförutsättningar bör granskas. Vägprojektet påverkar uppenbart stadsregionens dragningskraft i fråga om företagsetablering. Det är bra att bedömningen av markanvändningsaspekterna utförs i samarbete med kommunernas planerare. Innehållet i de ekonomiska och trafikmässiga konsekvensbedömningarna bör preciseras. Av programmet framgår inte tillräckligt tydligt de delar som ingår i dem.

Konsekvenserna för människorna och boendeförhållandena bör utredas grundligt. Exempelvis antalet invånare i trafikbullrets verkningssområde bör utredas i alla alternativ både utan bullerskydd och med behövligt bullerskydd. Detta är viktigt i synnerhet eftersom vägförvaltningen enligt nuvarande uppfattning inte nödvändigtvis har finansiering för bullerskydds-konstruktioner. I konsekvensbedömningen är det också bra att begrunda den enhetliga ekologiska funktionsförmågan och områdets tolerans och hållbarhet.

Planläggningssektionen i Korsholms kommun har antecknat ärendet för kännedom och konstaterat att det inte finns något att anmärka med anledning av bedömningsprogrammet. **Kommunstyrelsen i Korsholms kommun** har godkänt detta som sitt eget utlåtande.

3.2 Åsikter

A. Åsiktsframföraren stöder alternativ 1 och anser att alternativ 2 är mycket dåligt. Vägen skulle splittra och dela upp hela Böle by. Det vackra landsbygdslandskapet och hela bysammanslutningen skulle bli förstörd. Skribenten förstår inte varför man skall bygga en ny väg genom skogen, skada naturen och människorna när den befintliga Karlebyvägen skulle kunna förbättras. Enligt åsiktsframföraren skulle åtminstone Smedsby centrum inte lida, tvärtom.

B. Enligt skribenten uppfyller inget av alternativen en lämplig väglinje för en riksväg enligt riksomfattande mått mätt. Han anser att ett fel begicks när motorvägen drogs ända in till Vasa torg så att vägen fortsätter genom Vasa och Smedsby. Han anser att den korta omfartsvägen i Smedsby inte nämnvärt skulle rätta till saken. Åsiktsframföraren anser att en väg enligt alternativ 2 är slöseri med pengar och att den medför förorenings-, buller- och andra miljöolägenheter i ett rent område. Enligt riksomfattande mått mätt skulle vägen inte innebära någon förbättring i form av kortare resor eller andra grunder. Resan skulle bli kortare och trafiksäkerheten i tätorterna förbättras om riksväg 8 dras tillräckligt långt bort, exempelvis mellan Helsingby och Vassor, såsom det framfördes i planen år 1990. Ändå skulle man kunna utföra trafiksäkerhetsförbättrande åtgärder på den nuvarande norra utfartsvägen från Vasa. Skribenten anser att projektet för omfartsväg, som nu är föremål för bedömning, är föråldrat och att man redan i 15 år har slösat pengar på att planera det. Ett bättre alternativ skulle vara att använda pengarna för att rätta till trafikknutpunkterna.

C. Åsiktsframförarna (2) konstaterar att projektet har varit aktuellt i närmare 40 års tid och faktum att medel inte har anslagits, visar på prioriteringen och vilket det verkliga behovet är. Smedsby har blivit en förstad, trafiken har vuxit, men trafikljusen har dock fått den att löpa väl. De förundrar sig över motiveringarna för behovet att köra 80-100 km/t och anser att Stenhagaområdet ändå skulle vara en propp, trafikolyckorna skulle inte minska och vad gör man egentligen med de minuter eller sekunder som man sparar in. I bedömningsprogrammet bör man omsorgsfullt begrunda vilka konsekvenser alternativ 2 har för samhällsstrukturen och trafikförbindelserna i Smedsby och Böle. Ca 100 meter från vägen finns också det nya daghemmet invid Bölesundsvägen. Mellan skolområdet och hälsocentralen finns det enda närliggande grönområdet för skolorna och daghemmen. Området används för rekreation och undervisning och dess natur är rik. Skolcentret har ca 1650 skolelever och daghemsbarn. Även närheten till Karperöfjärden bör beaktas och vägprojektets konsekvenser för grundvattenområdet utredas.

Skribenterna framför att miljökonsekvensbedömningen utförs fördomsfritt och hänvisar till kapitel 4.1 i programmet där man enligt en preliminär uppfattning säger att alternativet i den nuvarande trafikkorridoren inte uppfyller de nuvarande trafikmässiga kraven på projektet. Stycke 8 om att lindra olägenheterna anser skribenterna vara viktigt och beaktansvärt. Vägen skulle komma att gå 20 meter från deras köksfönster. De förväntar sig konstruktiva diskussioner om ärendet och yrkar på att deras byggnad och område beaktas noggrant och att fungerande bullerskydd och ljudisolering i deras hus byggs.

