



Korsholms kommun
Centrumvägen 4
65610 KORSHOLM

Referens Korsholms världsarvsväg, Korsholm, Program för miljökonsekvensbedömning

KONTAKTMYNDIGHETENS UTLÅTANDE OM PROGRAMMET FÖR MILJÖKONSEKVENSBEDÖMNING AV KORSHOLMS VÄRLDSARVSVÄG, KORSHOLM

Den projektansvarige har 31.5.2017 till kontaktmyndigheten Närings-, trafik- och miljöcentralen i Södra Österbotten överlämnat ett program för miljökonsekvensbedömning enligt lagen om förfarandet vid miljökonsekvensbedömning (252/2017) som gäller Korsholms världsarvsväg. Avsikten är att konsekvensbeskrivningen ska överlämnas till kontaktmyndigheten i december 2017.

PROJEKTUPPGIFTER OCH FÖRFARANDET VID MILJÖKONSEKVENSBEDÖMNING

Projektets namn

Korsholms världsarvsväg, Korsholm

Projektansvarig

Korsholms kommun

FCG Design och planering Ab har varit MKB-konsult för bedömningsprogrammet.

Förfarandet vid miljökonsekvensbedömning (MKB)

Närings-, trafik- och miljöcentralen i Södra Österbotten är kontaktmyndighet enligt lagen om förfarandet vid miljökonsekvensbedömning (MKB-lagen, 252/2017). Syftet med MKB-förfarandet är att främja identifiering, bedömning och beaktande av miljökonsekvenser som sannolikt är betydande för projektet vid planering och beslutsfattande och samtidigt öka medborgarnas tillgång till information och deras möjligheter att delta. Vid MKB-förfarandet fattas inga beslut om projektet, utan syftet är att producera mångsidig information som grund för beslutsfattandet. Programmet för miljökonsekvensbedömning är den projektansvariges plan för vilka projekialternativ det finns, vilka miljökonsekvenser som avsikten är att utreda och med vilka metoder samt hur bedömningsförfarandet kommer att ordnas.

Utifrån bedömningsprogrammet och kontaktmyndighetens utlåtande om det utarbetar den projektansvarige en miljökonsekvensbeskrivning. Konsekvensbeskrivningen och kontaktmyndighetens motiverade slutsats om den ska bifogas eventuella tillståndsansökningar.

NTM-centralen i Södra Österbotten har 25.2.2016 meddelat ett beslut (EPOELY/1481/2015), enligt vilket bedömningsförfarandet enligt lagen om förfarandet vid miljökonsekvensbedömning (468/1994) ska tillämpas på vägprojektet Björkö-Vistan i Korsholms kommun.

Enligt beslutet anses projektet medföra sådana betydande skadliga miljökonsekvenser att förfarandet vid bedömning av miljökonsekvenser bör tillämpas på det (4 § i MKB-lagen). Eventuella betydande direkta eller indirekta skadliga konsekvenser riktar sig i synnerhet mot den biologiska mångfalden och naturvärdena inom projektets influensområde.

Projektbeskrivning

Korsholms kommun kartlägger förutsättningarna för att bygga en väg mellan Björkö och byn Vistan som ligger på Replot. Planeringsområdet ligger i Korsholms kommun cirka tio kilometer nordväst från Replot kyrkby och 28 kilometer nordväst från Vasa centrum. Planeringsområdet ligger cirka 30 kilometer från Korsholms kommuns centralort. Vägalternativen ligger inom Kvarkens skärgård, som är ett av Unescos världs naturarv. Den totala väglinjen är beroende på alternativ 4 400 – 5 100 m.

Projektets syfte är att förbättra vägförbindelserna mellan Björkö och Söderuddens by/ön Panike. Med hjälp av vägförbindelsen mellan Björkö och Vistan skulle besök på olika ställen i världs naturarvsområdet underlättas. Skärgårdens ringväg skulle vara attraktiv speciellt med tanke på turism.

Alternativ som ska granskas vid miljökonsekvensbedömningen

I miljökonsekvensbedömningen av projektet betraktas utöver det så kallade nollalternativet också två egentliga alternativ, varav den andra är delat i tre underalternativ.

Alternativ 0: Projektet genomförs inte.

Vägförbindelsen byggs inte och från Replot till Björkö färdas man även framöver via vägbanken som går bredvid Skalörfjärden.

Alternativ 1: Vägen byggs enligt sträckningen: Grundskat – Hannos Valsörarna – Uddströmmen – Udden

- a) Sträckning 1A går genom Grundskat längs mellanspanningsledningen och svänger mot nordväst till Hannos Valsörarna före den går över Uddströmmen. På Björköbysidan förenas vägen med Björkö västra skogsvägen. Vägens sammanlagda längd är 5 100 meter.
- b) Sträckning 1B börjar i ändan av Vistanvägen och går genom Grundskat mot Hannos Valsörarna där den förenas med sträckning 1 A. Vägen går över Uddströmmen lite längre österut än i alternativ 1 A. På Björköbysidan förenas vägen med Björkö västra skogsvägen på samma sätt som i alternativ 1A. Vägens sammanlagda längd är 4 800 meter.
- c) Sträckning 1C börjar i ändan av Vistanvägen och går genom Grundskat längre söderut än de två andra 1-alternativen för att på detta sätt gå runt skogen i naturtillstånd. I den norra delen av Grundskat förenas sträckningen med sträckning A och B, för att återigen gå isär vid Hannos Valsörarna. Vägen går över Uddströmmen längre söderut än i de två andra alternativen. På Björköbysidan förenas vägen med Björkö västra skogsvägen något längre söderut än i alternativen 1A och 1 B. Vägens sammanlagda längd är 4 500 meter.

Alternativ 2: Vägen byggs enligt sträckningen Grundskat – Uddströmmen – Udden

Sträckningsalternativet börjar i ändan av Vistanvägen och går genom Grundskat som i sträckning 1C. Vägen går över Uddströmmen mycket längre söderut än i alternativet 1. På Björköbysidan ansluter vägen till ändan av Björkö västra skogsvägen. Vägens sammanlagda längd är 4 400 meter.

MKB-förfarandet i kombination med förfaranden enligt andra lagar

Projektområdet ligger inom ett Natura 2000-område och naturskyddsområden, så i samband med miljökonsekvensbedömningen utarbetas en Naturabedömning enligt naturvårdslagen.

INFORMATION OCH SAMRÅD OM BEDÖMNINGSPROGRAMMET

En kungörelse publicerades på finska i tidningen Pohjalainen och på svenska i tidningen Vasabladet. Ett möte för allmänheten ordnades 27.6.2017 på restaurang Bernys. Kungörelsen och bedömningsprogrammet har varit framlagda 20.6 – 18.8.2017 under tjänstetid i Korsholms kommuns ämbetsverk. Dessutom har kungörelsen och bedömningsprogrammet varit framlagda under samrådstiden i Korsholms huvudbibliotek, Replots bibliotek och Björköbys bibliotek samt i elektronisk form på miljöförvaltningens webbplats http://www.ymparisto.fi/sv-FI/Arendehantering_tillstand_och_miljokonsekvensbedomning/Miljokonsekvensbedomning/MKBprojekt/Korsholms_kommuns_varldsarvsvagprojekt_Korsholm.

Följande aktörer ombads yttra sig om bedömningsprogrammet: Korsholms kommun, Björköby delägarlag, Vasa stad, Vasaregionens Turism Ab, Geologiska forskningscentralen, NTM-centralen i Södra Österbotten, ansvarsområdet för trafik och infrastruktur, Merenkurkun lintutieteellinen yhdistys, Ostrobothnia australis, Trafikverket, Trafiksäkerhetsverket Trafi, Naturresursinstitutet, Forststyrelsen Österbottens Naturtjänster, Museiverket, NTM-centralen i Österbotten, ansvarsområdet för näringar, arbetskraft, kompetens och kultur, Österbottens förbund, Österbottens museum, Suomen luonnonsuojeluliiton Pohjanmaan Piiri ry, NTM-centralen i Egentliga Finland, Österbottens Fiskarförbund. Dessutom ombads enheterna för områdesanvändning och vattentjänster, naturskydd, vattenresurser och miljöskydd vid NTM-centralen i Södra Österbotten komma med kommentarer.

SAMMANDRAG AV UTLÅTANDENA OCH ÅSIKTERNA

Det kom 11 utlåtanden samt 9 åsikter från sammanslutningar och 8 från enskilda. Nedan presenteras utlåtandena och åsikterna om bedömningsprogrammet i förkortad form.

Björkö Delägarlag

Vägen skulle avsevärt förbättra logistiken i området och såväl kollektivtrafiken, servicetrafiken som lokalbefolkningen och skogsägarna skulle dra nytta av den.

Kvarkens skärgård är också Finlands första naturobjekt på Unescos världsarvslista, vilket har ökat intresset för området och ökat turismen. En förbättrad infrastruktur skulle också gynna lokala företag som erbjuder naturturism och bedriver annan turistrelaterad verksamhet.

