



Karleby 10.05.2017

Närings-, trafik- och miljöcentralen i Södra Österbotten, ansvarsområdet för trafik och infrastruktur  
Alvar Aallon katu 8  
PB 156  
60101 Seinäjoki

Viite/Referens Vasa hamnvägs MKB, miljökonsekvensbeskrivning

## Kontaktmyndighetens utlåtande om miljökonsekvensbeskrivningen för Vasa hamnväg, Vasa och Korsholm

### 1. Projektuppgifter och förfarandet för miljökonsekvensbedömning

#### 1.1. Projektuppgifter

Projektets namn:	Vasa hamnväg
Projektansvarig:	Närings-, trafik- och miljöcentralen i Södra Österbotten, ansvarsområdet för trafik och infrastruktur, Alvar Aallon katu 8, PB 156, 60101 Seinäjoki
Den projektansvariges MKB-konsult:	Ramboll Finland Oy, Säterigatan 6, PB 25, 02600 Esbo
Kontaktmyndighet:	Närings-, trafik- och miljöcentralen i Södra Österbotten (NTM-centralen), ansvarsområdet för miljö och naturresurser, Långbrogatan 15, 67101 Karleby
Konsekvensbeskrivningen inkommit:	i elektronisk form 5.1.2017 och i tryckt form 9.1.2017

#### 1.2. Förfarandet för miljökonsekvensbedömning (MKB)

Syftet med MKB-förfarandet är att främja identifieringen, bedömningen och beaktandet av miljökonsekvenser som är viktiga för projektet i planeringen och beslutsfattandet och samtidigt öka medborgarnas tillgång till information och deras möjligheter till medbestämmande. Vid MKB-förfarandet fattas inga beslut om projektet, utan avsikten är att producera omfattande information som grund för beslutsfattandet.

Trafikprojekt förutsätter att förfarandet för miljökonsekvensbedömning enligt MKB-lagen alltid tillämpas när projektet omfattar byggande av motorvägar och motortrafikleder eller anläggande av en ny, minst 10 kilometer lång sammanhängande väg med fyra eller flera körfält eller när det är fråga om ny linjeföring eller breddning av en väg så att den sammanhängande vägsträcka med fyra eller flera körfält som härvid bildas är minst 10 kilometer lång (statsrådets förordning om förfarandet vid miljökonsekvensbedömning 713/2006). Bedömningsförfarandet tillämpas vidare i enskilda fall när ett projekt eller en ändring av ett re-

dan genomfört projekt sannolikt föranleder betydande skadliga miljökonsekvenser som, även med de sammantagna konsekvenserna av olika projekt, till sin natur och omfattning kan jämföras med konsekvenserna av projekt som avses i 1 mom.

I den första fasen i det tudelade bedömningsförfarandet behandlas bedömningsprogrammet, som är den projektansvariges plan för alternativa sätt att genomföra projektet, vilka miljökonsekvenserna man tänker utreda och med vilka metoder samt hur bedömningsförfarandet kommer att ordnas. Kontaktmyndigheten avger sitt utlåtande om programmet med beaktande av de utlåtanden och åsikter som inkommit om programmet under samrådtiden.

Utifrån bedömningsprogrammet, utlåtandena och ståndpunkterna till det samt utredningar utarbetas en miljökonsekvensbeskrivning, som innehåller uppgifter om projektet och projekialternativen samt en enhetlig bedömning av deras miljökonsekvenser. Kontaktmyndigheten sammanställer de utlåtanden och åsikter som kommit från olika aktörer samt avger igen ett eget utlåtande, där man granskar hur MKB-förordningens krav på konsekvensbeskrivningens innehåll har uppfyllts. MKB-förfarandet avslutas härmed.

Konsekvensbeskrivningen och kontaktmyndighetens utlåtande om den bifogas eventuella tillståndsansökningar eller andra ansökningar som fordras för att projektet ska kunna genomföras. I beslut om projektet måste det framgå på vilket sätt konsekvensbeskrivningen och kontaktmyndighetens utlåtande om den har beaktats.

### 1.3. Beskrivning av projektet, dess målsättning och läge i konsekvensbeskrivningen

Målsättningen med projektet är att finna en förbindelse till Vasa hamn som fungerar bättre än den nuvarande och i och med detta utveckla Vasaregionens logistiksystem. Avsikten är att skapa en vägförbindelse som effektivt förenar Vasklots hamn med 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 den framtida förbindelsen Helsingby – Vasator av riksväg 8. Bakgrunden till utvecklandet av vägen är de störningsfaktorer som förekommit i Vasa centrum av den tunga genomfartstrafiken samt de problem som uppkommer för dessa stora transporter till följd av det trånga gatunätverket. I Österbottens landskapsplan har angetts ett förbindelsebehov för Myrgrundsägen – riksväg 3 som går runt Södra Stadsfjärden och ett behov för en ny hamnväg har enligt konsekvensbeskrivningen även identifierats i den 2014 godkända "Österbottens trafiksystemplan 2040". Vägförbindelsen har ingått även i Vasaregionens trafiksystemplan som färdigställdes 2001 samt i Vasa och Korsholms väg- och gatunätverksplan från 2007.

Vägprojektet ligger vid och i närheten av Södra Stadsfjärden i Vasa stad och Korsholms kommun. Längden på Vasa hamnväg är beroende på alternativet 13,5 – 23,1 km. 0+-alternativet går på de nuvarande väg- och gatuavsnitten i Vasa centrum längs med rutten Vasaesplanaden – Skolhusgatan – Sandviksgatan samt längs med riksväg 3, landsväg 715 och Tobyvägen till logistikcentret samt via landsväg 717 och Lillkyrovägen till Gamla Vasa och Höstves till Martois. Alternativets mest betydande utvecklingsprojekt är rondellen i ändan på Handelsplanaden som planerats främst för sjukhusets ökade trafik. Andra möjliga åtgärder är installerande av trafikljus vid Skolhusgatans korsningar.

I Centrumtunneln-alternativet sprängs i berget under Vasa centrum mellan Vasklotsbron och motorvägen en tunnel med en öppning i var ända. Bredvid tunneln går en service- och reservtunnel. Tunnelns längd är 1 120 meter. Bredden för tunneln utrustad med körbanor är 12 meter och höjden 7 meter. Den fria underfartshöjden är 4,5 meter. Tunnelns öppningar görs i mitten av de nuvarande körbanorna i själva esplanaden, på Vasaesplanaden mellan Strandgatan och Skolhusgatan samt på Handelsplanaden mellan Sandviksgatan och Tegelbruksgatan. På grund av tunnelöppningen stängs Strandgatan av vid Vasaesplanaden. Parkeringsfälten på Vasaesplanaden avlägsnas mellan Strandgatan och Skolhusgatan. Broarna i Centrumtunneln-alternativet finns på vägvägnittet Vikby – Martois: Maravägens bro 20 m,

Kontbäckens bro 10 m, Laihelavägens bro 40 m, Laihela åbro 45 m, Toby underfart 6 m, Logistikcentrets bro 50 m och Järnvägsbron 40 m.

I Stadsfjärden-alternativet ingår en bro- och vägbanksförbindelse över Södra Stadsfjärden mellan Myrgrundsbron och Matmorsviken. Förbindelsen ansluter till brobanken på den södra sidan av Myrgrundsbron. Anslutningen är en kanaliserad T-korsning med körfält för vänstersvägande trafik. Över Stadsfjärden byggs två långa broar, vars totala bredd är 15 meter. På den norra kanten av broarna görs upphöjda gång- och cykelleder. Broarnas höjd över havsytan är som störst 5,5 meter, vilket möjliggör en 4 meters underfartshöjd. Vid Matmorsviken bereder man sig på att anlägga vägbanksavsnittet på de eventuella konstgjorda öarna som markerats i stadens generalplan. Förbindelsen ansluter till motorvägen vid Matmorsviken. Den dubbelfiliga rondellen utgör samtidigt motorvägens nya ändpunkt. Till rondellen ansluter även en förlängning av Krutkällarvägen. Gång- och cykelarrangemangen förverkligas med underfarter. På samma sätt kommer gång- och cykelleden som går vid stranden mellan Brageområdet och Kopparön att korsa Hamnvägen planskilt. De sju sista broarna i Stadsfjärden-alternativet finns på vägvsnittet Vikby – Martois: Stadsfjärden väster 1985 m, Stadsfjärden öster 690 m, Strandstråkets underfart 6 m, Västra underfarten vid Matmorsvikens rondell 6 m, Östra underfarten vid Matmorsvikens rondell 6 m, Underfarten vid förlängningen av Krutkällarvägen 6 m, Maravägens bro 20 m, Kontbäckens bro 10 m, Laihelavägens bro 40 m, Laihela åbro 45 m, Toby underfart 6 m, Logistikcentrets bro 50 m och Järnvägsbron 40 m.

I Fladan-alternativet görs Hamnvägens och Myrgrundsvägens korsning som en kanaliserad T-korsning med körfält för vänstersvägande trafik. Korsningen mellan Hamnvägen och Näsvägen görs som en rondell. Vid avsnittet mellan Myrgrundsvägen och Näsvägen görs en separat gång- och cykelväg på den nordostliga sidan av Hamnvägen. Korsningen mellan Munsmovägen och Hamnvägen görs med stafflerade anslutningar. Hamnvägen ansluter till motorvägen norr om Strandvägens nuvarande planskilda korsning och här byggs en ny planskild korsning. Ramparrangemangen för den nya planskilda korsningen möjliggör anslutning och åtskiljning i motorvägens bägge riktningar. Mellan den nya planskilda korsningen och Vikby planskilda korsning byggs det får motorvägen ett tredje körfält. Strandvägens planskilda korsning ändras till under-/överfart. De sju sista broarna i Fladan-alternativet finns på vägvsnittet Vikby – Martois: Ådrans bro 6 m, Bron vid Solf å 40 m, Sävviddikets bro 5 m, Den norra bron vid Laihela å vid riksväg 3, breddning 40 m, Den södra bron vid Laihela å vid riksväg 3, breddning 40 m, Fladans södra bro 70 m, Strandvägens bro 90 m, Den norra bron vid Maravägen vid riksväg 3, breddning 20 m, Den södra bron vid Maravägen vid riksväg 3, breddning 20 m, Maravägens bro 20 m, Kontbäckens bro 10 m, Laihelavägens bro 40 m, Laihela åbro 45 m, Toby underfart 6 m, Logistikcentrets bro 50 m och Järnvägsbron 40 m.

Vikby-alternativet är identiskt med Fladan-alternativet från Myrgrundsvägen ända till öster om Munsmo, där Vikby-alternativet separerar från det föregående alternativet söderut mot Tölby. Vid Tölby – Vikbyvägen görs en under-/överfart och vid Strandvägen en planskild korsning. Hamnvägen går över nämnda vägar vilket möjliggör specialtransporter. Vid anslutningsplatsen mellan Hamnvägen och riksväg 8 görs en planskild korsning. Mellan motorvägens planskilda korsning i Vikby och Lillkyrovägen byggs en likadan ny väg som i det föregående alternativet. De sju sista broarna i Vikby-alternativet finns på vägvsnittet Vikby – Martois: Ådrans bro 6 m, Bron vid Solf å 40 m, Tölby – Vikbyvägens bro 20 m, Strandvägens bro 30 m, Bron vid riksväg 8 40 m, Maravägens bro 20 m, Kontbäckens bro 10 m, Laihelavägens bro 40 m, Laihela åbro 45 m, Toby underfart 6 m, Logistikcentrets bro 50 m och Järnvägsbron 40 m.

Vägvsnittet Vikby – Martois: I samtliga alternativ byggs en ny väg mellan motorvägens planskilda korsning i Vikby och Lillkyrovägen, som är en del av den nya riksväg 8 mellan Helsingby och Vassor som eventuellt byggs i framtiden. Vägens tvärprofil är 10,5 / 7,5 och man förbereder sig att utveckla vägen med mitträcke då vägen görs om till riksväg. Vid landsväg 715 byggs en planskild korsning liksom även vid logistikcentret. Vid järnvägen Vasa – Seinäjoki byggs en underfart vars underfartshöjd är tillräcklig för 7,0 meter höga transporter. Vid Lillkyrovägen förbereder man sig på att bygga en planskild korsning. Separata gångs- och cykelarrangemang planeras mellan Vikby och Toby och även arrangemang för den lo-

kala trafikens behov. En underfart för gång- och cykeltrafiken görs öster om Laihela å vid Östra Runsorvägen.

Tidtabellen för projektet är inte känd i MKB-fasen. I planeringsfasen försöker man i första hand hitta lösningar för kommande årtionden när det gäller att samordna vägsträckningen och markanvändningen. Projektet ingår inte i de närmaste årens genomförandeprogram. Eventuellt genomförs det 2020 – 2030, men detta är bundet till kommunernas planläggningsprocesser.

Projektet ligger beroende på alternativ i Vasas tätbebyggda centrumområde. Även på bostadsområdena i Sunnavik och Sundom finns många invånare. Fladan- och Vikby-alternativen tangerar byarna Munsmo, Tölby och Vikby, som utgör bostads- och jordbruksområden. Inom en halv kilometer från 0+- och Centrumtunneln-alternativen finns 17 skolor och 6 daghem samt 6 hälso- och sjukvårdsbyggnader i Vasa centrum. Enligt konsekvensbeskrivningen hör Södra Stadsfjärden med sina stränder till stadsregionens viktigaste friluft- och rekreationsområden, landskapsfaktorer och naturområden. Enligt konsekvensbeskrivningen finns det värdefulla landskapsområden och viktiga byggda kulturmiljöer på projektområdet och i dess närhet. Det sades också att det hittas rikligt med fornminnen på planeringsområdet. Natura 2000-området Södra Stadsfjärden – Söderfjärden – Öjen är ett av tre områden i Vasaregionen som ingår i nätverket Natura 2000. Områdeshelheten omfattar tre separata delar: Sundomviken, Öjens skogsområde och Söderfjärdens odlingslätt. Sundomvikens Naturaområde omfattar den södra delen av Vasa Södra Stadsfjärd, som även är ett objekt med skyddsprogram för fågelvatten samt naturskyddsområde. Sundomviken och Söderfjärden bildar tillsammans även ett internationellt värdefullt fågelområde (IBA-område) samt det nationellt värdefulla fågelområdet Sundomviken – Söderfjärden (730040), FI-NIBA-område. Sundomviken är ett rastområde för flyttfåglar, och på Munsmo åkerområden söker flyttfåglar föda och rastar. På planeringsområdet finns arter som nämns i bilagorna I och IV till EU:s habitatdirektivet: flygekorrar, fladdermöss och fåglar jämte livsmiljöer och stråk i värdefulla naturtyper. Projektområdet ligger i ett område där det förekommer sura sulfatjordar och sannolikheten för en förekomst varierar från mycket liten till stor. Förutom översvämningar i havet och vattendrag sades att på projektområdet kan dessutom förekomma lokala dagvattenöversvämningar särskilt i stadsområdet.

#### 1.4. Alternativ som granskas vid miljökonsekvensbedömningen

Vid förfarandet för bedömning av projektets miljökonsekvenser granskas fem olika alternativ, av vilka ett är att utveckla det nuvarande vägnätet. Alternativen skiljer sig från varandra såväl till sträckningen som till genomförandelösningarna.

**Alternativ 0+**, dvs. utveckling av det nuvarande vägnätet, som betyder trafiksäkerhetsmässiga förbättringsåtgärder i gatunätet, vilka har fastställts av Vasa stad.

**Centrumtunneln**, dvs. byggande av en bergstunnel under Vasa centrum. Tunneln sprängs i berget på avsnittet Handelsplanaden – Vasaesplanaden. Från tunneln följer alternativet motorvägen till Vikby trafikplats, därifrån det fortsätter söder om logistikcentret till Lillkyrovägen i Martois.

**Stadsfjärden**-alternativet ligger i Södra Stadsfjärden mellan Myrgrund och Matmorsviken där en rondell anläggs som ny ändpunkt för motorvägen. Rutten fortsätter därifrån längs motorvägen till Vikby planskilda korsning och därifrån söder om logistikcentret till Lillkyrovägen i Martois. Stadsfjärden korsas i huvudsak med en bro, endast vid båda sidorna av bron vid stränderna byggs en ca 800 m lång vägbank.

**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** viker av från Fladan-alternativet vid Tölby, varifrån det svänger söderut och går genom Vikby till riksväg 8. Vidare härifrån går sträckningen via den nya platsen för Vikby planskilda korsning och därifrån söder om logistikcentret till Lillkyrovägen i Martois.

### *Ändringar som gjorts efter bedömningsprogrammet*

Efter programskedet flyttades **Stadsfjärden-alternativets** västra del norrut till vägbanken vid Myrgrundsbron så att det ligger längre bort från invånarnas omtyckta strandområde. Vid broarna som går över Stadsfjärden har man vid Matmorsvikens bro beaktat de konstgjorda öarna i Stadsfjärden som markerats i stadens generalplan. De konstgjorda öarna förkortar längden på Stadsfjärdens östra bro, eftersom man kan bygga vägförbindelsen som vägbank vid öarna. I **Fladan-alternativet** har Fladans planskilda korsning efter programskedet flyttats till en ny plats ca 350 meter i riktning mot Vasa. Som en följd av ändringen blir den nuvarande Fladans planskilda korsning vid Strandvägen (landsväg 673) en över-/underfartsbro. Vid Fladans nya planskilda korsning byggs ramper i riktning mot både Vasa och Laihela. För motorvägsavsnittet mellan Fladan och Vikby planskilda korsningar byggs tilläggskörfält för påfarts- och divergeringsarrangemangen. Efter programfasen har **Vikby-alternativet** planerats att gå via nuvarande Vikby planskilda korsning och från Helsingby till Martois enligt samma sträckning som de övriga alternativen. Man har avstått från den tidigare planerade genvägen mellan Vikby och Helsingby.

#### 1.5. Nödvändiga planer, tillstånd och beslut

I konsekvensbeskrivningen beaktades beslut om godkännande av utrednings- och vägplanen, fysiska planer, miljötillstånd, Undantagslov för intrång på objekt som lyder under naturvårdslagen och -förordningen, marktåktstillstånd, tillstånd för miljöåtgärder, tillstånd enligt vattenlagen, skriftlig anmälan om åtgärder som orsakar tillfälligt buller eller vibrationer samt 13 § i lagen om fornminnen.

Inlösningsförfarandet har inte behandlats i detta sammanhang, även om det enligt konsekvensbeskrivningen kan uppstå inlösningsbehov beroende på vilket alternativ som väljs.

Nedan behandlas vissa planer, tillstånd och beslut som är centrala för genomförandet av projektet.

##### *Landskapsplanläggningen*

Enligt konsekvensbeskrivningen finns i Österbottens landskapsplan angivet ett förbindelsebehov mellan Myrgrundsvägen och riksväg 3 (motorvägen) söder om Södra Stadsfjärden.

##### *Generalplanläggningen i konsekvensbeskrivningen*

Vasa: Vasa generalplan 2030: Planeringsområdet omfattar hela Vasa stads område frånsett skärgården. Med delgeneralplanen för Liselund, Kungsgården och Risö styrs utvecklingen av Södra Vasa och med denna möjliggörs utformandet av en ny kommersiell koncentration längs den södra infartsleden till Vasa.

Korsholm: För Korsholms kommun finns det en generalplan utan rättsverkningar som omfattar hela kommunens område och som kommunfullmäktige godkände 14.4.1983. Planen har utarbetats så att den är utan rättsverkningar. Vasa hamnväg har angetts i planen med markeringen "förbindelsebehov för vägtrafiken". Korsholms kommuns markpolitiska program godkändes i kommunfullmäktige 2016. Programmet skapar grunden för kommunens markanvändning och ger riktlinjer och åtgärdsrekommendationer gällande både anskaffningen av råmark och överlåtelse av tomter. Målet för Tölby – Vikby delgeneralplan, som är godkänd men föremål för besvär, är att få en delgeneralplan med rättsverkningar för Tölby – Vikby -området för att underlätta behandlingen av bygglovsansökningar. Planen omfattar två alternativa terrängkorridorer för den planerade hamnvägen. Delgeneralplanen för Solf, som har rättsverkningar, omfattar byarna Solf och Munsmo samt strandområdet i Bolot, som hör till Tölby. Vasa hamnväg har angetts i planen med "förbindelsebehov för vägtrafiken". Inom planeringsområdet i Toby finns det en godkänd delgeneralplan för Toby – Granholmsbacken, det vill säga den godkända delgeneralplanen för det planerade logistikområdet. I planen anges en riktgivande vägsträckning från den planskilda korsningen i Vikby till Martois.

##### *Övriga planer i konsekvensbeskrivningen*

Landskapet Österbottens trafiksystemplan 2040 har utarbetats under åren 2011 – 2013. Syftet med arbetet har varit att definiera de viktigaste målen och utvecklingsåtgärderna för trafiksystemet i området.

#### *Övriga tillstånd och beslut*

Enligt Trafikverket ([www.liikennevirasto.fi](http://www.liikennevirasto.fi), 12.9.2016) är en utredningsplan en lagstadgad plan som baserar sig på landsvägslagen och landsvägsförordningen och som utarbetas, såvida inte projektets verkningar är ringa eller på vägen sträckning och dess verkningar redan i tillräcklig mån har avgjorts i samband med planläggningen. Ett beslut fattas om godkännande av utredningsplanen. Vägplaneringen styrs av landsvägslagen och landsvägsförordningen. Utarbetande av en vägplan innebär att vägens olika delar planeras och dimensioneras i detalj. Vägplanen utarbetas, behandlas och godkänns med iakttagande av landsvägslagen. En godkänd vägplan ger vägghållaren rätt att ta vägområdet i besittning och bygga vägen.

Miljö tillstånd enligt 27 § i miljöskyddslagen (527/2014) behövs för tagande av marks substanser för stembrott eller sådan stembrytning som är anknuten till annat än schaktningsarbete där stenmaterialet behandlas minst 50 dagar, permanenta stenkrossar eller anläggningar för kalkstensmalning, eller flyttbara stenkrossar eller anläggningar för kalkstensmalning som är förlagda till ett visst område och är i användning sammanlagt minst 50 dagar. Den kommunala miljöförvaltningsmyndigheten behandlar ovan nämnda tillståndsansökningar, men den statliga miljöförvaltningsmyndigheten avgör tillståndsansökan, om verksamheten är belägen på flera miljöförvaltningsmyndigheters verksamhetsområde.

För terrängundersökningar kan tillstånd till terrängundersökning enligt 84 § i inlösningslagen (603/1977) behövas. När mark- och vattenområden inlöses avgörs vid inlösningsförrättningen de områden och rättigheter som krävs för projektet samt de ersättningsfrågor som projektet ger upphov till. Inlösningsplanen kan också basera sig på en fastställd detaljplan och då behövs inget separat inlösningsstillstånd. Kommunen har med stöd av markanvändnings- och bygglagen rätt att inlösa till exempel ett gatu- eller rekreationsområde. Inlösningsplanen kan också ske i samband med någon annan fastighetsförrättning, såsom en landsvägs- eller banförrättning. Inlösningsstillstånd ges i princip på ansökan av statsrådets allmänna sammanträde.

Tillstånd enligt vattenlagen behövs bland annat om det inom ramen för ett projekt byggs broar över en allmän farled eller kungsådra eller en tunnel eller dylikt under en sådan led (3 kap. 3 § 4 mom. i vattenlagen). Även för stängning eller inskränkning av en kungsådra eller en allmän far- eller flottled eller utplacering av en anordning eller något annat hinder som försvårar användningen av en led kräver tillstånd enligt vattenlagen, liksom åtgärder som medför att grundvattenförekomsten annat än tillfälligt minskar med minst 250 m<sup>3</sup> grundvatten per dygn eller permanent ändring av ett markområde till vattenområde genom höjning av vattenståndet i ett vattendrag. Regionförvaltningsverket är sådan tillståndsmyndighet som avses i vattenlagen.

Behov av undantag enligt naturvårdslagen kan komma i fråga i projekt, men planerna bör utarbetas så att det inte behövs.

#### 1.6. Samordning av MKB-förfarandet med förfaranden enligt andra lagar

Enligt konsekvensbeskrivningen har det under MKB-förfarandet gjorts upp en preliminär utredningsplan för Vasa hamnväg och en Naturabehovsprövningar har gjorts i fråga om Naturaområdet Södra Stadsfjärden – Söderfjärden – Öjen (FI0800057). Kontaktmyndigheten påpekar att dess utlåtande om konsekvensbeskrivningen är ett sådant utlåtande som avses i 65 § 2 mom. i naturvårdslagen, även om Natura-bedömningen görs i samband med MKB-förfarandet.

#### 2. Information och samråd om konsekvensbeskrivningen

Kungörelsen publicerades den 18 januari 2017 på finska i Pohjalainen och på svenska i Vasabladet. Kungörelsen och konsekvensbeskrivningen var framlagda under tjänstetid från den 18 januari till den 14 mars 2017 på de offentliga anslagstavlor i Vasa, Medborgarinfo (Biblioteksgatan 13, Vasa) och medborgarkontoret i Lillkyro (Lillkyrovägen 11, Lillkyro) samt i Korsholm (Centrumvägen 4, Korsholm). Kungörelsen och konsekvensbeskrivningen sändes dessutom till Korsholms huvudbibliotek (Skolvägen 1, Korsholm), för att läggas fram för allmänheten under samrådstiden, samt publicerades på Södra Österbottens NTM-centrals webbplats, på finska på adressen [www.ymparisto.fi/vaasansatamatieYVA](http://www.ymparisto.fi/vaasansatamatieYVA) samt på svenska på adressen [www.miljo.fi/vasahamnvagMKB](http://www.miljo.fi/vasahamnvagMKB).

Öppna möten för allmänheten om konsekvensbeskrivningen ordnades den 23 januari i Korsholm och den 24 januari i Vasa. På mötena redogjorde man för MKB-förfarandet överlag samt presenterade man konsekvensbeskrivningen och den preliminära utredningsplanen för Vasa hamnväg. Under mötena var det möjligt att diskutera med företrädare för den projektansvarige, konsulten och kontaktmyndigheten för MKB-förfarandet. Enligt konsulten deltog 39 personer i Korsholm och 33 i Vasa.

Enligt konsekvensbeskrivningen styrdes utarbetandet av miljökonsekvensbeskrivningen av en projektgrupp, i vilken har ingått företrädare för Södra Österbottens NTM-central (ansvarsområdena för trafik och infrastruktur samt miljö och naturresurser), Vasa stad, Korsholms kommun, Österbottens förbund, Trafikverket, Svenska Österbottens Producentförbund samt Ramboll Finland Oy.

I konsekvensbeskrivningen berättar man att det förutom de två mötena för allmänheten under bedömningsprogramfasen dessutom ordnats tre workshopar i Korsholm för invånare och andra intressentgrupper. Den första workshopen ordnades 23.9.2014, den andra för markägare 28.4.2015 samt den tredje workshopen för påverkan i beskrivningsfasen 17.11.2015. Under den sista workshopen redogjordes för de ändringar i planalternativen som gjorts efter bedömningsprogrammet och för resultaten av de preliminära konsekvensbedömningarna medan deltagarna redogjorde för sina synpunkter på alternativens konsekvenser för människors levnadsförhållanden, samfärdsel, näringslivet och miljön. I konsekvensbeskrivningsfasen inrättades också en webbaserad kartresponstjänst, via vilken medborgarna kunde redogöra för sina på kartan lokaliserade åsikter om konsekvenserna och sina kunskaper om området.

Utlåtanden om konsekvensbeskrivningen begärdes av följande aktörer: Södra Österbottens NTM-central / ansvarsområdet för näringar, arbetskraft, kompetens och kultur, Trafikverket, Trafiksäkerhetsverket, Naturresursinstitutet, Regionförvaltningsverket i Västra och Inre Finland, Västkustens miljöenhet, Merenkurkun Lintutieteellinen Yhdistys ry, Forststyrelsen Österbottens naturtjänster, Museiverket, Korsholms kommun, Korsholms kommun / Miljövårdsmyndigheten, Österbottens räddningsverk, Österbottens förbund, Österbottens museum, Skogsägarförbundet Kusten, Suomen luonnonsuojeluliiton Pohjanmaan Piiri ry, Finlands skogscentral / Södra verksamhetsområdet, Vasa nödcentral, Vasa stad / Miljövårdsmyndigheten, Egentliga Finlands NTM-central / Fiskerihushållning, Vasa stad / Miljöhälsövård, Vasa centralsjukhus och Österbottens svenska producentförbund rf. Dessutom begärdes kommentarer av Södra Österbottens NTM-centrals enheter för områdesanvändning och vattentjänster, naturmiljön samt vattenresurser liksom av miljöskyddsmyndigheten.

### 3. Sammandrag av utlåtanden och åsikter

Det kom 16 utlåtanden och 15 åsikter om konsekvensbeskrivningen. Utlåtandena behandlade de olika temaområdena i konsekvensbeskrivningen med avseende på remissinstansernas verksamhetsområden. I utlåtandena påpekades också att projektets syfte framför allt är att lösa problemen med den tunga trafiken i centrum, varvid konsekvenserna av 0+-alternativets togs upp. Man tog också ställning till bedömningen av projektalternativens konsekvenser och effekter. I åsikterna tog man framför allt ställning för olika alternativ genom att i första hand föra fram olägenheterna av alternativen.

Sammanfattningar av utlåtandena om konsekvensbeskrivningen samt sammanfattningar av åsikterna:

### *Trafikverket*

Fladan-alternativet är förenat med byggande av en underfart under järnvägen Seinäjoki-Vasa. I samband med att underfarten byggs får järnvägen inte åsamkas några skador och järnvägens överbyggnad samt eventuella kablar och trummor måste beaktas. I planeringen preciseras bör kontakt tas med Trafikverket. Med tanke på den fortsatta planeringen bör följande anvisningar av Trafikverket beaktas när underfarten byggs. Den elektrifierade järnvägen och säkerheten i spårtrafiken bör beaktas i enlighet med Trafikverkets anvisningar Radanpidon turvallisuusohje (6/2015, uppdaterad 1.6.2016) och Sähkörataohje (7/2016). Om det görs sprängningar i samband med byggandet bör särskild försiktighet iakttas. När det gäller sprängningar bör Trafikverkets anvisning Louhintatyöt radan läheisyydessä (23/2013) beaktas. För att projektet ska kunna inledas krävs att Trafikverkets gällande föreskrifter och anvisningar ingår i projektets säkerhetsdokument.

### *Västkustens miljöenhet*

Alternativen Fladan, Vikby, Vikby-Martois och Stadsfjärden har enligt konsekvensbeskrivningen överlag negativa konsekvenser för området ur både miljö- och miljöhälsoperspektiv och därmed är något av de andra alternativen, Centrumtunneln eller 0+, att föredra. Av konsekvensbeskrivningen framkommer inte om djurstallar och pälsfarmar beaktats i bedömningen av bullerkonsekvenser, vilkas omgivningar ska hållas tillräckligt bullerfria för djurens välbefinnande. I övrigt kan miljökonsekvensbeskrivningen anses vara tillräckligt omfattande.

### *Malax kommun*

Strandvägen är den mest livligt trafikerade vägen söder om Vasa. Det är viktigt för trafiken söderut till centrumen i Malax, Petalax, Bergö och Korsnäs att Strandvägens anslutning till motorvägen fungerar bra hela tiden.

Utredningen har fjärrmat sig från ursprungsbehovet, dvs. att få tunga trafiken från hamnen söder eller norrut, och har istället blivit att utreda hur tunga trafiken fås till logistikcentrum. Detta kan komma att försvåra trafiken söderut via Söderfjärden och Strandvägens anslutning till motorvägen att söderifrån kommande trafiken med anslutning till motorvägen försvåras betydligt. Helst borde flera alternativ tas fram som beaktar att trafiken söderifrån/söderut inte försvåras och att tunga trafiken söderut beaktas.

Av de nuvarande alternativen anser kommunen att Fladan-alternativet skulle fungera bäst men då måste det, i området för den planskilda korsningen av motorvägen och Strandvägen säkerställas att befintliga anslutningsramper mot Vasa kvarstår och att nya byggs i riktning mot Tammerfors. Det måste också tryggas att Strandvägen fortsätter över till flygfältsvägen och sen till vägen mot Runsor. Det alternativet har funnits med tidigare. Fladan-alternativet, i det fall att det förverkligas utan ramper till/från Strandvägen och motorvägen, medför mycket stora negativa konsekvenser. Pendlingen längs med Strandvägen är omfattande. Beskrivningen beaktar inte negativa konsekvenser i anslutning till detta. Kommunen förutsätter att en ny vägsträckning inte får leda till negativa konsekvenser för trafiken längs Strandvägen. Det är viktigt att få bort flaskhalsar i trafiksystemet och det är en viktig målsättning att ha regionalt fungerande och hållbara trafiknät.

Kommunen anser att de alternativ, som skulle stöda sammanlänkning med en omfartsväg från Åminne till Sundom, är positiva. Nämda sammanlänkningen skulle kunna utformas i samverkan med den riktgivande/alternativa vägsträckning ("Sundom omfartsväg") som finns i gällande landskapsplan och bör fortsättningsvis finnas med.

Kommunen bedömer att behovet av tunga transporter söderut mot befolkningscentra och hamnar i söder (Raumo, Åbo, Hangö, Helsingfors, Tammerfors) är större än behovet av tunga transporter österut eller norrut. Specialtransporter från Vasa hamn via Söderfjärden och ut till Långåminne bör fortsättningsvis beaktas och finnas med i planeringen av transporter.

Allmänt anser Malax kommun att det är till fördel om den tunga godstrafiken kan styras bort från det direkta närområdet av centralsjukhuset, som är gemensamt för sjukvårdsdistriktets kommuner. Den pågående SOTE-reformen kommer att påverka trafikmängderna till hälsovårds- och socialvårdsinrättningarna i Sandviken. Detta bör beaktas vid fortsatta planeringen av vägnätet.



Kommunen anser avslutningsvis att andra alternativ också borde ha undersökts mer noggrant, särskilt för att beakta specialtransporter och tungtrafik till och från hamnen och vart i Finland dessa transporter går.

#### *Forststyrelsen, Österbottens naturtjänster*

Forststyrelsen administrerar Natura 2000-området Södra Stadsfjärden-Söderfjärden-Öjen (FI0800057, SAC/SPA), som delvis finns på utredningsområdet. Naturaområdet omfattar tre separata delar: Sundomviken, Öjen och Söderfjärden, av vilka de två förstnämnda finns på utredningsområdet och delvis är i Forststyrelsens besittning.