4. KONTAKTMYNDIGHETENS UTLÅTANDE

Enligt ikraftträdelse- och övergångsbestämmelserna i den nya förordningen (713/2006) som trädde i kraft 1.9.2006 följs bestämmelserna om innehållet i ett bedömningsprogram fortfarande enligt förordningen som var i kraft före 1.9.2006 i fråga om ett sådant bedömnings-

program som har lämnats in till kontaktmyndigheten före 1.1.2007.

Innehållet i bedömningsprogrammet överensstämmer i huvudsak med 11 § i MKB-förordningen. I utlåtandena och åsikterna om bedömningsprogrammet framförs sådana synpunkter som har beaktats i kontaktmyndighetens utlåtande på det sätt som framgår av utlåtandet.

4.1 Beskrivning av projektet

Riksväg 8 är en av de viktigaste vägförbindelserna i Vasa stadsregion. Vägavsnittet som nu granskas går mellan Hemstrand i Vasa och Stormossen i Korsholm. Vägen betjänar både den långväga omfartstrafiken och områdesanvändningen och näringslivet i regionen. Vägavsnittet är ca 7 km långt. Trafiksäkerheten är vägavsnittets största problem, såsom även den tämligen smala vägen, trafikens smidighet och områdesanvändningens behov. Trafiken uppgår till 8000-13500 fordon/dygn (KVL 2004). Under åren 2000-2004 har det på vägavsnittet inträffat i medeltal 4,2 olyckor per år med personskador som följd och olyckorna har varit koncentrerade till plankorsningarna. Projektets syfte är att åstadkomma en fungerande trafiklösning.

I bedömningsprogrammet framförs uppgifterna som fordras enligt 9 § i MKB-förordningen. Tillstånden och besluten som behövs för projektet presenteras främst enbart ur vägplaneringens synvinkel, övriga måste kompletteras i beskrivningen. Enligt 10 § skall alla uppgifter enligt 9 § presenteras i korrigerad form i bedömningsbeskrivningen.

4.2 Alternativ

Projektets alternativ enligt bedömningsprogrammet:

ALT 0, vilket innebär att riksvägen förblir i nuvarande skick. Det s.k. 0-alternativet fungerar som jämförelsealternativ och fordrar ingen planering.

ALT 0+, små förbättringsåtgärder av den nuvarande vägen. Utgångspunkten är att omfartsvägen inte byggs. Alternativet kan vara det första genomföringsskedet av ALT 1.

ALT 1, förbättring av riksväg 8 i dess nuvarande korridor. Alternativet inbegriper åtgärderna i ALT 0+ och dessutom en fyrfilig väg, planskilda anslutningar, arrangemang för parallellvägar, kanalisering av anslutningar, utveckling av lättrafiken och miljöförbättringsåtgärder.

ALT 2, omfartsvägen. Riksväg 8 förbättras i en ny korridor utgående från den tidigare vägplanen.

År 1990 gjordes en översiktsplan för en omfartsväg mellan Helsingby och Vassor i Korsholm. Enligt vägförvaltningen inleddes ingen fortsatt planering av projektet, eftersom det inte var affärsekonomiskt lönsamt. Denna förbindelse har ofta framförts som alternativ till förbättring av riksväg 8 mellan Hemstrand och Stormossen. I bedömningsprogrammet konstateras att uppskattningsvis 90 % av trafiken i Smedsby riktas till/från Vasa, vilket betyder att förbindelsen inte är ett alternativ för förbättring av riksväg 8 på den aktuella sträckan.

Med avsikt på framtagningen av alternativ har enligt bedömningsprogrammet i förhandlingarna om MKB-förfarandet diskuterats med miljöministeriet att som alternativ till omfartsväg undersöks endast en väglinje enligt vägplanen, eftersom områdesanvändningen längs åren har planerats och genomförts med antagandet att omfartsvägen kommer att byggas. I diskussionerna ansågs det enda realistiska alternativet till omfartsväg vara förbättring av vägen i den nuvarande korridoren. I programmet meddelas som preliminär uppfattning att detta alternativ uppfyller de mål för trafiken som har ställts upp för projektet, men det har inte motiverats noggrannare.