Delägarlaget har aktivt investerat i projekt för att förbättra den lokala infrastrukturen. I nuläget är det krångligt och dyrt att färdas i skärgården, och det är inte optimalt ur miljöperspektiv.

Området ligger i världsarvet men också delvis inom Natura 2000-området, som ändå inte är tänkta att förhindra utvecklingen av området. Björköborna har traditionellt varit föregångare inom naturskydd och kan förena människornas behov och den omgivande naturen. Vägen skulle ha en minimal inverkan på det område där den planerats.

Björkö Delägarlag tar i detta skede inte ställning till vilket av de presenterade alternativen som vore att föredra. Lösningen träffas under ett senare planeringsskede i samarbete med Korsholms kommun.

Delägarlaget för Replot bys samfällda områden

Den planerade vägen i omedelbar närhet av Replot by kommer att inverka positivt på möjligheterna att utveckla servicestrukturen i hela området, förenhetliga samhällsstrukturen i Kvarkens skärgård samt främja den dagliga trafiken mellan byarna för att sköta ärenden, det gäller framför allt byarna i områdets norra del.

Byggandet av vägen skapar helt nya möjligheter att nå världsarvsområdet eftersom den möjliggör en helt ny sträckning som kan utnyttjas av dem som ordnar rundturer, naturturismföretagare och sådana som turistar på egen hand. Vägen befrämjar också räddningsmyndigheternas verksamhet.

Delägarlaget tar inte ställning till olika sträckningsalternativ, för ur delägarlagets perspektiv medför inget av dem några särskilda, kända olägenheter. Vägen dras över endast en mycket liten del av den unika naturen i Kvarkens världsarvsområde, som saknar betydelse jämfört med den nytta som helheten bedöms generera. Den största nyttan är att den onödiga trafiken fram och tillbaka minskar. Olägenheten när vägen byggs är tillfällig och kortvarig.

Delägarlaget stödjer Korsholms kommuns plan att bygga världsarvsvägen.

NTM-centralen i Södra Österbotten/ ansvarsområdet för trafik

Ansvarsområdet för trafik har inget att anmärka på bedömningsprogrammet. I bedömningsprogrammet lovar man att undersöka trafikbelastningen, trafiksäkerheten samt den nya vägens funktionsduglighet. Gällande gång- och cykeltrafiken lovar man att utreda de olika alternativens konsekvenser för trafikens smidighet, säkerhet och tillgänglighet.

NTM-central i Södra Österbotten/ ansvarsområdet för miljö och naturresurser/ naturskydd

I trafikens konsekvensmekanismer nämns inte vilka störningar som användningen av vägen förorsakar, eventuella konsekvenser i form av kollisioner eller andra störningar (särskilt för den del som går över havsområdet).

I granskningen av nuläget i området nämns inte naturskyddet. Vägen går delvis genom ett naturskyddsområde, där den huvudsakliga användningsformen är naturskydd.

Programmets metoder för att bedöma vegetation och värdefulla naturobjekt anses vara tillräckliga. En del fåglar är känsliga för splittring och störningar, så för fågelbeståndets del borde influensområdet utsträckas till 1 km. Tidpunkterna för fågelinventeringarna verkar vara sakliga, men den använda metoden har inte specificerats. Möjligheten att det förekommer arter enligt bilaga IVa till fågeldirektivet och hotade arter på området bör bedömas. Om bedömningen är att det på området kan förekomma arter som påverkas av projektet, bör

förekomsten av dem utredas noggrannare. Som exempel kan nämnas åkergröda och stor natebock.

Utgångsdata och metoder för Naturbedömningen nämns tillräckligt i programmet.

Geologiska forskningscentralen

Geologiska forskningscentralen har kartlagt (2003 – 2006) de geologiska naturvärdena i Kvarkenområdet för ansökan om världsarvsstatus och senare utarbetat en geomorfologisk värdeklassificering av moränformationerna i området utifrån bland annat laserskanningsmaterial.

Geologiska forskningscentralen finner det viktigt att de geologiska naturvärdena i Kvarkens skärgård och planeringsområdet beaktas tillräckligt under vägprojektets planerings- och MKB-process och att även vägens konsekvenser för världsarvsområdets värden bedöms. Allmänt kan man konstatera att planeringsområdets geologiska och geomorfologiska värden kan äventyras i samband med väg- och jordarbetena, om geologiska formationer grävs sönder, utjämnas eller täcks till väsentliga delar eller helt och hållet.

I bedömningsprogrammet för vägprojektet har man också beaktat Geologiska forskningscentralens (2011) värdeklassificering av moränformationerna i Replot-Björkö. Enligt värdeklassificeringen är de geologiska och geomorfologiska värdena hos moränformationerna inom områdena för de planerade alternativa linjeföringarna mindre som helhet jämfört med andra delar av världsarvsområdet. Planeringsområdets De Geer-moräner hör till i huvudsak till den geomorfologiska värdeklassen 3 (skala 1-3) och endast den nordöstra ändan av linjeföring 1B går längs De Geer-moränryggarna som hör till klass 2 på en sträcka av cirka 500 meter. På planeringsområdet finns enligt GFC:s uppgifter inga skyddade eller synnerligen värdefulla geologiska formationer eller objekt som förutsätter konsekvensutredningar (t.ex. värdefulla bergsområden, moränformationer eller vind- och strandavlagringar). På planeringsområdet eller i dess omedelbara närhet finns inte heller några grundvattenområden eller till exempel inmutningar, förbehåll eller utmål enligt gruvlagen.

Geologiska forskningscentralen upprepar ståndpunkten i sitt tidigare utlåtande, att planeringsområdets geologiska eller geomorfologiska värden eller geomorfologiska landskapsvärden inte äventyras, om moränryggarnas ytförmer inte förändras väsentligt i samband med vägbyggandet genom grävning och/eller tippning, samt om man i mån av möjlighet undviker De Geer-formationer som hör till de geomorfologiska värdeklasserna 1 och 2.

Naturrekursinstitutet

I bedömningsprogrammet hade linjeföringens eventuella konsekvenser för fiskarna och fisket vid Replot, Revöfjärden och Djupfjärden behandlats mycket generellt, trots att det i flera undersökningar har konstaterats att området är ett mycket produktivt fortplantningsområde för abborre. Förändringar i fiskarnas fortplantning i området kan avspeglas i det fiskbara beståndet inom det för arten typiska vandringsavståndet. I fiskmärkningsundersökningar har man sett att abborrar vanligtvis vandrar inom en radie på högst 20 - 30 km från lekområdet. Naturrekursinstitutet har utrett bl.a. abborrens yngelproduktion i Revöfjärden med omgivning genom kartläggningar och en modellering, vars resultat vid sidan av vetenskapliga artiklar har publicerats i karttjänsten Velmu (www.ymparisto.fi/velmu). I området har man dessutom

kartlagt och modellerat de årliga vattentemperaturförhållandena som en del av en undersökning som täcker hela kusten i Finland. Den inre delarna av Replot har upptäckts vara särskilt gynnsamma för värlekande arters, såsom abborre och gädda, fortplantning eftersom de värms upp snabbare än det omgivande havsområdet och vattenkvaliteten är relativt god. Abborrbeståndens avkastning och abborrfångsten i området är mycket god. I Kvarken utjämnar fiskarnas fortplantningsområden vid Replot sannolikt de tillfälligt varierande fortplantningsförlusterna i närområdets åmynningar (t.ex. Stadsfjärden i Vasa) som beror på surhetsgraden hos åvattnet, vilket ytterligare ökar områdets betydelse som utjämnare av variationen i fiskbestånden.

Linjeföringarna i bedömningsprogrammet medför sannolikt ingen direkt skada för fiskbestånden eller fisket i området. Med iakttagande av försiktighetsprincipen rekommenderas att strömningsförhållandena bibehålls för att undvika temperatur- eller kvalitetsförändringar i vattnet. I miljökonsekvensbedömningen borde det anges närmare vilka flödesförändringar de olika linje-föringarna orsakar, vallarbetets omfattning och eventuella olägenheter för fiskarnas vandring. Av de olika fiskarterna borde särskild uppmärksamhet fästas vid abborre och gädda.

Världsarvsvägens sekundära konsekvenser för fiskbestånden och fisket kan vara betydande. Tidigare har Revöfjärden-Djupfjärden och de omgivande skyddade vikarna varit relativt svårtillgängliga på grund av långa avstånd. Trots detta är området ett populärt pimpelfiskeområde på vårvintern på grund av de goda fångsterna. Om vägen byggs blir området betydligt lättillgängligare och det är möjligt att fisketrycket på området ökar ytterligare. I samband med miljökonsekvensbedömningen borde man också utreda behovet av eventuella lokala fiskebegränsningar innan de värlekande arterna leker och under leken. Bedömningen av begränsningar eller fredningar kan kopplas samman med till exempel den fiskeförfrågan som enligt bedömningsprogrammet ska riktas till aktörerna i området.