- Delområdet Öjen ligger som närmast 146 meter från den nuvarande vägen (alternativen 0+, Fladan, Vikby). Öjen hör till största delen till skyddsprogrammet för gammal skog (AMO100522).
- Delområdet Sundomviken hör till skyddsprogrammet för fågelrika insjöar och havsvikar (LVO100222) och är ett internationellt (IBA) och nationellt (FINIBA) värdefullt fågelområde. En liten del av området hör till skyddsområdet för gammal skog (AMO000091). Området gränsar delvis till den nuvarande motorvägen (alternativen 0+, Centrumtunneln, Stadsfjärden). Avståndet till alternativen Fladan och Vikby är ca 200-500 m. Avståndet från Naturaområdets gräns till bron över Stadsfjärden vore ca 1700 m.

I varken Österbottens landskapsplan eller Vasa generalplan 2030 har det angetts något förbindelsebehov enligt Stadsfjärden-alternativet.

ALT Fladan går söder om Stadsfjärden som närmast ca 200-500 meter från Sundomvikens Naturaområde. I Vasa generalplan 2030 har vägen angetts som utredningsområde.

ALT Vikby viker av från Fladan-alternativet vid Tölby. Sträckningen går som närmast ca 800 m från Naturaområdets gräns.

**Konsekvenser för yt- och grundvatten:** Forststyrelsen anser att om ALT Stadsfjärden förverkligas hindras det hydrologiska flödet och slammas området snabbare igen samt försämras eventuellt siktdjupet. Dessa faktorer kan dessutom inverka på vattenvegetationen. Inverkan på det närbelägna Naturaområdets naturtyper är med mycket stor sannolikhet försämrande. Den negativa inverkan riktas troligen till största delen mot områdets största Naturanaturtyp Estuarier (kod 1130). Igenslamningen och sedimentationen har inte kunnat bedömas på ett tillförlitligt sätt i beskrivningen. Om ALT Stadsfjärden förverkligas leder det troligen till större behov av översvämningsskydd och muddring av småbåtsfarleder. Muddring av farleder och fårör är i sig en åtgärd med stor inverkan på vattenkvaliteten, grumlingen och sedimentationen.

Forststyrelsen instämmer i Lukes och Egentliga Finlands NTM-centrals fiskerihushållningstjänsters utlåtande i bedömningsprogramfasen och anser att Södra Stadsfjärdens betydelse som lekplats för fiskar har förringats och tolkats felaktigt i konsekvensbeskrivningen, då området har jämförts med enstaka små flador i den yttre skärgården endast utifrån den genomsnittliga yngeltätheten. På grund av områdets storlek är Södra Stadsfjärden enligt Forststyrelsens åsikt ett mycket viktigt produktionsområde för fiskyngel.

Forststyrelsen påpekar att kontaktmyndigheten har i sitt utlåtande om bedömningsprogrammet begärt att de sammantagna konsekvenserna med andra projekt ska bedömas. Åtminstone när det gäller delvis redan genomförda och framtida översvämningsskuddringar har någon sådan bedömning inte gjorts. På grund av översvämningsskuddringarna kommer de sura pulserna om våren eventuellt att inverka kraftigare på området. Om flödet i deltat förhindras inverkar det sura vattnet längre. De sammantagna konsekvenserna av ALT Stadsfjärden och muddringarna kan vara förödande för fiskarnas fortplantning. Åtgärdernas sammantagna konsekvenser för fiskbeståndet samt rekreations- och husbehovsfiskarnas fångster utanför Vasa kan vara mycket negativ. Muddermassorna i Stadsfjärden-alternativet kan vara stora och i konsekvensbeskrivningen anges inte något jordtippsområde för massorna, som sannolikt orsakar surhet. Dessa områden och transporten av massorna måste utredas, om projektplaneringen fortsätter i enlighet med Stadsfjärden-alternativet. Vägbanken kräver stora fyllnadsmassor och de förstör den bentiska fauna som hamnar under dem. Fyllnadsmassorna kan i sig orsaka problem vad beträffar lösliga föreningar, föroreningar eller näringsämnen. Konsekvenserna för den bentiska evertebratfaunan (t.ex. som föda för fiskar, indikatorarter för vattnets status osv.) har inte bedömts.

Forststyrelsen konstaterar att med avseende på skyddet av vattennaturen har ALT Stadsfjärden de absolut skadligaste miljökonsekvenserna, och det borde undantas från den fortsatta planeringen.

**Konsekvenser för fågelbeståndet:** Konsekvenserna för fågelbeståndet baserar sig på såväl befintlig kunskap som den utredning om fågelbeståndet som gjorts för projektet. Utredningen om fågelbeståndet har gjorts i juni 2015. Fåglarna har inte räknats på områden som är i Forststyrelsens besittning. En skyddsgrund för Naturaområdet Södra Stadsfjärden-Söderfjärden-Öjen (FI0800057, SAC/SPA) är områdets fågelbestånd. Sundomvikens Naturaområde hör till skyddsprogrammet för fågelrika sjöar och havsvikar (LVO100222) och är ett internationellt värdefullt fågelområde (IBA).

Det har inte gjorts någon uppföljning av flyttfåglar, trots att kontaktmyndigheten i sitt utlåtande om bedömningsprogrammet uppmanar att utreda konsekvenserna av alternativet över Södra Stadsfjärden på de områden där fåglarna rastar/söker föda under flyttningen. Enligt bedömningen kan en del av de arter som utgör skyddsgrund för Naturaområdet under flyttningen äta på områdets åkrar och övernatta till exempel på Sundomviken, varvid arternas förekomst på Naturaområdet kan vara kopplad till Munsmo åkerområden. Enligt bedömningen finns det ingen publicerad information om Munsmo åkerområdes betydelse under flyttningen. Det anses dock möjligt att Munsmo åkerområden kan ha en betydelse som rast- och födoområde under flyttningen åtminstone för sångsvan, grågås och sädgås.

Forststyrelsen konstaterar att det finns fler inventeringar av fågelbeståndet och publikationer med information om det än vad som använts i konsekvensbeskrivningen. Information har publicerats i bland annat skötsel- och användningsplanen för Södra Stadsfjärden. Dessutom har Forststyrelsen utfört en linjeräkning av landfåglar vid Södra Stadsfjärden och Öjen och även utrett Naturaområdets fågelbestånd i anslutning till effektiviserad jakt på små rovdjur i Södra Stadsfjärden. Materialet fås från Forststyrelsen på begäran.

När det gäller bedömningen av konsekvenserna för fågelbeståndet hänför sig en av de största bristerna i konsekvensbeskrivningen till bedömningen av ALT Stadsfjärden. Konsekvenserna av sträckningen över Stadsfjärden för igenslamningen och igenväxningen av havsviken har inte beaktats. Detta har enligt Forststyrelsens åsikt betydande potentiella negativa konsekvenser för naturtyperna och fågelbeståndet i Naturaområdet Södra Stadsfjärden, så det är skäl att utreda saken noggrant, till exempel i en bedömning av konsekvenserna för Naturaområdet.

Konsekvenserna för det häckande fågelbeståndet av alternativerna Stadsfjärden, Fladan och Vikby bedöms som stora. Enligt bedömningen omfattar konsekvensernas betydelse osäkerhetsfaktorer både i utgångsdata och i konsekvensbedömningen, såsom havsörnens eventuella häckning, Munsmo åkerområdes betydelse under flyttningen och eventuellt störande konsekvens för fågelbeståndet vid Naturaområdets sydligaste kant. Forststyrelsen anser att det utöver dessa finns även andra osäkerhetsfaktorer, bland annat i anslutning till fågelinventeringens längd och omfattning.

Konsekvenserna för fågelbeståndet av Centrumtunneln-alternativet och 0+-alternativet bedöms som små. Konsekvenserna för de arter som utgör skyddsgrund för Naturaområdet Öjen betraktas som mycket små. Forststyrelsen anser att konsekvenserna för fågelbeståndet måste utredas och bedömas noggrannare när projektplaneringen fortsätter. I konsekvensbeskrivningen har man identifierat behovet av att utreda Munsmo åkerområdes och Naturaområdets betydelse som rastplats för fåglar i alternativen Vikby och Fladan. Dessutom är det skäl att göra inventeringar av flyttfåglarna såväl vår som höst. Bedömningen av konsekvenserna för fågelbeståndet borde uppdateras som helhet med beaktande av dessa samt ovannämnda material om fågelbeståndet.

**Buller:** Enligt riktvärdet för buller (statsrådets beslut 993/1992) är bullergränsen på naturskyddsområden 45 dB dagtid och 40 dB nattetid. På den del av Naturaområdet som gränsar till och ligger i närheten av motorvägen överskrids bullernivån redan i nuläget. Enligt modeller kommer bullerkonsekvenserna att öka något till följd av ökad trafik oberoende av de olika alternativen. I 0+-alternativet kommer bullrets influensområde där 45 dB överskrids att växa med 300-350 meter på Gamla hamnens våtmarksområde.

I Stadsfjärden-alternativet bedöms bullret ha små negativa konsekvenser. Gränsvärdena för buller överskrids inte på Naturaområdet. Byggandet av vägförbindelsen över Stadsfjärden innebär sannolikt kraftigt buller. I bedömningen har som gräns för bullrets influensområde använts 1 kilometer, varvid konsekvenserna för de fåglar som rastar och häckar på Naturaområdet vore små. Forststyrelsen bedömer

att tidvis kraftigt buller under byggtiden sprider sig längre än 1 km över vattenområdet, mest beroende på vindriktningen. Forststyrelsen påpekar att undervattensbullret från byggandet av ALT Stadsfjärden och dess spridning inte alls har behandlats i bedömningen. Undervattensbuller, framför allt kraftigt buller under byggtiden, innebär en risk för fiskar och havslevande däggdjur. Buller bär längre och snabbare i vatten än i luft. Det byggtida undervattensbullret kommer enligt Forststyrelsens bedömning att vara kraftigt och dess konsekvenser sträcker sig mycket sannolikt till Naturaområdet (ca 2 km bort). Södra Stadsfjärden är ett slutet område vad gäller undervattensbuller. Av denna orsak är inverkan av bullret från ALT Stadsfjärden begränsad till ett mindre område, men kraftigare.

I alternativen Fladan och Vikby bedöms bullret ha måttlig negativ konsekvens. Konsekvensen sträcker sig dock inte till Sundomvikens Naturaområde. Trafikmängderna på Myrgrundsvägen i Öjenområdet skulle öka. Bullrets influensområde där riktvärdena överstiger 45 dB växer något på Öjens Naturaområde.

**Naturabehovsprövning:** Det har gjorts en Naturabehovsprövning (30.9.2016 Ramboll) som gällt Sundomvikens Naturaområde. Enligt Naturabehovsprövningen kan de närbelägna åkerområdenas betydelse för sädgåsen och sångsvanen, som påträffas på Naturaområdet inte bedömas på ett tillförlitligt sätt i fråga om Fladan och Vikby på grund av bristfälliga utgångsuppgifter. I behovsprövningen konstateras att i fråga om dessa arter överskrids tröskeln för Naturabedömning enligt försiktighetsprincipen.

Behovsprövningen av en Naturabedömning baserar sig för närvarande på de gällande uppgifterna i Naturadatabasen. Uppgifterna är dock gamla, och uppdateringen av databasen har varit föremål för allmänt samråd hösten 2016. Det hade varit motiverat att inkludera en jämförelse av uppgifterna i Naturadatabasen med färskare artuppgifter i behovsprövningen. Behovsprövningen av en bedömning av konsekvenserna för Naturaområdet är enligt Forststyrelsens åsikt bristfällig i fråga om uppgifterna om fågelbeståndet och konsekvenserna för vattnen av ALT Stadsfjärden. Forststyrelsen anser att det i samband med den fortsatta projektplaneringen bör utarbetas en Naturabedömning enligt 65 § i naturvårdslagen om projektets konsekvenser för Natura 2000-området Södra Stadsfjärden-Söderfjärden-Öjen. Om projektet ändå förverkligas enligt ALT Centrumtunneln anser Forststyrelsen att konsekvenserna för Naturaområdet är ringa och det föreligger inget behov av en noggrannare bedömning.

**Uppföljningsprogram:** Forststyrelsen anser att det är bra att beskrivningen innehåller ett uppföljningsprogram, även om det är mycket allmänt hållet. Forststyrelsen föreslår att uppföljningen av fågelbeståndet görs mer omfattande än vad som nu anges i beskrivningen.

**Sammanfattning och alternativens genomförbarhet:** Forststyrelsen anser att ALT Stadsfjärden är så skadligt för miljön att det borde undantas från den fortsatta projektplaneringen. Forststyrelsen anser att konsekvenserna för fågelbeståndet måste utredas och bedömas noggrannare när planeringen fortsätter. I konsekvensbeskrivningen har man identifierat behovet av att utreda Munsmo åkerområdes och Naturaområdets betydelse som rastplats för fåglar i alternativen Vikby och Fladan. Dessutom är det skäl att göra inventeringar av flyttfåglarna såväl vår som höst. Även den störande inverkan för fågelbeståndet från den växande trafiken i närheten av Naturaområdet borde bedömas. Bedömningen av konsekvenserna för fågelbeståndet borde uppdateras som helhet med beaktande av detta samt ovannämnda material om fågelbeståndet.

#### *Museiverket*

Det har inte begärts något utlåtande av Museiverket om vägprojektets bedömningsprogram. Stadsfjärden-alternativet innebär vattenbyggande. Södra Stadsfjärden är ett viktigt område för Vasas maritima historiska. Den utgjorde farled för sjöfarten till Gamla Vasa. I södra delen av Stadsfjärden, på stranden av Hästholmen, som redan ligger på fastlandet, fanns Gamla Vasas hamn sedan början av 1600-talet (objekt nr 100001928 i fornlämningsregistret). Hamnen blev fort för grund och detta försvårade sjöfarten och för att få in handelsfartygens laster till staden lossades de på grundgående prämar på Stadsfjärden åtminstone från och med mitten av 1700-talet. Gamla Vasa hamn var i användning ännu på 1800-talet. Svartön i Stadsfjärden, som i och med landhöjningen har blivit en udde, fungerade som skeppsvarv (nr 1000007606 i fornlämningsregistret) från 1600-talet till 1700-talet. Stadsfjärden har under årens lopp delvis muddrats. Mänsklig aktivitet har dock inte helt förändrat och förvandlat Stadsfjärdens botten, för 2006

upptäcktes vraket av ett träfartyg väster om Svartön (nr 2478 i fornlämningsregistret). I närheten av vägprojektet, väster om Sundombron vet man att det finns en stenfylld stockkistkonstruktion (nr 1000022317 i fornlämningsregistret) under vatten, vars syfte inte är känt. Eftersom det inte har gjorts någon arkeologisk inventering för att kartlägga kulturarvet under vatten i Södra Stadsfjärden, finns det inte heltäckande information om kulturarvet under vatten i området. Tidigare okända fynd är möjliga i denna miljö som länge varit föremål för mänsklig aktivitet.

I miljökonsekvensbeskrivningens presentation av nuläget i projektområdet (s. 79-80) redogör man för kända fornlämningar utan att glömma kulturarvet under vatten; vraket väster om Svartön nämns både i texten och på kartan, vilket är positivt. Med tanke på kulturarvet under vatten kan det betraktas som en brist i beskrivningen att när projektets konsekvenser behandlas tar man inte upp Stadsfjärden-alternativets eventuella inverkan på kulturarvet under vatten. Byggande förstör fornlämningen under vatten om den sammanfaller med sträckningen. Eftersom man inte har heltäckande kunskap om kulturarvet under vatten i området, är detta alternativ förenat med behov av att inventera botten i området innan byggandet inleds för att utreda om det finns tidigare okända fornlämningar under vatten på projektområdet. I samband med den fortsatta projektberedningen finns det inga hinder för att vidareutveckla och genomföra Stadsfjärden-alternativet. Det är dock skäl att förbereda sig på en inventering av kulturarvet under vatten. Om en eller flera fornlämningar under vatten upptäcks under inventeringen, kommer Museiverket och den projektansvarige överens om undersökning enligt lagen om fornminnen eller annat lämpligt förfarande.

#### *Korsholms kommun*

Kommunstyrelsen konstaterar att inget av de uppgjorda linjedragningarna på ett tillräckligt tillfredsställande sätt löser de problem som man önskade lösa med utredningen. För i synnerhet alternativet Fladan och Vikby överväger de negativa konsekvenserna tydligt de positiva och dessa alternativ ska därmed avskrivas som grundlösning för trafiken till hamnen. Dessa alternativ stöder inte heller på ett positivt sätt den befintliga samhällsstrukturen på området mellan Munsmo och Toby, vilket betyder att dessa dragningar inte ger en i övrigt önskvärd tillväxtpotential. Under överskådlig framtid är alternativet 0+ den bästa lösningen för en smidig trafik till Vasklot hamn. Korsholms kommun förhåller sig öppen till helt andra lösningar än de som nu ingått i denna MKB, i syfte att förbättra ett säkert trafikflöde mellan hamnen och riksvägarna 3 och 8.

#### *Österbottens förbund*

Planeringen av Vasa hamnväg baserar sig på ett existerande behov. Detta har också konstaterats i flera olika utredningar. Under MKB-förfarandet bör det utredas vilket som är det mest godtagbara sträckningsalternativet för hamnvägen med tanke på helheten och med hänsyn till olika parter. Denna kunskap behövs eventuellt också för den nya landskapsplanen. När den nya landskapsplanen 2040 utarbetas är det också möjligt att bedöma de förbindelsebehov som angetts i planen på nytt samt att precisera de förbindelsebehov som angetts redan i den nuvarande planen, till exempel som preliminära vägsträckningar. Angivande av preliminära vägsträckningar förutsätter dock ett beslut om vilket sträckningsalternativ som är mest beaktansvärt och lämpligt med tanke på den fortsatta planeringen.

Österbottens förbunds åsikt:

**0+**-alternativet förbättrar inte just situationen jämfört med nuläget. Alternativet undanröjer inte trafik- och säkerhetsproblemen i centrum eller möjliggör ny eller effektivare markanvändning.

**Centrumtunneln**-alternativet tar bort en del av trafiken genom centrum och förbättrar förhållandena och boendetrivsels i centrum samt trafiksäkerheten. Tunnelnalternativet fungerar sannolikt bättre med tanke på helheten, om dessutom även den norrgående trafiken kunde kombineras med tunneln. Annars går en del av den tunga trafiken fortfarande genom centrum. Tunnelnalternativet möjliggör inte just ny eller effektivare markanvändning.

Broalternativet över **Stadsfjärden** kunde fungera bra med tanke på trafiken och ta bort en stor del av den tunga trafiken genom centrum till hamnen liksom även en del av personbilstrafiken. Stadsfjärden-alternativet kunde också fungera som ett alternativ för den norrgående trafiken, om det går att ordna för-

bindelse från motorvägen (längs Krutkällarvägen) till Förbindelsevägen som fortsättningen på broförbindelsen. Risken med broalternativet är att Stadsfjärden slammas igen och eventuella negativa förändringar i landskapsbilden. En dålig sida hos tunnel- och broalternativen är att de är dyra, varför det händer att de inte förverkligas – eller får vänta länge på finansiering. De lämpar sig inte heller för alla tunga och överstora specialtransporter.

**Vikby- och Fladan-**alternativen undanröjer en del av personbilstrafiken och den tunga trafiken genom centrum. Tillsammans med en eventuell ny förbindelse riksväg 8 Helsingby–Vassor skulle de sammantagna konsekvenserna ha en större lugnande inverkan på trafiken i centrum än vad som nu uppskattats. Alternativet Vikby och Fladan skulle knyta logistikcentrumområdet närmare till hamnen. Dessa alternativ möjliggör på lång sikt effektivare och mångsidigare markanvändning i Solf och Sundom. Även markanvändningen i området mellan logistikcentrum och riksvägarna (riksvägarna 3 och 8) skulle effektiviseras. Tillsammans med förbindelsen Helsingby–Vassor skulle de logiska verksamhetsförutsättningarna förbättras avsevärt jämfört med nuläget. Alternativet Vikby och Fladan går för närvarande genom ett mycket lugnt område, varför till exempel trafikbuller och störningar upplevs orsaka kraftigare störningar och större förändringar i de rådande förhållandena i den miljön.

Av miljökonsekvensbeskrivningen för hamnvägen framgår inte hur landhöjningen och de visuella konsekvenserna (bland annat ljusförorening och bildmontage) har bedömts. I beskrivningen har man beskrivit smådjurs levnadsförhållanden och behov av att röra sig, men behovet av ekologiska korridorer för hjortdjur och stora rovdjur har inte beskrivits. Även om trafikmängderna uppenbarligen har bedömts bli rätt små i alternativen Vikby och Fladan, gör det en fundersam att bullret enligt bullerutredningen inte sprider sig längre på åkerområdena i det öppna landskapet.

Med undantag för små preciseringar är miljökonsekvensbeskrivningen ändå relativt heltäckande. Den ger i fråga om varje enskild sakhet som bedömts (t.ex. fågelbestånd, buller, vibrationer osv.) en bra bild av de olika alternativens inbördes ordning när det gäller förändringen och objektets känslighet. Det är dock mycket svårt att bedöma omfattningen av de övergripande förändringar som sträckningsalternativen förorsakar och objektets känslighet samtidigt i fråga om samtliga presenterade sakheter och objekt.

Nuläget på objekten framgår inte heller speciellt tydligt av beskrivningen. Exempelvis i centrumområdet är trafikbullersituationen redan nu rätt dålig. I framtiden kommer trafikmängderna att öka ytterligare i centrum. Sålunda kommer situationen i centrum fortfarande att vara mycket dålig, men förändringen verkar vara relativt liten och objektets känslighet kan inte heller just förändras.

I den nuvarande landskapsplanen finns en reservation för en förbindelse mellan Vasa hamn och logistikområdet som går söder om Stadsfjärden. Till denna del förverkligar alternativen Vikby och Fladan den nuvarande landskapsplanen och dess målsättningar. Alternativet Centrumtunneln, Stadsfjärden och 0+ strider inte mot landskapsplanen, men de undanröjer uppenbarligen inte behovet av en förbindelse mellan hamnen och riksvägarna 3 och 8 och reservationen för den. När den nya landskapsplanen utarbetas vore det kanske skäl att också diskutera om störningarna i Vasa centrum är sådana att man i landskapsplanen utöver det nuvarande förbindelsebehovet borde ange ett nytt förbindelsebehov i riktning syd-nord över Stadsfjärden, eller alternativt i en tunnel under centrum?

En tilläggskommentar i anslutning till utlåtandets följebrev var att i alternativen Fladan och Vikby var följande saker öppna: havsörnens häckning, Munsmo åkerområdes betydelse under fåglarnas flyttning samt de störande konsekvenserna för fågelbeståndet i Naturaområdets sydligaste kant. s. 125: I de textdelar som behandlar Landskap och kulturmiljö / vattentemat vore det skäl att beakta även konsekvenserna av landhöjningen. Saken nämns i förbifarten på sidan 9 i stycket om yt- och grundvatten.

#### *Österbottens museum*

Österbottens landskapsmuseum anförde i sitt utlåtande i programfasen att behovet av ytterligare inventeringar av kulturmiljön i området bör övervägas och att man måste beakta vilka psykiska och fysiska konsekvenser det har för människors levnadsförhållanden och trivsel när landskapet förändras. Av konsekvensbeskrivningen framgår inte hur behovet av att inventera kulturmiljön har beaktats. Dessutom anser museet att bedömningskriterierna är inexakta. Särskilt när det gäller kulturmiljöer måste man beakta att i

en kulturmiljö bestämmer inte objektets storlek eller omfattning dess värde eller inverkan. När ett objekt redan är värdefullt på riksnivå, blir skillnaden mellan klasserna stor och synnerligen stor oklar.

I samlingstabellen i konsekvensbeskrivningen jämförs betydelsen av de olika alternativens konsekvenser. Där framhävs Centrumtunneln som positiv och sträckningen söder om Stadsfjärden som negativ. Eftersom syftet med hamnvägen är att hitta en lösning som förbättrar trafikstyrningen, till exempel för hamn- och specialtransporter samt pendeltrafiken och den tunga trafiken genom centrum, är det rentav iögonfallande att det är så positivt att behålla nuläget, dvs. 0-alternativet. De föreslagna alternativen tycks inte ge någon lösning på den nuvarande situationen och alternativens negativa konsekvenser för trivseln i centrum och värden av riksintresse verkar rentav underskattade. Landskapsmuseet konstaterar att konsekvensbedömningen måste fortsätta och i ljuset av resultaten måste man i synnerhet bedöma på nytt om bakgrundsmaterialet är tillräckligt. Landskapsmuseet föreslår att när arbetet fortsätter bör Fladan-alternativet bedömas även med avseende på Sundomområdets tillgänglighet och utvecklingsstrategin för det.

#### *Österbottens räddningverk*

I miljökonsekvensbeskrivningen behandlas under huvudrubriken "Transporter och logistik" i punkt 5 bland annat transporter av farliga ämnen (5.1.2). I analysen av nuläget i planeringsområdet konstateras att cirka en tredjedel av godstransporterna utgörs av oljeprodukter och att Vasa stads mål är att bibehålla hamnverksamheten i Vasklot och vidareutveckla den. Den nuvarande oljehamnen och distributionslagren fortsätter. Hamnens roll för projekt- och containertransporter samt vid transport av flytande bulklast stärks (5.2.1). I den punkt som gäller den nuvarande och förväntade godstrafiken konstateras med all rätt att en ökning av transporterna av "farliga ämnen och andra ämnen" genom centrum ökar säkerhetsrisken (5.2.2). Räddningsverket har i sin hotbildsanalys identifierat säkerhetsrisken i anslutning till transporter av farliga ämnen. Följderna av en sådan olycka i stadens centrum skulle bara betydande skador, så alla metoder att hantera denna risk är viktiga. I avsnitt 5.3 analyseras vägalternativens konsekvenser för transporterna och hamnlogistiken och konstateras bland annat att Centrumtunneln-alternativet inte har någon stor betydelse för säkerheten hos transporter av farliga ämnen genom Vasa centrum, eftersom transporten av farliga ämnen kan förbjudas i tunneln. Ett förbud grundar sig på den lagstiftning som gäller saken. I alternativet Stadsfjärden, Fladan och Vikby kan transporterna av farliga ämnen skötas längs den nya sträckningen, förbi Vasa centrum. Sådan "styrning" är möjligt enligt ADR-bestämmelserna. Räddningsverket stöder lösningar som innebär att transporterna av farliga ämnen styrs bort från stadens centrum. Räddningsverket stöder också uppfattningen att trafiksäkerheten i Vasa centrum påverkas positivt om de tunga transporterna styrs bort från centrum.

#### *Suomen luonnonsuojeluliiton Pohjanmaan piiri ry*

Suomen luonnonsuojeluliiton Pohjanmaan piiri ry ansåg att 0-alternativet är det bästa för miljön men konstaterade att det behövs någon slags lösningsmodell på grund av den växande trafiken i området och eftersom den tunga trafiken behöver nå hamnområdet på ett smidigare sätt än nu. Pohjanmaan piiri ansåg inte att Vikby och Tölby är bra alternativ, eftersom de inte förkortar körsträckan eller stöder lösningen av problemen i livligt trafikerade områden och trafiklederna går genom områden som är värdefulla med tanke på landskapet, fågelbeståndet och kulturen och stör friden i små landsbygdsområden. Stadsfjärden-alternativet skulle medföra stora förändringar i landskapet och försvåra vattenflödet och sjötrafiken. Centrumtunneln-alternativet ansågs stöda trafikflödet i centrumområdet, som utvecklas och växer kraftigt, tunneln skulle inte störa landskapet, inte förorsaka nämnvärda skador på naturen och dessutom skulle sprängningarna sannolikt ge stenmaterial för byggnadsarbetet och annan användning. Av de föreslagna alternativen vore tunnelalternativet som helhet bäst för naturen och miljön.

#### *Finlands skogscentral*

Finlands skogscentral har inget att kommentera i frågan.

#### *Vasa stad*

Vasa hamnväg-projektet har stor betydelse för hela Vasaregionen. Vasa centrum är hela regionens centrum, och en stor del av regionens arbetsplatser finns i Vasa. Vasaregionens utveckling är starkt beroende av Vasa stads utveckling. En förutsättning för regionens utveckling är att den tunga trafikens förbindelse till hamnen blir löst på ett hållbart sätt. Både centrumområdets funktionalitet och trafikens smidighet skulle bli lidande av den ökade trafiken längs de nuvarande rutterna. Hamnvägen är således inte bara ett projekt inom Vasa stad, utan ärendet ligger i hela regionens intresse. Detta bör beaktas när beslut om Hamnvägen fattas.

Staden vill påminna om det ursprungliga behovet för projektet. I bakgrunden för utvecklandet av vägen har legat de störande faktorer, som den genomkörande tunga trafiken medför för Vasa centrum samt de problem som uppkommer för de stora transporterna till hamnen till följd av det trånga gatunätverket. 0+-alternativet är således inte ett beaktansvärt alternativ.

På sidan 121 i MKB-beskrivningen finns en sammanfattande tabell över bedömda konsekvenser. Värdena i tabellen avviker dock i fråga om flera konsekvenser jämfört med hur ärendet har bedömts i de separata siffrorna. Det skulle vara skäl att granska värdena, så att jämförelsen av alternativen görs utifrån korrekta uppgifter.

Vid bedömningen av konsekvenserna har man förutspått trafikförändringarna både i centrum och på nya vägvägsnitt (tabell 1). Prognoserna ser dock inte ut att vara entydiga. Det skulle vara skäl att granska prognoserna. De eventuella felen i trafikprognoserna upprepas även i andra konsekvenser (t.ex. buller och luftkvalitet).

Vid konsekvensbedömningen borde alternativens måttskillnader beaktas bättre. I tabell 18 konstateras att det exempelvis i 0+-alternativet bor 2499 människor inom ett avstånd på 100 meter och bara 59 i Stadsfjärden-alternativet. Denna skillnad har inte beaktats tillräckligt vid bedömningen av konsekvenserna. Dessutom kan avståndsgränsen på 100 meter ifrågasättas, då man bedömer konsekvenserna för människors levnadsförhållanden och trivsel. Om Skolhusgatans trafikmängd inskränks, är det områdets invånare och de som uträttar ärenden där som drar nytta av detta på ett mycket större område än på ett avgränsat verkningsområde på 100 meter.

I beskrivningen konstateras att genomförandet av 0+-alternativet inte medför konsekvenser för landskapet, kulturmiljön, enskilda fasta fornminnen eller för skyddade byggnader. Vasas esplanader och strandparkszon med sina offentliga byggnader är dock byggda kulturmiljöer av riksintresse (RKY).

Konsekvenserna för markanvändningen har bedömts för snävt. Alternativens konsekvenser borde bedömas på mycket längre sikt. Hur inverkar de på hela områdets utvecklingsmöjligheter? Vid jämförelsen av alternativen skulle det vara skäl att granska möjligheterna som de erbjuder med tanke på framtiden. Man borde även fundera över kompenseringsmöjligheterna i fråga om olika konsekvenser. En del av de negativa konsekvenserna är betydligt enklare att kompensera än andra.

Vid bedömningen av naturens mångfald har man i beskrivningen utnyttjat befintliga utredningar, och samlat in tilläggsuppgifter med ändamålsenliga metoder. Eventuella osäkerhetsfaktorer har framställts och tilläggsutredningar som behövs har föreslagits bli gjorda i samband med den fortsatta planeringen. Konsekvenserna som hänför sig till projektets natur har bedömts med ändamålsenliga kriterier.

I beskrivningen har vägsträckningsalternativens konsekvenser för vattennaturen inte bedömts med tillräcklig noggrannhet. Av vägsträckningsalternativen kan konsekvenserna av i synnerhet vägbanken över Södra Stadsfjärden vara mer omfattande för områdets fiskbestånd och övriga vattennatur än vad som bedömts i beskrivningen.

I beskrivningen nämns det att en liten skarvkolon häckar på Juckasgrynnan. Situationen förändras dock snabbt, och enligt beräkningarna för år 2016 häckar sammanlagt cirka 1500 skarvpar på Juckasgrynnan och Metgrund. Vid den fortsatta planeringen bör man vid bedömningen av konsekvenserna för fågelbeståndet beakta ändringen i klassificeringen av nationell hotstatus för arter i början av år 2016.

Staden anser även att spårförbindelsen invid Hamnvägen ännu ska hållas med i det här skedet.

Staden vill i synnerhet framhålla att MKB-beskrivningen ger en snedvriden bild av 0+- alternativet. Eftersom jämförelsen har gjorts enligt dåläget, ger den en för positiv bild av 0+-alternativet, där man redan upplever många negativa konsekvenser. Målet med Vasa hamnväg-projektet har varit att hitta en mera

fungerande lösning än nuvarande mellan Vasa hamn och logistikcentret öster om Vasa flygstation och därmed minska de trafikolägenheter som nämns ovan i Vasa centrum. Vid planeringen av den har man också beaktat markanvändningsutvecklingen under de följande årtiondena, då trafikströmmarna enligt trafikprognoserna fortfarande huvudsakligen utgörs av personbilstrafik.

De alternativ som har lyfts fram i projektet har konstaterats vara likvärdiga i MKB-utredningen med tanke på miljökonsekvenserna. På basis av utredningen kan man således inte fastslå vilket alternativ som skulle vara bättre än något annat ur miljösynvinkel. Med tanke på trafikmängden är det värsta alternativet dock att ingenting alls görs i framtiden, dvs. att 0+-alternativet genomförs, medan markanvändningen i den del av staden som är belägen mot Malax ökar. Detta leder till försämrad trafiksäkerhet på gatuavsnitten mellan Vasklot och de södra delarna av centrum.

Den trafik som markanvändningen medför är i fråga om hamnvägen inte möjlig att lösa på annat sätt än med tunnelalternativet eller stadsfjärdsalternativet. Om någon ny markanvändning i framtiden inte förverkligas på områdena söder om Kronvik eller i fråga om det så kallade skärgårdsprojektet, är inte heller de ovan nämnda alternativen nödvändiga. Då räcker det med Fladan- och Vikby-förbindelserna, men alternativens trafikmängder är små med tanke på förverkligandet av en ny allmän väg. Trafikprognosen blir liten, eftersom det i bakgrunden till projektet inte finns någon plan eller prognos för markanvändningen på tillräckligt lång sikt.