Kontaktmyndigheten anför att alternativen skall undersökas jämlikt i bedömningen. Alternativens genomförbarhet förfaller å sin sida också vid behandlingen av tillstånd för avvikelse från förbudet att utplåna och försämra flygekorrens föröknings- och rastplatser, vilket åtminstone gäller alternativ 2 och eventuellt också alternativ 1. I detta utlåtande är det inte möjligt att ta ställning till möjligheten till avvikelse, men kontaktmyndigheten framför att den projektansvarige ännu undersöker ett underalternativ till alternativ 2, i vilket ovan nämnda problem i mån av möjlighet skulle kunna undvikas. Om det inte är möjligt att få fram ett alternativ, skall saken motiveras noggrannare i beskrivningen.

4.3 Bedömningsförfarandets koppling till förfaranden enligt andra lagar

Vägplaneringsprocessen kopplas till MKB-förfarandet vid utarbetningen av de preliminära planerna. I projektplanerna som görs upp senare preciseras utredningarna som har gjorts under MKB-förfarandets förlopp och avsikten är att försöka lindra de skadliga konsekvenserna. Utredningarna och resultaten torde också kunna utnyttjas bl.a. i kommunernas detalj- och generalplaner och i andra planer samt i planjusteringar.

4.4 Miljökonsekvenser som skall bedömas och utredning av dem

Verkningsområdets gränser som framförs i programmet är en uppskattning, de preciseras allteftersom utredningarna preciseras.

De planerade utredningarna av konsekvenserna täcker sannolikt huvudsakligen de olika miljökonsekvenser som kan antas förekomma i projektet, metoderna med vilka de skall utredas och på vilken information de baserar sig, men beskrivningen av dem är delvis ganska allmän. I bedömningsbeskrivningen förutsätts naturligtvis precisa beskrivningar.

Avsikten är att i huvudsak behandla direkta konsekvenser. I sitt utlåtande har Vasa stad framfört att man även fäster uppmärksamheten på de indirekta konsekvenserna. Kontaktmyndigheten anser också att det är nödvändigt att granska dem lite mera omfattande i ett projekt av denna typ. De indirekta konsekvensernas verkningsområde kan vara lite olika än de direkta konsekvensernas, vilket även kan framföras i beskrivningen.

Konsekvenserna för regionstrukturen och områdesanvändningen

Projektets konsekvenser för regionstrukturen bedöms i samarbete med kommunernas planerare. Samtidigt är det skäl att anteckna eventuella behov att ändra planerna i de olika alternativen och även exempelvis bullerbestämmelserna enligt de befintliga planerna och eventuella reservationer för bullerskyddsåtgärder.

I Vasa stads utlåtande nämns utarbetningen av den nya vägnätsplanen som inleds i samarbete mellan Vasa stad, Korsholms kommun och Vasa vägdistrikt och den framtida generalplanen för Vasa, vilka kommer att tillföra ny information även för förbättringen av riksväg 8 med avsikt på trafikmängderna och -behoven. Det är dock även fråga om att till nödvändiga delar förena tidtabellerna. Tidtabellen för bedömningsprocessen är i nuvarande form ganska snäv. Kontaktmyndigheten anser att det är viktigt att den projektansvarige tillsammans med kommunerna reder ut vilka utredningar som kan utnyttjas och hur olika planer och projekt bäst kan anpassas till varandra också med avsikt på denna miljökonsekvensbedömning och förebyggandet och lindringen av miljöolägenheterna.

Staden har som mål att generalplanen för Vasa skall vara färdig före slutet av år 2007, men tidtabellen för planerna kan lätt dra ut på tiden av olika orsaker. Utredningarna som ligger till grund för generalplanen ansågs i Västra Finlands miljöcentrals utlåtande vara delvis föråldrade eller bristfälliga. Detaljplaneringen på verkningsområdet i anslutning till förbättringsprojektet för riksväg 8 ser inte till alla delar ut att vara förenad med generalplanen som är un-

der arbete. Med avsikt på vägprojektet är det i sig viktigt att de olika delarna passar ihop med varandra, eftersom en smidig trafik och bättre trafiksäkerhet i vilket fall som helst fordrar lösningar.

Buller och andra utsläpp

Kartläggningen av känsliga objekt som utsätts för buller är alltid särskilt viktigt och i arbetet kan man samarbeta med vederbörande myndigheter inom kommunerna. Buller nattetid bör också tas med i utredningarna. Det bör också säkerställas om området utsätts för eller är utsatt för vibrationsproblem.

Konsekvenserna för yt- och grundvattnet

Konsekvenserna av projektets alternativ skall undersökas i större utsträckning i Karperöfjärdens riktning. Utöver skyddet av fågelbeståndet är det också skäl att undersöka konsekvenserna för nuvarande bebyggelse om vägen byggs på den nuvarande våtmarken. Detta kan leda till ändringar av grundvattenförhållandena och således också påverka byggnadernas grund.