I miljökonsekvensbedömningen borde man också utreda vilken byggtidpunkt som stör fiskarnas fortplantning minst. Eventuellt buller eller grumling av vattnet kan inverka på hur fiskarna rör sig före eller under leken. Ingen av de linjeföringsalternativ som föreslås i bedömningsprogrammet påverkar de områden där den extremt hotade och sällsynta havsharren förekommer, eftersom de finns i havsområdet utanför Revö- och Djupfjärden, så havsharren behöver inte utredas särskilt i miljökonsekvensbedömningen.

Världsarvsdelegationen / ordförande

Den tilltänkta vägen förbättrar och förenklar avsevärt logistiken i hela skärgårdsområdet. Varutransporter, kollektivtrafik, servicefordon, till exempel skolskjutsar och hemservice för äldre, samt utryckningsfordon drar nytta av projektet.

Avsikten är inte att förhindra utvecklingen i världsarvs- eller Natura 2000-områdena och vägprojektet kommer att underlätta förvaltningen av världsarvet. I framtiden förhindrar projektet också miljöförorening eftersom körsträckorna förkortas.

Bättre infrastruktur stödjer de satsningar på turistnäringen som olika företagare i turistbranschen och sammanslutningar i området har deltagit i de senaste åren inom ramen för Leader-projekt. Världsarvsvägen kommer överlag att bidra till ökat antal arbetsplatser samt större intresse för och kännedom om världsarvet som helhet.

Ingen ställning tas till vägalternativen. Huvudsaken är att vägprojektet blir genomfört. I skärgården har man hoppas på vägen ända sedan 1960-talet.

Världsarvet i Kvarken rf

Världsarvsvägen skulle bidra till bättre logistik i skärgården och skulle ha positiva följder för besöksnäringen och lokalsamhället. Vägprojektet ingår i utvecklingsstrategin för världsarvet 2016 - 2025, där målsättningen omnämns så att förutsättningarna för världsarvsvägen ska vara utredda, så att Korsholms kommun kan fatta beslut om vägen. Världsarvsvägen ingår även i kommunens egen strategi för världsarvet som en av de nödvändiga utvecklingsåtgärderna.

Området är i dag glesbebyggt och trafikströmmarna är minimala. Den fasta befolkningen i området minskar medan fritidsboendet ökar. Utnämmandet av Kvarkens skärgård till Unescos världsarv har inneburit växande besöksmängder, ökad trafik och ökad sysselsättning i närområdet. Genom att bidra till samhällsutvecklingen och satsa på nya projekt stärks framtidstron i området.

I dag styrs största delen av besöksströmmarna till antingen Svedjehamn eller Klobbskat, men få väljer att besöka bägge områdena, eftersom det innebär långa körsträckor fram och tillbaka längs samma vägar. Världsarvsvägen skulle förbinda de bägge delarna och möjliggöra besök i hela skärgården utan att miljön belastas mera än i dag. Världsarvsvägen skulle också bidra till att utveckla möjligheterna att vandra och cykla. Fler områden skulle bli tillgängliga för turisterna och nyttan av turismen skulle spridas på ett större område. Även lokalbefolkningen skulle ha nytta av förbättrad logistik och tillgängligheten till bland annat mark- och skogsområden skulle förbättras.

Vägprojektet äventyrar inte världsarvets status. Landhöjningen förändrar skärgården och dess flora och fauna och det kommer hela tiden nya områden att skyddas.

Vägprojektet påverkar alltid den lokala naturen. De mest värdefulla skyddsområdena och formationerna ligger helt eller delvis utanför planeringsområdet. En liten del av vägområdet går genom Natura 2000-området, men förhoppningsvis finns det inga hotade arter eller viktiga habitat inom planeringsområdet. Det får naturinventeringarna utvisa. Den största delen av världsarvsskärgården förblir orörd även om vägprojektet förverkligas. Det område som används som vägområde kunde kompenseras med motsvarande områden i näromgivningen av de berörda skyddsprogrammen.

Världsarvet i Kvarken rf tar inte ställning till vilket av alternativen som bör genomföras, utan förutsätter att det alternativ som efter gjorda utredningar är mest realistiskt genomförs.

Forststyrelsen

Alternativ 1 (a, b och c) går genom fastigheterna 499-480-7-56 och 499-480-7-91, som förvaltas av Forststyrelsen. Fastigheterna har förvärvats för naturskyddsändamål. Alternativ 2 går genom fastighet 7-91 på skiftets hela längd (287 meter). Forststyrelsen påpekar att de nämnda fastigheterna som förvaltas av Forststyrelsen och reserverats för naturskydd bör beaktas som skyddsområden i MKB-förfarandet. Fastigheterna saknas i bedömningsprogrammet.

Efter att kontaktmyndigheten i sinom tid gett utlåtande om konsekvensbeskrivningen fattas beslut om det alternativ som det kommer att utarbetas en noggrannare plan för. Det är fråga

om en väg som kommunen äger och underhåller, dvs. landsvägslagen (503/2015) behöver inte tillämpas. Vägrätt till Forststyrelsens fastigheter föreligger inte.

Alternativ som ska bedömas: Forststyrelsen anser att det vore ändamålsenligt att miljökonsekvensbedömningen också skulle omfatta alternativ utan några vägbankar som påverkar vattenströmningen och som kringgår Natura 2000-området.

Planläggning: I bedömningsprogrammet nämns inte att i landskapsplanen har Unescos världsarv en egen beteckning jämte planeringsbestämmelser (vid planering av markanvändning i området bör världsarvets geologiska värden samt skyddsområdenas skyddsvärden beaktas). Dessutom ligger planeringsområdet i landskapsplanen inom beteckningen för strandzon, vars planeringsbestämmelse innehåller bestämmelser om byggande.

Influensområde: I programmet har influensområdet för de direkta konsekvenserna i punkterna "Natur" och "Fauna" uppskattats till 10-300 meter. Hit hör enligt Forststyrelsens åsikt i första hand de direkta konsekvenserna för vegetationen. Om projektet genomförs sträcker sig de faktiska konsekvenserna för naturen betydligt längre bort än 10-300 meter. Eftersom strömningsförhållandena och salthalten i vattnet förändras berörs hela den norra delen av Replot till Revöfjärden i söder.

Naturinventeringar: I bedömningen koncentrerar man sig i synnerhet på objekt som är värdefulla för den biologiska mångfalden och på arter som är värdefulla i skyddshänseende. I bedömningsprogrammet kunde det ha angetts tydligare vilka alla separata utredningar som avsikten är att göra för naturinventeringen.

Naturvärden under vatten och vattenkvaliteten: Vägprojektet ligger till stor del inom Östersjöns skyddsområde (MPA, ID 140), som fastställts av Skyddskommissionen för Östersjön (HELCOM). I princip påverkar vägprojektets vägbank strömningsförhållandena i vattnet och kan sålunda försämra vattenkvaliteten i området. Forststyrelsen konstaterar att växtligheten under vatten har beaktats bristfälligt i bedömningsprogrammet.

Områdets nuvarande ekologiska status har i Åtgärdsprogrammet för vattenvården för kustvattnen och de små vattendragen 2016 - 2021 klassificerats som måttlig. Utifrån konsekvenserna av vägprojektalternativen i den nuvarande planen kan man anta att den ekologiska statusen hos projektområdets miljö och Natura 2000-området försämras då vattnets strömning begränsas. Havsstrategidirektivets mål är att samtliga europeiska hav ska ha god status 2020 (European Commission, 2008).

Forststyrelsen anser att ett stort område i den inre och mellanskärgården berörs av vägbankens konsekvenser. Det område som undersöks bör presenteras på en kartbild och konsekvensbedömningen måste absolut göras i form av terrängundersökningar och modellering. I bedömningen av tvärsnittens djupförhållanden bör den sökande klart ange metoderna och de bedömda värdena. Bedömningen av konsekvenserna av förändringarna i strömningsförhållandena och salthalten kräver absolut modellering som baserar sig på geodata och miljövariabler, så att projektets miljökonsekvenser kan bedömas tillförlitligare och beskrivas bättre med kartbilder.

Åtgärderna under byggnadstiden gör så att mjukare sediment i vattnet lösgörs och transporteras med strömmarna. Sedimentet sjunker till botten och kraftig sedimentering kan

leda till igenslamning. När strömningen avtar sätter sedimenteringen eventuellt fart på eutrofieringen av projektområdet och projektets influensområden.

I programmet konstateras att djupförhållanden, topografisk öppenhet, fysikalisk-kemisk status och ekologisk status hos vattenområden i Revöfjärden söder om och i Djupfjärden norr om de planerade vägbankarna utreds utifrån befintlig information. Ekologisk status undersöks med avseende på växtplankton, bottendjur och växtdjur för blåstång, ifall dessa uppgifter är tillgängliga. Forststyrelsen anser att samtliga uppgifter med undantag för blåstångens växtdjur är väsentliga på grund av områdets säregna natur. Uppgifterna bör tas fram genom mätning eller undersökning, om det inte finns färdiga uppgifter. Utifrån dem måste man bedöma de faktiska konsekvenserna av ett eventuellt vägprojekt. Om vägprojektet genomförs måste den projektansvarige tillräckligt tillförlitligt utreda konsekvenserna av den ökade användningen för områdets naturvärden, såsom arter och naturtyper.