Olägenheterna av den tunga trafiken kan elimineras genom att bränsletransporter på stadens gator förbjuds, eftersom det finns vanliga trafikmärken som kan sköta dirigeringen. De är dock få till antalet och det löser inte problemet med den tunga trafiken. Beträffande varutransporterna kan det konstateras att de flesta stora och medelstora städernas ringvägar centraliserat samlar den tunga trafikens transporter i Finland, men att Vasa inte har några sådana naturliga ringvägar förutom för trafiken på Förbindelsevägen mellan rv 8 och rv 3.

Beträffande trafikmodellen kan man konstatera att den förverkligas i enlighet med markanvändningsplanen på generalplanenivå. I den är trafiken förlagd till leder med ledig kapacitet och resorna genomförs på den kortaste sträckan. Det viktigaste med tanke på modellen är servicemängden samt boendets och arbetsplatsernas läge.

I rapporten har konsekvenserna som hänförs till fastigheter granskats främst ur synvinkeln hur mycket konsekvenser olika alternativ har för den befintliga fastighetsindelningen. Med denna approach har de mest negativa konsekvenserna konstaterats i Fladan- och Vikbyalternativen. I Stadsfjärden- och centrumtunnelalternativen skulle konsekvenserna för fastigheter enligt beskrivningen vara mindre och 0+-alternativet skulle inte medföra några konsekvenser alls. Det framförda granskningsperspektivet beträffande konsekvenserna för fastigheter är väldigt snävt, eftersom det endast beaktar de ekonomiska konsekvenserna och övriga skadliga konsekvenser för fastigheterna i fråga om lant- och skogsbruk. De i rapporten nämnda olägenheterna som splittringen av lant- och skogsbruksområdena förorsakar är ekonomiska till sin natur. Splittringen påverkar fastigheternas avkastningsvärde då trafik- och odlingskostnaderna stiger. Däremot har trafikens immissionsolägenheter, som har en betydligt större inverkan på fastigheternas värde och användning, nästan helst förbigåtts vid granskningen av konsekvenserna för fastigheter. I synnerhet i 0+-alternativet är olägenheterna som orsakas av buller, damm, vibrationer och visuell immission från trafiken mångtinfaldiga till sin ekonomiska betydelse jämfört med lant- och skogsbruksolägenheterna i övriga alternativ. Immissionerna inverkar över fastighetsgränserna och deras negativa inverkan på miljöns trivsel och utvecklingsbarhet, och därmed på fastigheternas värde, är betydande. Helhetsinverkan är naturligtvis ju större, desto mer tätbeott område man verkar på. Vid bedömningen av konsekvenserna för fastigheter på lång sikt borde man även beakta möjligheterna att minska olika typer av olägenheter. Det är till rimliga kostnader möjligt att avsevärt minska eller helt eliminera olägenheter till följd av splittring av lant- och skogsbruk med moderna ägo- och privatvägsarrangemang. Även i glesbygdensområden finns det metoder som kan användas för bekämpning av trafikens immissioner. Däremot är det i praktiken nästan omöjligt att eliminera eller avsevärt minska trafikimmissioner som drabbar stadscentrum. Med de ovan nämnda grunderna bör det konstateras att 0+-alternativet på lång sikt har de klart mest negativa konsekvenserna för fastigheter jämfört med övriga vägsträckningsalternativ.



I samband med centrumtunnelalternativet har en eventuell övergång från nuvarande tvådimensionella fastighetssystem till ett 3D-fastighetssystem nämnts. Om detta kan det konstateras att beredningen av ny lagstiftning som möjliggör 3D-fastigheter är långt framskriden och att systemet sannolikt kommer att tas i bruk redan inom 1-2 år. Systemet inverkar inte på något sätt negativt på utvecklandet av centrumområdena, exempelvis på förverkligandet av underjordiska tunnlar, utan det är tvärtom avsett att underlätta hanteringen av funktioner som ska placeras på olika nivåer i stadscentrumen.

#### *Vasa stad, miljöavdelningen*

I konsekvensbeskrivningen bör man beakta att på området för det vägprojekt som är föremål för granskning, Södra Stadsfjärden, finns två EU-badstränder, Gustavsborg och Abborrön. Badvattnet måste uppfylla de kvalitetskrav som ställs på EU-badstränder, SHMf 177/2008. I konsekvensbeskrivningen har beaktats

- bullerkonsekvenserna för bostäder
- i tunnelalternativet har det konstaterats att ventilationen i tunneln styrs tillräckligt högt. Ventilationen får inte orsaka sanitära olägenheter enligt hälsovårdslagen för bostäderna i närheten.
- konsekvenserna för eventuella hushållsbrunnar.

#### *Vasa centralsjukhus*

Vasa sjukvårdsdistrikt anser att den tunga trafiken måste fås bort från rutten Vasaesplanaden – Skolhusgatan – Sandviksgatan för att säkerställa en god tillgänglighet till hälsovårds- och socialvårdsinrättningarna som finns eller kommer att finnas på Sandviksområdet. Vasa sjukvårdsdistrikt håller på och planerar en ny sjukhusbyggnad, det s.k. Österbottens SOTE-hus, som är planerat att betjäna hela landskapet Österbotten. När det nya SOTE-huset byggts kommer antalet besökare till Sandviksområdet att ca fyrdubblas från ca 250 000 besökare/år till ca 1 000 000 besökare/år. Med besökare avses patienter i våra olika vårdinrättningar. Därtill kommer ca 3000 personer att arbeta på området då nuvarande sjukvårdsdistrikts och kommunernas personal anställda av landskapet Österbotten tas i beaktande.

Av den anledningen anser Vasa sjukvårdsdistrikt att det s.k. 0+-alternativet inte är gångbart utan något måste göras för att få bort den tunga trafiken från området Vasaesplanaden – Skolhusgatan – Sandviksgatan och rutten reserveras för persontrafik och utryckningsfordon som ska föra patienter till akuten.

Av de alternativ som presenterats för att få bort den tunga trafiken från området är alla likvärdiga för sjukvårdsdistriktet och sjukvårdsdistriktet har ingen favorit bland dem, blott den tunga trafiken fås bort från Sandviksområdet. Det kan finnas andra alternativ än de som undersökts. Om nya alternativ undersöks under man samtidigt beakta den pågående SOTE-reformen och att Sandviksområdet kommer att betjäna hela landskapet Österbotten och att persontrafiken till Sandviksområdet ska vara smidigt både från söder och från norr.

#### *Egentliga Finlands NTM-central, Fiskerihushållningsmyndigheten*

Konsekvenserna för fiskerihushållningen av de vägsträckningar som omfattas av miljökonsekvensbedömningen för projektet Vasa hamnväg har utretts tillräckligt. Stadsfjärden-alternativet kan orsaka i synnerhet abborrens yngelproduktion betydande skada, vilket kan synas framför allt lokalt i fiskarnas abborrfångster på havsområdet utanför staden. Av denna orsak anser vi att det alternativet är det sämsta ur fiskerihushållningens synvinkel när man överväger hur man ska gå vidare med projektet.

#### *Österbottens svenska producentförbund r.f.*

Det ifrågasätts inte av ÖSP att den tunga trafiken till hamnen genom Vasa centrum länge utgjort ett problem. Däremot kan det ifrågasättas om det långsiktigt är förnuftigt att utveckla hamnförbindelsen som den är belägen i dag. Inte minst med landhöjningen och upprepade behov av att muddra farleden i framtiden.

Området söder om Stadsfjärden är ett viktigt kulturlandskap, det är få ställen där åkermark behållits så här enhetligt nära bebyggelse. Både Fladan- och Vikby-alternativen skulle förstöra detta värdefulla kultur-

landskap. En splittring av odlingsmarkerna och nuvarande byastrukturer ökar olägenheterna av trafiken. I bedömningsbeskrivningen konstateras att för både Fladan- och Vikby-alternativen är konsekvenserna för kulturmiljön väster om riksväg 3 i huvudsak stora och negativa. Dessa vägdragningar går även över stora områden med sura sulfatjordar. ÖSP kan därmed inte godkänna något av de två södra alternativen som varit mål för miljökonsekvensbedömningen.

Även om bedömningen är diger, finns det mycket fel och brister i den. Man har i bedömningen konstaterat att man inte i detta skede kan ta konsekvenser för åkergrödor i beaktande. Det här väcker förundran hos ÖSP när man lyckats ta många andra faktorer i beaktande.

I bedömningen belyses konsekvenserna av de olika alternativen med färgsättning. Färgsättningen är fel då en del konsekvenser inte kunnat tas i beaktande, därtill verkar man inte fästa särskilt stor vikt vid alla de åsiktsytringar som inlämnats och framkommit vid allmänna tillställningar som arrangerats.

Det verkar även lite konstlat att blanda in vägsträckningen Vikby – Matrois i denna konsekvensbedömning. Vägsträckningen från Vikby till Martois borde utredas separat.

### *Åsikt 1*

...När det gäller den tunga trafiken och hamntrafiken i Vasa borde man avancera varsamt och etappvis... En mycket enkel och välfungerande modell för de kommande 15 åren vore enligt min åsikt följande: 1) trafiken på E12 söderifrån styrs längs Handelsplanaden till Vasaesplanaden där den svänger till vänster in på Vasaesplanaden till Vasklot. 2) trafiken från Vasklot styrs längs Handelsplanaden till Smedsbyvägen ända till varuhuset Hong Kong, där det byggs en ny ramp som svänger till höger med trafikljus (för gång- och cykelvägen) in på Förbindelsevägen till E8. Med andra ord ändras trafiken samt skyltarna på E12 så att ut- och infarten styrs till olika vägar i Vasa centrum. Arrangemanget innebär följande förbättringar jämfört med nuläget: Trafikljusen ställs naturligtvis in så att de i första hand betjänar den tunga trafiken i en jämn hastighet av t.ex. 37 km/h utan stopp. På detta vis förbättras helheten på många punkter, trafikulturen blir smidigare för bilister, cyklisterna och fotgängarna, bullerolägenheterna från den tunga trafiken minskar avsevärt, gångtrafiken blir smidigare och säkrare, trafikens kolfotspår samt utsläppen i stadsområdet minskar, det blir mer plats för utryckningsfordon, den tunga trafiken behöver inte svänga lika många gånger i stadsområdet och den tunga trafiken flyttas helt och hållet till gator med 2+2 körfält, varvid även bullrets ekoeffekt minskar avsevärt.

Gatuområdenas dimensioneringar i centrum behöver inte ändras (körfältsdimensioneringen måste naturligtvis ändras litet när man svänger från Handelsplanaden till vänster in på Vasaesplanaden). Man behöver inte alls röra de historiska områdena i centrum och på stranden, inte heller områden med stora naturvärden. Inte ett enda träd behöver fällas och inga grönområden ändras i centrum, endast buskaget i anslutningen vid "Hong Kong" måste avlägsnas, men det saknar naturvärden. Under de kommande 20 åren måste det hur som helst byggas en ramp från Smedsbyvägen till Förbindelsevägen, så denna lösning, som kanske känns som ett "försök", förorsakar inga merkostnader på lång sikt. Om dessa två åtgärder inte omedelbart vidtas i dagens situation, kommer Vasa stad att drabbas av onödiga överraskande kostnader, bland annat för reparation av de bärande konstruktionerna på Skolhusgatan, eftersom man redan nu kan se att vägen ger efter på grund av den tunga trafiken (asfalten håller bara ett par månader ovanpå vissa brunnar, vilket är ett tydligt tecken på att brunnarnas bärförmåga ger efter).

### *Åsikt 2, två undertecknare*

Underteckande äger ett skifte längs med Bolotvägen... Skogen består av gammal granskog och aspar, nästan urskog... I skogen bodde många flygekorrar i fågelholkar, och vi satte upp mera holkar så att populationen skulle må bra. I de tidigare förslagen till dragning av Fladan-alternativet gick vägen vid sidan av vårt skifte. I det senaste förslaget är dragningen snett över... Vid infomötet i Solf 28.4.2015 påpekade vi att det finns en flygekorrskoloni på vårt skifte... Två vägar över vårt skifte skulle förstöra livsmöjligheterna för flygekorrarna eftersom de inte har någonstans att flytta då skogsområdet skulle försvinna... Vi yrkar på att vägen dras lite rakare så att den går på södra sidan av vårt skifte och därmed skonar flygekorrskolonin. Samtidigt skulle det medföra att Bolotvägen inte behöver dras om vilket sparar pengar vid ett eventuellt vägbygge.

*Åsikt 3, Skolhusgatans husbolag (Bostads Ab Skolhusgatan 41, 42, 44, 45, 47, 49, 51, 52, 57-61)*

MKB ger inte en helt jämförbar bild av de olika alternativen. Vid bedömningen har man inte tillräckligt satt sig in i **redan existerande** faktiska **problem** i det s.k. 0+-alternativet, särskilt på Skolhusgatan, där det bor tusentals människor. I själva verket **borde 0+ inte vara något alternativ**, eftersom det är en viktig orsak till att man i decennier har planerat och försökt hitta en bättre förbindelse till hamnområdet, så att den tunga och farliga trafiken inte skulle gå genom kärncentrum och förutsättningarna för att utveckla hamnen kunde tryggas. I konsekvensbeskrivningen beaktar man således inte det redan existerande problemet, utan konsekvenserna bedöms endast som förändringen i förhållande till miljöns nuvarande tillstånd, varvid jämförelsen mellan alternativen snedvrids som om det inte skulle existera något problem i v 0+-alternativet! ...När de existerande och växande olägenheterna beaktas i 0+-alternativet är det helt enkelt inget alternativ längre...

Centrumtunneln-alternativet är åter orealistiskt redan av ekonomiska skäl. Det finns ingen som betalar det och sålunda snedvrider det bilden av alternativen ytterligare.

Skolhusgatan i 0+-alternativet, till vilken **all trafik** söderifrån till Vasklot **styr**s, inte enbart den tunga trafiken, som det felaktigt konstateras i konsekvensbeskrivningen, gränsar i söder till sjukhusområdet och i norr till universitetet. Det handlar uttryckligen om en **bostadsgata** med bostadshöghus, lekpark, skolor och daghem, alltså invid gatan! Gatan har dock i praktiken tvingats bli en riksväg, där långtradare kör med betydande överhastighet och förorsakar både bullerföroreningar och vibrationer. När man ytterligare tänker på den last som långtradarna transporterar dagligen, olja, farliga ämnen osv., är det obegripligt att det tillåts på en bostadsgata där det bor tusentals invånare och finns flera daghem. Situationen är farlig, påfrestande och outhärdlig...

Sammandragstabellen ger en felaktig bild av 0+-'alternativet', dess existerande konsekvenser och deras betydelse. Om situationen fortgår enligt 0+-alternativet, är också förändringarna till det sämre tydliga, inte bara 'liten' eller 'ingen konsekvens'.

I fråga om **landskap och kulturmiljöer** anges för 0+-alternativet 'ingen konsekvens'... Ändå finns det många värdefulla och skyddade byggnader i Vasa centrum. Vibrationerna från den tunga, kontinuerliga och alltför snabba trafiken påverkar bland annat grunderna till byggnaderna invid gatan så att kulturmiljön riskerar att förstöras. Den växande trafiken mångfaldigar risken, för att inte tala om det som transporteras. En även nationellt värdefull kulturmiljö utgör körfält för långtradare.

**Persontrafik:** ...Hur kan man skriva att i 0+-alternativet försämras trafikförhållandena i centrum litet? **Att persontrafiken ökar med 700 fordon/dygn är inte litet**, när gatans kapacitet redan utnyttjas nästan maximalt. **Den växande trafiken skapar också hinder** för ambulanstrafiken... Fotgängare och cyklister har tidvis svårt att korsa Skolhusgatan och det blir ännu svårare om trafikmängderna ökar. Konsekvenserna för välfärden och hälsan är stora. Specialtransporterna och transporterna av farliga ämnen medför betydande risker.

...**Buller**bedömningen baserar sig endast på en bullermodell, och motsvarar sannolikt inte den undersökta situationen på Skolhusgatan. Bostadshöghuset invid Skolhusgatan är i huvudsak gamla, och konstruktiv ljudisolering har inte beaktats i dem... **Bullerkonsekvensen är redan nu kännbar** i 0+-alternativet och ökar betydligt när trafiken växer. Det bor också betydligt mera människor inom influensområdet. Naturligtvis ökar även utsläppen när trafiken växer.

**Vibrationer**... '*ALT 0+:* *Ingen konsekvens. Alternativet förändrar knappt alls uppkomsten av vibration.*'... Teoretiskt har förändringen inga stora konsekvenser, men verkligheten är en annan när de tunga fordonen ökar.

När det gäller **konsekvenser för fastigheter** kan man i fråga om 0+-alternativet konstatera att det har negativa konsekvenser för kompletteringsbyggande och därigenom för hela stadens och regionens livskraft.

**Människors levnadsförhållanden och trivsel:** ...situationen är problematiskt och **ett problem som berör många ringaktas** på ett tråkigt sätt. ...**En plötslig förändring mot det sämre jämfört med nuläget betyder i själva verket en mycket dålig boendemiljö**, så även på grund av detta får 0+ inte vara ett alternativ.

Dessutom säger beskrivningen att **de andra alternativen minskar de störningsfaktorer** som beror på genomfarts gods- och persontrafik **och hinderverkan i Vasa centrum**. Detta ökar områdets attraktivitet som bostadsområde och stöder utvecklingsmålen för markanvändningen för kompletteringsbyggandets del i centrumområdet. Möjligheterna att främja näringsverksamhetens betingelser i de andra alternativen presenteras onödigt anspråkslöst i beskrivningen; konsekvenserna är dock avsevärda och berör indirekt var och en av oss. De **möjligheter** som de andra alternativen medför, bättre logistik, nya möjligheter att idka näringar, nya byggmöjligheter, nya friluftsleder, inverkan på internationaliseringen osv., hade också kunnat öppnas upp på någon nivå, och inte bara den inverkan som minskar olägenheterna. MKB borde rättas/kompletteras utifrån anmärkningarna ovan. Vid sidan av MKB bör man beakta målsättningarna och de övergripande konsekvenserna för såväl regional framgång och välfärd som antalet invånare inom influensområdet.

#### *Åsikt 4, Vaasan kantakaupungin asukasyhdistys VKA ry:n/Invånarföreningen för centrala Vasa ICV rf*

...I den gällande landskapsplanen finns ett förbindelsebehov från Vasa hamn till riksväg 8. I Vasa helhetsgeneralplan har vägförbindelsens början i Sundom beaktats...

ICV-föreningen har i ett tidigare skede för några år sedan i sin åsikt tagit preliminär ställning till alternativet i bedömningsprogrammet och bedömt att det alternativ som går runt Sundomviken var det bästa av de alternativ som föreslogs då. I beskrivningen ingår nya alternativ...

Det är dock välmotiverat att behandla mer omfattande trafiklösningar i regionen ur olika synvinklar...

Byggnadskostnaderna för alternativet, dvs. vägen, presenterades även på mötet för allmänheten, men enligt lagen ska de inte behandlas i MKB-förfarandet... När enbart byggnadskostnaderna jämförs stör det bedömningens tillförlitlighet, eftersom de avleder tankarna från de egentliga MKB-frågorna.

Miljökonsekvensbeskrivningen utgör ett digert informationspaket och den är i sig förtjänstfull. Även deltagandet har skött sakligt av konsulten.

På mötet den 24 januari sades att det inte är känt hur projektet fortsätter efter MKB-förfarandet.

Invånarföreningen för centrala Vasa hoppas att trafiken ska styras i en miljövänligare riktning som tar mycket större hänsyn till invånarna och centrums betydelse som gemensamt rum...

Det kan hända att man av MKB-projektets alternativ någon gång blir tvungen att bygga tunneln under stadens centrum till Karlebygen och riksväg 3... Många invånare i centrum ställer sig avoga till alternativet på grund av problemen under byggtiden, särskilt om projektet genomförs som ett dagbrott... Stadsstranden, som är kulturhistoriskt värdefull på riksnivå, måste beaktas särskilt i alla byggnadslösningar som berör den.

Alternativet med en vägbank över Sundomviken, som man enligt presentationen ändå skulle bli tvungen att förverkliga i form av en bro på grund av den myckna gytjan, skulle söndra stadsbilden och den för stadsborna mycket viktiga vattenspegeln och en bro skulle hindra utsikten ännu mera än en vägbank. Dessutom har det just föreslagits en hög vågliknande byggnad på Fiskstranden, alldeles vid vattnet, som också hindrar en del av utsikten och täpper till stranden ännu mera.

ICV-föreningen har inte motsatt sig alternativet med en väg över Sundomviken men när man kommer till logistikcentrum måste man välja det alternativ som går tillräckligt långt från Naturaområdet. Detta alternativ är emellertid också utmanande. Myrgrundsbron torde inte räcker till som den är nu.

Det är i vilket fall som helst riktigt bra att alternativa trafikrutter och miljökonsekvenserna från hamnen till logistikcentrum har utretts ingående. Trafiklösningarna inne i Vasa centrum i förhållande till bostadsbyggandet och annan verksamhet borde preciseras med samma noggrannhet. Det nuvarande intensivbyggandet bit för bit förutsätter också högklassig planering för att utveckla en bra stad och bevara dess goda sidor. Någonting måste göras. För Vasklots del borde man till en början åtminstone försöka att aktivare erbjuda lämpliga nya ställen för verksamhet som orsakar tung trafik och som inte nödvändigtvis måste ligga i närheten av hamnen.

Invånarföreningen för centrala Vasa betonar till slut att i synnerhet den tunga genomfartstrafiken hör inte under några förhållanden hemma på gatorna i centrum. Utsläppen från trafiken är en stor trivsel- och hälsorisk...

*Åsikt 5, två personer, en undertecknare*

Bedömningen av de olika alternativen är i de flesta fall ok, även om vi... anser att de negativa konsekvenserna för markanvändningen för Fladan- och Vikby-alternativet är större än vad som redovisas. Fladan-alternativets konsekvenser för persontrafiken har inte beaktats i tillräcklig grad. En ny vägsträckning utan nuvarande ramper kommer att fördröja och försvåra trafiken från Strandvägen till motorvägen. Alternativ för den södergående trafiken Vasklot-Sundom-Malax borde ha undersökts. Konsekvensbedömningen visar att alla alternativ är olönsamma och därför bör nuvarande vägnät användas. Det är viktigast att underhålla befintliga vägar.

*Åsikt 6-8, Rimal- Öster- och Västersolfs byars samfälligheter, Solf lokalavdelning av ÖSP r.f. och Solf Tölby ås åmynningsinvalningsföretag*

...Arronderingen och skiftesformatet på odlingsfigurerna är i dagsläget bra, men med de tilltänkta vägsträckningarna skulle de till stora delar förstöras... Området är känt för sina sura sulfatjordar och i bägge fallen kommer vägsträckningarna att gå över ca 8 km sura sulfatjordar med väldigt lös grund... Miljöbelastningen och utsläpp i form av metaller och surt vatten kommer att bli omfattande.

Att ...direkta markanvändnings- samt jord- och skogsbruksanslutningar kan tillåtas endast i undantagsfall ifall kostnaderna för ett alternativt arrangemang skulle vara oskäligt höga... markanvändnings- samt jord- och skogsbruksanslutningar inte tillåts på riksvägsavsnittet är inte möjligt att acceptera för jord- och skogsbruket samt för lokalbefolkningen. Ej heller motsvarar det vad som skrivits och lovats på workshopparna.

...området kring Solf-Tölby å har ej kartlagts i detalj... Detta borde utredas i detalj för att kunna bedömas likvärdigt mellan alternativen... vallarna kan höja vattenståndet för området utan att ha gjort översvämningsskartläggning av Solf-Tölby å – man har ej bedömt dessa saker ordentligt för att kunna göra en ordentlig bedömning och beskrivning av området.

När man skriver att man ska göra massabyte och använda kraftverksmassa, flygaska och betongkross, och det bygger på en uppskattning av den teoretiska maximimängden sulfatjordar som behandlas och det bygger på muntliga upplysningar, borde man i detta skede ha bättre fakta för att kunna göra jämförelser mellan alternativet på rätt sätt.

Konsekvenser gällande vibrationer bör beaktas bättre i utredningen och göras en ordentlig konsekvensbedömning av vad det har för inverkan på mjuka jordar när man lägger en tung väg på dessa. Detta för att på Fladan- och Vikby-alternativet ska det enligt planerna finns dräneringar och rör för torrläggingsområdet under vägen...

Människors levnadsförhållanden och trivsel försämras avsevärt i Vikby- och Fladan-alternativet eftersom dessa splittrar åkrar, skogar och vägar samt splittrar byar. Även ska torrläggingsarrangemangen ändras och oron samt osäkerheten nu och i framtiden... Dessa saker borde beaktas i denna bedömning...

Fastighetskonsekvenserna är stora för speciellt Fladan- och Vikby-alternativet och där ska förnyelser av dräneringssystemen och torrläggingsområden samt nya dikeslinjer beaktas gällande kostnader och miljö så att alla alternativ kan jämföras likvärdigt och i bedömningstabellen ska dessa ändras från stor känslighet till synnerligen stor känslighet.

I rekommendationer för den fortsatta planeringen och byggandet skriver man att vägens konsekvenser för idkandet av jord- och skogsbruket inte kan bedömas. Detta är således en konsekvens som inte är beaktad varken gällande miljön eller kostnader och är väldigt avgörande del för Fladan- och Vikby-alternativet och på så vis blir bedömningsbeskrivningen fel när man har bedömt många andra konsekvenser.

...Fladan och Vikby... alternativen kan inte förverkligas och dessa borde tas bort från alla planer i framtiden....:

- Detta skulle förstöra invallningen med vallar och pumpstationer vilket är en nödvändighet för att området ska hållas torrlagt.
- Området är väldigt flackt och lutningen i vattendragen är minimal och därför är det väldigt viktigt att inte vattenströmningen ytterligare försämras.
- Även dräneringen som till största delen är kontrollerad och möjlig att underbevattna skulle förstöras och sannolikt ej vara möjlig att återuppbygga... få som följd att området inte är berättigat till miljöstöd för dessa åtgärder och betyda ett stort inkomstbortfall för området.
- Arronderingen för jordbrukarnas åkerskiften förstörs också samt att det försvårar skötseln av åkarna och dessutom få som följer värdeminskningar samt arbetsineffektivitet.
- Bosättningsområden, byasamhällen och –gemenskapen som splittras...
- Ovissheten, osäkerhetsfaktorn och värdeminskningen som ett markområde och driftscentra drabbas av när det planeras, reserveras och ges åtgärdsförbud för i 0-30 år i samband med denna process kan ej heller godkännas.

Vi kan däremot godkänna att följande alternativ får planeras vidare för Vasa hamnväg: 0+-alternativet med grundförbättringar, Centrumtunneln som byggs under Vasa centrum samt Stadsfjärden-alternativet som bro över Stadsfjärden. Vi anser att Vikby-Martois-sträckan ska bedömas och planeras skilt tillsammans med Martois-Kuni-sträckan.

#### *+ Solf Tölby ås åmynningsinvallningsföretag*

Solf Tölby ås åmynningsinvallningsföretag omfattar 600,20 ha och den planerade vägsträckningen går rätt igenom invallningssystemet som hör till invallningsföretaget.

#### *Åsikt 9*

Trafiken längs Strandvägen och anslutningen till motorvägen får ej försvåras... helst borde även anslutningsramper till motorvägen mot Laihelahället byggas. Strandvägen borde fortsätta via två rondeller (landsväg 715 och Flygfältsvägen) till vägen till Runsor. En väg för specialtransporter borde planeras längs med motorvägen från Sandviken till riksväg 8 eller anslutningen i Helsingby. Riksväg 8:s anslutning till väg 715 borde göras så att det går att komma till logistikcentret i Toby. Möjligheten att komma från riksväg 8 via Långåminne - Malax - Söderfjärden - Sundom bör finnas kvar som alternativ. Tung trafik bör fås bort från Vasaesplanen-Skolhusgatan-Sandviksgatan från korsningen vid centralsjukhuset. Tung trafik bör planeras från Wärtsila i Metviken till hamnen och från Strömbergsområdet till hamnen. Man borde beakta att det kommer att byggas en ny anslutning till motorvägen i Sandviken (Malmögatan fortsätter som Pulsgatan till Sanmarksgatan).

#### *Mielipide 10, Söderfjärdens Torrlägningsföretag*

Söderfjärdens Torrlägningsföretag motsätter sig alternativen Vikby och Fladan. Man har inte bedömt riskernas omfattning i tillräcklig grad vid de södra alternativen. Ingen hänsyn tas till att vattendraget från Stadsfjärdens mynning av Solf Å och längs Munsmoströmmen samt vidare längs Dike Vb2 och Vb 3 (nackdikena utan pumpning) på Söderfjärden inte har någon lutning vilket ställer stora krav på att vattnet strömmar fritt. Redan en liten störning i vattendraget riskerar dränka åkrar på över 2000 hektar. MKB är gjord utan utredning på översvämningsriskbedömning på Solf ås avrinningsområde och torrlägningsföretaget kan inte godkänna vägdragningar längs Söderfjärdens vattenutlopp. Ett vägarbete på områden med sura sulfatjordar bör undvikas. Kulturlandskapet kring Solf ås nedre lopp bör bevaras. Söderfjärden är ett kulturhistoriskt viktigt område på riksnivå och Natura 2000-område och man får inte riskera detta.

#### *Åsikt 11, Vasa miljöförening*

...vi anser att alternativet med en tunnel under centrum samt en ökning av järnvägstransporterna till och från hamnen är det enda acceptabla alternativet. 0+-alternativet...har nästan ingen positiv effekt ur trafiksynvinkel eller för boendemiljö och naturmiljön. Utvecklandet av järnvägens logistikcentral nordost om flygfältet kunde även gynna en överflyttning av landsvägstransporterna till järnvägen.

Vi anser att de alternativ för nya vägar som utvärderas, dvs. Vikby, Fladan samt en vägbank över Vasa Södra stadsfjärd medför de största miljöolägenheterna. Alternativen Vikby och Fladan innebär dessutom att en av de sista större enhetliga bymiljöerna i närheten av Vasa splittras på ett sätt som är acceptabelt med tanke på naturmiljön, kulturmiljön och den lokala boendemiljön. Erfarenheterna visar att förändringen inte stannar vid enbart en ny väg utan på sikt uppstår ett tryck på att exploatera markområdena, vilket innebär en ökad negativ inverkan utgående från de nuvarande förhållandena. Stadsfjärden-alternativet försämrar sannolikt vattengenomströmningen och ökar därmed risken för att fjärden slammar igen. Redan i dagens läge sker igenslamning mycket snabbt som en följd av antropogena förändringar, dvs. övergödning och ökad transport av fasta partiklar via tillflödena. I området invid Vasa Södra stadsfjärd finns stora ytor med naturskyddsområden och områdena kring dessa borde bevaras som störningsfria buffertzoner... I Bolot finns ett nytt naturskyddsområde (ca 12 ha) med gammal skog och alternativ Vikby tangerar dess södra del.

...i rapporten har man negligerat viktiga utredningar, vilket kan ha påverkat bedömningarna av alternativ i en positiv riktning vad gäller natur- och kulturmiljöer. I fråga om bedömningen av effekterna på fågelfaunan saknas en kartering av rastande fåglar. Natura 2000-området i Stadsfjärden tillsammans med närliggande åkerområden bildar en enhetlig rastplats för bl.a. direktivarter. Den trafik som blir följden av en ny väg kan inverka störande på fåglarnas vistelse i området.

I själva rapporten förblir det oklart vilket undersökningsområde som användes i samband med fladdermuskarteringen. Därför kan data angående fladdermöss enligt vår bedömning inte utgöra en bas för bedömning av miljökonsekvenser. Vi anser att kartering även borde ha gjorts med hjälp av långtidsuppföljning med registrerande fladdermusdetektorer. Karteringen nämns inte heller bland rapportens referenser. Enligt vår bedömning kan man inte samla in ett tillräckligt data för en MKB-bedömning i fråga om fladdermöss med den minimala arbetsinsats som refereras i rapporten.

...Alternativ Tölby skulle klyva en förökningsplats i Öskogen i två delar. I denna skog har flygekorrektioner med ungar noterats årligen och det fanns med i den preliminära flygekorrekarteringen år 2010. Även vid Boskata noterades en adult hona sommaren 2016... Flygekorrektionerna i Tölby-Vikby har karterats sedan år 1992 och därför finns gedigen kunskap om deras förekomst. Alternativ Vikby har justerats med tanke på flygekorrektioner men i Bolotnejden går vägen genom en förökningsplats där hona med ungar noterats årligen. Vid Öskatan noterades en adult hona med ungar sommaren 2016... Bolotområdet kan på basis av MKB-rapporten och de framförda kompletteringarna sägas vara ett mycket viktigt förökningsområde för flygekorrektioner. Sådana områden borde inte få försvagas med tanke på möjligheterna att bevara det lokala beståndet i Tölby-Vikby, som påverkats negativt av försämrade livsmiljöer under 2000-talet.

#### *Åsikt 12, Sundom Lokalavdelning av ÖSP*

Sundom Lokalavdelning av ÖSP och dess medlemmar motsätter sig starkt Vikby- och Fladan-alternativen... De övriga alternativen motsätter sig lokalavdelningen inte... funnit att utredningen nog är omfattande men att de brister som påtalades... har grund och är befogade.

Bedömningen av alternativen Vikby och Fladan: Generellt har man i de södra alternativen beaktat allt annat tyngre än vikten som läggs på befolkning, jordbruk, boende och kulturlandskapet på området, som ändå borde vara av mer primär vikt och natur. Därtill kommer bristerna av bedömningen av markens bärrighet, då man bedömer grunden av marken... Man räknar i MKB inte med omändring av täckdikessystem, diken, ägoregleringar, pumpningskostnader eller om jordbrukarna överhuvudtaget har möjlighet att fortsätta att hålla igång pumparna som håller åkrarna torra. Sträckningarna Fladan och Vikby skär av tre olika torrläggings- och pumpningsbolags områden. Man beaktar inte... att åkermarken på sträckningen befinner sig strax under nollnivå... är översvämningsrisken överhängande stor... Vid en bristning av valarna skulle konsekvenserna vara förödande. Översvämningsriskerna har bedömts på grunder av ett helt annat avrinningsområde och vattendrag och får inte godtyckligt förlikas med ett annat vattendrag och avrinningsområde i en miljökonsekvensbedömning... en översvämning högst en gång per 200 år är undermålig och att chansen är överhängande stor att det kommer att ske betydligt oftare.