I synnerhet alternativ 2 påverkar också ytvattnen och avledande av dem söder om Karperöfjärden kan påverka vattenbalansen i fjärden. Vattnet som leds bort rinner via Lågfjärdsdiket i riktning mot Metviken i Vasa och området hålls torrt med hjälp av pumpning. Konsekvenserna för pumpningskostnaderna och för vattenkvaliteten i Lågfjärdsdiket bör utredas. I synnerhet större förurning är att vänta när grundvattennivån sjunker. Det är också skäl att undersöka konsekvenserna för vattenkvaliteten i Finnbäcken. Uppföljningsprogrammet är sannolikt nödvändigt åtminstone för Karperöfjärden både i fråga om fågelbeståndet och för att kontrollera vattenkvaliteten och vattenmängden.

I fråga om grundvattnen finns en aning att korrigera i bedömningsprogrammet; grundvattenområdets västra kant är felaktig på kartorna i programmet och det antecknade "skyddsområde för vattentäkt" är i verkligheten "gräns för grundvattenområdets vattenbildningsområde". Kontaktmyndigheten framför att även i 0+ -alternativet undersöks nödvändiga åtgärder för att skydda grundvattnet.

Konsekvenserna för naturresurserna

Konsekvenserna under pågående vägbygge bör granskas. Eventuella marksubstanser, deponeringsplatser, asfalt- och krossningsstationer som behövs för vägbygget och deras konsekvenser skall också beskrivas och införas tydligt på kartorna. De bör också beaktas och bedömas och behovet av nödvändiga tillstånd preciseras i punkten om nödvändiga tillstånd och beslut.

Konsekvenserna för landskapet och stadsbilden

Åskådliggörande av landskapsbedömningen med hjälp av ritningar eller fotografier är nödvändig.

Konsekvenser för människornas levnadsförhållanden och trivsel

Denna bedömning är viktig och det är tillrådligt att invånarna och aktörerna intervjuas. Utredning av hindereffekter och behövlig minskning av olägenheterna fordrar omsorgsfull granskning.

Konsekvenserna för naturen, floran och faunan

De framförda metoderna för att bedöma konsekvenserna för naturen ser huvudsakligen ut att vara behöriga. Bedömningsprogrammet utgår från att verkningsområdet beror på konsekvensen som bedöms. Detta är en förnuftig princip. I fråga om konsekvenserna för naturen bör särskild hänsyn tas till följande synpunkter: Vid avgränsning av verkningsområdet och således området som skall inventeras bör utöver de direkta konsekvenserna av vägen och vägghållningen även beaktas de naturtyper som påverkas av de indirekta konsekvenserna (t.ex. dräneringsinverkan, konsekvenserna för vattenhushållningen. Vid bedömning av vägens konsekvenser för Karperöfjärden som hör till programmet för fågelrika vatten och i synnerhet för de arter som häckar och rastar i fjärdens södra ända måste bedömningarna utföras för varje art skilt. I bedömningarna bör arternas ekologiska krav beaktas. Vid bedömning av vägens konsekvenser för flygekorrarnas levnadsförhållanden skall även vägens inverkan på artens passager bedömas.

Vid utredning av värdefulla naturobjekt bör i synnerhet beaktas de naturtyper som skyddas av bestämmelserna i naturvårdslagen, skogslagen och vattenlagen.

Vad gäller behovet av olika tillstånd bör man notera att alternativ 2 och eventuellt också alternativ 1 fordrar att projektet beviljas tillstånd att avvika från förbudet att utplåna och försämra flygekorrens föröknings- och rastplatser i enlighet med 49 § naturvårdslagen. Tillstånd för avvikelse kan beviljas om det inte finns något annat tillfredsställande alternativ, grunderna för avvikelse enligt 16 artikeln i habitatdirektivet uppfylls och om beslutet inte skadar bevarandet av artens gynnsamma skyddsnivå. Grunderna för avvikelse är bl.a. artens behov av skydd, förebyggande av allvarliga skador, tvingande orsaker med avsikt på allmän fördel samt forsknings- och utbildningsbehov. Det bör alltså beaktas att om det finns tillfredsställande alternativ eller om linjen kan ändras för att undvika utplåning eller försämring av flygekorrens föröknings- och rastplatser, finns inga förutsättningar för beviljande av tillstånd.