När det gäller hotade naturtyper under vatten vill Forststyrelsen framhålla att inom projektets influensområde har man hittat frodiga stråfseängar i gott skick. Stråfseängar har i den senaste hotbedömningen angetts som starkt hotade på nationell nivå och som sårbara på regional nivå (SY 8 2008 Osa 2 2 Itämeri ja rannikko). På stråfseängar förekommer flera stråfsearter, som måste utredas i samband med kartläggningen av naturtyper. De bottnar med submersa vattenväxter som förekommer i området och deras arter måste kartläggas.

Fågelbestånd: När uppgifterna om fågelbestånd behandlas i konsekvensbeskrivningsfasen är det bra att säkerställa att resultaten för fåglarnas del granskas enligt den senaste hotförteckningen. Hotbedömningen för fåglarnas del uppdaterades senast 2015. Vid beskrivningen av bakgrundsuppgifter om till exempel Naturaområdet har de gamla hotklasserna använts.

I bedömningsprogrammet borde sättet att komplettera fågelinventeringarna och deras omfattning och täckning ha beskrivits mycket mera ingående. På allmän nivå konstaterar Forststyrelsen att det bland de planerade och genomförda fågelinventeringarna saknas en ändamålsenlig utredning om områdets betydelse för rastande flyttfåglar (med undantag för vattenfåglar som eventuellt rastar på våren).

Enligt bedömningsprogrammet (s. 40) är en del av planeringsområdet beläget i ett betydelsefullt födoområde för havsörn. Dessutom konstateras att enligt befintlig information förekommer det i planeringsområdet åtminstone tre botråd för skyddsvärda rovfåglar. Av bedömningsprogrammet framgår dock inte hur konsekvenserna för dessa kommer att bedömas.

Forststyrelsen vill påpeka att ur fågelskyddsperspektiv framträder områdets betydelse för den vitryggiga hackspetten. Den vitryggiga hackspetten är en art som åtnjuter särskilt skydd enligt naturvårdslagen och som klassats som sårbar i hotbedömningar, och den är en art som ligger till grund för skyddet av Naturaområdet Kvarkens skärgård. Högst några par av arten häckar i Naturaområdet. Enligt Forststyrelsens inventeringsuppgifter har den vitryggiga hackspetten ett etablerat revir på det område som reserverats för naturskydd inom planeringsområdet. Här har arten häckat i flera år. Forststyrelsen har flera år genomfört inventeringar av vitryggig hackspett på området, men det har inte varit möjligt att göra någon heltäckande uppföljning varje år, framför allt inte de senaste åren. För såväl konsekvensbeskrivningen som framför allt Naturbedömningen anser Forststyrelsen att det vore skäl att göra en separat terränginventering som fokuserar på förekomsten av vitryggig hackspett. Förutom

inventeringen borde man noggrant beskriva hur avsikten är att bedöma konsekvenserna för den vitryggiga hackspetten och förebygga eller lindra de skadliga konsekvenserna.

Däggdjur och groddjur: Av däggdjuren planeras enligt bedömningsprogrammet en separat inventering av endast flygekorren. Övrig fauna i området observeras i samband med en naturtypkartläggning genom visuell observation och spårobservationer. Forststyrelsen påpekar att bland de artspecifika inventeringarna saknas både fladdermöss och åkergroda, som är arter enligt bilaga IVa till habitatdirektivet som åtnjuter strikt skydd. Deras förekomst i området borde utredas i enlighet med tillämpliga metoder och projektets konsekvenser för dem borde bedömas på behörigt sätt. De allmänna observationer i samband med naturtypkartläggningen som nämns i programmet lämpar sig inte för att utreda dessa arter. När det gäller flygekorren anser Forststyrelsen att det är osannolikt att arten förekommer på planeringsområdet på grund av dess geografiska läge. När det gäller sälar konstaterar Forststyrelsen att projektområdet torde vara av mycket liten betydelse för sälar. Däremot är det skäl att utreda om det förekommer utter på området. Utterstammen har ökat klart i Kvarken de senaste åren.

Fiskbestånd och fiske: I de inre delarna av Replot (bl.a. Revöfjärden ja Djupfjärden) finns viktiga fortplantnings- och tillväxtområden för flera fiskarter som är viktiga både ekonomiskt och för fritidsfisket. Om strömningsförhållandena ändras till följd av att vägbanken byggs, kan vattenkvaliteten försämrats snabbt och påskynda eutrofieringen. Det innebär att näringsämnen som kommer utifrån och den inre belastningen grumlar vattnet och påskyndar tillväxten av alger och växtplankton, vilket kan försvåra submersa vattenväxters fotosyntes. Mera organiskt material påskyndar nedbrytningen och kan orsaka anoxiska förhållanden i närheten av botten. Fiskbeståndet i eutrofierade områden blir i allmänhet mer mörtfiskdominerat, och abborrbestånden minskar i allmänhet. Om vägprojektet genomförs blir dessutom området, som tidigare inte använts mycket, mer lättillgängligt, varvid fisketrycket på området växer. Större fisketryck kan förorsaka ändringar i fiskbestånden, i synnerhet om fisket infaller under fortplantningstiden.

Naturbedömning: Vägen kommer oberoende av alternativ att inverka menligt på flera prioriterade Natura 2000-naturtyper. Forststyrelsen anser det motiverat att det i samband med MKB-förfarandet görs en egentlig Naturbedömning enligt 65 och 66 § i naturvårdslagen för Naturaområdet Kvarkens skärgård (FI0800130, SAC/SPA).

Till följd av ekologin hos naturtyperna under vatten vore det ändamålsenligt att kartlägga naturtyperna under vatten i hela influensområdet innan projektet genomförs och bedöma hur den ökade användningen påverkar dem. Utifrån de inventeringar som gjorts tidigare inom och i närheten av projektområdet finns i de inre delarna av Replot flador, gloflador och glon, som hör till 2000-naturtypen Kustnära laguner (1150). Det nuvarande tillståndet hos objekten inom projektets influensområde måste utredas innan projektet eventuellt genomförs, så att man kan bedöma projektets faktiska konsekvenser för naturtypernas tillstånd. På grund av att vattenströmningen minskar sträcker sig projektets konsekvenser åtminstone till området norr om projektområdet (Djupfjärden) och i söder till Revöfjärden. I norra delen av Revöfjärden, i Långskärsslagen, finns enligt modelleringen naturtypen Stora grunda vikar och sund, som klassificerat som en Natura 2000-naturtyp. Naturtypen finns inte inom Natura 2000-området, men nog inom projektets influensområde. På området för naturtyper under vatten kan det också förekomma upphöjningar på havsbotten, som räknas till Natura 2000-naturtypen Rev (1170). Dessutom är det möjligt att det förekommer sandtäckta områden, som räknas till Natura 2000-naturtypen Sandbankar (1110).

I punkten Naturaområden, nuläge i avsnitt 5.6.3 i bedömningsprogrammet har begreppen planeringsområde och område använts inkonsekvent. Vatten av god kvalitet som strömmat in till de inre delarna av Replot har varit väsentligt för ekologin i vägprojektets influensområde. Förändrade strömningsförhållanden kan göra så att vattenkvaliteten försämras och påskynda eutrofieringen.

Världsarvet: Överlag behandlas världsarvsfrågor heltäckande i bedömningsprogrammet. Höga Kustens/Kvarkens skärgårds världsarvsstatus har fastställts av Unescos världsarvskommitté (37COM8E <http://whc.unesco.org/en/decisions/4964>) och det officiella namnet är Statement of Outstanding Universal Value (bilaga 1). Denna officiella definition av objektets världsarvsstatus utgör den viktigaste bakgrundsinformation för MKB när det gäller bedömningen av konsekvenserna för världsarvsstatusen och borde ha nämnts till exempel i avsnitt 5.6.

Den projektansvarige borde lämna miljökonsekvensbedömningen på både finska och engelska till miljöministeriet, som är huvudansvarig för de statliga parternas kontakter med Unescos världsarvscenter i världsarvsfrågor.