Man har inte beaktat i MKB att lutningen i vattendragen är noll både i området där vägen skär Ådran (Sundom bys huvudvattendrag) och Solf å. Därtill är lutningen från Solf ås mynning noll ända till Söderfjärdens pumpstation och ännu vidare längs Söderfjärdsvägen... ända till Söderfjärdsvägen. Just därför får en

liten störning på vattendragen förödande konsekvenser, även för Söderfjärden där marken också känt är till stor del under normalvattenstånd.

Sura sulfatjordar finns under matjordsskiktet på all åker kring Stadsfjärden. Man har nog noterat detta men inte i själva bedömningen beaktat djupet av detta...

MKB har låtit utföra fågelräkning... den anses undermålig då punkten Sångsvan, där man endast observerat ett fåtal kretsor över Stadsfjärden. Flera markägare/användare observerade stora antal sångsvanor på sina odlingar kring Solf å senast sommaren 2016, men också tidigare år. Även landsbygdssekreterarna har fått anmälan om skördebeskador av sångsvan på området utav odlarna.

Åkerområdena har gjorts av mänsklig hand och är ett vackert sammanhängande kulturlandskap där skogsholmarna fortfarande kan ses som öar. Dessa utgör ett gott skydd för det rikliga vilt- och fågellivet. Miljökonsekvensbedömningen nämner kulturlandskapet men i slutbedömningen förringas vikten av detta...

Bedömning av Stadsfjärden-alternativet: ...Användningen av en pelarbro på flera kilometer för att inte hindra vattenflödet blir en överdrift när Myrgrunds vägbank med en öppning på uppskattningsvis 40 m även klarar flödet. Med sunt bondförnuft borde förslagsvis tre minst 100 m långa stolpbroar obehindrat släppa vattenflödet förbi och däremellan kunde man använda vägbank av exempelvis stenmaterial. Användningsgraden och nyttan vore störst för detta alternativ... Samtidigt vore detta en ypperlig friluftsled för merparten av stadens och det utbyggda Sundoms befolkning samtidigt som det vore snabbaste vägen mellan Logistikcenter och hamn som även möjliggör mer skrymmande specialtransporter.

Bedömning av Tunnelalternativet: Lokalavdelningens medlemmar utläser ifrån slutbedömningarna att alternativet fått flest positiva delbedömningar och ifrågasätter hur bullret ner ur berggrunden bedöms kraftigare och såpass negativt än i 0 eller 0+ alternativen då all trafik med buller skulle ske i gatuplan... En vidareutveckling av förstorad torggrotta och även en norrgående tunnel borde förplaneras att senare kunna infogas i denna lösning.

0+-alternativet: Med något ökade transportmängder till hamnen med lastbil tillsammans med en utökad tågtransport längs nuvarande tågräls inberäknat med ny rälslinje till logistikcentret borde räcka för över-skådlig framtid.

Slutord: ...flera av sammandragen av delbedömningarna i alternativen Fladan och Vikby... borde vara mer mörkröda eller kraftigt negativ påverkan. En miljökonsekvensbedömning som fått rekordmånga negativa utlåtanden gällande Fladan- och Vikbyalternativen... borde läggas stor vikt vid. Detta borde även ingå i en MKB som en skild delbedömning (t.ex. allmänhetens synpunkter).

#### *Åsikt 13, Sundom bygdeförening rf och åsikt 14, Sundoms områdeskommitté*

...miljökonsekvensbeskrivningen är bristfällig och ett dåligt underlag för beslut om trafiklederna till Vasa hamn. Alla alternativen i bedömningen medför olägenheter för miljö och bosättning, men på basen av rapporten är det svårt att jämföra dem. Inget av de fem undersökta alternativen är dessutom tillräckligt lönsamt. Den tunga trafiken genom centrum minskar med endast 40 %, om man bygger en ny väg genom Sundom, söder om Stadsfjärden. Nyttan är oberoende av alternativ, inte lika stor som kostnaderna.

Det är oklart hur stor trafiken till Vasklot är och hur stor del av den som går till hamnen, hur stor del till industrin. En stor del av trafiken börjar och slutar ändå i centrum. I alla de undersökta alternativen ökar res tiden på grund av den ökande trafikmängden. Den pågående ombyggnaden av hamnbanan gör det möjligt att mera utnyttja järnvägen för hamntrafiken, men det har inte beaktats i alternativen.

Det är uppenbart att den tunga trafiken genom Vasa centrum måste minska eller åtminstone inte öka. Men att leda in den tunga hamntrafiken på Myrgrundsbron ökar risken för olyckor, där också risken för utsläpp av miljöfarliga ämnen ökar. De senaste åren har genomfartstrafiken och den tunga trafiken genom Sundom by ökat och är redan nu en risk för den långsamma trafiken inom byn, liksom för dem som rör sig till fots eller på cykel. Därför måste trafiklösningarna vara sådana att trafiken genom byn inte heller ökar. Trafiksäkerheten i Sundom måste bli bättre...

0-alternativet: Alternativet finns med i dokumenten för att få det att se ut som om alla andra alternativ vore bättre. Vi påpekar att 0+-alternativet, som utnyttjar öka transport på hamnbanan är ett realistiskt alternativ där nyttan är stor i förhållande till kostnaderna. Hamnbanan har i år grundförbättrats och är en



existerande trafikled med stor kapacitet som inte kräver nya investeringar. Skadorna på miljö och landskap är obefintliga och olägenheten för bosättning och annan trafik är liten.

Centrumtunneln: En tunnel från Handelsplanen till Vasklotbron avlastar Skolhusgatan från trafiken från motorvägen mot Vasklot. Tunneln ändrar inte på trafikströmmen norrifrån eller söderifrån. Det är ett dyrt projekt som gör delar av centrum till en byggsplats för en lång tid och nyttan är liten.

Planen att ta upp tunneln mellan Hovrätten och Fiskstranden är katastrofal för miljön vid stranden. Trafikens krav skulle medföra att ett stort område i stranden upptas av ramper, tunnelmynning och anslutningar. Det är oklokt på gränsen till dumhet att offra stadens paradstrand för trafiken. Om en tunnelloösning väljs, bör tunneln dras till Vasklot där det finns gott om plats för tunnelmynningen.

Bro över Stadsfjärden: Vägen från Sunnanvik till Myrgrund avlastar liksom föregående Skolhusgatan, men ändrar inte på trafiken norrifrån. Trafikförhållanden på Myrgrundsbron försämras. Bron skulle i hög grad påverka landskapet, dvs. utsikten över Stadsfjärden och skulle sannolikt försämra vattenutbytet och skynda på igenslamningen och igenväxningen av Stadsfjärden. Det har igen inverkan på Naturaområdets skyddsvärden, vilket bara i förbigående beaktas i Naturbedömningen. Brons skadliga miljökonsekvenser kan inte undvikas på något sätt. Om Stadsfjärden-alternativet väljs är en vägbank och bro från Sunnanvik till Vasklot bättre, eftersom trafiken då leds direkt till Vasklot och inte till Myrgrundsbron.

Fladan och Vikby: ...har mött på hårdast motstånd, och alternativen är också de som skulle få mest negativa konsekvenser... Den nya vägen är således en stor investering med stor och skadlig inverkan på landskapet och naturen. Båda dragningarna medför också omfattande störning för bosättning och jordbruk. Skadorna har inte uppskattats annat än i förbigående. Ändå är nyttan av vägen osäker. Den södra vägen är en stor omväg för trafiken norrifrån och en mindre omväg också för trafiken från motorvägen och det är osäkert om den nya vägen fångar upp hamntrafiken. Den nya vägen kräver förbud mot tung genomfartstrafik genom centrum. Myrgrundsbron håller inte heller för de allra tyngsta transporterarna... Också om en ny väg byggs söder om Stadsfjärden kommer en betydande del av trafiken fortfarande att gå genom centrum. ...det bästa av de presenterade alternativen är det som inte presenterats, dvs. en kombination av existerande vägnät och rälstransport på hamnbanan.

#### *Åsikt 15, Korsholms Södra lokalavdelning av ÖSP*

...innehållet var omfattande och att man samlat på sig mycket och bra material... Bedömningen är rikligt illustrerad gällande olika naturtyper, arter och till och med arter på individnivå... I jämförelse med de människor som får både livsmiljö och verksamhetsförutsättningar starkt förändrade är det rätt märkligt att man noterar flygekorrrens existens möjligheter men ignorerar lokalinvånarnas förändrade livsmiljö. MKB väljer att fokusera på smådjurens livsmiljöer men nämner inte mycket om den inverkan, förutom buller, som de södra vägalternativen faktiskt har på den fasta bosättningen i våra byar.

Alternativet Stadsfjärden är verkligen inte en framtidsvision... Landhöjningen kommer enligt tidigare erfarenhet att göra så att hela Stadsfjärden snart växer igen. Enligt tidigare undersökningar och förfrågningar anser stadsborna att vattenspegeln är mycket viktig för deras trivsel. Denna vattenspegel kommer att försvinna inom en inte alltför avlägsen framtid. Hur märkligt kan det då se ut med en pelarbro över ett först vassbevuxet område, som senare växer sig till skog.

Däremot kunde en vägbank göra det möjligt att avskilja naturens påverkan på Stadsfjärden så att området innanför vägbanken kunde muddras eller på annat sätt skötas så att området skulle hållas attraktivt för stadsborna. Denna möjlighet har inte överhuvudtaget ens diskuterats.

Lokalavdelningen anser också att tunnelalternativet är underskattat. Inget av de andra alternativen har så enkla lösningar som tunneln, med tanke genomfart. Inga nya ramper eller korsningar på befintliga vägar behöver anläggas, dessutom är miljöpåverkan minimal. När alla andra alternativ har stor inverkan på miljö så är tunneln helt befriad från dessa.

Vi vill påminna om att för oss som bor bredvid eller berörs av hamnvägsplanerna så kommer detta att finnas som ständigt orosmoment ända till den dag kommer när ett beslut tagits. Denna oro startade redan 2010 när man valde att rita alternativen i landskapsplanen.

Den vägsträckning som nu planerats mellan Helsingby och Lillkyrovägen anser vi är starkt misslyckad. Placeringen kan vara helt rätt men i alla former av planering måste helheten alltid ingå och då stannar

inte denna väg vid Lillkyrovägen. Vasa – Korsholm logistik område, Stormossen, Vikby industriområde och Fågelberget skapar en intressant cirkel där man noggrant borde utvärdera hur de bästa vägdragningarna ska göras. Dessutom skall beaktas att en anslutning till R8 då naturligt finns i detta område.

Det gedigna arbete som utförts med denna MKB bör få en eloge. Vi har fått flera möjligheter att påverka och inverka på innehållet i MKB... det är inte lätt att vara alla till lags... vi hoppas att alla behandlas jämnt och att man söker bästa alternativ med minsta möjliga åverkan för alla inblandade parter.

Det centrala innehållet i utlåtandena och åsikterna har beaktats i kontaktmyndighetens utlåtande.

#### 4. Kontaktmyndighetens utlåtande

##### 4.1. Projektbeskrivningen

I konsekvensbeskrivningen presenterades tekniska uppgifter om projektet och projektets syfte, behandlades planeringsfaserna, läget, projektets kopplingar till andra projekt i närområdet och den projektansvarige samt presenterades dem som gjort bedömningen. I konsekvensbeskrivningen behandlades också de tillstånd och beslut som projektet förutsätter samt projektets förhållande till tidigare planer samt planeringen av markanvändningen och trafiksystemet. I konsekvensbeskrivningen hade projektets livscykel beaktats samt utöver de trafikarrangemang och konstruktioner som själva projektet kräver även marktäkten i anslutning till projektet som en del av projekthelheten.

I anslutning till projektets syfte påminde Vasa stad i sitt utlåtande om det ursprungliga behovet av projektet: I bakgrunden för utvecklandet av vägen har legat de störande faktorer som den genomkörande tunga trafiken medför för Vasa centrum samt de problem som uppkommer för de stora transporterna till hamnen till följd av det trånga gatunätverket. Staden påpekade också att Vasa hamnväg-projektet har stor betydelse för hela Vasaregionen eftersom en stor del av regionens arbetsplatser finns i Vasa. Enligt staden är en förutsättning för regionens utveckling att den tunga trafikens förbindelse till hamnen blir löst på ett hållbart sätt. Både centrumområdets funktionalitet och trafikens smidighet skulle bli lidande av den ökade trafiken längs de nuvarande rutterna. Hamnvägen sågs således inte bara som ett projekt inom Vasa stad, utan ärendet ligger i hela regionens intresse. Detta bör enligt staden beaktas när beslut om Hamnvägen fattas.

Kontaktmyndigheten konstaterar att konsekvensbeskrivningens projektbeskrivning i huvudsak var som sig bör, även om den var något knapphändig. De tekniska lösningarna behandlades mycket allmänt i projektbeskrivningen. Projektets förhållande till tidigare planer beskrevs kort. Projektets förhållande till planeringen av markanvändningen och trafiksystemet kunde ha beskrivits mer ingående i texten ur projektets synvinkel. Tidtabellen för planering och genomförande av projektet presenterades i stora drag. Projektets markanvändningsbehov förblev delvis oklart.

##### 4.2. Behandlingen av alternativen

I konsekvensbeskrivningen granskades objektivt fyra alternativa sätt att genomföra projektet, vägavsnittet Vikby-Martois samt 0+-alternativet, dvs. utvecklande av det nuvarande trafikledsnätverket. Alternativen avvek från varandra vad gäller sträckningarna och lösningarna. Alternativen Stadsfjärden, Fladan och Vikby hade ändrats efter bedömningsprogramfasen. Enligt konsekvensbeskrivningen påverkades avgränsningen av projektalternativen av lokaliseringstuderingen för Vasa hamnväg 2010, så att miljökonsekvensbedömningen omfattar projektalternativ som ingick i den (Stadsfjärden, Fladan och Vikby). Andra alternativ i lokaliseringstuderingen gallrades bort på grund av konflikter med Natura 2000-värdena samt generalplanen. Centrumtunneln-alternativet medtogs på grund av diskussioner under workshopen och 0+-alternativet medtogs som jämförelsealternativ. Utvecklandet av vägavsnittet Vikby-Martois anknyter

enligt konsekvensbeskrivningen till den utredningsplan för sträckan Helsingby – Vassor som Vasa vägdistrikt utarbetade år 1990.

Kontaktmyndigheten anser att grunderna för de alternativ som valts ut för granskning har presenterats i konsekvensbeskrivningen. Enligt konsekvensbeskrivningen är målet med projektet att finna en förbindelse till Vasa hamn, som fungerar bättre än den befintliga och sålunda utveckla det logistiska systemet i Vasaregionen. Syftet är att skapa en vägförbindelse, som på ett effektivt sätt sammanbinder Vasklot hamn och logistikcentret, och samtidigt med riksvägnätet. Kontaktmyndigheten konstaterar att projektområdet är utmanande, även om de olika typerna av miljökonsekvenser riktar sig mot områdena på olika sätt så som framgår av konsekvensbeskrivningen. Med tanke på projektområdets särdrag anser kontaktmyndigheten att det är bra att man i beskrivningen undersökte olika alternativ, som är placerade på olika sätt i området. Efter att det gällrats bland alternativen känns antalet alternativ ändå inte för stort. Även miljöorsaker anfördes som grund för utgallringen av alternativ. Samtliga alternativ med undantag för 0+-alternativet har dock stor negativ konsekvens åtminstone i fråga om någon typ av konsekvens. Kontaktmyndigheten fäste redan i sitt utlåtande i programfasen uppmärksamhet vid vikten av att granska möjligheterna att förbygga och lindra negativa konsekvenser i beskrivningsfasen. Kontaktmyndigheten konstaterar att 0+-alternativet tagits med i de jämförande tabellerna över alternativen i samband med behandlingen av olika typer av konsekvenser samt i kapitel 20 så att dess konsekvenser utretts objektivt tillsammans med de andra alternativen.

Enligt Vasa stad är 0+-alternativet inte ett beaktansvärt alternativ med beaktande av det ursprungliga behovet av projektet. Malax kommun ansåg att utredningen fjärrmat sig från ursprungsbehovet att få den tunga trafiken från hamnen söderut eller norrut, och har i stället blivit att utreda hur den tunga trafiken fås till logistikcentrum. Enligt kommunen borde helt flera alternativ tas fram som beaktar att trafiken söderifrån/söderut inte försvåras och att den tunga trafiken söderut beaktas. Kommunen ansåg att de alternativ som skulle stöda en sammanlänkning med en omfartsväg från Åminne till Sundom var positiva. Sammanlänkningen skulle kunna utformas i samverkan med den riktgivande/alternativa vägsträckning ("Sundom omfartsväg") som finns i gällande landskapsplan och bör fortsättningsvis finnas med. Enligt Malax kommun borde andra alternativ ha undersökts mer noggrant, särskilt för att beakta specialtransporter och tung trafik till och från hamnen och vart i Finland dessa transporter går. Enligt Malax kommun skulle Fladan-alternativet fungera bäst men då måste det, i området för den planskilda korsningen av motorvägen och Strandvägen, säkerställas att befintliga anslutningsramper mot Vasa kvarstår och att nya byggs i riktning mot Tammerfors. Det måste också tryggas att Strandvägen fortsätter över till Flygfältsvägen och sen till vägen mot Runsor. Ifall Fladan-alternativet förverkligas utan ramper till/från Strandvägen och motorvägen medför det mycket stora negativa konsekvenser. Enligt kommunen beaktar beskrivningen inte negativa konsekvenser i anslutning till detta. Även i åsikt 5 ansågs att i Fladan-alternativet kommer en ny vägsträckning utan nuvarande ramper att fördröja och försvåra trafiken från Strandvägen till motorvägen. Även enligt åsikt 9 får trafiken längs Strandvägen och anslutning till motorvägen ej försvåras. Enligt åsikt 9 borde helst även anslutningsramper till motorvägen mot Laihelahället byggas samt Strandvägen fortsätta via två rondeller (landsvägen och Flygfältsvägen) till vägen till Runsor samt beaktas att det kommer att byggas en ny anslutning till motorvägen i Sandviken. Möjligheten att komma från riksväg 8 via Långaminne-Malax-Söderfjärden-Sundom bör finnas kvar som alternativ. Österbottens landskapsmuseum föreslog att när arbetet fortsätter bör Fladan-alternativet bedömas även med avseende på Sundomområdets tillgänglighet och utvecklingsstrategin för det. Enligt åsikterna 13 och 14 (Sundom bygdeförening rf ja Sundoms områdeskommitté) har det bästa alternativet inte presenterats, dvs. en kombination av existerande vägnät och rälstransport på hamnbanan.

Enligt Malax kommun är det till fördel om den tunga godstrafiken kan styras bort från det direkta närområdet av centralsjukhuset, som är gemensamt för sjukvårdsdistriktets kommuner. Kommunen bedömer att den pågående SOTE-reformen kommer att påverka trafikmängderna till hälsovårds- och socialvårdsinrättningarna i Sandviken, vilket bör beaktas vid den fortsatta planeringen av vägnätet. Vasa central sjukhus meddelade för det är alla de alternativ som presenterats för att få bort den tunga trafiken från

området är likvärdiga, men det kan finnas andra alternativ än de som undersökts. Om nya alternativ undersöks kunde man enligt sjukhuset samtidigt beakta den pågående SOTE-reformen.

#### 4.3. Utredningen av konsekvenserna och bedömningen av deras betydelse

Enligt konsekvensbeskrivningen hänför sig de direkta konsekvenserna av vägbyggandet till den nuvarande vägens närområde samt till områden med korsningar parallella vägar och indirekt påverkas ett större område så den hindrande verkan ökar eller minskar. Förbättrandet av trafikförbindelserna ansågs påverka näringslivets transporter och logistik till och med på riksplanet.

Enligt konsekvensbeskrivningen innefattar influensområdet spridningen av buller (50 dB zonen), de uppskattade spridningsområdet för utsläpp, områdena med konsekvenser för närlandskapet samt byggområdena för de parallella vägar som anknyter till byggandet av projektets ringväg. Man bedömde att de övriga konsekvenserna riktar sig klart utanför detta område (t.ex. samhällsstrukturen, mer omfattande trafikmässiga konsekvenser). Avgränsningen av influensområdet för olika typer av konsekvenser varken presenterades eller motiverades. I utlåtandet om bedömningsprogrammet förutsatte kontaktmyndigheten att influensområdena bör bestämmas utifrån den undersökta konsekvensen och de bör presenteras tydligt i konsekvensbeskrivningen. Dessutom förutsatte kontaktmyndigheten att när influensområdet avgränsas måste man också beakta de förändringar som inträffar på andra ställen i vägnätet, inklusive en eventuell parallellväg, och som ska tas med i den egentliga bedömningen av projektets konsekvenser. I avsnittet "2.5. Beaktande av kontaktmyndighetens utlåtande" i konsekvensbeskrivningen konstateras att kontaktmyndighetens utlåtande har beaktats på den karta över influensområdena som presenteras i bedömningsarbetet. Kontaktmyndigheten konstaterar att influensområdena inte har presenterats enligt typ av konsekvens, så kartan motsvara inte det som förutsattes i kontaktmyndighetens utlåtande. Å andra sidan motiverades influensområdet delvis i samband med konsekvensbedömningarna, t.ex. i avsnitt 7.3. konstaterades att *"Konsekvensområdet för den planerade Vasa hamnvägen är stort och begränsas inte enbart till de områden som ligger i närheten av de alternativa vägförslagen. Det handlar om en regional förbindelse som har en omfattande inverkan på samhällsstrukturen i hela Vasa stadsregion."* För naturkonsekvensernas del är det vid avgränsningen skäl att beakta även projektets splittrande inverkan på livsmiljöerna samt eventuella livsmiljöer eller ekosystems funktion som en helhet och till denna del vid behov granska även områden som inte är så snävt avgränsade.

Det material som använts vid bedömningen beskrevs i avsnitten om utgångsdata i samband med behandlingen av de olika typerna av konsekvenser. Österbottens landskapsmuseum konstaterade i sitt utlåtande att konsekvensbedömningen måste fortsätta och i ljuset av resultaten måste man i synnerhet bedöma på nytt om bakgrundsmaterialet är tillräckligt.

I konsekvensbeskrivningen presenterades nuläget i planeringsområdet enligt typ av konsekvens i samband med konsekvensbedömningarna. Osäkerhetsfaktorer i bedömningen behandlades i ett eget kapitel i slutet av konsekvensbeskrivningen. När det gäller projektets livscykel beaktades byggtiden i konsekvensbedömningarna vid sidan av konsekvenserna under användningstiden. Konsekvenserna under byggtiden behandlades även i ett eget kapitel 18 utöver bedömningarna av de enskilda typerna av konsekvens. En del av konsekvenserna låg dock närmare en beskrivning av konsekvensmekanismen än en projektspecifik bedömning eller så innebar bedömningen att man förde fram olika konsekvensmöjligheter. Kontaktmyndigheten konstaterar att om konstruktionernas placering förändras när planeringen fortsätter, bör utredningarna göras om till dessa delar. Kontaktmyndigheten anser att bedömningen av de sammanlagda konsekvenserna är bristfällig.

De konsekvensbedömningar som hänförts till de valda typerna av konsekvens kan betraktas som motiverade. I konsekvensbeskrivningen angavs en konsekvens betydelse genom korstabellering (liten, måttlig, stor och synnerligen stor negativ eller positiv konsekvens mot liten, måttlig, stor, mycket stor betydelse), varvid konsekvensens betydelse blev liten, måttlig, stor eller synnerligen stor. Dessutom fanns kategorin "ingen konsekvens". De faktorer som påverkade förändringens omfattning var intensitet och riktning, reg-

ional omfattning samt varaktighet. Konsekvensobjektets känslighet bildades av styrning genom lagstiftningen, samhällelig betydelse och benägenhet till förändringar. Motiveringen för objektets känslighet varierade enligt typ av konsekvens så att i fråga om vissa typer av konsekvens var den mycket ingående beskriven (t.ex. kapitel 16) medan den inte förklarades i andra fall (t.ex. kapitel 13). Det hade dock varit viktigt att förklara motiveringen, så att läsaren hade förstått varför t.ex. bosättningen och känsliga objekt betonades mindre i fråga om vissa typer av konsekvens. Antalet bostäder och semesterbostäder samt personer som orsakas olägenhet, rekreation eller antalet känsliga objekt användes som kriterier på känslighet. Tolkningen av antalet varierade dock enligt typ av konsekvens (jfr t.ex. kapitlen 13 och 16). Österbottens landskapsmuseum framförde också i sitt utlåtande att bedömningskriterierna var inexakta. Österbottens förbund ansåg åter att konsekvensbeskrivningen ger i fråga om varje enskild sakhet som bedömts (t.ex. fågelbestånd, buller, vibrationer osv.) en bra bild av de olika alternativens inbördes ordning när det gäller förändringen och objektets känslighet. Det är dock mycket svårt att bedöma omfattningen av de övergripande förändringar som sträckningsalternativen förorsakar och objektets känslighet samtidigt i fråga om samtliga presenterade sakhet och objekt. Nuläget på objekten framgår inte heller speciellt tydligt av beskrivningen (dvs. är det bra eller dåligt med avseende på den aktuella saken). Exempelvis i centrumområdet är trafikbullersituationen redan nu rätt dålig. I framtiden när trafikmängderna ökar är situationen i centrum fortfarande synnerligen dålig, men förändringen verkar vara relativt liten och objektets känsligt kan inte heller just förändras.

I avsnitt 11.2 har man redogjort för nuläget i planeringsområdet och fört fram den mängd flyg- och botenaska som uppkommer vid Vaskiluodon Voima samt den mängd betongavfall som uppkommer vid Oy. I avsnitt 11.5 har man behandlat utnyttjandet av återvinningsmaterial vid byggande samt det eventuella anmälningsförfarande eller miljötillstånd som detta kräver. NTM-centralens miljöskydds-enhet kommenterade att i konsekvensbeskrivningen bedömdes massaekonomin i fråga om de olika alternativen. Det ansågs inte nödvändigt att bedöma eventuellt behov av att deponera schaktmassor och konsekvenserna av denna. De projekialternativ där det uppstår ett underskott av schaktmassor erbjuder en möjlighet att utnyttja kraftverksaska samt betongkross som uppkommer i Vasaregionen. Det är möjligt att använda kraftverksaska och betongkross vid vägbyggande genom anmälningsförfarande enligt den så kallade markbyggnadsförordningen, om det material som återvinns och det objekt där det används uppfyller villkoren i statsrådets förordning 591/2006. När förordningen bereddes beaktades avfallens användbarhet i markbyggnad utifrån materialets tekniska användbarhet och miljökonsekvenser. Avfall som omfattas av förordningens tillämpningsområde anses inte förorsaka några olägenheter för miljön eller hälsan, om villkoren enligt förordningen uppfylls. Om kraven i förordningen inte uppfylls, kan man ansöka om miljö-tillstånd enligt miljöskyddslagen (527/2014) för användning av kraftverksaska och avfallsbetong. Vid miljö-tillståndsförfarandet granskas avfallsmaterialets lämplighet för markbyggnad utifrån de tekniska egenskaperna samt olägenheterna för miljön och hälsan samt görs vid behov en riskbedömning. Vid miljö-tillståndsförfarandet kan det bestämmas att konstruktioner som innehåller avfallsmaterial ska hållas under observation så att man kan följa materialets miljökonsekvenser. Enligt NTM-centralens miljöskydds-enhet är det inte nödvändigt att granska avfallsmaterialets miljökonsekvenser desto noggrannare i konsekvensbeskrivningen på grund av de myndighetsförfaranden som krävs senare. I åsikterna 6-8, Rimal-Öster- och Västersolfs byars samfälligheter, Solf lokalavdelning av ÖSP r.f. och Solf Tölby ås åmynnings-invallningsföretag förutsatte dock bättre fakta än muntliga upplysningar för att kunna göra jämförelser mellan alternativen när massabyte görs genom att använda kraftverksmassa, flygaska och betongkross och det byggs på en uppskattning av den teoretiska maximimängden sulfatjordar som behandlas.

I konsekvensbeskrivningen beaktades säkerhetsrisker i anslutning till trafiken, konsekvensmekanismerna för hydrologi och översvämningrisker (avsnitt 10.2.11), översvämningrisker (avsnitt 10.3), risken för isdämning, försurningsrisken, kollisionrisken för organismer och vibrationsrisken som potentiella risker till följd av projektet. Påföljderna av riskerna hade kunnat beskrivas mer ingående. I konsekvensbeskrivningen beaktades också översvämningriskerna i Laihela-Toby å och Kyro älv samt nämndes översvämningar i havet och dagvattenöversvämningar. När det gäller olycksrisker framfördes endast olyckor i trafiken. Miljökatastrofer jämte risker beskrevs inte. Österbottens räddningsverk konstaterade i sitt utlåtande att man har i sin hotbildsanalys identifierat säkerhetsrisken i anslutning till transporter av farliga ämnen.

Följderna av en sådan olycka i stadens centrum skulle enligt räddningsverket vara betydande skador, så alla metoder att hantera denna risk är viktiga. Även i åsikt 3 konstaterade Skolhusgatans husbolag att riskerna i anslutning till specialtransporter och transporter av farliga ämnen är betydande. Räddningsverket stödde uppfattningen att trafiksäkerheten i Vasa centrum påverkas positivt om de tunga transportererna styrs bort från centrum.

I det följande presenteras kompletteringar och kommentarer till beskrivningen av nuläget i miljön, bedömningarna av miljökonsekvenser, de använda metoderna samt eventuella brister i de använda uppgifterna indelade enligt de olika konsekvensobjekten.

### Konsekvenser för transporter och logistik

När det gäller konsekvenserna i anslutning till transporter och logistik har enligt konsekvensbeskrivningen 0+-alternativet vid sidan av alternativen Stadsfjärden, Fladan och Vikby måttlig negativ samt liten positiv konsekvens. I 0+-alternativet försämrar de växande totala trafikmängderna den tunga trafikens smidigt i centrum och från hamnen en aning och specialtransporterna och transporter av farliga ämnen sker fortfarande via centrum. I alternativen Stadsfjärden, Fladan och Vikby gäller den måttliga negativa konsekvensen restiderna och den lilla positiva konsekvenser specialtransporter och transporter av farliga ämnen. Centrumtunneln skulle ha liten negativ konsekvens för den tunga trafikens restider när de totala trafikmängderna ökar, men den är mindre än i de andra alternativen. Största delen av hamntransporterna skulle flyttas från gatunätet i Vasa centrum till tunneln, som möjliggör en snabbare förbindelse från centrum för den tunga trafiken, även om det sannolikt inte går att styra alla specialtransporter och transporter av farliga ämnen till tunneln. Vägavsnittet Vikby – Martois bedömdes ha måttlig positiv konsekvens för logistiken då den nya förbindelsen till landsväg 717 förbättrar logistikcentrums trafikförbindelser och konkurrenskraft. Beträffande konsekvenserna under byggtiden konstaterades att om byggandet av eventuella nya förbindelser förutsätter begränsningar längs de nuvarande transportrutterna, eller rentav tillfällig avstängning av vissa avsnitt, kan konsekvenserna under byggtiden vara betydande.

Österbottens räddningsverk yttrade att i miljökonsekvensbeskrivningen behandlas bland annat transporter av farliga ämnen. I avsnitt 5.3 analyseras vägalternativens konsekvenser för transporter och hamnlogistiken och konstateras bland annat att Centrumtunneln-alternativet inte har någon stor betydelse för säkerheten hos transporter av farliga ämnen genom Vasa centrum, eftersom transporten av farliga ämnen kan förbjudas i tunneln. Ett förbud grundar sig på den lagstiftning som gäller saken. I alternativen Stadsfjärden, Fladan och Vikby kan transporter av farliga ämnen skötas längs den nya rutten, förbi Vasa centrum. Sådan "styrning" är möjlig enligt ADR-bestämmelserna. Räddningsverket stöder lösningar som innebär att transporter av farliga ämnen styrs bort från stadens centrum samt uppfattningen att trafiksäkerheten i Vasa centrum påverkas positivt om de tunga transportererna styrs bort från centrum. Även enligt åsikterna 13 och 14 (Sundom bygdeförening rf och Sundoms områdeskommitté) måste den tunga trafiken genom Vasa centrum minska eller åtminstone inte öka. Detsamma gäller Sundom by, för genom att leda in den tunga hamntrafiken på Myrgrundsbron ökar risken för olyckor och utsläpp av miljöfarliga ämnen.

Vasa stad yttrade att olägenheterna av den tunga trafiken kan elimineras genom att bränsletransporter på stadens gator förbjuds, eftersom det finns vanliga trafikmärken som kan sköta dirigeringen. De är dock få till antalet och det löser inte problemet med den tunga trafiken. De flesta stora och medelstora städernas ringvägar samlar centraliserat den tunga trafikens transporter i Finland, men Vasa har inte några sådana naturliga ringvägar förutom för trafiken på Förbindelsevägen mellan rv 8 och rv 3. Malax kommun bedömde att behovet av tunga transporter söderut mot befolkningscentra och hamnar i söder (Raumo, Åbo, Hangö, Helsingfors, Tammerfors) är större än behovet av tunga transporter österut eller norrut. Specialtransporter från Vasa hamn via Söderfjärden och ut till Långåminne bör enligt kommunen fortsättningsvis beaktas och finnas med i planeringen av transporter.

Den som framfört åsikt 1 anser att en fungerande modell för de kommande 15 åren att trafiken på E12 söderifrån styrs längs Handelsplanaden till Vasaesplanaden där den svänger till vänster in på Vasaesplanaden till Vasklot. Trafiken från Vasklot skulle gå längs Handelsplanaden till Smedsbyvägen ända till varuhuset Hong Kong, där det byggs en ny ramp med trafikljus som svänger till höger in på Förbindelsevägen till E8. Arrangemanget skulle enligt den som framfört åsikt 1 innebära följande förbättringar jämfört med nuläget: Trafikljuset ställs in så att de i första hand betjänar den tunga trafiken så att trafikulturen blir smidigare för bilister, cyklister och fotgängare, bullerolägenheterna från den tunga trafiken minskar avsevärt, gångtrafiken blir säkrare, trafikens kolfotsår samt utsläppen i stadsområdet minskar, det blir mer plats för utryckningsfordon, den tunga trafiken behöver inte svänga lika många gånger i stadsområdet och den tunga trafiken flytts helt och hållet till gator med 2+2 körfält, varvid även bullrets ekoeffekt minskar avsevärt. Gatuområdenas dimensioneringar i centrum behöver inte ändras med undantag för körfältsdimensioneringen och man behöver inte röra de historiska områdena i centrum och på stranden, inte heller områden med stora naturvärden. Enligt åsikt 9 borde en väg för specialtransporter planeras längs med motorvägen från Sandviken till riksväg 8 eller anslutningen i Helsingby. Riksväg 8:s anslutning till väg 715 borde göras så att det går att komma till logistikcentret i Toby. Tung trafik bör planeras från Wärtsilä i Metviken till hamnen och från Strömbergsområdet till hamnen.