Annat

I Vasa finns tre produktionsanläggningar enligt EU:s direktiv om åtgärder för att förebygga och begränsa följderna av allvarliga olyckshändelser där farliga ämnen ingår, det s.k. SEVESO II-direktivet; Kemira, som är belägen väster om riksväg 8, de övriga finns på Vasklot, Suomen Petrooli och Shell. Dessa anläggningar omfattas av den s.k. konsultationszonen, där särskild uppmärksamhet bör fästas på planläggning och byggande. I fråga om Kemira har konsultationszonen fastställts till 1,5 km (MM:s brev 3/501/2001). Kemiras förbindelse till riksvägnätet skall ses över i detaljplanen. Riskerna av transporterna med farliga ämnen bör utredas i bedömningen.

I punkt 1.4 Projektet i anslutning till övriga planer framför kontaktmyndigheten att den avslutade miljökonsekvensbedömningen för Salvor Oy:s projekt om placering av en behandlingscentral för förorenad jord och industriella biprodukter på Stormossens område även beaktas i denna bedömning. I samma punkt framför Vasa stad i sitt utlåtande tillägg och tidtabellsjusteringar, som naturligtvis bör beaktas. Som en liten precisering till bedömningsprogrammet kan i fråga om generalplaneringen ännu nämnas att delgeneralplanen för Hemstrand i Vasa ännu inte har formell rättskraft.

4.5 Deltagande

Deltagandet och att beakta den respons som kommer in via det är viktigt i bedömningsförfarandet. I bedömningen har medborgarna och intressegrupperna beretts tillräcklig möjlighet att uttrycka sin åsikt. Den skriftliga responsen som framförts vid evenemangen för allmänheten utnyttjas också i bedömningen. Ett sammandrag av kommentarernas innehåll bör framföras i bedömningsbeskrivningen.

4.6 Rapportering

Bedömningsprogrammet är en tydlig helhet samt även grupperad och illustrerad så att det är lättläst. På alternativkartorna finns anteckningar om de saker som hittills utretts, såsom grundvattenområdet, fågelskyddsprogrammets område, områdena med flygekorror osv. och efter utredningarna kan kompletteringar med andra uppgifter införas.

4.7. Sammandrag och anvisningar för det fortsatta arbetet

Ovan har kontaktmyndigheten framfört kompletteringar till utredningarna och även i övrigt till bedömningsprogrammet. Tilläggen och korrigeringsarna som framförts i utlåtandena bör också beaktas eller motiveras om de till väsentliga delar lämnas bort. I beskrivningsskedet bör särskild uppmärksamhet fästas på förebyggande och lindring eller begränsning av skadliga konsekvenser i enlighet med MKB-förordningen med särskild hänsyn till projektets och alternativens placering i samhällsstrukturen. De ärenden som tas upp i uppföljningsprogrammet bör fastställas.

5. UTLÅTANDET FRAMLAGT TILL PÅSEENDE

Kontaktmyndighetens utlåtande är framlagt till påseende fr.o.m. 2.1.2007 under en månad vid Vasa stads medborgarinfo, Biblioteksgatan 13 samt på Korsholms kommunämbetsverk, Centrumvägen 4 under tjänstetid. Dessutom har det även lagts ut på miljöförvaltningens webbsidor på adress www.miljo.fi > miljövard > miljökonsekvensbedömning > hankelista > vireillä olevat hankkeet. De ursprungliga handlingarna uppevaras i Västra Finlands miljöcentrals arkiv. Utlåtandet skickas för kännedom till dem som har gett utlåtande och framfört sina åsikter.

PERTTI SEVOLA
Pertti Sevola
Direktör

RIITTA KANKAANPÄÄ-WALTERMANN
Riitta Kankaanpää-Waltermann
Utvecklingschef

Avgift **4880 euro**

Sändlista Vägförvaltningen, Vasa vägdistrikt, mot avgift

För kännedom De som har gett utlåtande och framfört sin åsikt
Finlands miljöcentral, 2 st tvåspråkiga bedömningsprogram
Miljöministeriet
Länsstyrelsen i Västra Finlands län, social- och hälsovårdsavdelningen,
enheten i Vasa

Grund för avgiften och sökande av ändring i avgiften

Avgiften har fastställts enligt avgiftstabellen i miljöministeriets förordning (1237/2003) om de regionala miljöcentralernas prestationer.

Enligt lagen om grunderna för avgifter till staten får ändring inte sökas i ett beslut som gäller avgift. En betalningsskyldig som anser att ett fel har begåtts vid fastställande av avgiften kan däremot skriftligen yrka på rättelse av avgiften hos Västra Finlands miljöcentral inom sex månader från att avgiften påfördes.