Enligt bedömningsprogrammet förutsätter byggandet av en väg i Unescos världs naturarvsområde i Kvarken utöver MKB-förfarandet en bedömning av vägens konsekvenser för områdets världs naturarvsstatus, genom en s.k. Heritage Impact Assessment (HIA). Forststyrelsen påpekar att HIA är avsett för kulturarvsobjekt och inte för naturarvsobjekt. När det gäller naturarvsobjekt är Unescos världsarvscenters anvisningar att konsekvenserna för objektets världsarvsstatus bedöms i samband med det nationella MKB-förfarandet. Det finns anvisningar om detta förfarande, "World Heritage Advice Note - Environmental Assessment & World Heritage", som det också hänvisas till i bedömningsprogrammet (s. 64, avsnitt 2.4.1). Forststyrelsen uppmanar den projektansvarige att iaktta anvisningarna och vill i detta skede fästa särskild uppmärksamhet vid de åtta huvudprinciper som beskrivs på sidan 6 i anvisningarna. Det framgår inte av bedömningsprogrammet om avsikten är att behandla världsarvsfrågor i ett separat avsnitt i MKB (Principle 6 "A separate chapter on World Heritage *must* be included in the Environmental Assessment"). Tvärtom syns världsarvsfrågor för närvarande inte alls bland huvudrubrikerna i bedömningsprogrammet. Unescos världsarvsinstanser har hållit strikt fast vid denna princip, och de tar inte ställning till bristfälliga miljökonsekvensbedömningar utan skickar dem direkt tillbaka till de statliga parterna för komplettering. Dessutom betonar Forststyrelsen särskilt vikten av principerna 3 och 5 i anvisningarna. Enligt princip 3 ska direkta, indirekta och kumulativa konsekvenser för världsarvsstatusen bedömas. Enligt princip 5 ska metoder för att lindra skadliga konsekvenser anges även i fråga om ringa konsekvenser.

Övrigt: På bilden av tvärsnittet av vägen (bild 3.2) saknas vägdken och uppgifter om hur brett vägområdet vore som helhet med eventuella sidodiken.

I programmet sägs att dåligt jordmaterial som inte lämpar sig för vägbygge deponeras i närheten av vägen och att deponeringsområden planeras senare i samband med arbetsplanen. Forststyrelsen anser att det vore bra att ta med deponeringsområdena och deras miljökonsekvenser i konsekvensbeskrivningen.

Tidsplanen för MKB: Av tidsplanen för MKB-projektet framgår att nästan alla naturinventeringar som presenteras i programmet är gjorda när kontaktmyndighetens utlåtande blir tillgängligt. Detta är inte ändamålsenligt med tanke på deltagandet i MKB-processen. Om det föreslås

kompletteringar av naturinventeringarna i utlåtandena om bedömningsprogrammet, är det möjligt att utföra dem först under terrängsäsongen 2018.

Museiverket

Projektets miljökonsekvenser kommer att bedömas på skalan direkta och indirekta konsekvenser. Bedömningsmetoder som nämns är en landskapsanalys med hjälp av såväl kart- och databasmaterial som terrängobservationer. Museiverket anser att de presenterade metoderna är bra för att kartlägga värden i såväl när- som fjärrlandskapet.

Kvarkens världsarvsområdes småskurenhet, mångformighet och obrutenhet är till dess största attraktionsfaktorer. Överfarterna över vatten och vägen kommer att synas inte bara i närlandskapet utan också i fjärrlandskapet. Vägområdet jämte konstruktioner påverkar omgivningens skala och upplevelsen av den i såväl det visuella som ljudlandskapet. I Kvarkenområdet liksom på naturobjekt i allmänhet läggs i dag allt större vikt vid ljudlandskapet – tystnad och naturens ljud. Tystnadens närvaro och betydelse torde vara en av de viktigaste upplevelsefaktorerna även i Kvarkens världs naturarv.

I Kvarkenområdet är naturens diversitet starkt förknippad med kulturarvet, som syns i landskapet i form av tidsmässig skiktning och dimension. År 2010 har det gjorts en begränsad inventering av det arkeologiska kulturarvet, i samband med vilken man granskade endast objekt som det fanns förhandsuppgifter om. I alternativ 1 går de planerade parallella linjedragningarna nära en fast fornlämning, *Råskäret 1 mj rek 1000018136*. Objektet är en s.k. tomtninglämning. I skärgården förekommer dylika lämningar med anknytning till säsongrelaterat fiske och näringar ofta i grupper eller klasar. Museiverket föreslår att om arbetsplanerna förverkligas bör det göras en kompletterande inventering av det arkeologiska kulturarvet på vägens linjeföring. Museiverket fäster också uppmärksamhet vid kulturarvet under vatten i området. Museiverket har påpekat behovet av att inventera kulturarvet under vatten i sitt utlåtande 3.2.2017 och lyfter också fram det i detta sammanhang.

Om ändringar i markanvändningen planeras på ett område med fornlämningar, bör den som genomför projektet ansöka om tillstånd att rubba fornlämning enligt lagen om fornminnen (295/1963) hos NTM-centralen i Österbotten och förbereda sig på att betala kostnaderna för undersökning av objektet. Med tanke på världsarvsprojektet är det också viktigt att bedöma hur miljökonsekvenserna i anslutning till byggandet av den planerade vägen förhåller sig till skötsel- och användningsplanen för Kvarken/eller utkastet till den, om ingen färdig plan finns tillgänglig (uppgift av Päivi Tervonen 22.8.2017).

Museiverket anser det viktigt att miljökonsekvenserna utreds på ett heltäckande sätt i fråga om samtliga alternativ till den planerade världsarvsvägen.

Korsholms kommun

De fyra vägalternativen plus nollalternativet är tillräckliga för att kunna skapa sig en tillförlitlig bild av var vägen kunde dras på ett sätt som har minimala miljökonsekvenser samtidigt som det är ekonomiskt och tekniskt genomförbart. Den vägsträckning som undersöktes 2008 skulle innebära att en 1800 meter lång vägbank byggdes i havet. Detta är inte försvarbart varken ur miljöns eller ekonomins synvinkel.

Geologiska forskningscentralen har 2011 undersökt De Geer moränerna i området. Där finns inga moräner av klass 1, som är den värdefullaste klassen. Endast en morän är av klass 2 och resten är av klass 3. Det är lyckat att en väg kan byggas på en morän av klass 3 eller klass 2.

Fågelundersökningarna är tillräckliga, särskilt som de kompletteras under våren och sommaren 2017. Havsörnar och andra hotade fåglar ska kartläggas och YVA-förfarandet visar hur vägen kan byggas så att dessa fåglar inte störs på ett nämnvärt sätt. Sundet som vägen korsar är ett viktigt lek område. Därför är det viktigt att undersöka hur bron och eventuella andra öppningar i vägbanken ska byggas för att fiskarna ska kunna leka. Här ska man dock komma ihåg, vare sig man bygger en väg eller inte, kommer landhöjningen på sikt att försämra fiskarnas möjligheter att ta sig in i Revöfjärden.

Syftet med Natura 2000 och världsarvsstatusen är inte att konservera landskapet och kulturen i området. Detta är inte ens möjligt eftersom landskapet kontinuerligt förändras på grund av landhöjningen. Under tidigare årtionden har olika vägförbindelser förverkligats i skärgården som en följd av landhöjningen, exempelvis vägarna från Replot till Björkö och Vallgrund.

Det är viktigt att människor även i fortsättningen kan bo i skärgården. Den fasta bosättningen möjliggör att landskapet hålls öppet, att byggnader hålls i skick och att service kan erbjudas för både ortsbor och besökare. Verksamhetsförutsättningarna för näringsidkare i glesbygden är utmanande. Världsarvsvägen är viktig eftersom den ger besökaren en möjlighet att besöka flera besökspunkter på samma resa. Flera konsekvenstyper i tabell 4-1 på sidan 17 tar upp sambandet mellan näringslivsverksamhet, människors trivsel och ett levande kulturlandskap.

Korsholms kommun anser att bedömningsprogrammet är välgjort och tillräckligt omfattande.

Natur och Miljö

Natur och Miljö finner det anmärkningsvärt att Korsholms kommun driver ett vägprojekt, vars samtliga alternativa dragningar löper på ett etablerat naturskyddsområde. Enligt de riksomfattande målen för områdesanvändning ska värdefulla och känsliga naturområden bevaras.

Det krävs extremt tungt vägande skäl för att riva upp den hör typen av naturskyddsbeslut. Bedömningsprogrammet i sin nuvarande form är bristfälligt. Behovet av den nya vägen måste analyseras grundligare.

De fyra alternativen i bedömningsprogrammet är allt för likartade. Det här är problematiskt med tanke på att samtliga alternativ skulle innebära allvarliga ingrepp i etablerade naturskyddsområden.

I bedömningsprogrammet är dragningen över vattenområdet för vagt presenterad. Miljökonsekvenserna av vägbankar och broar skiljer sig kraftigt. Tydliga broalternativ bör ingå i konsekvensbedömningen, eftersom vägbankarna har en så allvarlig inverkan på vattenströmningen, vilken i sin tur har dramatiska konsekvenser för Revöfjärdens ekosystem.

Alternativen ska jämföras med hjälp av specificerande metod så att man inte försöker jämföra olika typer av miljöpåverkan sinsemellan.

Natur och Miljö uppmanar den projektansvariga att omsorgsfullt beskriva nollalternativet.

När man utreder projektets inverkan på fiskbestånden bör hela Revöfjärden vara influensområde, eftersom uppdamningen av Uppströmmen medför en allvarlig risk för fiskbestånden.