Trafikverket yttrade att Fladan-alternativet är förenat med byggande av en underfart under järnvägen Seinäjoki-Vasa. I samband med att underfarten byggs från järnvägen inte åsamkas några skador och järnvägens överbyggnad samt eventuella kablar och trummor måste beaktas. Om det görs sprängningar i samband med byggandet bör särskild försiktighet iakttas. Kontaktmyndigheten uppmanar den projektansvarige att beakta Trafikverkets utlåtande vid eventuell fortsatt planering av projektet samt att beakta Trafikverkets anvisningar och inkludera Trafikverkets gällande föreskrifter och anvisningar i projektets säkerhetsdokument. Vasa stad ansåg att spårförbindelsen invid Hamnvägen ännu ska hållas med i det här skedet. Kontaktmyndigheten uppmanar även den projektansvarige att beakta Österbottens räddningsverks utlåtande vid eventuell fortsatt planering av projektet liksom de delar i Vasa stads och Malax kommuns utlåtanden som nämns ovan, överväga det som anförts i åsikterna och beakta kommentarerna från NTM-centralens områdesanvändningsgrupp, där det konstateras följande: "I kapitel 5 konstateras att största delen av transporter av farliga ämnen i området utgörs av oljetransporter från Vasa oljehamn. Det hade varit skäl att beakta även Wärtsiläs industriområde i Vasa centrum, som har klassificerats som en anläggning enligt Sevesodirektivet, beroende på att där lagras flytande naturgas (LNG), som används vid testning av gasmotorer."

### Konsekvenser för persontrafik

Enligt konsekvensbeskrivningen skulle persontrafiken i alternativen 0+, Fladan och Vikby ha liten negativ konsekvens för Vasa centrum. I 0+-alternativet skulle trafikmängderna i centrum öka, vilket skulle försämra smidigheten i trafiken och trafiksäkerheten en aning. I alternativen Fladan och Vikby skulle de totala trafikmängderna i centrum öka nästan lika mycket och smidigheten i trafiken och trafiksäkerheten skulle försämrats något. Centrumtunneln och Stadsfjärden bedömdes ha liten positiv konsekvens. Centrumtunneln skulle svälja en del av trafiken genom centrum, vilket skulle förbättra smidigheten i trafiken och trafiksäkerheten i centrum en aning. I Stadsfjärden-alternativet skulle trafikmängden i centrum öka jämfört med nuläget, men bli mindre än i 0+-alternativet. Smidigheten och trafiksäkerheten skulle förbättras något. Alternativen 0+, Centrumtunneln och Fladan bedömdes inte inverka på persontrafiken söder om Stadsfjärden. Stadsfjärden och Vikby bedömdes ha liten positiv konsekvens till följd av att tillgängligheten förbättras något. Vägavsnittet Vikby – Martois bedömdes ha måttlig positiv konsekvens då det nya vägavsnittet förbättrar smidigheten i trafiken från riksväg 3 och 8 mot Lillkyrovägen. I Stadsfjärden-alternativet kunde bullerolägenheterna enligt konsekvensbeskrivningen lindras genom att sänka hastighetsbegränsningen till 60 km/h samt som en trafiksäkerhetsåtgärd avlägsna järnvägsplankorsningen på Roparnäsvägen.

Vasa stad yttrade att i konsekvensbeskrivningen har man förutspått trafikförändringarna både i centrum och på nya vägavsnitt i tabell 1. Prognoserna ser dock inte ut att vara entydiga. Det skulle vara skäl att

granska prognoserna. De eventuella felen i trafikprognoserna upprepas även i andra konsekvenser (t.ex. buller och luftkvalitet), eftersom de baseras på de tidigare nämnda trafikprognoserna. Likaså enligt åsikterna 13 och 14 (Sundom bygdeförening rf och Sundoms områdeskommitté) är det oklart hur stor trafiken till Vasklot är och hur stor del av den som går till hamnen, hur stor del till industrin. En stor del av trafiken börjar och slutar ändå i centrum. Enligt åsikterna ökar restiden i alla de undersökta alternativen på grund av den ökande trafikmängden. Kontaktmyndigheten uppmanar den projektansvarige att beakta Vasa stads utlåtande och granska prognoserna.

I åsikt 5 ansågs att Fladan-alternativets konsekvenser för persontrafiken har inte beaktats i tillräcklig grad. Enligt åsikt 5 borde alternativ för den södergående trafiken Vasklot-Sundom-Malax ha undersökts. I åsikterna 6-8 fäste Rimal- Öster- och Västersolfs byars samfälligheter, Solf lokalavdelning av ÖSP r.f. och Solf Tölby ås ämynningsinvallningsföretag uppmärksamhet vid att jord- och skogsbruksanslutningar kan tillåtas endast i undantagsfall ifall kostnaderna för ett alternativt arrangemang skulle vara oskäligt höga och att jord- och skogsbruksanslutningar inte tillåts på riksvägsavsnittet, vilket inte ansågs möjligt att acceptera för jord- och skogsbruket samt för lokalbefolkningen.

#### Konsekvenser för samhällsstruktur, markanvändning och näringsgrenar

Enligt konsekvensbeskrivningen finns i Österbottens landskapsplan antecknat ett förbindelsebehov mellan förbindelsevägen 6741 (Myrgrundsvägen) och riksväg 3. Något förbindelsebehov eller någon sträckning för alternativen Centrumtunneln och Stadsfjärden har inte angetts i varken landskapsplanen eller Vasa generalplan 2030 och ett förverkligande skulle fordra en generalplaneändring. I Vasa generalplan 2030 finns en reservation för en ny hamnvägsförbindelse i Yttersundom som följer vägsträckningen i Vikby-alternativet. Alternativen Fladan och Vikby har angetts i Korsholms strategiska generalplan. För vägsnittet Vikby-Martois finns en riktgivande vägsträckning öster om Vasa från riksväg 3 till riksväg 8 angiven i Österbottens landskapsplan. Vid Toby har alternativet angetts i Korsholms strategiska generalplan. I delgeneralplanen för Toby – Granholmsbacken anges en riktgivande vägsträckning från den planskilda anslutningen i Vikby till Martois och sträckningen har inte bedömts föranleda några betydande planändringar.

Enligt konsekvensbeskrivningen skulle 0+-alternativet ha måttlig negativ konsekvens då den ökande person- och godstrafiken medför hinderverkan och andra olägenheter för de omgivande områdenas markanvändningsfunktioner, näringarnas verksamhetsförutsättningar samt utvecklingen av markanvändningen i området. Centrumtunneln och Stadsfjärden bedömdes ha stor positiv konsekvens. Med Centrumtunneln skulle klart minskande störningsfaktorer från genomfartstrafiken och betydligt färre hinderverkningar i Vasa centrum öka området attraktivitet och den regionala tillgängligheten och tillgängligheten från Vasklot till riksvägnätet förbättras. I Stadsfjärden-alternativet skulle tillgängligheten mellan områdena samt gods- och persontrafikens smidighet förbättras, likaså den regionala tillgängligheten och tillgängligheten från Vasklot till riksvägnätet. Fladan-alternativet bedömdes ha måttlig negativ konsekvens, eftersom tillgängligheten mellan områdena samt gods- och persontrafikens smidighet förbättras lite, men den nya vägen splittrar bysamfund samt åker- och skogsområden. Även Vikby-alternativet skulle ha liten negativ konsekvens av samma orsaker och dessutom kan de två nya planskilda korsningar som hör samman med alternativet locka industri och kommersiella funktioner som uppskattar ett gott trafikmässigt läge till anslutningsområdet och därigenom gynna näringens verksamhetsförutsättningar. Vägsnittet Vikby – Martois bedömdes ha liten negativ konsekvens, eftersom vägförbindelsen förbättrar den regionala tillgängligheten lite, men splittrar skogs- och åkerområden norr om Helsingby och Toby. När det gäller lindring av de negativa konsekvenserna konstaterades i konsekvensbeskrivningen att vid utredningsplaneringen specificeras de lösningar som ska minska olägenheterna för markanvändningen i närområdet kring vägen. Frågor som är viktiga med avseende på samhällsstrukturen och näringarna kan påverkas bland annat med anslutningar och parallellvägar och vid behov andra trafikmässiga arrangemang i tätortsområdet och genom kommunens planläggning kan man ta fram markanvändningslösningar som lämpar sig i närheten av vägen.



I konsekvensbeskrivningen beskrevs inga andra planbeteckningar när man berättade att ett förbindelsebehov mellan förbindelsevägen 6741 (Myrgrundsvägen) och riksväg 3 finns angivet i Österbottens landskapsplan. Österbottens förbund konstaterade att i den nuvarande landskapsplanen finns en reservation för en förbindelse mellan Vasa hamn och logistikområdet som går söder om Stadsfjärden. Till denna del förverkligar alternativen Vikby och Fladan den nuvarande landskapsplanen och dess målsättningar. Alternativen Centrumtunneln, Stadsfjärden och 0+ strider inte mot landskapsplanen, men de undanröjer uppenbarligen inte behovet av en förbindelse mellan hamnen och riksvägarna 3 och 8 och reservationen för den. NTM-centralens områdesanvändningsgrupp konstaterade att alternativen för Vasa hamnväg inte baserar sig på godkända planer. Endast i Vasa generalplan finns det en vägstump på Sundomområdet som slutar vid gränsen till Korsholm och som kan tolkas som en del av hamnvägsalternativen Fladan och Vikby. I konsekvensbeskrivningen står det enligt områdesanvändningsgruppen felaktigt att alternativen Fladan och Vikby följer delgeneralplanerna för Solf och Tölby – Vikby. I delgeneralplanen för både Solf och Tölby-Vikby har hamnvägen angetts endast som ett förbindelsebehov för vägtrafiken. Utarbetandet av en utredningsplan eller vägplan enligt landsvägslagen kan inte basera sig på en beteckning som anger förbindelsebehov. I avsnitt 7.3 i konsekvensbeskrivningen konstateras att utvecklingen av Vasa hamnförbindelse har nationella, landskapsmässiga, regionala och lokala konsekvenser. Av denna orsak räcker det inte till att det finns delar av hamnvägen i kommunernas generalplaner, utan för att den ska kunna förverkligas måste den först anges i landskapsplanen. I den gällande landskapsplanen finns hamnvägen angiven som ett förbindelsebehov för vägtrafiken, vilket inte är en tillräcklig beteckning som grund för planering enligt landsvägslagen. Österbottens landskapsplan kommer att ses över, men planläggningen befinner sig fortfarande i inledningsfasen. Programmet för deltagande och bedömning godkändes i slutet av 2015, men planförslaget har ännu inte varit framlagt. Enligt områdesanvändningsgruppen har hamnvägens MKB-förfarande inte skett enligt en optimal tidtabell i förhållande till planläggningen. Eftersom MKB har gjorts först och den plan som möjliggör projektet kommer efteråt, styr MKB planläggningen åtminstone så att MKB-lösningen tas som utgångspunkt för planen. Men i landskapsplanen kan man också komma fram till en annan lösning, och då kan följden vara att det behövs ett nytt MKB-förfarande. I planläggningen måste man också beakta de samhällsekonomiska kostnaderna (MBL 9 §), som inte behandlas i samband med MKB-förfarandet. Forststyrelsen ansåg att i varken Österbottens landskapsplan eller Vasa generalplan 2030 har det angetts något förbindelsebehov enligt Stadsfjärden-alternativet och Fladan-alternativet har angetts som utredningsområde i Vasa generalplan 2030.

Österbottens förbund anser att 0+-alternativet inte undanröjer trafik- och säkerhetsproblemen i centrum eller möjliggör ny eller effektivare markanvändning. Centrumtunneln-alternativet tar enligt Österbottens förbund bort en del av trafiken genom centrum och förbättrar förhållandena och boendetrivseln i centrum samt trafiksäkerheten. Tunnelalternativet fungerar sannolikt bättre med tanke på helheten, om dessutom även den norrgående trafiken kunde kombineras med tunneln. Annars går en del av den tunga trafiken fortfarande genom centrum. Tunnelalternativet möjliggör inte just ny eller effektivare markanvändning. Broalternativet över Stadsfjärden kunde fungera bra med tanke på trafiken och ta bort en stor del av den tunga trafiken genom centrum till hamnen liksom även en del av personbilstrafiken. Stadsfjärden-alternativet kunde också fungera som ett alternativ för den norrgående trafiken, om det går att ordna förbindelse från motorvägen (längs Krutkällarvägen) till Förbindelsevägen. Risken med broalternativet är att Stadsfjärden slammas igen och eventuella negativa förändringar i landskapsbilden. Tunnel- och broalternativen lämpar sig inte för alla tunga och överstora specialtransporter. Vikby- och Fladan-alternativen undanröjer en del av personbilstrafiken och den tunga trafiken genom centrum. Tillsammans med en eventuell ny förbindelse riksväg 8 Helsingby – Vassor skulle de sammantagna konsekvenserna enligt Österbottens förbund ha en större lugnande inverkan på trafiken i centrum än vad som nu uppskattats. Alternativen Vikby och Fladan skulle knyta logistikcentrumområde närmare till hamnen och på lång sikt också möjliggöra effektivare och mångsidigare markanvändning i Solf och Sundom. Även markanvändningen i området mellan logistikcentrum och riksvägarna (riksvägarna 3 och 8) skulle effektiviseras. Tillsammans med förbindelsen Helsingby - Vassor skulle de logistiska verksamhetsförutsättningarna förbättras avsevärt jämfört med nuläget.

När det gäller samhällsstrukturen kommenterade NTM-centralens områdesanvändningsgrupp att konsekvenserna för samhällsstrukturen har beskrivits genom att ange kriterier för objektets känslighet. Om det finns en landskapsplan på influensområdet är känsligheten liten, med en generalplan är känsligheten måttlig och på detaljplaneområde är känsligheten stor. Det är svårt att förstå kriterierna när man beaktar att hamnvägen är beroende av plannivån. För att hamnvägen ska kunna förverkligas krävs en beteckning i landskapsplanen; en kommuns generalplanläggning eller detaljplanläggning räcker inte. När man presenterar konsekvensernas betydelse och jämför alternativ, borde man påpeka att någon riktgivande sträckning för hamnvägen inte har angetts i den gällande landskapsplanen eller i kommunernas generalplaner.

NTM-centralens områdesanvändningsgrupp påpekade också att bland bakgrundsuppgifterna för samhällsstrukturen hade varit bra att presentera miljöförvaltningens YKR-data, varav framgår tätortsområden och byar. Konsekvenserna för samhällsstrukturen är beroende av ändringarna i den framtida landskapsplanen. I landskapsplanen anges den samhällsstrukturella hierarkin, servicenivån och den framtida utvecklingen i tätorterna och byarna, dvs. Sundom, Solf, Munsmo, Tölby och Vikby. Under hamnvägsprojektets MKB-förfarande är det inte möjligt att bedöma konsekvenserna för den framtida samhällsstrukturen, utan detta måste göras i samband med planläggningen. Under planprocessen kan man bedöma till exempel hur stora negativa konsekvenser det har om hamnvägen klyver nuvarande byområden eller om det uppstår negativa eller positiva konsekvenser när nya planskilda anslutningar lockar industriverksamhet till anslutningsområdet.

NTM-centralens områdesanvändningsgrupp kommenterade att *det är tänkt att Stadsfjärden-alternativet ska gå via de konstgjorda öar som planerats i delgeneralplanen för Vasa centrum*. Alternativet omfattar 800 meter vägbank, men det förblir oklart hur de konstgjorda öarna har beaktats i konsekvensgranskningen. Delgeneralplanen för Vasa centrum är bara i utkastfasen och det har ännu inte presenterats några utredningar eller någon konsekvensbedömning för de konstgjorda öarnas del. De konstgjorda öarna har angetts generalplanen för hela Vasa stad, men endast som riktgivande. Under generalplanprocessen påpekade Västra Finlands miljöcentral att de konstgjorda öarna skulle ha förutsatt en bedömning av huruvida det behövs en konsekvensbedömning enligt 65 § i naturvårdslagen. I den bedömning som staden låtit utföra konstaterades emellertid att planerna för de konstgjorda öarna är så ofullständiga att deras inverkan på Naturaområdets naturvärden inte kan granskas på ett tillförlitligt sätt. Konsekvenserna av de konstgjorda öarna har således inte utretts varken i Vasas generalplan eller i delgeneralplanen för centrum.

Vasa stad ansåg att konsekvenserna för markanvändningen har bedömts för snävt, eftersom alternativens konsekvenser borde bedömas på mycket längre sikt, hur de inverkar på hela områdets utvecklingsmöjligheter och vid jämförelsen av alternativen skulle det vara skäl att granska möjligheterna som de erbjuder med tanke på framtiden. Man borde även fundera över kompenseringsmöjligheterna i fråga om olika konsekvenser, eftersom en del av de negativa konsekvenserna är betydligt enklare att kompensera än andra.

Kontaktmyndigheten uppmanar den projektansvarige att beakta ovannämnda utlåtanden samt kommentarerna från NTM-centralens områdesanvändningsgrupp. Kontaktmyndigheten konstaterar att plankartorna presenterades med bilder, men det är svårt att uppfatta vilka planbeteckningar som berör de områden där alternativen är placerade, eftersom alternativens förhållanden till planen inte presenterades ens på bild. Det sades inte heller något om planbestämmelserna.

#### Konsekvenser för naturförhållanden och den biologiska mångfalden

Enligt konsekvensbeskrivningen har 0+-alternativet inga konsekvenser för naturförhållandena och den biologiska mångfalden och det medför inga betydande förändringar jämfört med nuläget. Inte heller Centrumtunneln bedöms medföra några konsekvenser. Stadsfjärden-alternativet har stor negativ konsekvens eftersom sträckningen är belägen i närheten av ett fortplantningsområde för fladdermöss. Alternativen

Fladan och Vikby skulle ha måttliga negativa konsekvenser, eftersom sträckningarna är belägna i en livsmiljö för fladdermöss och flygekorrar och arternas livsmiljöer splittras. Fladan-alternativets sträckning löper genom flera livsmiljöer för flygekorrar vid Munsmo- och Vikbyområdet, men där kunde man inte observera några bon 2014, men sträckningen splittrar och försvårar flygekorrans bosättning i tomma lämpliga livsmiljöer. Alternativen Fladan och Vikby är också belägna i en ny terrängkorridor och kan göra det svårare för flygekorrarna att röra sig mellan områdena. Vägavsnittet Vikby – Martois bedömdes ha stor negativ konsekvens, eftersom sträckningen är belägen i en livsmiljö för fladdermöss, som delvis splittras av vägen. Sträckningen går genom flera livsmiljöer för flygekorre på Marasbackens område. Möjligheter att lindra de negativa konsekvenserna som fördes fram var förutom anpassning av vägsträckningen att arrangera stråk för djuren över sträckningen, som kan ordnas genom att lämna kvar ett visst trädbestånd på vägområdet. På områden som fladdermössen föredrar bör man undvika onödig belysning nattetid samt bevara fladdermössens flyttningsstråk mellan jaktområdena och fortplantningskolonierna.

Kontaktmyndigheten konstaterar att i avsnitt 8.4 Konsekvenser under byggtiden i konsekvensbeskrivningen fanns en beskrivning av konsekvensmekanismen som kunde ha placerats före behandlingen av resultaten av konsekvensbedömningen. I bild 42 beskrevs på ett åskådligt sätt värdefulla naturobjekt samt de olika projektalternativens förhållande till dem. Skyddsområdenas namn kunde ha nämnts på kartan. I konsekvensbeskrivningen hade inte naturskyddsprogramområdena (landskapshelheterna) Gamla Vasa (MAO100114) eller Söderfjärden i Solf (MAO100110) beaktats, trots att de är nationellt värdefulla landskapsområden. På området finns enligt miljökarttjänsten också fler naturskyddsområden än vad som presenterats (YSA235075, Tölby bys samfällda områden). Av konsekvensbeskrivningen framgår inte klart om man vid bedömningen beaktade naturskyddsområde och skyddsprogramområden eller endast värdefulla naturtyper och vegetationsobjekt utöver arterna.

I sitt utlåtande om bedömningsprogrammet påpekade kontaktmyndigheten att som sådana arter som ska utredas och bedömas nämns inte småfladdermöss och åkergroda, som kan förekomma på influensområdet. I konsekvensbeskrivningen sades att det gjorts fladdermuskartläggningar och eventuella konsekvenser för fladdermössen bedömdes. Det sades att potentiella områden med åkergroda kartlagts i samband med andra utredningar. Södra Österbottens NTM-centrals naturskyddsgrupp påpekade att det konstateras i konsekvensbeskrivningen att på planeringsområdet finns inga områden som lämpar sig väl för åkergroda och att inga konstaterade fortplantningsområden för åkergrodor är kända på området. Vid Matmorsviken har dock ett sådant konstaterats i samband med Vasa stads naturinventeringar och detta har behandlats bland annat i samband med utarbetandet av delgeneralplanen för Vasa centrum. På grund av ljudobservationer är åkergrodan också en art som förekommer på Södra Stadsfjärdens Naturaområde, trots att förekomsten av den i fjärdens olika delar veterligen inte har utretts. I avsnitt 8.3.3. (Stadsfjärden-alternativet) dryftade man inte konsekvenserna för åkergrodorna i Matmorsviken, trots att sträckningen tycks gå precis vid Matmorsviken. Inte heller i sammanfattningen i avsnitt 8.6. beaktades att Stadsfjärden-alternativet kan försämra åkergrodans fortplantnings- och rastställen i Matmorsviken. Österbottens svenska producentförbund r.f. förundrade sig i sitt utlåtande över att man inte kunnat ta konsekvenserna för åkergrödor i beaktande när man lyckats ta många andra faktorer i beaktande.

Enligt NTM-centralens naturskyddsgrupp dryftades i avsnitt 8.3.3. (Stadsfjärden-alternativet) konsekvenserna för fladdermöss. I avsnitt 8.3.6. (Vägavsnittet Vikby-Martois) konstateras att på Granholmsbacken hänförs sig konsekvenserna till mustaschfladdermössens jaktområden. På området kan det baserat på observationer finnas fortplantningsplatser och daggömslen för mustaschfladdermöss. Vägsträckningarnas konsekvenser för fladdermössen kunde inte bedömas med säkerhet, utan förekomsten av fladdermöss utreds noggrannare i den fortsatta planeringen. Vasa miljöförening ansåg (åsikt 11) att det förblir oklart vilket undersökningsområde som användes i samband med fladdermuskarteringen. Därför kan enligt miljöföreningen data angående fladdermöss inte utgöra en bas för bedömning av miljökonsekvenser. Kartering borde ha gjorts med hjälp av långtidsuppföljning med registrerande fladdermusdetektorer. Karteringen nämns inte heller bland rapportens referenser. Enligt miljöföreningens bedömning kan man inte heller samla in tillräckliga data för en MKB-bedömning i fråga om fladdermöss med den minimala arbetsinsats som refereras i rapporten.

Enligt NTM-centralens naturskyddsgrupp dryftades inte konsekvenserna för flygekorren i avsnitt 8.3.3. (Stadsfjärden-alternativet) trots att fladdermusobservationer har gjorts även kring Matmorsviken på Kopparöns sidan alldeles på sträckningen. Naturskyddsgruppen kommenterade också att i avsnitt 8.3.6. (Vägavsnittet Vikby-Martois) konstateras att på Granholmsbacken hänför sig konsekvenserna till flygekorrens livsmiljö. Enligt åsikt 2 lever flygekorrar på ett skifte längs med Bolotvägen. Fladan-alternativet går snett över området, vilket ansågs förstöra flygekorrens livsmöjligheter. I åsikten föreslogs att vägen dras på södra sidan av skiftet och därmed skonar flygekorrskolonin. Kontaktmyndigheten konstaterar att en livsmiljö för flygekorre på det aktuella området hade angetts på bild 42 i konsekvensbeskrivningen. Enligt konsekvensbeskrivningen hade det inte hittats några tecken på flygekorre 2014 i flygekorrarnas livsmiljö öster om Bolotvägen. I åsikt 11 ansåg Vasa miljöförening också att alternativ Tölby skulle klyva en förökningsplats för flygekorre i Öskogen i två delar. Vid Boskatan noterades enligt miljöföreningen en adult hona sommaren 2016. I Bolotnejden går vägen genom en förökningsplats där hona med ungar noterats årligen. Vid Öskatan noterades en adult hona med ungar sommaren 2016. Enligt miljöföreningen kan Bolotområdet på basis av MKB-rapporten och de framförda kompletteringarna sägas vara ett mycket viktigt förökningsområde för flygekorre, som inte borde få försvagas med tanke på möjligheterna att bevara det lokala beståndet i Tölby-Vikby, som påverkats negativt av försämrade livsmiljöer under 2000-talet.

I sitt utlåtande om bedömningsprogrammet förutsatte kontaktmyndigheten att i Vikby-alternativet utreds konsekvenserna för det klibbalskärr invid riksväg 8:s nya sträckning som är avgränsat genom NTM-centralens beslut. Konsekvenserna och att det säkerställs att naturtypens karakteristiska drag inte äventyras. NTM-centralens naturskyddsgrupp konstaterade att i avsnitt 8.2.1 nämns som betydelsefulla områden Batteriudden och Öjberget samt Svartön, men inte Lappränts klibbalskärr, som är en skyddad naturtyp enligt 29-30 § i naturvårdslagen (NTM-centralens avgränsningsbeslut 21.12.2012). På bild 42 är det dock angivet som ett värdefullt naturobjekt. Projektets konsekvenser för det har inte bedömts i avsnitt 8.3., trots att kontaktmyndigheten påpekat detta särskilt i sitt utlåtande om bedömningsprogrammet. I avsnitt 8.2.3 uppräknades skyddsområden inom influensområdet. I texten saknas ett naturskyddsområde på privat mark, YSA235075 Tölby bys samfällda områden, som omfattar den södra delen av Bolot och som inrättats 6.4.2016. Senare konstateras att till Sundomviken, som hör till programmet för skydd av fågelrika sjöar och havsvikar, hör gammal grandominerad blandskog på Risö. Skogen i fråga ingår i skyddsprogrammet för gammal skog, vilket syns på bild 42. I åsikt 11 tar Vasa miljöförening också upp det nya naturskyddsområdet (ca 12 ha) med gammal skog i Bolot, som tangeras av alternativ Vikby i den södra delen.

Enligt Vasa stad har man vid bedömningen av den biologiska mångfalden i beskrivningen utnyttjat befintliga utredningar, och samlat in tilläggsuppgifter med ändamålsenliga metoder. Eventuella osäkerhetsfaktorer har framställts och tilläggsutredningar som behövs har föreslagits bli gjorda i samband med den fortsatta planeringen. Konsekvenserna som hänför sig till projektets natur har bedömts med ändamålsenliga kriterier. Österbottens förbund åter ansåg att i beskrivningen har man beskrivit smådjurs levnadsförhållanden och behov av att röra sig, men behovet av ekologiska korridorer för hjortdjur och stora rovdjur har inte beskrivits.

Enligt NTM-centralens naturskyddsgrupp bör man under den fortsatta projektplaneringen utreda i synnerhet konsekvenserna för fladdermöss och flygekorrars fortplantnings- och rastplatser, så att man inte behöver ansöka om undantag. Kontaktmyndigheten uppmanar den projektansvarige att beakta NTM-centralens naturskyddsgrupps kommentarer och Österbottens förbunds utlåtande när projektplaneringen fortsätter liksom skyddsområdena och ovannämnda objekt med eventuella värdefulla arter samt vidta de åtgärder som föreslås i konsekvensbeskrivningen för att lindra konsekvensernas betydelse. NTM-centralens naturvårdsgrupp ansåg att de lindrande åtgärderna (avsnitt 8.5.) är ändamålsenliga, men det viktigaste är ändå att planera sträckningen så att de negativa konsekvenserna minimeras. Kontaktmyndigheten anser att det är nödvändigt att beakta värdefulla naturobjekt med tillräckliga skyddsavstånd för att minska konsekvenserna och eftersom den markbyggnad jämte massabyten som hänför sig till projektet kan förändra hydrologin och fuktighetsförhållandena i områdena, vilket indirekt kan påverka bland

annat våtmarksekosystemet. Även konsekvenserna för åkergrödorna bör bedömas och beaktas när projektplaneringen eventuellt fortsätter.

#### Konsekvenser för Naturaområden, värdefulla fågelområden och fågelbeståndet

Enligt konsekvensbeskrivningen ligger i närheten av projekialternativen Naturaområdet Södra Stadsfjärden – Söderfjärden – Öjen (FI0800057), vars skyddsgrund är fågelbeståndet på området (SPA-område). Av den separata delområden som ingår i Naturaområdet är Sundomviken och Öjens skogsområde belägna på projektets influensområde och bildar det internationellt värdefulla Sundomvikens och Söderfjärdens fågelområde (IBA-område, FI042) samt det nationellt värdefulla (FinIBA) fågelområdet Sundomviken-Söderfjärden (730040). Vägavsnittet Vikby – Martois splittrar stora skogsområden i Vasa och Korsholm, där det förekommer vissa skogslevande arter som undviker människan. Till de arter som häckar på Munsmo åkerområden hör bland annat ortolansparven. Det går inte att utesluta att havsörnen häckar på projektets influensområde. Bullret från riksväg 3 när Sundomvikens Natura- och IBA-områden. Utvidgningen av bullerområdet där bullret överstiger 45 dB bedömdes kunna påverka åtminstone de mest känsliga vadarna och vattenfågelarter som häckar på området vid Gamla hamnen och förekommer där under flyttningen. Enligt konsekvensbeskrivningen är Naturaområdets känslighetsnivå stor eller synnerligen stor i samtliga alternativ, men projektets sannolika konsekvenser för fågelståndet kan ändå inte betraktas som stora i samtliga fall.

Av alternativen bedömdes 0+ och Centrumtunneln ha liten negativ konsekvens, för när trafikmängderna ökar, ökar även bullerkonsekvenserna, men konsekvenserna hänför sig i huvudsak till befintliga vägtrafikområden och byggda miljöer. Stadsfjärden-alternativet har enligt bedömningen stor negativ konsekvens när storskarvskolonin på Juckasgrynnan försvinner. Också Fladan-alternativet bedömdes ha stor negativ konsekvens, eftersom det har en störningskonsekvens för skogarna i området mellan Munsmo och riksväg 3. Projektet bedömdes dock inte ha någon betydande konsekvens för arternas häckningsstammar på området. Alternativet kan även påverka Munsmo åkerområdets betydelse som födo- och rastplats under flyttningen. Konsekvenserna på det fågelbestånd som påträffas på våtmarksområdet vid Sundomviken bedömdes vara små. Om havsörnen häckar på influensområdet bedömdes konsekvenserna vara synnerligen stora, annars stora. Vikby-alternativet har liksom stor negativ konsekvens eftersom alternativet splittrar skogsområden i Tölbyområdet, vilket tillsammans med trafikens störningar påverkar sannolikt särskilt dagrovfåglarnas och skogshönsfåglarnas livsmiljöer så att dessa blir färre till antalet. På Munsmo åkerområde kan projektet påverka förekomsten av bland annat den hotade ortolansparven på området samt försämrar Munsmo åkerområdets betydelse som födo- och rastplats under flyttningen. Konsekvenserna på det fågelbestånd som påträffas på våtmarksområdet vid Sundomviken bedömdes vara små. Vägavsnittet Vikby – Martois bedömdes ha stor negativ konsekvens. Alternativet splittrar ett omfattande skogsområde mellan Vikby och Martois. Splittringen av skogsområdena och trafikens störningskonsekvenser påverkar sannolikt särskilt dagrovfåglarnas och skogshönsfåglarnas livsmiljöer så att dessa blir färre till antalet.

Enligt den separata inventering av fågelbeståndet som lämnats in observerades 23 skyddsmässigt betydelsefulla arter på projektområdet, av vilka tre sannolikt häckar vid Sundomviken. Av de nationellt hotade och sårbara (VU) arterna observerades bivräk, havsörn, ormvråk, gulärla och stenskvätta, av de starkt hotade (EN) ortolansparv samt av de regionalt hotade tjäder. Av de skyddsmässigt betydelsefulla arterna är 11 sådana som nämns i bilaga I till EU:s fågeldirektiv medan åtta är arter som Finland har ett särskilt ansvar för. Av de arter som åtnjuter särskilt skydd enligt 47 § i naturvårdslagen observerades havsörn på det inventerade området. På grundval av observationerna i inventeringen går det inte att utesluta att arten häckar på eller i närheten av det inventerade området. Enligt inventeringen av fågelbeståndet gjordes fler observationer av skyddsmässigt värdefulla och fåtaliga arter på Tölbys och Munsmo åker- och skogsområden än på andra områden. I inventeringen av fågelbeståndet bedömdes att på basis av tidigare inventeringar av fågelståndet och bakgrundsmaterialet förekommer det åtminstone i skogsområdena mycket sannolikt skyddsmässigt betydelsefulla skogslevande fågelarter även i större utsträckning på det inventerade området. Till de mest representativa och skyddsmässigt betydelsefulla arterna som

häckar i skogsområdena hör de dagrovfåglar och skogshönsfåglar som förekommer i området samt de arter som hör hemma i äldre skogar i mer naturligt tillstånd. Till de viktigaste observationerna på åkerområdena hörde ett ortolansparrevir och bland annat spovrevir.

I sitt utlåtande om bedömningsprogrammet ansåg kontaktmyndigheten att det är nödvändigt att göra en inventering av det häckande fågelbeståndet. Enligt konsekvensbeskrivningen inventerades det häckande fågelbeståndet på influensområdet i juni 2015. Inventeringen av det häckande fågelbeståndet omfattade karteringstaxeringar, linjetaxeringar på åkerområden, taxering av nattsångare och uppföljning av rovfåglar. På bild 39 beskrevs på ett åskådligt sätt observationer av och revir för skyddsmässigt betydelsefulla och andra arter som måste uppmärksammas med undantag för rovfåglar i förhållande till de olika projekteralternativen. I sitt utlåtande om bedömningsprogrammet konstaterade kontaktmyndigheten att det är särskilt viktigt att känna till störningskänsliga arter, så som rovfåglars, boplatser och revir och det vore bra att få åskådliga kartor över dem för myndigheternas användning. Som bilaga 4 till inventeringen av fågelbeståndet överlämnades en karta över rovfåglarnas revir 2015 och Ringsmärkningsbyråns material 2008-2014.