Natur och Miljö vill understryka att en ökad trafik i praktiken alltid medför större miljöbelastning. Sålunda är det av stor betydelse att de ökade trafikmängderna inte underskattas under MKB-processen. I programmet saknas information om den prognosticerade ökningen av motortrafiken. I avsnitt 5.2.1. och 5.10.1. sägs att den nya vägen leder till minskad trafik på den befintliga vägen mellan Replot och Björkö. Natur och Miljö ifrågasätter det här antagandet och bedömer att trafikmängderna kommer att öka kraftigt.

Enligt avsnitt 5.1.1. förbättrar vägförbindelsen möjligheterna att transportera trävaror. Det är oklart om man här syftar på stock från området eller byggnadsmaterial till området. Om tanke är att underlätta avverkningar, så bör detta granskas som en negativ miljökonsekvens, eftersom skogarna har en central betydelse för världsnaturarvet.

Bedömningsprogrammet är bristfälligt i fråga om projektets konsekvenser för vattendragen. Dräneringen av vägarna kan påverka de små vattendragen inom planeringsområdet. I avsnitt 5.8.1 är de potentiella effekterna på fiskstammarna synnerligen bristfälligt beskrivna. Projektet kan hota Revöfjärdens fiskstammar av ekonomisk betydelse, inklusive abborren. Detta bör utredas noggrant under MKB-processen.

Norra Vallgrund skifteslag

Tack vare ringvägen förenklas trafiken och såväl den privata som den offentliga sektorn drar nytta av den. Invånare, stugägare och turister kan åka runt i skärgården, vilket gynnar restauranger och butiker i området. Många samhällsfunktioner kan ordnas effektivare, till exempel varutransporter, räddningsuppdrag, hemservice för äldre och kollektivtrafik. Även om det i första hand är turisterna som står för de ökade trafikmängderna, försvinner samtidigt onödiga körkilometrar för de fast bosatta.

Världsnaturarvet bör vara till glädje för alla besökare. Samtidigt bör området utvecklas så att det blir känt och både lokalbefolkningen och företagsverksamheten har nytta av det, varvid nya invånare och arbetsplatser kan fås till området. Den unika naturen bör vårdas på ett hållbart sätt, eftersom den utgör grunden till allt, världsnaturarvets bevarande och människornas liv.

Skifteslaget tar inte i detta skede ställning till de alternativa linjedragningarna, men förutsätter omsorgsfull planering som beaktar alla omständigheter.

Österbottens förbund

De granskade alternativen är mycket likartade och de innebär inga riktiga alternativ, såsom framgår av beteckningarna 1a - 1c. Det skulle kanske vara bra med linjeföringsalternativ som genuint avviker från varandra.

Utredningarna är mycket naturbetonade. Projektets konsekvenser för markanvändningen, service- och samhällsstrukturen samt turismen i området borde också utredas och trafikbehovet borde kartläggas. Projektets influensområde, som anges i programmet (s. 17), anses vara för litet, eftersom ringvägens konsekvenser berör hela ringvägens område och sträcker sig ännu längre. Åsikterna om att trafikmängderna kommer att minska på LV 7240 kan

inte grundas på ett antagande utan måste utredas. I programmet hänvisas till Österbottens gamla landskapsprogram.

Replot Byaråd rf

Eftersom vägen på ett mycket tydligt sätt skulle knyta samman skärgårdens olika delar stödjer Replot Byaråd ett förverkligande av världsarvsvägen. En väg mellan Björkö och Vistan skulle göra trafiken smidigare för varutransporter, för hemsjukvård och hemservice, samt för såväl bofasta som turister. Replot Byaråd önskar inte uttala vilket av vägsträckningsalternativen som kunde vara det mest optimala, men förutsätter att vägen förverkligas på ett miljömässigt och ekonomiskt hållbart sätt. Vidare bör man i planeringen utnyttja de lösningar som naturen erbjuder, dvs. holmar, samt befintliga vägar.

Suomen luonnonsuojeluliiton Pohjanmaan piiri ry

Kvarkens skärgård är Finlands enda naturobjekt på Unescos världsarvslista. Byggandet av världsarvsvägen motiveras med att den underlättar besök i världsarvsområdet och samtidigt nämns vägprojektets positiva konsekvenser för turismen i området. Enligt Unescos definition är det främsta syftet med världsarven att skydda och bevara objekten. Världsarvsvägen kan således i princip ifrågasättas som projekt, eftersom förverkligandet av den motiveras med områdets unika naturvärden, men byggandet av vägen äventyrar och förstör samma värden.

Varje väglinje i planen går genom minst ett område som är fredat med stöd av naturvårdslagen, och samtliga väglinjer går genom Natura 2000-området. I Björkö-Replots stranddelgeneralplan finns planeringsområdet på Replotsidan skyddsområde, naturskyddsområde med miljövärde samt skogsbruksdominerat område med miljövärden. Det är fråga om ett exceptionellt värdefullt område rent generellt och när man ser till landskapet och naturvärdena.

Varje projektalternativ (alternativen 1 och 2) skulle, om det förverkligas, splittra naturskyddsområdena och således försämra deras skyddsvärden. Den ökade trafiken på den nya vägen skulle påverka faunan och andra arter i området. Planeringsområdet ligger till exempel delvis på ett av BirdLife International angivet internationellt värdefullt fågelområde (IBA), vars skydd fågelorganisationen vill främja genom att inkludera det i förteckningen över IBA-områden.

Ett av särdragen hos Kvarkens skärgård är de betydelsefulla geologiska formationerna, såsom De Geer moränvallarna, som det enligt programmet för bedömning av vägprojektets miljökonsekvenser finns flera av i planeringsområdet. Samtliga vägalternativ tycks gå över sådana formationer. Byggandet av vägbanken över havsområdet skulle dessutom väsentligt försämra det redan nu dåliga vattenbytet i de inre vikarna.

Den nya vägen skulle avsevärt förändra landskapet i området, som av miljöministeriet har utsetts till ett av Finlands nationallandskap.

Även för närvarande är det möjligt att bekanta sig med områdets särdrag till exempel från vattnet och till fots utan att förstöra dem. Att bygga en ny väglinje som i första hand betjänar turismen i ett såhär exceptionellt område är ansvarslost, i synnerhet som det verkliga behovet av vägen med tanke på skärgårdens infrastruktur torde förbli litet.

Södra Vallgrund samfällighet

Den tilltänkta vägen förbättrar och förenklar avsevärt logistiken i hela skärgårdsområdet. Varustransporter, kollektivtrafik, servicefordon, till exempel skolskjutsar och hemservice för äldre, samt utryckningsfordon drar nytta av projektet. Ringvägen är också till nytta till exempel vid trafikolyckor, om vägen måste stängas för trafik. Längre sträcka, men ändå möjligt att trafikera för brådskande transporter.

Södra Vallgrund samfällighet ser att bättre infrastruktur i hela området stödjer de turistnäringssatsningar som även samfälligheten deltagit i. Överlag tror vi att världsarvsvägen kommer att bidra till ökat antal arbetsplatser lokalt samt större intresse för och kännedom om världsarvet.

Södra Vallgrund samfälligheter tar inte ställning till vilket av alternativen för vägsträckning man bör välja, men hoppas att den diskussionen kan föras i god anda med de i området boende, markägare och andra intressenter för att i slutändan åstadkomma en väg som gagnar alla.

Vasa stad

Vasa stad är positivt inställd till projekt. Världsarvsvägen skulle avsevärt förkorta vägen mellan Björkö och Söderudden/Panike och skapa en ny ringväg till världsarvsområdet. Den nya vägen skulle förbättra världsarvsområdets tillgänglighet och kunde öka områdets livskraft, särskilt med tanke på turismen. Områdets landskap är värdefullt och unikt, så det är bra att projektets konsekvenser utreds och olika alternativ undersöks. Det konstateras att bedömningsprogrammet är tydligt och grundligt och det finns inget att tillägga beträffande innehållet.

NTM-centralen i Egentliga Finland/myndigheten för fiskerihushållning

På förhand sett tar bedömningsprogrammet på ett tillräckligt sätt upp projektets konsekvenser för fiskbeståndet och fisket. Myndigheten för fiskerihushållning betonar emellertid att när det gäller projektets konsekvenser för fiskerihushållningen måste man utreda i synnerhet vilken betydelse bredden på broöppningen över Uddströmmen har för vattnets strömningar och vidare för fiskbeståndet och fisket.

Visit Finland (Vasaregionens Turism Ab)

Visit Vasa välkomnar världsarvsvägen av flera orsaker. Delvis för att nuvarande logistik gör det både krångligt och dyrt då både bysbor och turister är tvungna att köra många kilometer extra för att få uppleva naturvärldsarvet, vilket ofta leder till att man bara besöker den ena delen av området. Vägen skulle bara till liten del gå över den unika miljön i området och den skulle förbättra befolkningens och turisternas säkerhet bland annat genom att bussar och utryckningsfordon kan röra sig smidigt.