Österbottens NTM-centrals naturskyddsgrupp ansåg att fågelbeståndet och projektets konsekvenser för de har behandlats ingående i kapitel 9. I avsnitt har man på ett förtjänstfullt sätt sammanfattat de viktigaste slutsatserna om konsekvenserna för fågelbeståndet, och det är skäl att beakta den i den fortsatta projektplaneringen. I synnerhet måste man satsa på att undanröja osäkerhetsfaktorerna i bedömningen när det gäller alternativen Fladan och Vikby. De viktigaste av dessa är: Rör sig de flyttfåglar, framför allt sångsvanar och gäss, som rastar och söker föda på åkerområdet söder om Sundomviken regelbundet även på Naturaområdet samt, häckar havsörnen sydost om Sundomviken. Även enligt Österbottens förbunds tilläggskommentar var i alternativen Fladan och Vikby följande saker öppna: havsörnen häckning, Munsmo åkerområdes betydelse under fåglarnas flyttning samt de störande konsekvenserna för fågelbeståndet i Naturaområdets sydligaste kant. Likaså ansåg Vasa miljöförening i åsikt 11 att i fråga om bedömningen av effekterna på fågelfaunan saknas en kartering av rastande fåglar. Natura 2000- området i Stadsfjärden tillsammans med närliggande åkerområden bildar en enhetlig rastplats för bland annat direktivarter. Den trafik som blir följd av en ny väg kan inverka störande på fåglarnas vistelse i området. I åsikt 12 ansåg Sundom Lokalavdelning av ÖSP ansåg att fågelräkningen var undermålig på punkten sångsvan då flera markägare/användare observerade stora antal sångsvanar på sina odlingar kring Solf å och landsbygdsssekreterarna har fått anmälan om skördeskadorna av sångsvan på området utav odlarna.

Forststyrelsen konstaterade att fåglarna inte har räknats på områden som är i Forststyrelsens besittning och det har inte gjorts någon uppföljning av flyttfåglar. Forststyrelsen konstaterade att det finns fler inventeringar av fågelbeståndet och publikationer med information om det än vad som använts i konsekvensbeskrivningen. Enligt Forststyrelsen hänför sig en av de största brister i konsekvensbeskrivningen när det gäller bedömningen av konsekvenserna för fågelbeståndet till bedömningen av Stadsfjärden-alternativet. Där har konsekvenserna av sträckningen över Stadsfjärden för igenslamningen och igenväxningen av havsviken inte beaktats, vilken har betydande potentiella negativa konsekvenser för naturtyperna och fågelbeståndet i Naturaområdet Södra Stadsfjärden, så det är skäl att utreda saken noggrant, till exempel i en bedömning av konsekvenserna för Naturaområdet. Forststyrelsen ansåg att utöver de osäkerhetsfaktorer som nämndes i konsekvensbeskrivningen finns det även andra osäkerhetsfaktorer, bland annat i anslutning till fågelinventeringens längd och omfattning. Forststyrelsen anser att konsekvenserna för fågelbeståndet måste utredas och bedömas noggrannare när projektplaneringen fortsätter. I konsekvensbeskrivningen har man identifierat behovet av att utreda Munsmo åkerområdes och Naturaområdets betydelse som rastplats för fåglar i alternativen Vikby och Fladan. Dessutom är det skäl att göra inventeringar av flyttfåglarna såväl vår som höst. Bedömningen av konsekvenserna för fågelbeståndet borde uppdateras som helhet med beaktande av dessa samt det befintliga materialet om fågelbeståndet. Även den störande inverkan för fågelbeståndet från den växande trafiken i närheten av Naturaområdet borde bedömas. Vasa stad påpekade att i beskrivningen nämndes det att en liten skarvkoloni häckar på Juckasgrynnan. Situationen har dock förändrats snabbt och enligt beräkningarna för år 2016 häckar sammanlagt cirka 1500 skarvpar på Juckasgrynnan och Metgrund. Vid den fortsatta planeringen bör man vid be-

dömningen av konsekvenserna för fågelbeståndet beakta ändringen i klassificeringen av nationell hotstatus för arter i början av år 2016.

Forststyrelsen, Österbottens naturtjänster yttrade att Fladan-alternativet går söder om Stadsfjärden som närmast ca 200-500 meter från Sundomvikens Naturaområde. Vikby-alternativets sträckning går som närmast ca 800 m från Naturaområdets gräns. En skyddsgrund för Naturaområdet Södra Stadsfjärden-Söderfjärden-Öjen (FI0800057, SAC/SPA) är områdets fågelbestånd. Sundomvikens Naturaområdet hör till skyddsprogrammet för fågelrika sjöar och havsvikar (LVO100222) och är ett internationellt värdefullt fågelområde (IBA). Enligt Södra Österbottens NTM-centrals naturskyddsgrupp framgår det inte klart av texten i avsnitt 9.4. de slutsatser som framförts i den separata Naturabehovsprövningen och enligt vilka det på grund av bristfälliga utgångsdata för projektalternativen Fladan och Vikby inte går att på ett tillförlitligt sätt bedöma åkerområdenas betydelse för sädgåsen och sångsvanen, som påträffas på Naturaområdet. Av denna orsak överskrids tröskeln för Naturabedömning för dessa arters del enligt försiktighetsprincipen. NTM-centralen anser att slutsatserna som gäller Naturabedömning är motiverade och en Naturakonsekvensbedömning är således nödvändig. Det är inte heller uteslutet att framför allt Fladan-linieföringen kunde påverka även flygekorren, som hör till arterna på Naturaområdet, kring Bolot. I Naturabedömningen är det skäl att mer ingående analysera även projektets konsekvenser för belastningen på vattendragen (jordbearbetning-> försurning, suspenderat material) i Naturaområdet och metoder att lindra dem. I detta sammanhang är det också skäl att dryfta frågan om Stadsfjärden-alternativets eventuella konsekvenser för Naturaområdet om vattenströmningen i Södra Stadsfjärden ändras.

Forststyrelsen, Österbottens naturtjänster ansåg att behovsprövningen av en Naturabedömning baserar sig för närvarande på de gällande uppgifterna i Naturadatabasen. Uppgifterna är dock gamla. Det hade varit motiverat att inkludera en jämförelse av uppgifterna i Naturadatabasen med färskare artuppgifter. Behovsprövningen av en bedömning av konsekvenserna för Naturaområdet är enligt Forststyrelsens åsikt bristfälliga i fråga om uppgifterna om fågelbeståndet och konsekvenserna för vattnen av ALT Stadsfjärden. Forststyrelsen anser att det i samband med den fortsatta projektplaneringen bör utarbetas en Naturabedömning enligt 65 § i naturvårdslagen om projektets konsekvenser för Natura 2000-området Södra Stadsfjärden-Söderfjärden-Öjen. Om projektet ändå förverkligas enligt ALT Centrumtunneln anser Forststyrelsen att konsekvenserna för Naturaområdet är så ringa att det föreligger inget behov av en noggrannare bedömning. Enligt åsikt 4, Invånarföreningen för centrala Vasa, måste man när man kommer till logistikcentrum välja det alternativ som går tillräckligt långt från Naturaområdet.

Kontaktmyndigheten uppmanar den projektansvarige att beakta NTM-centralens naturskyddsgrupps, Forststyrelsens Österbottens naturtjänsters och Österbottens förbunds utlåtanden samt konstaterar att namnen på Naturaområdets delområden kunde ha angetts på bild 45.

#### Konsekvenser för yt- och grundvatten

I konsekvensbeskrivningen bedömdes alternativen 0+ och Centrum tunneln ha liten negativ konsekvens, eftersom det inte bedömdes bli några konsekvenser för hydrologin, översvämningsrisken, fiskbeståndet, vattentäkten eller grundvattnet, även om ytvattens kvalitet kan påverkas allteftersom trafikvolymerna ökar. Stadsfjärden-alternativet bedömdes ha stora negativa konsekvenser, då det nya vägavsnittet kan påverka ytvattens kvalitet och byggnadsarbetena vid Södra Stadsfjärden och de nya vattenkonstruktionerna kan påverka fiskbeståndet negativt. Alternativen Vikby och Fladan ansågs ha måttlig negativ konsekvens, eftersom det nya vägavsnittet kan påverka ytvattens kvalitet och avsnittet mellan riksväg 3 och Myrgrundsvägen går genom dalen längs Solf å som torrlagts samt i Fladan-alternativet genom det område vid Laihela-Toby å där det finns översvämningsrisk. Vägavsnittet Vikby – Martois bedömdes ha liten negativ konsekvens, eftersom det nya vägavsnittet även där kan påverka ytvattens kvalitet och avsnittet går genom det området vid Laihela-Toby å där det finns översvämningsrisk. Näringsämnen och skadliga ämnen som finns bundna till partiklar sköljs i vattnet under byggnadsskedet och i områden där man utför sprängningsarbeten hamnar också stendamm och kväve från sprängämnen i vattnet. Grund-

och markbyggnadsarbeten som görs nära vattendragen kan göra att sura föreningar hamnar i vattendragen, vilket kan påverka fiskbeståndet negativt.

Angående lindring av de negativa konsekvenserna konstaterades i konsekvensbeskrivningen att olägenheterna kan lindras genom en lokal naturlig behandling av dräneringsvattnet från vägarna, såsom biofilter, infiltrationsbäddar, sedimentationsbassänger eller våtmarker. Det sades att olägenheter under byggnadstiden också kan lindras med erosionsstyrning på arbetsplatsen. Partiklar som spolats ut i lakvattnet kan avlägsnas genom sedimentering och infiltration medan försurning under byggnadstiden kan bekämpas genom omsorgsfull hantering av jordmassor och vatten i de områden där det förekommer sura sulfatjordar samt under användningen av vägen genom att man håller en jämn grundvattennivå till exempel med hjälp av reglerande dränering. Enligt konsekvensbeskrivningen bör översvämningskänslighet och bred spridning av översvämnningar beaktas vid planeringen av broar samt uppmärksamhet fästas vid risken för isdämning. Broar som ingår i nya vägförbindelser bör dimensioneras omsorgsfullt med beaktande av stigande svämvatten och de nya skärpta kraven på dimensionering av brospann. Enligt konsekvensbeskrivningen bör man i anknytning till projektet överväga att höja nivån på vägen med tanke på översvämningsrisken samt vid den fortsatta planeringen av projektet vara beredd att kartlägga skyddade naturtyper i vattnet och vidta behövliga skyddsåtgärder. I Stadsfjärden-alternativet kan man enligt konsekvensbeskrivningen genom en så omfattande brokonstruktion som möjligt minska försämringen i vattenflödet och de negativa konsekvenserna för fiskarnas fortplantningsområden. I anknytning till planeringen bör man särskilt när det gäller trummor och rörbroar räkna med att de ska läggas på en djupare nivå än vanligt. Behovet av rensning bör tas i beaktande även vid planeringen av brofundamenten.

Kontaktmyndigheten påpekar att ytvattens ekologiska status är måttlig eller under detta som kriterium på liten känslighet kan ifrågasättas, eftersom målet är god status. Ekologisk status borde inte användas som känslighetskriterium på detta sätt, eftersom vattnet i vattendrag som i klassificeringen getts statusen i fråga borde nå minst god status enligt lagen om vattenvårds- och havsvårdsförvaltningen. Lagens mål är att vattnets status inte försämras och att statusen är åtminstone god. För att nå statusmålen ska belastningen på vattendrag vars ekologiska status är måttlig eller under detta minskas jämfört med nuläget och åtgärder vidtas för att åstadkomma god status i vattendraget. För att nå lagstiftningens mål bör särskild uppmärksamhet fästas vid belastningen på dessa vattendrag så att man i bedömningen beaktar eventuella konsekvenser för uppnåendet av statusmålet. I konsekvensbeskrivningen har man inte heller beaktat vattenvårdens riskbedömningar. Exempelvis enligt riskbedömningarna för Södra Stadsfjärden – Kråkfjärden och Laihela-Toby ås nedre lopp finns det en risk för att god ekologisk status inte nås 2021 (endast vid avvikelser).

Det är också skäl att beakta att av Natura 2000-områdena enligt habitat- och fågeldirektiven har de områden som är viktigast med tanke på skyddet av livsmiljöer och arter som är direkt beroende av vatten tagits med i skyddsområdesregistret (VPD Natura) och de utgör specialområden för vattenvården. Till dessa räknas de områden i nätverket Natura 2000 där det är viktigt att upprätthålla eller förbättra vattnets status för skyddet av någon livsmiljö eller art. De Naturaområden på området för Åtgärdsprogrammet för vattenvården för kustvattnen och de små vattendragen 2016-2021 som tagits med i skyddsområdesregistret är i huvudsak vidsträckt skärgårdsområden, vilkas skyddsstatus är beroende av god vattenkvalitet, men i registret finns också skyddsområden vilkas status inte ställer några direkta krav på vattnets status, till exempel deltan (s. 47). Till de vattenberoende Naturaområdena hör också Södra Stadsfjärden (Laihela-Toby ås nedre lopp). Den huvudsakliga motiveringen är fågelbeståndet och ett representativt delta. I konsekvensbeskrivningen har man beaktat Naturaområdet Södra Stadsfjärden – Söderfjärden – Öjen och presenterat delområdena på en karta, men inte påpekat att Södra Stadsfjärden hör till VPD Natura. Vid eventuell fortsatt projektplanering bör VPD Natura jämte motivering beaktas. Södra Österbottens NTM-centrals vattenvårdsgrupp påpekade dessutom att Laihela-Toby ås nedre lopp enligt klassificeringen från den pågående andra planeringsperioden för vattenvården har otillfredsställande ekologisk status och den kemiska statusen är sämre än god (gränsvärdena för nickel och kadmium överskrids).

NTM-centralens miljöskyddsenhet konstaterade att det sämsta alternativet med tanke på konsekvenserna för vattendragen är Stadsfjärden. Södra Stadsfjärden är grund (maximalt två meter) och den inbroms-



ning av flödet som vägbankarna åstadkommer skulle försämra vattenkvaliteten i Södra Stadsfjärden. Byggandet av en vägbank och bro över Stadsfjärden kan orsaka sådana förändringar och konsekvenser som avses i 3 kap. 2 § i vattenlagen, varvid projektet skulle kräva tillstånd av Regionförvaltningsverket i Västra och Inre Finland med stöd av den nämnda paragrafen. I fråga om de andra vägalternativen bör ett eventuellt tillståndsbehov utredas noggrannare enligt 3 kap. 2 § 1 mom. 8 punkten och 2 kap. 11 § (de naturliga förhållandena i en bäckfåra och flador) eller 3 kap. 3 § 1 mom. 4 punkten i vattenlagen.

Södra Österbottens NTM-centrals enhet för vattenresurser kommenterade att i beskrivningen har konsekvensen för vattendragen av Vägavsnittet Vikby-Martois bedömts som liten negativ (-). Vägavsnittet i fråga ingår dock i samtliga granskade vägalternativ och sålunda borde det påverka vattendragen negativt även i Centrumtunneln-alternativet. På området i Vikby-Martois borde man enligt enheten för vattenresurser fästa särskild uppmärksamhet vid att invallningen av vägen, som går genom ett översvämningsområde, så att den ligger över översvämningshöjden inte förvärrar översvämningarna i området ovanför vägen. Översvämningsområdet fungerar som strömningsväg för översvämningvattnet. Genom att höja/invalla vägen bryts denna strömningsväg och förvärras översvämningarna ovanför. Man bör lägga märke till att vid stora översvämningar kan översvämningvattnet från Laihela-Toby å och Kyro älv förenas på det s.k. bifurkationsområdet, som bildas mellan Veikars samt Toby och Ruto. Översvämningar har förekommit på bifurkationsområdet bland annat 1984, 2012 och 2013. I åsikt 10 ansåg Söderfjärdens Torrlägningsföretag att man inte bedömt riskernas omfattning i tillräcklig grad vid de södra alternativen. Ingen hänsyn har tagits till att vattendraget från Stadsfjärdens mynning av Solf å och längs Munsmostrommen samt vidare längs diken på Söderfjärden inte har någon lutning. Redan en liten störning i vattendraget riskerar dränka åkrar på över 2000 hektar. MKB är gjord utan utredning på översvämningriskbedömning på Solf ås avrinningsområde och torrlägningsföretaget kan inte godkänna vägdragningar längs Söderfjärdens vattenutlopp. Även i åsikterna 6-8 fäste Rimal- Öster- och Västersolfs byars samfälligheter, Solf lokalavdelning av ÖSP r.f. och Solf Tölby ås åmynningsinvallningsföretag uppmärksamhet vid att ingen översvämningsskartläggning har gjorts av Solf-Tölby å och vallarna kan höja vattenståndet på området. Även i åsikt 12 berättade Sundom Lokalavdelning av ÖSP att sträckningarna Fladan och Vikby skär av tre olika torrlägnings- och pumpningsbolags områden och att åkermarken på sträckningen befinner sig strax under nollnivå. Översvämningriskerna har enligt åsikt 12 bedömts på grunder av ett helt annat avrinningsområde och vattendrag och får inte godtyckligt förliknas med ett annat vattendrag och avrinningsområde. Dessutom betonade Sundom Lokalavdelning att en översvämning högst en gång per 200 år är en undermålig bedömning och chansen är överhängande stor att det kommer att ske betydligt oftare.

Södra Österbottens NTM-centrals vattentjänstgrupp konstaterade att i närheten av alternativen för Vasa hamnväg ligger tre grundvattenområden av klass I som är viktiga för vattenförsörjningen, Gamla Vasa (1090501), Smedsby-Kapellbacken (1049951), Rismarken (1049906) och Kattisbergets (1049908) borrhade brunn. Sundoms (1090502) tidigare grundvattenområde har strukits i klassificeringen. På Gamla Vasas (1090501) grundvattenområde finns Skollägenhetens vattentäkt som ägs av Korsholms skollägenhet. På Smedsby-Kapellbackens (1049951) grundvattenområde finns Smedsby vattentäkt som ägs av Korsholms kommun. På grundvattenområdet finns dessutom Kapellbackens vattentäkt som ägs av Vasa stad och som fungerar som reservvattentäkt. På Rismarkens (1049906) grundvattenområde finns Rismarkens vattentäkt som inte är i användning. Mätt på kartan är avståndet från Riksväg 3 (0+, Centrumtunneln och Stadsfjärden) till grundvattenområdet Gamla Vasa cirka 0,5 km och till grundvattenområdet Smedsby-Kapellbacken cirka 2,5 km. Avståndet från Vikby/RV 8 nya vägsträckning till Rismarkens (1049906) grundvattenområde är cirka 1,8 km. Det bör undersökas om det eventuellt finns privatägda brunnar och källor på projektområdena. Vattentjänstgruppen ansåg att Vasa hamnvägs sträckningar inte har någon betydelse för grundvattenområdena i närheten av projektområdet. I lagstiftningen föreskrivs emellertid om förbud mot förorening av grundvatten i 2 kap. 17 § i miljöskyddslagen (MSL 527/2014). På ett viktigt eller annat för vattenförsörjningen lämpligt grundvattenområde får inte ämnen eller energi deponeras eller ledas till ett sådant ställe eller behandlas på sådant sätt att grundvattnet kan bli hälsofarligt eller obrukbart för något ändamål som det skulle kunna användas för. Förbudet gäller även grundvatten på någon annans lägenhet. Även åtgärder som kränker allmänt eller någon annans enskilda intresse är

förbjudna. Förbudet mot förorening av grundvatten är ovillkorligt och miljötillståndsmyndigheten kan inte bevilja tillstånd till undantag från det. Bestämmelser om ändring av grundvatten finns i 3 kap. 2 § i vattenlagen (VL 587/2011). Enligt den krävs miljötillståndsmyndighetens tillstånd för ett vattenhushållningsprojekt, om det kan ändra grundvattnets kvalitet eller mängd. Förbud mot förorening av mark och upplysningsplikt i fråga om ett förorenat område: Förbuden mot förorening av mark och grundvatten växelverkar med varandra. I allmänhet förorenas grundvattnet via förorenad mark. Viktigast av de författningar som gäller förorening av mark och sanering av förorenade områden är miljöskyddslagen (527/2014) och miljöskyddsförordningen (214/2007), som förbjuder förorening av mark och grundvatten. Kontaktmyndigheten uppmanar den projektansvarige att beakta NTM-centralens vattenresurs- och miljöskyddsensheters samt vattentjänstgruppens utlåtande vid den fortsatta projektplaneringen och påpekar att eventuella privatägda brunnar och eventuella källor inte undersökts trots att kontaktmyndigheten förutsatte det i utlåtandet om programmet. Brunnar och källor bör utredas i utredningsplanen, på det sätt som utlovas i tabellen på sidan 15.

Forststyrelsen yttrade att tom ALT Stadsfjärden förverkligas hindras det hydrologiska flödet och slammas området snabbare igen samt försämras eventuellt siktdjupet. Dessa faktorer kan dessutom inverka på vattenvegetationen. Inverkan på det närbelägna Naturaområdets naturtyper är med mycket stor sannolikhet försämrande. Den negativa inverkan riktas troligen till största delen mot områdets största Naturanturtyp Estuarier (kod 1130). Forststyrelsen ansåg att igenslamningen och sedimentationen inte har kunnat bedömas på ett tillförlitligt sätt i beskrivningen. Om ALT Stadsfjärden förverkligas leder det troligen till större behov av översvämningsskydd och muddring av småbåtsfarleder. Muddring av farleder och fåror är i sig en åtgärd med stor inverkan på vattenkvaliteten, grumlingen och sedimentationen. Muddermassorna i Stadsfjärden-alternativet kan vara stora och i konsekvensbeskrivningen har inget angetts något jordtippsområde för massorna, som sannolikt orsakar surhet. Dessa områden och transporten av massorna måste utredas, om projektplaneringen fortsätter i enlighet med Stadsfjärden-alternativet. Vägbanken kräver enligt Forststyrelsen stora fyllnadsmassor och de förstör den bentiska fauna som hamnar under dem. Fyllnadsmassorna kan i sig orsaka problem vad beträffar lösliga föreningar, föroreningar eller näringsämnen. Konsekvenserna för den bentiska evertebratfaunan (t.ex. som föda för fiskar, indikatorarter för vattnets status osv.) har inte bedömts.

När det gäller fiskbeståndet instämde Forststyrelsen i Lukes och Egentliga Finlands NTM-centrals fiskerihushållningstjänsters utlåtande i bedömningsprogramfasen. Forststyrelsen anser att Södra Stadsfjärdens betydelse som lekplats för fiskar har förringats och tolkats felaktigt i konsekvensbeskrivningen, då området har jämförts med enstaka små flador i den yttre skärgården endast utifrån den genomsnittliga yngeltätheten. På grund av områdets storlek är Södra Stadsfjärden enligt Forststyrelsens åsikt ett mycket viktigt produktionsområde för fiskyngel. Egentliga Finlands NTM-centrals fiskerihushållningsmyndighet ansåg emellertid att konsekvenserna för fiskerihushållningen av de sträckningar som omfattades av miljökonsekvensbedömningen hade utretts tillräckligt heltäckande. Däremot ansåg Vasa stad att vägsträckningsalternativens konsekvenser för vattennaturen inte bedömts med tillräcklig noggrannhet i beskrivningen. Av vägsträckningsalternativen kan konsekvenserna av i synnerhet vägbanken över Södra Stadsfjärden vara mer omfattande för områdets fiskbestånd och övriga vattennatur än vad som bedömts i beskrivningen. Även enligt Egentliga Finlands NTM-centrals fiskerihushållningsmyndighet kan Stadsfjärden-alternativet orsaka i synnerhet abborrens yngelproduktion betydande skada, vilket kan synas framför allt lokalt i fiskarnas abborrfångster på havsområdet utanför staden. Av denna orsak ansåg fiskerihushållningsmyndigheten att det alternativet är det sämsta ur fiskerihushållningens synvinkel när man överväger hur man ska gå vidare med projektet. Likaså ansåg Vasa miljöförening i åsikt 11 att Stadsfjärden-alternativet försämrar sannolikt vattengenomströmningen och ökar risken för att fjärden slammar igen. Miljöföreningen påpekade också att i området vid Södra Stadsfjärden finns stora ytor med naturskyddsområden och områdena kring dessa borde bevaras som störningsfria buffertzoner.

Kontaktmyndigheten uppmanar den projektansvarige att vid den fortsatta projektplaneringen beakta utlåtanden från Forststyrelsen och Egentliga Finlands NTM-centrals fiskerihushållningsmyndighet samt Vasa stad och de saker som lyfts fram i Vasa miljöförenings åsikt.

### Konsekvenser för jordmån och berggrund samt utnyttjande av naturresurser

Enligt konsekvensbeskrivningen skulle den mängd jord- och stenmaterial som behövs för projektet beroende på alternativ vara högst 430 000 m<sup>3</sup> och den teoretiska maximimängden sulfatjordar 600 000 m<sup>3</sup>. I konsekvensbeskrivningen bedömdes att i alternativ 0+ är den mängd orörda och naturliga stenmaterial som behövs ganska liten och det inga konsekvenser för uttaget av orörda och naturliga stenmaterial, användningen av återvinningsmaterial, mängden jordmassor som byts ut, behovet av att behandla sulfatjordar, deponeringsområdena eller återanvändningsobjekten. Centrumtunneln och Stadsfjärden bedömdes ha liten positiv konsekvens. I Centrumtunneln kan man dra fördel av återvinningsmaterial som uppkommer i området, varvid bergstensmaterialet kan sparas en längre tid för annat byggande i området. I Stadsfjärden uppvisar massabalansen ett underskott och för att täcka detta kan man använda återvinningsmaterial som uppkommer i området så att behovet av orörda och naturliga stenmaterial förblir litet. Detta är möjligt under förutsättning att alternativet byggs i sin helhet på en bro. Om vägbanksavsnitten ökar kommer även behovet av att behandla deponeringsområdena och sulfatjordarna att öka kraftigt, vilket ändrar klassificeringen så att den blir klart negativ. Alternativen Fladan och Vikby bedömdes ha stor negativ konsekvens, eftersom massabalansen uppvisar ett klart underskott och det återvinningsmaterial som uppkommer i området räcker inte till för att täcka detta underskott under den tid projektet genomförs. Orörda och naturliga stenmaterial transporteras utifrån och mängden är måttlig i Fladan-alternativet och stor i Vikby-alternativet. På grund av det stora volymmässiga behovet ökar transportsträckorna. Vägavsnittet Vikby – Martois orsakar liten negativ konsekvens, eftersom massabalansen eventuellt kan uppnås genom att använda moränjordarna från avsnittets norra del vid de mjukare markerna vid den södra delen. Möjligheter att lindra de negativa konsekvenserna som fördes fram var bland annat att minska utgrävningar i försurande jordar och hålla dräneringsnivåerna på de nuvarande höjderna, placera massorna nedanför grundvattenytan eller behandla massorna med alkaliskt material som lämpar sig för neutralisering samt använda korrosionsbeständigt material.

Kontaktmyndigheten konstaterar att i konsekvensbeskrivningen gjordes den uppskattning av mängden jordmassor som kontaktmyndigheten förutsatte i utlåtandet om bedömningsprogrammet och det gavs olika alternativ till användning och dumpning, även om just inga exakta platser för placering eller användning angavs. Även de sura sulfatjordarna beaktades i konsekvensbeskrivningen. Österbottens förbund ansåg att det inte framgår av konsekvensbeskrivningen hur landhöjningen och de visuella konsekvenserna (bl.a. ljusförorening och bildmontage) bedömdes. I åsikt 12 påpekade Sundom Lokalavdelning av ÖSP att sura sulfatjordar finns under matjordsskiktet på all åker kring Stadsfjärden och att djupet av detta inte har beaktats i bedömningen.

### Konsekvenser för landskap och kulturmiljö

Enligt konsekvensbeskrivningen har alternativ 0+ inga konsekvenser. Centrumtunneln har måttlig negativ konsekvens, dock så att mest betydande konsekvenserna av alternativet hänger samman med den nya tunnelns mynningar som endast syns i den omedelbara näromgivningen. Stadsfjärden bedömdes ha stor negativ konsekvens som hänger samman med strukturen som består av vägbankar och en bro och som förändrar Stadsfjärdens karaktär och kan ses tydligt från de omgivande stränderna. Även alternativen Fladan och Vikby bedömdes ha stor negativ konsekvens då de går genom vidsträckta och landskapsmässigt värdefulla åkerområden samt genom bystrukturen mellan Yttersundom och Näset och Vikby-alternativet även genom bystrukturen Vikby – Tölby. Enligt sammanfattningen har Fladan-alternativet docks endast måttlig konsekvens då det genom endast den ena bystrukturen. Vägavsnittet Vikby – Martois ansågs ha måttlig negativ konsekvens då det splittrar bystrukturen vid Marasbacken men rundar värdefulla byggnader. Vägavsnittets norra del är trädbevuxet och lämpar sig bättre för byggande. Arrangemang i anslutning till byggandet och till trafiken under byggnadstiden förorsakar tillfälliga konsekvenser för landskapsbilden och kulturmiljön i projektområdet och dess omgivning. Vid minimeringen av de olika alternativens negativa konsekvenser för landskapet och kulturmiljön framhävs enligt conse-

kvensbeskrivningen anpassningen av den nya vägkonstruktionens sträckning och vägens höjdnivå till landskapsbilden och bystrukturen samt utformningen av den slutliga vägmiljön.

NTM-centralens områdesanvändningsgrupp påpekade vissa fel i beskrivningen av nuläget i planeringsområdet. Grundfjärdsdalen är felaktigt placerade på Sundomsidan, den ligger emellertid mellan Höstves och Gamla Vasa. Större betydelse för planeringsområdet har de regionalt värdefulla skogs- och ålerområdena norr om alternativen Fladan och Vikby i Sundom och Munsmo. Munsmo by nämns inte i samband med värdefulla landskap och kulturmiljöer, även om byn hör till bägge, den är både ett nationellt värdefullt landskapsområde och en byggd kulturmiljö av riksintresse. I texten nämns felaktigt att Munsmo by inte skulle ha inventerats. Landskapet och skyddsobjekten i byn inventerades i samband med delgeneralplanen för Solf. Hamnvägsalternativen Fladan och Vikby tangerar bägge Munsmo, vilket kan betraktas som en synnerligen negativ konsekvens.

Österbottens museum påpekade i sitt utlåtande att man i sitt utlåtande i programfasen anförde att behovet av ytterligare inventeringar av kulturmiljön i området bör övervägas och att man måste beakta vilka psykiska och fysiska konsekvenser det har för människors levnadsförhållanden och trivsel när landskapet förändras. Enligt museet framgick det inte av konsekvensbeskrivningen hur behovet av att inventera kulturmiljön har beaktats. Enligt Österbottens förbunds tilläggskommentarer vore det skäl att i de textdelar som behandlar Landskap och kulturmiljö / vattentemat beakta även konsekvenserna av landhöjningen.

NTM-centralens områdesanvändningsgrupp konstaterade att som *kriterier på landskapets känslighet föreslås nationellt värdefulla landskapsområden, som har stor känslighet, samt nationellt synnerligen värdefulla landskapsområden, som har synnerligen stor känslighet*. Någon sådan indelning av de nationellt värdefulla landskapsområdena har inte gjorts och den baserar sig inte på statsrådets beslut. *Som kriterier på kulturmiljöns känslighet har föreslagits skyddade objekt av klass 1, 2 och 3 enligt Museiverkets klassificering samt vidsträckta eller särskilt värdefulla objekt*. Varken av konsekvensbeskrivningen eller dess källor framgår varifrån denna klassificering härstammar. Museiverket klassificerar inte byggda kulturmiljöer av riksintresse i olika klasser. Däremot hade det varit på plats att som kriterier använda även objekt av intresse på landskapsnivå och lokal nivå. *I konsekvensobjektets känslighet har man inkluderat antalet människor som upplever konsekvenserna, varvid man har ansett att ett måttligt antal människor korrelerar med måttlig känslighet och när konsekvensen riktar sig mot en stor grupp människor har känsligheten bedömts som stor*. När det är fråga om värdefulla landskap eller kulturmiljöer gör markanvändnings- och bygglagen och de riksomfattande målen för områdesanvändningen ingen skillnad mellan värdefulla objekt beroende på om de ligger i den tätbefolkade delen av Finland eller i glesbygden eller hur många människor som berörs av konsekvensen. Även enligt Österbottens museum ansåg att bedömningskriterierna var inexakta. Särskilt när det gäller kulturmiljöer måste man beakta att i en kulturmiljö bestämmer inte objektets storlek eller omfattning dess värde eller inverkan. När ett objekt redan är värdefullt på riksnivå, blir skillnaden mellan klasserna stor och synnerligen stor oklar.

Österbottens museum påpekade att alternativens negativa konsekvenser för trivseln i centrum och värden av riksintresse verkar rentav underskattade. Vasa stad påpekade att i beskrivningen konstateras att 0+-alternativet inte medför konsekvenser för landskapet, kulturmiljön, enskilda fasta fornminnen eller för skyddade byggnader. Vasas esplanader och strandparkszon med sina offentliga byggnader är dock byggda kulturmiljöer av riksintresse (RKY). Invånarföreningen för centrala Vasa konstaterade i åsikt 4 att stadsstranden, som är kulturhistoriskt värdefull på riksnivå, måste beaktas särskilt i alla byggnadslösningar som berör tunnelalternativet. NTM-centralens områdesanvändningsgrupp kommenterade dessutom att *det har gjorts en landskapsanalys av planeringsområdet som presenteras på bild 51*. I analysen borde man ha beaktat stränderna, som utgör särskilt känsliga landskaps- och randområden. En del av stränderna har angetts med blåa streck som övriga områden, som inte förklaras. Stränderna borde också ha beaktats i kriterierna på landskapets känslighet. Österbottens svenska producentförbund r.f. ansåg att området söder om Stadsfjärden är ett viktigt kulturlandskap som Fladan- och Vikby-alternativen skulle förstöra. I åsikt 12 framförde Sundom Lokalavdelning av ÖSP att åkerområdena är ett vackert sammanhängande kulturlandskap där skogsholmarna utgör gott skydd för vilt- och fågellivet. Miljökonsekvensbedömningen ansågs förringa kulturlandskapet.

Museiverket konstaterade i sitt utlåtande att Södra Stadsfjärden är ett viktigt område för Vasas maritima historia. I södra delen av Stadsfjärden fanns sedan början av 1600-talet Gamla Vasas hamn (objekt nr 100001928 i fornlämningsregistret). Svartön i Stadsfjärden, som i och med landhöjningen har blivit en udde, fungerade som skeppsvarv (nr 1000007606 i fornlämningsregistret) från 1600-talet till 1700-talet. 2006 upptäcktes vraket av ett träfartyg väster om Svartön (nr 2478 i fornlämningsregistret). I närheten av vägprojektet, väster om Sundombron, vet man att det finns en stenfylld stockkistkonstruktion (nr 1000022317 i fornlämningsregistret) under vatten. Eftersom det inte har gjorts någon arkeologisk inventering för att kartlägga kulturarvet under vatten i Södra Stadsfjärden, finns det inte heltäckande information om kulturarvet under vatten i området. Tidigare okända fynd är möjliga i denna miljö som länge varit föremål för mänsklig aktivitet. I miljökonsekvensbeskrivningen redogör man för kända fornlämningar utan att glömma kulturarvet under vatten. Med tanke på kulturarvet under vatten kan det enligt Museiverket betraktas som brist i beskrivningen att när projektets konsekvenser behandlas tar man inte upp Stadsfjärden-alternativets eventuella inverkan på kulturarvet under vatten. Byggande förstör fornlämningen under vatten om den sammanfaller med sträckningen. Eftersom man inte har heltäckande kunskap om kulturarvet under vatten i området, är detta alternativ förenat med behov av att inventera botten i området innan byggandet inleds för att utreda om det finns tidigare okända fornlämningar under vatten på projektområdet. Enligt Museiverket finns det i samband med den fortsatta projektberedningen inga hinder för att vidareutveckla och genomföra Stadsfjärden-alternativet. Det är dock skäl att förbereda sig på en inventering av kulturarvet under vatten. Om en eller flera fornlämningar under vatten upptäcks under inventeringen, kommer Museiverket och den projektansvarige överens om undersökning enligt lagen om fornminnen eller annat lämpligt förfarande.

Kontaktmyndigheten uppmanar den projektansvarige att beakta kommentarerna från Museiverket, Österbottens museum och NTM-centralens områdesanvändningsgrupp när planeringen eventuellt fortsätter samt att rätta felen och precisera bedömningen utifrån områdesanvändningsgruppens kommentarer. Om man planerar att förverkliga Stadsfjärden-alternativet, bör bottenområdet inventeras innan man börjar bygga och beträffande eventuella fornlämningar bör man förfara på det sätt som Museiverket anger. Kontaktmyndigheten konstaterar att bilderna 58 och 59 åskådliggör texten. På bild 58 hade man emellertid kunnat ange namnen på de värdefulla landskaps- och kulturmiljöobjekten, så att de skulle ha kunnat kombineras med texten. Eftersom objekten är så många hade det varit bra med en tabell där även objekternas värden presenteras. Kontaktmyndigheten konstaterar också att bild 54 visualiserar projektets konsekvenser. Motsvarande bilder av de andra alternativen, framför allt Stadsfjärden, hade varit önskvärda för att konkretisera konsekvenserna. I konsekvensbedömningen hade man också kunnat beakta eventuella marksubstanser som måste dumpas och deras eventuella konsekvenser för landskapsbilden. Konsekvenserna för värdefulla landskaps- och kulturmiljöobjekt hade också kunnat behandlas mer ingående i texten. Dessutom hade man kunnat beskriva eventuella landskapskonsekvenser för Naturaområdena. Kontaktmyndigheten uppmanar den projektansvarige att när projektplaneringen fortsätter fästa uppmärksamhet vid att värdefulla landskaps- och kulturhistoriska objekt inte förändras i någon stor utsträckning och att möjligheterna att bevara viktiga särdrag hos landskapet inte försämras.

#### Konsekvenser i form av buller

Enligt konsekvensbeskrivningen har alternativ 0+ liten negativ konsekvens då bullernivån stiger jämfört med nuvarande till följd av den förutspådda trafikökningen och antalet människor som bor inom bullrets influensområde ökar något. Centrumtunneln bedömdes ha liten positiv konsekvens, för i centrumområdet minskar olägenheterna som orsakas av den tunga trafiken då rutten löper i tunneln och eftersom de nuvarande vägförbindelserna utnyttjas förskonas lugna områden då inga nya vägförbindelser behöver byggas. Stadsfjärden-alternativet ansågs ha liten negativ konsekvens, eftersom bullernivån stiger jämfört med nuvarande till följd av den förutspådda trafikökningen och buller sprids i Stadsfjärdsområdet. Enligt konsekvensbeskrivningen kan man planera bullerskärning i anslutningsområdet i den östra ändan. I centrumområdet minskar olägenheterna som orsakas av den tunga trafiken då den styrs till andra ställen liksom i alternativen Fladan och Vikby. Alternativen Fladan och Vikby bedömdes dock ha måttlig negativ

konsekvens, eftersom bullernivån stiger jämfört med nuvarande till följd av den förutspådda trafikökningen ljudförhållandena ändras i en del bostadsområden på grund av buller från vägen. Byggandet av centrumtunneln innefattar enligt konsekvensbeskrivningen sprängning samt transporter som bägge orsakar tidsmässigt begränsat miljöbuller. Olägenheten kan begränsas med bullerväggar och genom tidsbegränsningar. I de andra alternativen kan bullret jämföras med vanligt markarbete, det vill säga tunga arbetsmaskiner och transporter. Angående lindring av de negativa konsekvenserna konstaterades att i Stadsfjärden-alternativet kan det vara nödvändigt att för östra ändan planera bullerskärning för semesterbostäderna.

I kontaktmyndighetens utlåtande i programfasen förutsattes att bullermodelleringar görs såväl för byggnadstiden som när vägen är i användning med beaktande av bullerskärmars inverkan. I programutlåtandet förutsattes också att det anges i konsekvensbeskrivningen hur många bostadsbyggnader som finns inom de olika bullerzonerna. I konsekvensbeskrivningen bedömdes konsekvenserna under byggnadstiden verbalt och presenterades modellerade bullerzoner för de olika alternativen samt antalet fasta och semesterbostäder och invånare inom bullerzonerna. I samtliga alternativ finns bosättning även inom bullerzonen >65 dB. Kontaktmyndigheten konstaterar att enligt statsrådets beslut om riktvärden för bullernivå (993/1992) är de allmänna riktvärdena för bullernivå ( $L_{Aeq}$ ) är riktvärdena utomhus i bostadsområden 55 dB under dagen och 50 dB under natten samt inomhus 35 och 30 dB. Enligt social- och hälsovårdsministeriets förordning om sanitära förhållanden i bostäder och andra vistelseutrymmen samt om kompetenskrav för utomstående sakkunniga (545/2015) är åtgärdsgränserna för ekvivalentnivån för buller i bostäder och andra vistelseutrymmen dagtid ( $L_{Aeq}$ ) 35 dB och nattetid 30 dB. NTM-centralens miljöskydds-enhet konstaterade att det inte är någon stor skillnad mellan alternativen vad gäller bullerkonsekvenserna, men till exempel i alternativen Fladan och Vikby förändras ljudlandskapet i området avsevärt, trots att riktvärdena för buller inte överskrids vid bosättningen. Österbottens förbund funderade över att bullret inte sprider sig längre på åkerområdena i det öppna landskapet, även om trafikmängderna uppenbart har bedömts bli rätt små i alternativen Vikby och Fladan. Enligt NTM-centralens miljöskydds-enhet behövs det i synnerhet i Stadsfjärden-alternativet bullerskärning, i konsekvensbeskrivningen har man ändå inte modellerat bullerskärmars inverkan på bullerspridningen. När planeringen fortsätter måste man beakta bullerkonsekvensen noggrannare och bullerskärmars inverkan på bullerspridningen bör modelleras.

Forststyrelsen yttrade att på den del av Naturområdet som gränsar till och ligger i närheten av motorvägen överskrids bullernivån redan i nuläget. Enligt modeller kommer bullerkonsekvenserna att öka något till följd av ökad trafik oberoende av de olika alternativen. I Stadsfjärden-alternativet överskrids inte gränsvärdena för buller på Naturaområdet. Byggandet av vägförbindelsen över Stadsfjärden innebär sannolikt kraftigt buller. I bedömningen har som gräns för bullrets influensområde använts 1 kilometer, varvid konsekvenserna för de fåglar som rastar och häckar på Naturaområdet vore små (s. 62). Forststyrelsen bedömde att tidvis kraftigt buller under byggtiden sprider sig längre än 1 km över vattenområdet, mest beroende på vindriktningen. Forststyrelsen påpekade också att undervattensbullret från byggandet av Stadsfjärden och dess spridning inte alls har behandlats i bedömningen. Undervattensbuller, framför allt kraftigt buller under byggtiden, innebär en risk för fiskar och havslevande däggdjur. Buller bär längre och snabbare i vatten än i luft. Det byggda undervattensbullret kommer enligt Forststyrelsens bedömning att vara kraftigt och dess konsekvenser sträcker sig mycket sannolikt till Naturaområdet cirka 2 km bort. Södra Stadsfjärden är ett slutet område vad gäller undervattensbuller. Av denna orsak är inverkan av bullret från Stadsfjärden begränsad till ett mindre område, men kraftigare.

Enligt Västkustens miljöenhet framkommer det inte av konsekvensbeskrivningen om djurstallar och pälsfarmar beaktats i bedömningen av bullerkonsekvenser, och hur näromgivningen ska hållas tillräckligt bullerfri för djurens välbefinnande. I åsikt 3 påpekade Skolhusgatans husbolag att bostadshöghusen invid Skolhusgatan är i huvudsak gamla och konstruktiv ljudisolering har inte beaktats i dem. Enligt husbolagen är bullerkonsekvensen redan nu kännbar i 0+-alternativet och ökar betydligt när trafiken växer. Det bor också betydligt mera människor inom influensområdet.

Kontaktmyndigheten uppmanar den projektansvarige att beakta Västkustens miljöenhets och Forststyrelsen utlåtanden och husbolagens åsikt när projektplaneringen fortsätter samt konstaterar att den måttliga känsligheten i fråga om alternativen 0+, Centrumtunneln och Stadsfjärden kunde ha förklarats mer ingående, för även om ett område finns på ett influensområde för buller finns där också objekt som är synnerligen känsliga för buller. Enligt konsekvensbeskrivningen utvidgas bullerzonerna på Naturaområdet och Södra Stadsfjärdens skyddsområde. Enligt 2 § i statsrådets beslut om riktvärden för bullernivå 993/1992 bör bullernivån i naturskyddsområden dagtid inte överstiga riktvärdet 45 dB och nattetid inte överstiga riktvärdet 40 dB. Riktvärdet för nattetid tillämpas inte i sådana naturskyddsområden som under natten inte allmänt används för vistelse eller naturobservationer. Enligt 1 § tillämpas beslutet vid planeringen av markanvändning, trafik och byggnad samt i byggnadslovsförfarandet i syfte att förebygga olägenheter av buller och säkerställa trivselen i omgivningen. Beslutet tillämpas inte heller på industriområden, gatuområden, trafikområden eller områden som är avsedda som bullerskyddsområden.

#### Konsekvenser för luftkvaliteten

Enligt konsekvensbeskrivningen har alternativ 0+ ingen konsekvens då utsläppen styrs på samma sätt som i dagens läge. Centrumtunneln samt alternativen Stadsfjärden, Fladan och Vikby bedömdes ha liten positiv konsekvens för luftkvaliteten på de nuvarande vägsträckningarnas avsnitt då den tunga trafikens utsläpp leds bort från gatunätet i centrum och luftkvaliteten förbättras nära den nuvarande trafikleden. I Centrumtunneln-alternativet kan tunnelns frånluft t.ex. ledas via en frånluftspipa till högre luftlager. På influensområdet för de nya vägsträckningarna i alternativen Stadsfjärden, Fladan och Vikby bedömdes det uppstå måttlig negativ konsekvens då de nya sträckningarna löper i ett område vars luftkvalitet i dagsläget är utmärkt. Längs med de nya vägarna finns dock inga exponerade objekt på nära håll. Inga riktvärden överstigs och det finns heller ingen risk att så sker. Angående konsekvenserna under byggnadstiden konstaterades i konsekvensbeskrivningen att vid byggandet av Centrumtunneln uppstår lokala utsläpp (bl.a. schaktningsarbetena och luftningen av tunneln efter sprängningen) som måste beaktas i planeringen, så att utsläppen inte styrs till objekt som störs. I de andra alternativen är konsekvenserna för luftkvaliteten små eller tillfälliga. Angående lindringen av negativa konsekvenser konstaterades att den lokala inverkan på luftkvaliteten i alternativet Centrumtunneln under byggandet (bl.a. damm) måste beaktas i enlighet med en separat plan.

Kontaktmyndigheten har i sitt utlåtande om bedömningsprogrammet konstaterat att det viktigt att det under bedömningen utreds hur utsläppen från vägtrafiken sprider sig med hjälp av en spridningsmodellering. I konsekvensbeskrivningen presenteras ändå ingen spridningsmodellering. De prognostiserade trafikmängderna på de nya trafiklederna sades vara så låga att det inte ansågs nödvändigt att med en spridningsmodellering av utsläppen, utan man ansåg att en bedömning som baserar sig på luftkvalitetszoner är tillräcklig i MKB-fasen. NTM-centralens miljöskyddsmyndighet konstaterade att spridningen av utsläppen från vägtrafiken bör utredas med en spridningsmodellering i bedömningen – nu bedöms spridningen av utsläppen från trafiken med hjälp av HRM:s luftkvalitetskorriderer. De olika projektalternativen har ingen inverkan på mängden utsläpp men läget förändras. Genom att styra den tunga trafiken bort från Vasa centrum kan man dämpa försämringen av luftkvaliteten i centrum särskilt vid utmanande väderförhållanden. Enligt Vasa stads miljöavdelning har det i tunnelalternativet konstaterats att ventilationen i tunneln styrs tillräckligt högt. Ventilationen får inte orsaka sanitära olägenheter enligt hälsovårdslagen för bostäderna i närheten. Kontaktmyndigheten uppmanar den projektansvarige att beakta miljöskyddsmyndighetens och Vasa stads miljöavdelnings kommentarer när projektplaneringen fortsätter.

#### Konsekvenser i form av vibrationer

I konsekvensbeskrivningen har det bedömts att alternativ 0+ inte har någon konsekvens, eftersom alternativet förändrar knappt alls uppkomsten av vibration. Centrumtunneln ansågs ha stor negativ konsekvens, eftersom vibrationen under byggandet kan upplevas som störande, fastän skador på konstruktionerna har beaktats vid planeringen. Alternativet Stadsfjärden, Fladan och Vikby bedömdes ha liten ne-

gativ konsekvens, eftersom det finns en del byggnader i området med vibrationsrisk, emellertid kan man genom planeringsåtgärder hindra för mycket vibration. I konsekvensbeskrivningen sades angående konsekvenserna under byggnadstiden att byggandet av centrumtunneln sker genom sprängning, vilket orsakar ganska långvariga (månader) vibrationskonsekvenser för de närbelägna fastigheterna, men det sägs att konsekvenserna kan begränsas så att de är små. I de andra alternativen är sprängningarna mindre och vibrationsolägenheterna därmed mindre. Man bedömde att om det byggs en väg på 10 meters avstånd från ett objekt som störs kan det vid en del arbetsskeden orsaka tillfällig störande vibration. Angående lindring av de negativa konsekvenserna sades i konsekvensbeskrivningen att trafikleders vibrationskonsekvenser kan begränsas genom planering av grundkonstruktionerna, en jämn ytbeläggning och i besvärliga fall med konstruktioner som byggs mellan leden och objektet som ska skyddas. När det gäller vägtrafik sades det viktigaste vara att förhindra uppkomsten av vibration, dvs. en så jämn vägyta som möjligt som också underhålls (t.ex. reparation av hål).

I åsikt 3 berättade Skolgatans husbolag att vibrationerna från den tunga, kontinuerliga och alltför snabba trafiken påverkar bland annat grunderna till byggnaderna invid gatan så att kulturmiljön riskerar att förstöras. I åsikterna 6-8 framförde Rimal- Öster- och Västersolfs byars samfälligheter, Solf lokalavdelning av ÖSP r.f. och Solf Tölby ås åmynningsinvallningsföretag att konsekvenserna gällande vibrationer bör beaktas bättre i utredningen och göras en ordentlig konsekvensbedömning av vad de har för inverkan på mjuka jordar när det i Fladan- och Vikby-alternativen ska finnas dräneringar och rör för torrlägningsområden under vägen.

#### Konsekvenser för människors levnadsförhållanden och trivsel

I konsekvensbedömningen bedömdes alternativ 0+ ha måttlig negativa konsekvens, eftersom den prognostiserade tillväxten av trafikmängden ökar de av trafiken orsakade olägenheterna (problem med luftkvalitet och säkerhet, hindrande verkan, buller), vilket försämrar boendetrivseln i stadskärnan samt motions- och rekreationsmöjligheterna något, och därför bedömdes Centrumtunneln ha liten positiv konsekvens. Stadsfjärden-alternativet bedömdes ha liten positiv konsekvens, eftersom boendetrivseln och rekreationsmöjligheterna förbättras något som helhet. Alternativen Fladan och Vikby bedömdes ha liten negativ konsekvens eftersom alternativen minskar boendetrivseln och rekreationsanvändningen i sträckningens närområde i och med den tunga trafikens olägenheter i den lugna lantmiljön och alternativen ansågs inte nämnvärt underlätta boendetrivseln i centrum. Också vägvagnsnittet Vikby – Martois orsakar en splittring av skogsfastigheterna och kan störa jakten, bärplockningen och svamplockningen och medför olägenheter för några personer som bor nära vägvagnsnittet. Den nya vägförbindelsens konsekvenser för boendetrivseln och rekreationen bedömdes som helhet vara något negativ. Angående konsekvenserna under byggnadstiden sades i konsekvensbeskrivningen att under byggandet av tunneln försämrades levnadsförhållandena och trivseln i centrum och under byggandet av bron över Stadsfjärden försämrades levnadsförhållandena och trivseln i brons östra och västra ändor. Bullret från byggandet av bron och vägbankarna samt det faktum att vattnet blir grumligt kan störa användningen av Stadsfjärdens vatten och stränder för rekreation. Under byggandet av Fladan- eller Vikby-alternativet försämrades levnadsförhållandena och trivseln nära dessa sträckningar. Antalet personer som orsakas olägenhet under byggandet är klart störst i Centrumtunneln-alternativet. Olägenheterna för levnadsförhållandena och trivseln kan enligt konsekvensbeskrivningen lindras genom planeringslösningar, såsom bullerskärmar, ägoreglering samt genom att ordna förbindelserna till hobby- och rekreationsleder samt by- och privatvägar. I Fladan- och Vikby-alternativen ansågs den nya vägens hindrande verkan kunna minskas genom ersättande nya förbindelser även för friluftsliv- och hobbyanvändare. Oro och osäkerhet orsakad av projektet kan lindras genom information. Angående osäkerheter i bedömningen sades i konsekvensbeskrivningen att sociala konsekvenser är anknutna till flera faktorer och presenterades därför på allmän nivå och de kan ändras när projektet framskrider. Det sades att bedömningen för expertens del är en subjektiv tolkning och att eventuella osäkerheter för de övriga konsekvensbedömningarna kan upprepas i bedömningen av de sociala konsekvenserna till de delar som de inverkar på människors levnadsförhållanden och trivsel.



Kontaktmyndigheten konstaterar att kapitel 16 var skrivet så att det var lätt för läsaren att följa bedömarernas slutledningskedja. Motiveringen till känsligheten hos de områden som berörs av konsekvenserna hade förklarats, liksom grunderna för de faktorer som påverkat bedömningen så att de omständigheter som beaktats vid bedömningen kom fram. På det sätt som Vasa stad föreslog hade det varit bra att i konsekvensbedömningen bättre beakta alternativens måttskillnader: Staden konstaterade att enligt tabell bor exempelvis i 0+-alternativet 2499 människor inom ett avstånd på 100 meter och bara 59 i Stadsfjärden-alternativet, en skillnad som inte har beaktats tillräckligt vid bedömningen av konsekvenserna. Enligt staden kan dessutom avståndsgränsen på 100 meter ifrågasättas, då man bedömer konsekvenserna för människors levnadsförhållanden och trivsel. Om Skolhusgatans trafikmängd inskränks, är det områdets invånare och de som uträttar ärenden där som drar nytta av detta på ett mycket större område än på ett avgränsat verkningsområde på 100 meter. Kontaktmyndigheten konstaterar att bild 81 åskådliggjorde de beaktade objekten på ett bra sätt. Även den osäkerhet som hänför sig till bedömningen hade identifierats och förts fram.

NTM-centralens miljöskyddsenhet påpekade att vägbelysningens konsekvenser inte hade bedömts eftersom belysningen ännu inte planerats. I den fortsatta planeringen bör man dock beakta belysningens inverkan på de närmaste objekten som störs. Vasa stads miljöavdelning påpekade att på området för vägprojektet, Södra Stadsfjärden, finns två EU-badstränder, Gustavsborg och Abborrön. Badvattnet måste uppfylla de kvalitetskrav som ställs på EU-badstränder. I åsikt 3 ansåg Skolgatans husbolag att 0+-alternativet har stora konsekvenser för välfärden och hälsan och i åsikt 4 sade Invånarföreningen för centrala Vasa att i synnerhet den tunga genomfartstrafiken hör inte hemma på gatorna i centrum och utsläppen från trafiken är en stor trivsel- och hälsorisk. I åsikterna 6-8 framförde Rimal- Öster- och Väster-solfs byars samfälligheter, Solf lokalavdelning av ÖSP r.f. och Solf Tölby ås åmynningsinvalningsföretag den oro och osäkerhet som människorna i området känner när det gäller alternativen Fladan och Vikby. Likaså lyfte i åsikt 15 Korsholms Södra lokalavdelning av ÖSP fram orosmomentet samt kritiserade att lokalinvånarnas förändrade livsmiljö ignoreras i byarna i de södra vägalternativen, förutom när det gäller buller.

### Konsekvenser för fastigheter

Enligt konsekvensbeskrivningen har alternativ 0+ ingen konsekvens, eftersom alternativet inte orsakar några direkta åtgärder för markområden. Alternativen Centrumtunneln och Stadsfjärden bedömdes ha liten negativ konsekvens. För centrumområdets del orsakar Centrumtunneln konsekvenser för fastigheter i detaljplaneområdet i båda ändarna. I Stadsfjärden-alternativet är fastighetskonsekvenserna mindre i detaljplaneområdet och på avsnittet som går över Stadsfjärden riktas konsekvenserna främst mot vattenområdena. Alternativen Fladan och Vikby samt vägavsnittet Vikby-Martois bedömdes ha stor negativ konsekvens eftersom de orsakar betydande skada för områdets fastighetsstruktur genom att klyva den redan färdigt splittrade fastighetsstrukturen. Trafikförbindelserna bryts och omorganiseringarna av dem stör användningen av fastigheterna. Enligt konsekvensbeskrivningen går det att lindra de negativa konsekvenserna när planeringen fortsätter genom att flytta sträckningarna till närheten av fastighetsgränserna, vilket skulle minska splittringen av ägorna, särskilt i alternativen Fladan och Vikby samt på vägavsnittet Vikby-Martois. Det går att lindra splittringen av fastighetsstrukturen genom ägoregleringar och behovet av sådana kommer att vara stort. Med hjälp av anslutningar, vägavsnitt, överfartsbroar och underfartstunnlar kan man lindra konsekvenserna för enskilda fastigheter.

Vasa stad ansåg att i rapporten har konsekvenserna som hänförs till fastigheter granskats främst ur synvinkeln hur mycket konsekvenser olika alternativ har får den befintliga fastighetsindelningen. Med denna approach har de mest negativa konsekvenserna konstaterats i Fladan- och Vikby-alternativen, i Stadsfjärden- och Centrumtunneln-alternativen skulle konsekvenserna för fastigheter vara mindre och 0+-alternativet skulle inte medföra några konsekvenser alls. Det framföra granskningsperspektivet beträffande konsekvenserna för fastigheter är enligt staden väldigt snävt, eftersom det endast beaktar de ekonomiska konsekvenserna och övriga skadliga konsekvenser för fastigheterna i fråga om lant- och skogsbruk. De nämnda olägenheterna som splittringen av lant- och skogsbruksområdena förorsakar är ekono-

miska till sin natur. Däremot har trafikens immissionsolägenheter, som har en betydligt större inverkan på fastigheternas värde och användning, nästan helt förbigåtts vid granskningen av konsekvenserna för fastigheter. I synnerhet i 0+-alternativet är olägenheterna som orsakas av buller, damm, vibrationer och visuell immission från trafiken mångtiodfaldiga till sin ekonomiska betydelse jämfört med lant- och skogsbruksolägenheterna i övriga alternativ. Staden påpekar att immissionerna inverkar över fastighetsgränserna och deras negativa inverkan på miljöns trivsel och utvecklingsbarhet, och därmed på fastigheternas värde, är betydande. Helhetsinverkan är ju större, desto mer tätbebyggd område man verkar på. Vid bedömningen av konsekvenserna för fastigheter på lång sikt borde man enligt staden även beakta möjligheterna att minska olika typer av olägenheter. Det är till rimliga kostnader möjligt att avsevärt minska eller helt eliminera olägenheter till följd av splittring av lant- och skogsbruk med moderna ägo- och privatvägsarrangemang. Även i glesbygdsområden finns det metoder som kan användas för bekämpning av trafikens immissioner. Däremot är det i praktiken nästan omöjligt att eliminera eller avsevärt minska trafikimmissioner som drabbar stadscentrum. Enligt staden har på de ovannämnda grunderna 0+-alternativet på lång sikt de klart mest negativa konsekvenserna för fastigheter jämfört med övriga vägsträckningsalternativ. I åsikt 3 framförde Skolhusgatans husbolag också att 0+-alternativet har negativa konsekvenser för kompletteringsbyggnad och därigenom för hela stadens och regionens livskraft.

#### Sammantagna konsekvenser med andra projekt och planer

I sitt utlåtande om bedömningsprogrammet konstaterade kontaktmyndigheten att den närmare kopplingen till andra projekt, så som vägsträckningen Martois - Vassor, bör presenteras i konsekvensbeskrivningen. I kapitel 19 i konsekvensbeskrivningen anfördes som andra utvecklingsprojekt i Vasatrakten som påverkar projektet Kvalitetskorridoren Liselund-Risö, logistikcentret, utveckling av Vasa centralsjukhus område, Framtidens skärgård i Vasa samt projekt för utveckling av trafiknätet (förbättring av riksväg 8 mellan Helsingby och Vassor, byggande av en andra körbana längs Förbindelsevägen, en centrumtunnel mellan Olympiagatan och Vasklotbron samt en förlängning av Korsholmsplanen och en bro över järnvägen till Klemetsö). Utöver korta beskrivningar av projekten förklaras dock inte eventuella sammantagna konsekvenser av projekten med undantag av det konstateras att projekten för utveckling av trafiknätet påverkar trafiken till hamnen samt uppgiften att alternativen har inga betydande konsekvenser för järnvägstransporterna eller järnvägsnätets utvecklingsprojekt. Beträffande Framtidens skärgård i Vasa sades att befolkningsökningen i skärgården och i Skärgårdsstaden norr om Sundom har beaktats i trafikprognoserna för Vasa hamnväg. När Kvalitetskorridoren Liselund-Risö förverkligas kommer trafikstringen enligt konsekvensbeskrivningen att vara mycket stor. Kontaktmyndigheten konstaterar att bedömningen av de sammantagna konsekvenserna var snäv och omfattade närmast en förteckning över övriga projekt. Kontaktmyndigheten anser att vid en eventuell fortsatt projektplanering är det viktigt att beakta övriga projekt och minimera eventuella sammantagna konsekvenser med beaktande av olika typer av konsekvenser.

NTM-centralens områdesanvändningsgrupp kommenterade att *"I samband med Stadsfjärden-alternativet tar man upp Vasa stads målsättning att bygga en stad för cirka 15 000 invånare i skärgården. Som en sammantagen konsekvens med andra projekt presenteras Framtidens skärgård i Vasa; nya bostadsområden för sammanlagt 18 200 invånare och nämner att dessa visioner har beaktats i trafikprognoserna för Vasa hamnväg. Det är verkligen fråga om visioner som inte har beaktats i någon plan, varken de som har rättsverkningar eller de som saknar rättsverkningar och det har inte heller inletts någon sådan planläggning som skulle hänföra sig till Vasa skärgårdsstad. Framtidens skärgård avgörs i samband med den kommande landskapsplanläggningen och den vision som presenteras i konsekvensbeskrivningen borde strykas, likaså i trafikprognoserna."*

Forststyrelsen påpekade att åtminstone när det gäller delvis redan genomförda och framtida översvämningsskudringar har ingen bedömning av sammantagna konsekvenser gjorts. På grund av översvämningsskudringarna kommer de sura pulserna om våren eventuellt att inverka kraftigare på området. Om flödet i deltat förhindras inverkar det sura vattnet längre. De sammantagna konsekvenserna av Stadsfjärden-alternativet och skudringarna kan vara förödande för fiskarnas fortplantning. Åtgärdernas samman-

tagna konsekvenser för fiskbeståndet samt rekreations- och husbehovsfiskarnas fångster utanför Vasa kan vara mycket negativ.

Kontaktmyndigheten uppmanar den projektansvarige att beakta NTM-centralens områdesanvändningsgrupps kommentarer samt Forststyrelsens utlåtande när projektplaneringen eventuellt fortsätter.

#### 4.4. Jämförelse av alternativen och genomförbarhet

I konsekvensbeskrivningen presenterades jämförelsen av alternativen med hjälp av en åskådlig tabell. Jämförelsemetoden presenterades i avsnitt 4.2 "Bedömning av konsekvensernas betydelse". En konsekvens betydelse bestämdes genom att korstabellera objektets känslighet och förändringens riktning, varvid man fick konsekvensens betydelse för de olika alternativen i fråga om olika typer av konsekvenser. I jämförelsetabellen över alternativen i kapitel 20 hade man sammanställt de olika alternativens konsekvenser och konsekvensens betydelse.

0+-alternativet bedömdes inte ha några konsekvenser i fråga om största delen av de potentiella typerna av konsekvenser, i fråga om tung trafik, hamntransporter, persontrafik och buller skulle det uppstå små negativa konsekvenser, som också skulle drabba fågelbeståndet, medan det bedömdes uppstå måttliga negativa konsekvenser för markanvändningen. Centrumtunneln och Stadsfjärden möjliggör åter stora positiva konsekvenser för markanvändningen. De har också liten positiv konsekvens för jordmån och berggrund, för luftkvaliteten på nuvarande vägsträckningar och för människorna, den tunga trafiken i centrum samt persontrafik och hamntransporter. Centrumtunneln skulle ha liten positiv konsekvens även för bullret samt Stadsfjärden för persontrafiken på andra ställen än i centrum. Centrumtunneln skulle dock ha stor negativ vibrationskonsekvens och måttlig negativ konsekvens för landskap och kulturmiljöer samt liten negativ konsekvens för natur, fågelbestånd, vattendrag och landskap och kulturmiljöer samt liten negativ konsekvens i fråga om buller och vibrationer, för luftkvaliteten på nya vägsträckningar samt för fastigheter. Alternativen Fladan och Vikby skulle ha stor negativ konsekvens för fågelbestånd, jordmån och berggrund samt landskap och kulturmiljöer samt måttlig negativ konsekvens för natur, vattendrag, buller samt fastigheter och Fladan-alternativet även för markanvändningen. I bägge alternativen bedömdes liten negativ konsekvens uppstå för den tunga trafiken i centrum och persontrafik, luftkvaliteten på nya vägsträckningar, vibrationer samt människor och i Vikby-alternativet även för markanvändningen. Det skulle uppstå små positiva konsekvenser för hamntransporter, luftkvaliteten på nuvarande vägsträckningar och i Vikby-alternativet för persontrafiken på andra ställen än i centrum. Fladan-alternativet skulle inte ha några konsekvenser för den. Vägavsnittet Vikby-Martois bedömdes ha måttliga positiva konsekvenser för hamntransporter och persontrafik på andra ställen än i centrum samt små positiva konsekvenser för luftkvaliteten, stora negativa konsekvenser för natur och fågelbestånd, måttliga negativa konsekvenser för landskap och kulturmiljöer, små negativa konsekvenser för markanvändningen, vattendrag, jordmån och berggrund samt i fråga om vibrationer och människor. Det skulle inte uppstå några konsekvenser för den tunga trafiken eller persontrafiken i centrum eller i fråga om buller.

Vasa stad anmärkte att på sidan 121 i konsekvensbeskrivningen finns en sammanfattande tabell över bedömda konsekvenser, där värdena i fråga om flera konsekvenser avviker jämfört med hur ärendet har bedömts i de separata siffrorna. Enligt staden skulle det vara skäl att granska värdena, så att jämförelsen av alternativen görs utifrån korrekta uppgifter. Även kontaktmyndigheten fäste uppmärksamhet vid att det delvis fanns motstridigheter mellan konsekvensbeskrivningens kapitel om bedömning av konsekvenser och jämförelsetabellen över alternativen. Enligt avsnitt 5.6. skulle alternativen 0+, Stadsfjärden, Fladan och Vikby ha måttlig negativ konsekvens för residerna och Centrumtunneln liten negativ konsekvens – uppenbarligen också för specialtransporter och transporter av farliga ämnen, för vilka alternativ 0+ skulle ha måttlig negativ konsekvens. För vattendragen skulle enligt avsnitt 10.6. alternativet 0+ och Centrumtunneln ha liten negativ konsekvens i stället för bedömningstabellens "ingen konsekvens". För luftkvaliteten skulle enligt avsnitt 14.6. de nya vägsträckningarna i alternativet Stadsfjärden, Fladan och Vikby ha måttlig negativ konsekvens, men enligt den jämförande tabellen endast liten negativ konsekvens. Konsekvenserna för fastigheterna bedömdes i avsnitt 17.5. vara stora och negativa i alternativet Fladan och

Vikby samt på vägavsnittet Vikby-Martois, enligt den jämförande tabellen vore konsekvensen måttligt negativ. Kontaktmyndigheten uppmanar den projektansvarige att beakta Vasa stads utlåtande och ändra värdena så att felet inte leder till felaktiga slutsatser när projektplaneringen eventuellt fortsätter. Österbottens svenska producentförbund r.f. ansåg att färgsättningen är fel då en del konsekvenser inte kunnat tas i beaktande.