Visit Vasa framhåller de positiva följderna för den lokala besöksnäringen, annan företagsverksamhet och samhället. Projektet skulle också öka bland annat vandrings- och cykelturismen samt ge möjligheter till allehanda evenemang.

Det bör också påpekas att världsarvsvägen ingår i Korsholms kommuns egen strategi för världsarvet som en av de nödvändiga utvecklingsåtgärderna.

Utnämmandet av Kvarkens skärgård till Unescos världsarv har inneburit växande besöksmängder, ökad trafik och ökad sysselsättning i närområdet. Det vore viktigt att satsa på

detta projekt med tanke på utvecklingen i området. Visit Vasa tar inte ställning till vilket av alternativen som är bättre, men konstaterar att nollalternativet medför mera trafik, vilket är illa för både miljön och dem som bor längs vägarna.

Åsikt 1

I alternativen 1A, 1B och 1C skulle en broöppning förbättra genomströmningen i synnerhet om den är 40 m samt om en muddring och breddning av farleden skulle ske på samma gång. I dessa alternativ finns även naturliga vägbankar. På grund av detta borde alternativ 1A vara det bästa. Det skulle också störa fritidsbosättningen minst.

I alternativ 2 skulle den långa vägbanken skapa en insjö och två sund. Detta medför en stor försämring av genomströmningen och insjön skulle växta igen på en kort tid. Detta alternativ skulle ha den största och mest negativa inverkan för Uddströmmens fiskbestånd samt fågelliv.

Bäst för hela området är nollalternativet.

Åsikt 2

I bedömningsprogrammet konstateras på flera ställen felaktigt att på miljökonsekvensbedömningen tillämpas lagen om förfarandet vid miljökonsekvensbedömning (468/1994) och ändringen (258/2006) av den. MKB-förfarandet har kungjorts 20.6.2017, så på förfarandet bör tillämpas den MKB-lag och MKB-förordning som trädde i kraft 16.5.2017. När planeringen fortsätter bör det säkerställas att den projektansvarige utarbetar konsekvensbeskrivningen i enlighet med kraven i den nya lagen.

Växelverkan i fråga om projektet förverkligas måttligt med de metoder som angetts i bedömningsprogrammet. I konsekvensbeskrivningsfasen bör en invånarenkät genomföras bland de fast bosatta och de semesterboende inom projektets influensområde, där rekreationen och naturvärdena inom influensområdet samt olika intressentgruppers inställning till projektet och olika projektalternativ kan utredas mer ingående. Resultaten av invånarenkäten ger också den projektansvariga värdefull information om det verkliga behovet och nyttan av projektet för de huvudsakliga väganvändarna. Med hjälp av invånarenkäten kan sådana personer informeras om projektet som ännu inte har nåtts av informationen.

Till det terrängbesök som föreslås i programmet och den workshop som ordnas i samband med det är det skäl att inbjuda i synnerhet sådana aktörer som lider särskild olägenhet av projektet, till exempel semesterboende i närheten av linjedragningen.

Tidsplanen för MKB-förfarandet är utmanande och strider mot MKB-lagens anda, eftersom en betydande del av de separata utredningarna och terränginventeringarna har gjorts innan MKB-programmet var klart och framlagt.

Vi förhåller oss negativt till projektet, eftersom de skador som projektet orsakar är betydligt större än nyttan. Vi förhåller oss särskilt negativt till alternativen 1A-1C. Vi är minst negativa till alternativ 2. Det bör påpekas att även alternativ 2 skadar trivseln genom att bullret ökar och det medför betydande störningar för i synnerhet skyddade rovfåglar.

Konsekvenser för samhällsstrukturen, markanvändningen och näringarna: Enligt den nya MKB-lagen ska man beakta projektets sannolikt betydande konsekvenser för hur fast och lös egendom används (Europeiska unionens domstol, mål C-420/11). Det viktigaste

användningsändamålet för vår fastighet är rekreation och områdets naturvärden har stor inverkan på den. Det planerade projektet försämrar avsevärt rekreativvärdena och hur fast egendom används i detta fall.

Det rekommenderas att rekreationen i närområdet utreds genom en invånarenkät samt intervjuer med viktiga organisationer (naturorganisationer, jaktföreningar, fiskare). På så sätt fås mer detaljerad information om områdets nuvarande användning, naturvärden och projektets eventuella konsekvenser.

Eftersom vår fastighet är ett av de närmaste objekten som störs, föreslår vi att en av de beräkningspunkter som granskas i bullermodelleringen ska finnas på vår fastighet. De trafikmängder som används som utgångsdata för modelleringen bör basera sig på tillräckligt stora trafikmängder, så att den växande trafiken under kommande år beaktas.

Det borde utarbetas flera bildmontage över projektet från olika riktningar. Sådana riktningar är till exempel Revöfjärden, Kalskärsfjärden samt Djupfjärden.

Utredningarna om vegetation och naturtyper har utarbetats i strid med MKB-lagens anda redan innan bedömningsprogrammet varit framlagt. Undersökningsområdet har inte avgränsats i bedömningsprogrammet. Konsekvenserna för vattendragen samt vegetationen och naturtyperna av byggandet av eventuella brokonstruktioner bör utredas.

Även utredningarna om faunan har utarbetats i strid med MKB-lagens anda redan innan bedömningsprogrammet varit framlagt. De utredningar som görs måste omfatta en tillräckligt lång granskningsperiod för att resultaten ska kunna betraktas som tillförlitliga. Inventeringarna av fågelbeståndet bör omfatta ett betydligt större område än enbart projektområdet. Det är fråga om ett viktigt rovfågelsrevir och området har stor betydelse som födoområde för flera rovfåglar och andra skyddsvärda fågelarter. Projektets störande inverkan sträcker sig klart längre än till projektområdet. Exempelvis från Kalskärsfjärdens östra del, i närheten av projektområdet, kommer regelbundet flera havsörnar och fiskgjusar för att söka föda. Projektets störande konsekvenser skulle sannolikt påverka rovfågelnas möjligheter att hitta föda. Vi föreslår att det görs kompletterande rovfågelinventeringar, så att man får säkerhet om områdets betydelse som födoområde för konsekvensbedömningen. Inom projektets influensområde finns sannolikt även andra betydande födoområden.

Särskilt anmärkningsvärt att på det smala planeringsområdet har skyddsmässigt värdefulla rovfåglar tre bon. Projektets störande inverkan sträcker sig hundratals meter från den planerade vägförbindelsen, så projektet har med stor säkerhet negativa konsekvenser för skyddade arter. Projektets konsekvenser för fågelbeståndet är sannolikt de största vid sidan av bullerkonsekvenserna. Av denna orsak bör särskild uppmärksamhet fästas vid konsekvenserna för fågelbeståndet – framför allt då det är fråga om skyddade fågelarters revir och projektet är beläget på skyddsområden. I bedömningsprogrammet angavs inte särskilt vilka skyddade rovfågelsarter det är fråga om.

När planeringen fortsätter och särskilt i samband med tillståndsprövningen bör myndigheterna beakta att skyddszonen kring de skyddade rovfågelnas bon blir tillräckligt stor. Om det inte går att garantera en tillräcklig skyddszon genom att ändra linjedragningarna, bör man avstå från det planerade projektet. Det planerade projektets bullerkonsekvenser är koncentrerade till våren-hösten, då människorna är som aktivast på Replot. Vi hoppas också att myndigheterna (NTM, RFV) under den fortsatta planeringen tar ställning till inrättandet av tidsmässiga och på

avstånd baserade skydds zoner, så att de skyddade rovfågarna kan garanteras häckningsfred. För att komplettera fågelinventeringarna är det skäl att intervjua företrädare för den lokala ornitologiska föreningen och naturskyddsdistriktet. Eventuella byggnadsarbeten bör förläggas utanför häckningstiden för att minimera den störande inverkan.

Linjeföringen enligt alternativ 2 går den kortaste sträckan över skyddsområden. Alternativen 1A-1C går djupt in på ett skyddsområde och försämrar således avsevärt de värden som ligger till grund för skyddsområdena. Om verksamhet som försämrar skyddsområdenas värden placeras på dem, borde den projektansvarige kompensera de förlorade naturvärdena genom att inrätta nya skyddsområden med naturvärden som motsvarar de förlorade värdena.

Det vore bra om inverkan av konstruktioner i vattnet på små vattendrag skulle modelleras med hjälp av särskild vattendragsmodellering. På så sätt skulle man få information om projektets eventuella konsekvenser för fiskbeståndet. Det är fråga om ett landhöjningsområde, så minskad strömning gör att vikarna växer igen snabbare. Förändringar i områdets ytvatten kan påverka fiskbestånden negativt, eftersom det är fråga om ett fortplantningsområde för flera fiskarter. Fisket är av stor betydelse för såväl yrkes- som fritidsfiskare.

Trafikkonsekvenserna bör bedömas med hjälp av scenarier. Ett scenario är att turismen i området ökar, varvid även trafikmängderna på världsarvsvägen kan öka betydligt mer än vad som förutspåtts.