Vasa stad ansåg att eftersom jämförelsen har gjorts enligt dåläget, ger den en för positiv bild av 0+-alternativet, där man redan upplever många negativa konsekvenser. I åsikt 3 var Skolgatans husbolag av samma åsikt som staden. Österbottens museum ansåg att i samlingstabellen i konsekvensbeskrivningen framhävs Centrumtunneln som en positiv och sträckningen söder om Stadsfjärden som negativ. Eftersom syftet med hamnvägen är att hitta en lösning som förbättrar trafikstyrningen, var det enligt museet rentav iögonenfallande att det är så positivt att behålla nuläget, dvs. 0-alternativet. Vasa miljöförening framförde i åsikt 11 att 0+-alternativet har nästan ingen positiv effekt ur trafiksynvinkel eller för boendemiljö och naturmiljön. I åsikterna 13 och 14 (Sundom bygdeförening rf och Sundoms områdeskommitté) ansågs 0-alternativet finns med för att då det att se ut som om alla andra alternativ vore bättre. Ett 0+-alternativet som utnyttjar ökad transport på hamnbanan ansågs som realistiskt då skadorna på miljö och landskap är obefintliga och olägenheten för bosättning och annan trafik är liten.

Enligt Vasa stad har alternativen konstaterats vara likvärdiga i konsekvensbeskrivningen. På basis av utredningen kan man således inte fastslå vilket alternativ som skulle vara bättre än något annat ur miljösynvinkel. Även enligt åsikterna 13 och 14 (Sundom bygdeförening rf och Sundoms områdeskommitté) medför alla alternativen olägenheter för miljö och bosättning, men på basen av rapporten är det svårt att jämföra dem. Likaså konstaterade Österbottens museum att de föreslagna alternativen inte tycks ge någon lösning på den nuvarande situationen och alternativens negativa konsekvenser för trivsels i centrum och värden av riksintresse verkar rentav underskattade. Vasa stad ansåg att det värsta alternativet med tanke på trafikmängden är att 0+-alternativet genomförs medan markanvändningen i den del av staden som är belägen mot Malax ökar. Detta leder enligt stadens utlåtande till försämrad trafiksäkerhet på gatuvägnarna mellan Vasklot och de södra delarna av staden. Enligt Vasa centralsjukhus är 0+-alternativet inte gångbart om inte rutten Vasaesplanaden – Skolhusgatan – Sandviksgatan reserveras för persontrafik och utryckningsfordon. Enligt Vasa stad är den trafik som markanvändningen medför i fråga om hamnvägen inte möjlig att lösa på annat sätt än med tunnelalternativet eller stadsfjärdsalternativet. Om någon ny markanvändning i framtiden inte förverkligas på områdena söder om Kronvik eller i fråga om det så kallade skärgårdsprojektet, är inte heller de ovannämnda alternativen nödvändiga. Då räcker det med Fladan- och Vikby-förbindelserna, men alternativens trafikmängder är små med tanke på förverkligandet av en ny allmän väg. Trafikprognosen ansågs bli liten, eftersom det i bakgrunden till projektet inte finns någon plan eller prognos för markanvändningen på tillräckligt lång sikt. Enligt åsikt 5 visade konsekvensbedömningen att alla alternativ är olönsamma och därför borde nuvarande vägnät användas och det vore viktigast att underhålla befintliga vägar.

Korsholms kommun ansåg åter att under överskådlig framtid är alternativet 0+ den bästa lösningen för en smidig trafik till Vasklot hamn. Enligt kommunen löser ingen av de uppgjorda linjedragningarna på ett tillräckligt tillfredsställande sätt de problem som man önskade lösa med utredningen. I åsikt 12 (Sundom Lokalavdelning av ÖSP) framfördes att med något ökade transportmängder till hamnen med lastbil tillsammans med en utökad tågtransport längs nuvarande tågräls inberäknat med ny rälslinje till logistikcentret borde 0+-alternativet räcka för överskådlig framtid. Av åsikterna 13 och 14 (Sundom bygdeförening rf och Sundoms områdeskommitté) kan man sluta sig till det bästa alternativet vore en kombination av existerande vägnät och rälstransport på hamnbanan då förbättringen av hamnbanan gör det möjligt att utnyttja den i högre grad för hamntransporter. Korsholms kommun sade att man förhåller sig öppen till helt andra lösningar än de som ingått i denna MKB, i syfte att förbättra ett säkert trafikflöde mellan hamnen och riksvägarna 3 och 8.

Enligt Västkustens miljöenhet vore Centrumtunneln eller 0+-alternativet bättre än alternativen Fladan, Vikby, Vikby-Martois och Stadsfjärden. Suomen luonnonsuojeluliiton Pohjanmaan piiri ry ansåg att av de föreslagna alternativen vore tunnelalternativet som helhet bäst för naturen och miljön. I åsikt 12 framförde

Sundom Lokalavdelning av ÖSP likaså att tunnelalternativet fått flest positiva delbedömningar och en vidareutveckling av förstorad torggrotta och även en norrgående tunnel borde förplaneras för att senare kunna infogas i denna lösning. Även i åsikt 15 ansåg Korsholms Södra lokalavdelning av ÖSP att tunnelalternativet är underskattat, eftersom det är den enklaste lösningen och miljöpåverkan är minimal. Enligt Vasa miljöförening (åsikt 11) är en tunnel under centrum samt en ökning av järnvägstransporterna till och från hamnen det enda acceptabla alternativet. Utvecklandet av järnvägens logistikcentral nordost om flygfältet kunde gynna en överflyttning av landsvägstransporterna till järnvägen. I åsikterna 13 och 14 (Sundom bygdeförening rf och Sundoms områdeskommitté) ansågs Centrumtunneln vara ett dyrt projekt som gör delar av centrum till en byggplats för en lång tid och nyttan är liten. Ett stort område på stranden upptas av ramper, tunnelmynning och anslutning och stadens paradstrand offras för trafiken. Om en tunnelösning väljs, bör tunneln enligt åsikterna 13 och 14 dras till Vasklot där det finns gott om plats för tunnelmynningen.

Forststyrelsen ansåg att Stadsfjärden-alternativet är så skadligt för miljön att det borde undantas från den fortsatta projektplaneringen. I åsikt 4 ansåg Invånarföreningen för centrala Vasa att ett vägskansalternativ som byggs i form av en bro skulle söndra stadsbilden och den för stadsborna mycket viktiga vattenspegeln och en bro skulle hindra utsikten mera än en vägbank. I åsikt 12 ansåg även Sundom Lokalavdelning av ÖSP att användningen av en pelarbro på flera kilometer för att inte hindra vattenflödet blir en överdrift när Myrgrunds vägbank med en öppning på uppskattningsvis 40 m även klarar flödet. I åsikterna 13 och 14 (Sundom bygdeförening rf och Sundoms områdeskommitté) ansågs bron skulle i hög grad påverka landskapet och skulle sannolikt försämra vattenutbytet och skynda på igenslamningen och igenväxningen av Stadsfjärden. Om Stadsfjärden-alternativet väljs är enligt åsikterna 13 och 14 en vägbank och bro från Sunnanvik till Vasklot bättre. Enligt åsikt 12 vore användningsgraden och nyttan störst för detta alternativ och det vore en ypperlig friluftsled för stadens och det utbyggda Sundoms befolkning samtidigt som det vore snabbaste vägen mellan Logistikcenter och hamn som även möjliggör specialtransporter. I åsikt 15 ansåg ändå Korsholms Södra lokalavdelning av ÖSP att landhöjningen kommer att göra så att Stadsfjärden växer igen och vattenspegeln försvinner, varför en pelarbro skulle se märklig ut, och man framförde att en vägbank kunde göra det möjligt att muddra området innanför vägbanken eller annars sköta det så att det hålls attraktivt för stadsborna.

Korsholms kommun anser att för i synnerhet alternativen Fladan och Vikby överväger de negativa konsekvenserna tydligt de positiva och dessa alternativ ska därmed avskrivas som grundlösning för trafiken till hamnen. Alternativen ansågs inte på ett positivt sätt stöda den befintliga samhällsstrukturen på området mellan Munsmo och Toby, vilket betyder att dessa dragningar inte ger en i övrigt önskvärd tillväxtpotential. Även Västkustens miljöenhet tolkade att alternativen Fladan, Vikby, Vikby-Martois och Stadsfjärden har överlag negativa konsekvenser ur både miljö- och miljöhälsoperspektiv. Österbottens svenska producentförbund r.f. godkänner inte Fladan- och Vikby-alternativen på grund av konsekvenserna för kulturmiljön och för att alternativen går över stora områden med sura sulfatjordar. Likaså motsatte sig Rimal-Öster- och Västersolfs byars samfälligheter, Solf lokalavdelning av ÖSP r.f. och Solf Tölby ås åmynningsinvalningsföretag i åsikterna 6-8 Fladan- och Vikby-alternativen på grund av sura sulfatjordar samt på grund av dräneringarna, jordbruket och arronderingen samt för att bosättningen splittras. I åsikterna 10 och 12 motsatte sig likaså Söderfjärdens Torrlägningsföretag och Sundom Lokalavdelning av ÖSP alternativen Vikby och Fladan. Enligt Vasa miljöförening (åsikt 11) medför alternativen Vikby, Fladan samt en vägbank över Södra Stadsfjärden de största miljöolägenheterna. Alternativen Vikby och Fladan innebär att de sista större enhetliga bymiljöerna i närheten av Vasa splittras på ett sätt som inte är acceptabelt med tanke på naturmiljön, kulturmiljön och den lokala boendemiljön. Likaså skulle enligt åsikterna 13 och 14 (Sundom bygdeförening rf och Sundoms områdeskommitté) Fladan och Vikby få mest negativa konsekvenser speciellt för bosättning och jordbruk samt är de alternativ som har mött på hårdast motstånd. Skadorna ansågs ha uppskattats endast i förbigående och nyttan av vägen är osäker och Myrgrundsbron håller inte för de allra tyngsta transporterna. Även i åsikt 5 ansågs att de negativa konsekvenserna för markanvändningen för Fladan- och Vikby-alternativen är större än vad som redovisas, även om bedömningen av de olika alternativen i de flesta fall var ok. Enligt åsikt 12 (Sundom Lokalavdelning av ÖSP) borde flera av delbedömningarna ge kraftigare negativ påverkan i alternativen Fladan och

Vikby. Enligt Österbottens förbund går alternativen Vikby och Fladan för närvarande genom ett mycket lugnt område, varför till exempel trafikbuller och störningar upplevs orsaka kraftigare störningar och större förändringar i de rådande förhållandena i den miljön.

Malax kommun förutsatte att en ny vägsträckning inte får leda till negativa konsekvenser för trafiken längs Strandvägen. Enligt Malax kommun vore det viktigt för trafiken söderut till centrumen i Malax, Petalax, Bergö och Korsnäs att Strandvägens anslutning till motorvägen fungerar bra hela tiden. Malax kommun ansåg att av de nuvarande alternativen skulle Fladan-alternativet fungera bäst, men då måste det, i området för den planskilda korsningen av motorvägen och Strandvägen, säkerställas att befintliga anslutningsramper mot Vasa kvarstår och att nya byggs i riktning mot Tammerfors samt tryggas att Strandvägen fortsätter över till Flygfältsvägen och sedan till vägen mot Runsor. I det fall att Fladan-alternativet förverkligas utan ramper medför det enligt Malax kommun stora negativa konsekvenser. Malax kommun ansåg att de alternativ som stöder sammanlänkning med en omfartsväg från Åminne till Sundom är positiva. Enligt Malax kommun borde helst flera alternativ tas fram som beaktar att trafiken söderifrån/söderut inte försvåras och att den tunga trafiken söder ut beaktas. Invånarföreningen för centrala Vasa ICV rf framförde i åsikt 4 att för Vasklots del borde man försöka att aktivare erbjuda lämpliga nya ställen för verksamhet som orsakar tung trafik och som inte nödvändigtvis måste ligga i närheten av hamnen.

I åsikt 15 ansåg Korsholms Södra lokalavdelning av ÖSP att den vägsträckning som nu planerats mellan Helsingby och Lillkyrovägen är starkt misslyckad. Enligt åsikten stannar vägen inte vid Lillkyrovägen och Vasa-Korsholm logistikområde, Stormossen, Vikby industriområde och Fågelberget skapar en cirkel där man noggrant borde utvärdera hur de bästa vägdragningarna ska göras och beakta att en slutning till RV8 då finns i detta område. Enligt Österbottens svenska producentförbund r.f. borde vägsträckningen från Vikby till Martois utredas separat. I åsikterna 6-8 ansåg Rimal- Öster- och Västersolfs byars samfälligheter, Solf lokalavdelning av ÖSP r.f. och Solf Tölby ås åmynningsinvalningsföretag att sträckan Vikby-Martois ska bedömas och planeras särskilt tillsammans med sträckan Martois-Kuni.

Kontaktmyndigheten konstaterar att alternativ 0+ skulle utifrån den kapitelvisa bedömningarna och den jämförande tabellen över alternativen ha måttliga eller små negativa konsekvenser eller inga konsekvenser. De andra alternativen skulle ha positiva konsekvenser. Även enligt utlåtandena är 0+-alternativet problematiskt. Det utmanande influensområdet avspeglas i bedömningen. Kontaktmyndigheten konstaterar att på projektets influensområde enligt bild 24 finns objekt som måste beaktas, såsom Natura-, skyddsprogram- och skyddsområdet, IBA- och FinIBA-området, värdefulla landskapsområden och byggda kulturmiljöer, fornlämningar samt arter som måste beaktas. Södra Stadsfjärden (Laihela-Toby ås nedre lopp) hör också till skyddsområdesregistret (VPD Natura) och till specialområdena för vattenvården med fågelbeståndet och ett representativt delta som huvudsaklig motivering. Projektet skulle sannolikt också ha konsekvenser för vattendragen, särskilt med Stadsfjärden-alternativet. Ytvattens ekologiska status i området är otillfredsställande eller dålig. För att statusmålen ska uppnås måste belastningen på vattendrag med otillfredsställande eller sämre status minskas och åtgärder vidtas för att vattendraget ska få god status. Exempelvis enligt riskbedömningarna för Södra Stadsfjärden – Kråkfjärden och Laihela-Toby ås nedre lopp finns det dessutom en risk för att god ekologisk status inte nås 2021 (endast vid avvikelser). Det går inte att få en tillräcklig uppfattning om de olika projektens eventuella sammantagna konsekvenser och deras betydelse av konsekvensbeskrivningen, så att läsaren skulle kunna överväga projektets genomförbarhet för deras del.

Enligt 10 § 6 punkten i MKB-förordningen ska i konsekvensbeskrivningen i behövlig mån ges en utredning om projektets och alternativens genomförbarhet. På sidan 9 i sammanfattningen konstaterades att miljökonsekvenserna är i inget alternativ såpass betydande att det skulle omöjliggöra ett förverkligande. Enligt kontaktmyndighetens åsikt har projektets genomförbarhet inte behandlats tillräckligt i konsekvensbeskrivningen. På mötena för allmänheten framkom emellertid att enligt den projektansvarige är projektets inte samhällsekonomiskt lönsamt med nuvarande prognoser för markanvändningen och trafiken, så som det ser ut nu kommer staten inte att driva projektet.

Österbottens förbund och NTM-centralens områdesanvändningsgrupp tog ställning till den fortsatta projektplaneringen ur planläggningsperspektiv. Österbottens förbund ansåg att planeringen av Vasa hamnväg baserar sig på ett existerande behov, vilket har konstaterats i flera olika utredningar. Under MKB-förfarandet borde det utredas vilket som är det mest godtagbara sträckningsalternativet för hamnvägen med tanke på helheten och med hänsyn till olika parter. Denna kunskap behövs eventuellt också för den nya landskapsplanen. När den nya landskapsplanen 2040 utarbetas är det också möjligt att bedöma de förbindelsebehov som angetts i planen på nytt samt att precisera de förbindelsebehov som angetts redan i den nuvarande planen, till exempel som preliminära vägsträckningar. Angivande av preliminära vägsträckning förutsätter dock ett beslut om vilket sträckningsalternativ som är mest beaktansvärt och lämpligt med tanke på den fortsatta planeringen. NTM-centralens områdesanvändningsgrupp kommenterade att i avsnitt 1.4 Planeringsfaser i konsekvensbeskrivningen konstateras att planeringsarbetet påbörjas med en utredningsplan, vars första fas är att skapa utredningar för Vasa stads och Korsholms kommuns generalplanläggning. Utredningsplanen för landsvägen bör enligt NTM-centralens områdesanvändningsgrupp i första hand producera bedömningar och utredningar för Österbottens landskapsplan 2040. Eftersom trafiksystemplaneringen baserar sig på planläggningen, bör den också basera sig på målen för planen. Då man räknar upp projektets mål i avsnitt 1.3 i konsekvensbeskrivningen, borde man ha beaktat målen för Österbottens landskapsplan 2040. I kapitel 2 i konsekvensbeskrivningen, där man beskriver MKB-förfarandet och trafiksystemplaneringen, borde man också ha beskrivit planhierarkin enligt markanvändnings- och bygglagen samt faserna i planprocessen. Trafiksystemplaneringen bygger på planläggningen.

I fråga om den fortsatta planeringen och planläggningen kommenterade NTM-centralens områdesanvändningsgrupp att i samband med den fortsatta planeringen (kapitel 21) konstateras att det görs en utredningsplan enligt landsvägslagen om det valda alternativet och beslut om godkännande av utredningsplanen enligt landsvägslagen fattas efter att planen har behandlats. Det valda sträckningsalternativet fungerar också som utgångspunkt för den framtida planeringen av markanvändningen i kommunerna. Angående nödvändiga tillstånd konstateras att en vägplan inte får godkännas i strid med en plan med rättsverkningar (landsvägslagen 17 §). I början av 17 § i landsvägslagen föreskrivs att en utredningsplan och en vägplan ska grunda sig på en sådan plan med rättsverkningar som avses i markanvändnings- och bygglagen och i vilken landsvägens sträckning och dess förhållande till övrig områdesanvändning har klarlagts. På ett område för vilket en plan med rättsverkningar håller på att utarbetas eller ändras kan åtgärder vidtas i syfte att utarbeta en utredningsplan eller en vägplan som grundar sig på målen för planen med rättsverkningar. Syftet med 17 § i landsvägslagen är att knyta vägplaneringen till den övriga områdesplaneringen. Det är inte enbart fråga om en utredningsplan eller en vägplan inte får godkännas i strid med en plan med rättsverkningar, utan att vägplaner ska grunda sig på en plan. Lagen möjliggör visserligen att planeringen av en landsväg som grundar sig på målen för planen inleds innan planen godkänns, men planen ska vara godkänd innan utredningsplanen eller vägplanen godkänns. Det rekommenderas att utarbetandet av planen och planeringen av landsvägen framskrider parallellt (ett förfarande som också ingår i förslaget till ny MKB-lag RP 259/2016). Kontaktmyndigheten uppmanar den projektansvarige att beakta Österbottens förbunds och NTM-centralens områdesanvändningsgrupps utlåtanden när projektplaneringen eventuellt fortsätter.

I åsikterna 6-8 påpekade Rimal- Öster- och Västersolfs byars samfälligheter, Solf lokalavdelning av ÖSP r.f. och Solf Tölby ås åmynningsinwallningsföretag att i rekommendationer för den fortsatta planeringen och byggandet skriver man att vägens konsekvenser för idkandet av jord- och skogsbruket inte kan bedömas. Enligt åsikterna är detta en konsekvens som inte är beaktad och väldigt avgörande för alternativet Fladan och Vikby. Av denna orsak ansågs att konsekvensbeskrivningen blir fel när man bedömt många andra konsekvenser.

#### 4.5. Förebyggande av negativa konsekvenser

Åtgärder för att lindra negativa konsekvenser behandlades i konsekvensbeskrivningen i samband med bedömningen av konsekvenser samt i kapitel 22 (Rekommendationer för den fortsatta planeringen och byggandet). Effekterna av de lindrande åtgärderna presenterades inte systematiskt. Av konsekvensbe-

skrivningen framgick inte om man tänker vidta de lindrande åtgärderna. Kontaktmyndigheten anser att många av åtgärderna är sådana att det vore bra om de vidtas. Kontaktmyndigheten uppmanar den projektansvarige att beakta att det faktum att konsekvensbeskrivningen saknar resonemang kring projektets genomförbarhet utgör ett problem även med avseende på bedömningen av behovet av åtgärder för att lindra de negativa konsekvenserna, eftersom alternativens genomförbarhet kan förutsätta att olägenheter lindras.

#### 4.6. Uppföljning

I kontaktmyndighetens utlåtande om bedömningsprogrammet konstaterades att förslaget till uppföljningsprogram i konsekvensbeskrivningen bör innehålla bullermätningar när vägen är i användning samt en ny noggrannare bullermodellering som utarbetas i en senare fas av vägplaneringen. I konsekvensbeskrivningen föreslogs utifrån bedömningen av miljökonsekvenserna att följande övervakningar planeras och genomförs i den fortsatta planeringen och genomförandet av projektet: bullermätningar under användningen av vägen, preciserad bullermodellering under de följande planeringsfaserna, vibrationsövervakning under byggtiden, övervakning av vattendragens kvalitet samt i Vikby- och fladan alternativen sulfidlor (vattenprovtagning i åar och diken i närheten av vägsträckningarna), övervakning av fågelbeståndet och bland arterna särskilt havsörn samt övervakning av fågelflytten på Munsmo åkrar.

Forststyrelsen ansåg i sitt utlåtande att det är bra att beskrivningen innehåller ett uppföljningsprogram, även om det är mycket allmänt hållet. Kontaktmyndigheten konstaterar att det främsta syftet med det uppföljningsprogram som presenterades i konsekvensbeskrivningen var informationsåtervinning. Man hade kunnat föreslå att korrigerande åtgärder vid behov ska vidtas för att lindra konsekvenserna. Det huvudsakliga syftet med övervakningen borde vara att producera information för att förebygga olägenheter. I konsekvensbeskrivningen redogjordes inte för de planerade metoderna. När det gäller uppföljningen av en eventuell Naturbedömning kommer NTM-centralens naturskyddsgrupp att ta ställning till saken i ett separat Naturautlåtande.

Uppföljningsprogrammet bör preciseras när projektets slutliga form preciseras. Kontaktmyndigheten rekommenderar att man med hjälp av till exempel en invånarenkät utreder konsekvenserna för människors levnadsförhållanden och trivsel. Forststyrelsen föreslog att uppföljningen av fågelbeståndet görs mer omfattande än vad som nu anges i beskrivningen. Uppföljningen av konsekvenserna borde i mån av möjlighet knytas till eventuella projekt som projektet förutsätter, men de föreslagna åtgärderna för att genomföra uppföljningen bör vidtas, även om eventuella tillstånd inte skulle förutsätta det. Uppföljningsrapporterna bör delges kommunernas miljöskydds- och hälsoinspektionsmyndigheter och dessutom Södra Österbottens NTM-central under det första kvartalet efter uppföljningsåret.

#### 4.7. Deltagande

Bedömningsförfarandet och deltagandet beskrevs i konsekvensbeskrivningen och det har behandlats i detta utlåtande om konsekvensbeskrivningen i samband med information och samråd i avsnitt 2. Möjligheterna att delta kan betraktas som tillräckliga. I avsnitt 2.5 i konsekvensbeskrivningen presenterades hur kontaktmyndighetens utlåtande om bedömningsprogrammet beaktades i konsekvensbeskrivningen. I åsikt 4 bedömde Invånarföreningen för centrala Vasa att deltagande har skötts sakligt av konsulten. I åsikt 15 ansåg Korsholms Södra lokalavdelning av ÖSP att man fått flera möjligheter att påverka och inverka på innehållet i MKBn.

#### 4.8. Rapportering

Konsekvensbeskrivningen överlämnades till kontaktmyndigheten på såväl finska som svenska. I början av konsekvensbeskrivningen ingick en sammanfattning samt som bilagor en sammanställning av kartresponstjänsten och kontaktmyndighetens utlåtande i programfasen. Utöver konsekvensbeskrivningen



överlämnades separata utredningar på finska (Naturabehovsprövning och en inventering av det häckande fågelbeståndet). En jämförande tabell över alternativen och de viktigaste miljökonsekvenserna har gjort sammanfattningen mer informativ. Konsekvensbeskrivningen var tydligt strukturerad och komprimerad. Konsekvensobjektets känslighet kunde ha motiverats mer ingående i samband med behandlingen av vissa typer av konsekvenser. Även till exempel värdefulla landskaps- och kulturmiljöer – samt naturobjekt kunde ha presenterats i en tabell med statusuppgifter samt objekten namnges på bilderna 42 och 58. En tabell skulle ha klarlagt antalet objekt och deras status för läsaren och namnen på bilderna skulle ha gjort det lättare att knyta informationen i texten till bilden. Kontaktmyndigheten anser emellertid att rapporteringen är visuellt tilltalande och att den i huvudsak utfördes på behörigt sätt.

#### 4.9. Sammanfattning och konsekvensbeskrivningens tillräcklighet

Österbottens förbund ansåg att med undantag för små preciseringar är konsekvensbeskrivningen relativt heltäckande. Även Västkustens miljöenhet ansåg att konsekvensbeskrivningen är tillräckligt omfattande med undantag av den oklarhet som hänför sig till produktionsdjur i bedömningen av bullerkonsekvenser. Även i åsikt 4 ansåg Invånarföreningen för centrala Vasa att konsekvensbeskrivningen utgör ett digert informationspaket och den är i sig förtjänstfull samt att det är bra att alternativa trafikrutter och miljökonsekvenserna från hamnen till logistikcentrum utreddes ingående. I åsikt 15 gav Korsholms Södra lokalavdelning av ÖSP en eloge för det gedigna MKB-arbetet samt ansåg att innehållet är omfattande och i åsikt 12 konstaterade Sundom Lokalavdelning av ÖSP att utredningen nog är omfattande men att där också finns brister. I åsikterna 13 och 14 ansåg däremot Sundom bygdeförening rf och Sundoms områdeskommitté att konsekvensbeskrivningen var bristfällig och ett dåligt underlag för beslut om trafiklederna till Vasa hamn.

Kontaktmyndigheten anser att projektområdet jämte influensområden är utmanande, eftersom där finns objekt som måste beaktas, såsom Natura-, VPD Natura-, skyddsprogram- och skyddsområdet, IBA- och FinIBA-området, värdefulla landskapsområden och byggda kulturmiljöer, fornlämningar samt arter som måste beaktas. Projektområdet ligger också på ett område där det förekommer sura sulfatjordar och förutom översvämningar i havet och vattendrag sadas att projektområdet kan lokalt uppstå även dagvattenöversvämningar, särskilt i stadsområdet. I området finns också rikligt med objekt som kan bli störda, såsom skolor, daghem, hälso- och sjukvårdsbyggnader, bosättning samt människor, för vilka konsekvenserna emellertid enligt konsekvensbeskrivningen varierar beroende på objekt från positiva konsekvenser till måttligt negativa konsekvenser. I konsekvensbeskrivningen bedömdes alla alternativ med undantag av 0+-alternativet kunna orsaka stora negativa konsekvenser åtminstone i fråga om någon typ av konsekvens. Det torde också vara nödvändigt att lindra konsekvenserna när projektplaneringen eventuellt fortsätter. Det viktigaste är att planera den eventuella vägsträckningen och sätten att förverkliga den så att de negativa konsekvenserna minimeras.

Kontaktmyndigheten konstaterar att i konsekvensbeskrivningen behandlades i huvudsak de saker som MKB-lagstiftningen förutsätter. I konsekvensbeskrivningen hade det varit motiverat att beakta planläggningen jämte mål samt projektets förhållande till den på ett bättre sätt. Enligt MKB-förordningen borde i konsekvensbeskrivningen i behövlig mån ha getts även en utredning om projektets och alternativens genomförbarhet samt en bedömning av eventuella miljökatastrofer och deras påföljder. Eventuella sammantagna konsekvenser av olika projekt bedömdes endast snävt. Projektets på förhand sett sannolikt viktigaste konsekvenser identifierades dock och bedömdes i huvudsak tillräckligt förutsatt att de preciseringar samt korrigerings- och kompletteringsbehov som kontaktmyndigheten framfört i detta utlåtande beaktas. Ifall det under den fortsatta planeringen inträffar förändringar i konstruktioners placering, bör nya utredningar om de ändrade delarna göras i samband med den fortsatta planeringen och behovet av MKB-förfarande bedömas vid behov.

Kontaktmyndigheten förutsätter att de kompletteringar som den föreslagit och de korrigeringar och preciseringar som den begärt beaktas samt att de förslag till korrigeringar av sakuppgifter som framförts i utlå-

tandena granskas. Som ett kortfattat sammandrag lyfter kontaktmyndigheten ytterligare fram följande omständigheter, som särskilt ska beaktas när arbetet fortsätter:

- Eventuella konsekvenser för den skyddade naturtypen enligt 29-30 § i naturvårdslagen, Lapp-ränts klubbaskärr, ska bedömas.
- Det privata naturskyddsområdet YSA235075 Tölby bys samfällda områden, som omfattar Bolots södra del och som inrättats 6.4.2016, ska beaktas som ett skyddsområde inom influensområdet.
- Konsekvenserna för fladdermöss och flygekorrars fortplantnings- och rastplatser samt för åker-grodan ska utredas.
- När det gäller konsekvenser för fågelbeståndet ska man i fråga om alternativen Vikby och Fladan utreda och bedöma huruvida de flyttfåglar – framför allt sångsvan och gäss - som rastar och söker föda på åkerområdet söder om Sundomviken rör sig regelbundet även på Naturaområdet samt häckar havsörnen sydost om Sundomviken.
- Bedömningen ska ses över vad gäller känslighetskriterierna i anslutning till landskap och kultur-miljöer.
- När ett förverkligande av Stadsfjärden-alternativet planeras ska botten i byggnadsområdet in-venteras innan man börjar bygga.
- Det ska beaktas att Södra Stadsfjärden (Laihela-Toby ås nedre lopp) hör till skyddsområdesre-gistret (VPD Natura) och till specialområdena för vattenvården jämte motivering.
- På området Vikby-Martois ska det beaktas att översvämningssområdet fungerar som strömning-sväg för översvämningssvattnet. Genom att höja/invalla vägen bryts denna strömningssväg och översvämningarna ovanför förvärras.
- Brunnar och källor ska klarläggas i utredningsplanen.
- Eventuellt behov av tillstånd enligt vattenlagen ska utredas noggrannare.
- Undervattensbullret medan Stadsfjärden-alternativet byggs ska beaktas i bedömningen av bul-lerkonsekvenserna, liksom djurstallar och pälsfarmar. Bullerskärmars inverkan på bullersprid-ningen ska modelleras.
- Trafikprognoserna ska ses över. Vid översynen ska andelen för Framtidens skärgårdsstad i Vasa anges separat.
- Spridningen av utsläppen från vägtrafiken ska utredas med hjälp av spridningsmodellering. I tun-nelalternativet får ventilationen inte orsaka sanitära olägenheter i bostäderna i närheten.
- Översvämningssmuddringar ska beaktas i bedömningen av de sammantagna konsekvenserna.
- Sammandragstabellen över konsekvenser på sidan 121 i konsekvensbeskrivningen ska ses över och eventuella motstridigheter med de egentliga konsekvensbedömningarna rättas så att de stämmer överens.

#### Rekommendation

- Se över bedömningen av konsekvenser för fågelbeståndet med beaktande av det befintliga materialet om fågelbestånd, ovannämnda kompletteringar av bedömningen av konsekvenserna för fågelbeståndet i anslutning till alternativen Vikby och Fladan samt resultaten av Naturakonse-kvensbedömningen.

#### 5. Framläggande av och information om utlåtandet

Södra Österbottens NTM-central är kontaktmyndighet för projektet och dess utlåtande om konsekvens-beskrivningen läggs fram i en månads tid på de offentliga anslagstavlorna i Vasa, Medborgarinfo (Biblio-

teksgatan 13, Vasa) och medborgarkontoret i Lillkyro (Lillkyrovägen 11, Lillkyro) samt i Korsholm (Centrumvägen 4, Korsholm). Utlåtandet sänds även till Korsholms huvudbibliotek (Skolvägen 1, Korsholm), för att läggas fram under bibliotekens öppettider. Utlåtandet publiceras också på Södra Österbottens NTM-centrals webbplats, [www.ymparisto.fi/vaasansatamatieYVA](http://www.ymparisto.fi/vaasansatamatieYVA) och [www.miljo.fi/vasahamnvagMKB](http://www.miljo.fi/vasahamnvagMKB). Kontaktmyndigheten har sänt de projektansvariga och konsulten kopior av utlåtandena i original. Originalen förvaras i Södra Österbottens NTM-centrals arkiv eller i elektronisk form i ärendehanteringssystemet.

Miljöskyddschef Päivi Kentala

Överinspektör Päivi Saari

Avgift 11 000 €

Fastställande av avgiften och sökande av ändring i avgiften: Avgiften fastställs i enlighet med bilagan till statsrådets förordning om närings-, trafik- och miljöcentralernas, arbets- och näringsbyråernas samt utvecklings- och förvaltningscentrets «avgiftsbelagda prestationer 2017. Enligt avgiftstabellen är avgiften för ett i MKB-lagen avsett utlåtande om konsekvensbeskrivningen vid ett vanligt projekt (14-23 arbetsdagar) 11 000 euro. För utlåtandet har vid Södra Österbottens NTM-central använts cirka 17 arbetsdagar. En betalningsskyldig som anser att ett fel har begåtts vid fastställande av avgiften kan yrka på rättelse av avgiften hos Södra Österbottens NTM-central inom sex månader från det att avgiften påfördes. Adress: Södra Österbottens NTM-central, ansvarsområdet för miljö och naturresurser, PB 262, 65101 VASA, e-post [kirjaamo.etela-pohjanmaa@ely-keskus.fi](mailto:kirjaamo.etela-pohjanmaa@ely-keskus.fi).

#### JAKELU/SÄNDLISTA

Södra Österbottens NTM-central / ansvarsområdet för trafik och infrastruktur

Ramboll Finland Oy / kopia

Vasa stad och Korsholms kommun / kopior för att läggas fram på den officiella anslagstavlan

Korsholms huvudbibliotek / kopia för att läggas fram

#### TIEDOKSI/FÖR KÄNNEDOM

Vasa stad och Korsholms kommun

Myndigheter som behandlar projektet

Remissinstanser

Finlands miljöcentral, som bilaga 2 exemplar av konsekvensbeskrivningen