Byggnadsarbetena bör förläggas till tidpunkter då skadorna på faunan blir så små som möjligt. En av de största olägenheterna är trafikbullret. För att minimera den störande inverkan på de strandboende och fågelbeståndet bör man överväga konstruktioner och andra planeringslösningar som lindrar eventuella bullerkonsekvenser. Det vore bra att aktivt informera fastighetsägarna i närområdet med hjälp av till exempel masstextmeddelanden eller e-postlistor.

Vi hoppas att det utöver MKB även i projektets fortsatta planeringshandlingar (t.ex. planläggning, tillstånd) inskrivs skyldighet att följa projektets bullerkonsekvenser samt konsekvenserna för fågelbeståndet genom tillräckligt omfattande utredningar.

Som en potentiell metod att lindra och kompensera skadorna föreslår vi åtgärder som kunde förbättra miljöns tillstånd och rekreationsvärden inom influensområdet. På grund av den kraftiga landhöjningen har vattenbytet och strömningen minskat i till exempel Kalskärsfjärden och Västerfjärden. En potentiell kompenseringmetod kunde vara att muddra områden som förenar igenväxta vikar. Sådana igenväxta områden som är viktiga för vattenbytet är till exempel Spovrevet och Sticklerevet. Kompenseringmetoder skulle avsevärt öka projektets acceptabilitet.

Åsikt 3

Flera stugägare i trakten har upplevt att det inte informerades tillräckligt om mötet som hölls 27.6.2017 och det var många som inte lade märke till det. Detta ger inte en öppen bild av projektet.

Projektets genomförandealternativ: Av de presenterade linjeföringarna går i synnerhet alternativen 1a, 1b och 1c till skillnad från målen för planeringen nära befintliga fritidsbostäder, djupt in på ett naturskyddsområde samt nära fredade områden på Hannos Valsörarna. På planeringsområdet har dessutom skyddsmässigt viktiga rovfåglar sina bon. Samtliga alternativ

ökar sannolikt kraftigt trafiken, bullret och föroreningarna på området med bostadsfastigheter invid Vistanvägen.

I avsnitt 3.1. konstateras som en målsättning: "Vägen borde inte placeras till en naturmiljö som är väsentlig för Natura 2000-områdets värden". I samma bedömningsprogram presenteras ändå en karta (Bild 5.5.), där man har avbildat – förutom naturskydds- och Naturaområdet – områden som är särskilt viktiga med tanke på den biologiska mångfalden. Den nya planerade vägen skulle till största delen ligga inom ett sådant område. Inom influensområdet finns viktiga häcknings- och fångstområden för havsörnar och fiskgjusar.

Inga fredade områden utöver naturskyddsområdena och viktiga naturområden har beaktats i planerna. På området vid Hannos Valsörarna finns två fredade områden, och vägalternativ 1 skulle gå mycket nära dessa områden, varvid olägenheter i form av både buller och föroreningar är uppenbara.

I avsnitt 5.4.3 nämns att "De planerade vägalternativen löper genom skogs- och skärgårdsmiljöer vars naturvärden är mångsidiga", vilket även det står i strid med målsättningarna.

Vilken eventuell inverkan har vägen, framför allt vägbankarna och broarna över Uddströmmen, på vattenströmningen och vattenbytet? Hur noga har inverkan undersökts och modellerats eller kommer detta att göras? Inom influensområdet är i synnerhet Kalskärsfjärden och Västerfjärden känsliga, eftersom vattenbytet i vikarna redan nu är dåligt.

Bedömningsprogrammet beaktar inte att användningen av området för fritidsintressen kommer att öka med vägen. I närheten av planeringsområdet förekommer framför allt vintertid mycket fritidsfiske, i området finns populära pimpelfiskeplatser. Pimpelfiskarna lämnar redan nu spår i naturen, så med den nya vägen kommer pimpelfisket och annat fiske oundvikligen att öka, liksom nedskräpningen. De som använder den nya vägen skulle belasta området genom att skräpa ner hela året.

De i området allmänt förekommande kronhjortarna och rådjuren beaktas inte i projektet.

Vattenbytet i Kalskärsfjärden och Västerfjärden borde förbättras genom att muddra en kanal genom grundet mellan Spovrevet och Uddströmmen. Nu är vattenströmningen i viken beroende av två små öppningar mellan kanalen och skären, som stugägarna enligt bästa förmåga försöker hindra från att växa igen. I synnerhet om man stannar för vägalternativ 1 borde en kanal muddras förbi vägen över grundet.

Vi anser att projektet inte alls borde genomföras för att spara viktig natur i området. Konsekvenserna verkar vara stora i förhållande till nyttan, särskilt med tanke på naturen. Om man ändå beslutar att genomföra projektet, är det alternativ som stör naturen och faunan samt de fritidsboende minst linjeföring 2: Grundskat – Uddströmmen – Udden.

Åsikt 4

Projektet upplevs som positivt. I planeringen bör broöppningens bredd samt höjd beaktas. Måtten bör vara desamma som hos Skälöfjärdsbron. Dessutom bör småbåtleden samtidigt muddras till samma djup som leden till Svedjehamn. Området vid bron kommer att användas aktivt av fritidsfiskare, så i planeringen bör man beakta parkeringsplatser (för ca 20 bilar), sjösättningsplats för båtar, avfallshantering, wc och beskrivningar av landskapet. Området

Revöfjärdens västra strand – Djupfjärden är verkligen en populär pimpelfiskeplats, som det är mycket utmanande att nå. Den framtida vägen kommer att underlätta områdets tillgänglighet avsevärt.

Åsikt 5

Om möjligt bör linjeföringen Svedjehamn – Panike beaktas när nya alternativ bedöms. Annars är alternativ 1 B bäst.

Vägprojektets linjeföringar kan ifrågasättas, eftersom alla sevärdheter i området, havet, De Geer och restaurangerna finns på sträckan Svedjehamn – Panike. Bild 5.2. (s. 22) visar var turismen redan har utvecklats.

Inom ramen för projektet bör det utredas hur byggandet av en ny bro påverkar fisket, eftersom byggandet av vägen Replot - Björkö hade katastrofala följder för abborrhbeståndet. Sikyngel har utplanterats i området i 20 år och lake sedan 2015.

Inom ramen för projektet bör det utredas närmare om lokalbefolkningen upplever den ökade trafikmängden (antalet bilar ökar från 25 till 300 per dygn) som tung och vilka konsekvenser det har för lokalbefolkningen när fler människor börjar röra sig på privat mark och nära bostadsbyggnader.

Åsikt 6

Om möjligt bör linjedragningen Svedjehamn – Panike beaktas när nya alternativ bedöms. Annars anses alternativ 1 B vara bäst. (bild 5.2 s. 22).

Projektets konsekvenser för fiskbeståndet bör utredas, eftersom sikyngel har utplanterats i området i 20 år och lake sedan 2015.

Det bör utredas närmare om lokalbefolkningen upplever den ökade trafikmängden som tung och vilka konsekvenser det har för lokalbefolkningen när fler människor börjar röra sig på privat mark och nära bostadsbyggnader.

Åsikt 7

Konsekvenserna för naturen och miljön av byggandet av en väg mellan Björköby och Vistan bör undersökas grundligare. Svar önskas på följande frågor:

- hur stor är möjligheten att vägen byggs genom Natura 2000-området och vad händer med världsarvet, om vägen byggs på ett unikt moränområde?
- hur mycket ökar trafikmängderna och hur stora är trafikmängderna för närvarande, hur påverkar vägen skogarnas, markens och fastigheternas värde eller sommarstugeägarna och vem betalar underhållet av vägen.
- hur mycket påverkar de olika linjedragningarna träd och buskar, fiskar, fåglar (bl.a. örnar) och däggdjur (bl.a. de växande rådjurs- och älgstammarna), växtlighet, såsom näckrosor, bär och svamp, myror och mossor
- vilken är nyttan för invånarna, hur påverkas jakträttigheterna och hur förändras fiskerättigheterna och fiskeområdena?

- hur beaktas den undersökning om fiskarnas lektida vandring som gjordes 2017?
- hur påverkar vägen den årliga pimpelfiskesäsongen, då besökare kommer från olika delar av landet?
- hur påvisas att byggandet av bron inte påverkar fiskbeståndet negativt på samma sätt som det gick när bron till Björköby byggdes i tiden.
- till hur stor del går vägalternativen över samfällda marker?
- hur och när tillfrågas lokalbefolkningen om deras intresse för världsarvsvägen?

Det konstateras att nollalternativet bör understödjas. Eftersom vägen i första hand byggs för turister, vore det naturligare att bygga den mellan Björköby och Panike. Där skulle besökarna få njuta av världsarvsområdet och där finns flera besöksmål. Bland besöksmålen på sidan 23 saknas Cafe Compass. Detta alternativ har ursprungligen varit med, när det till först talades om att bygga vägen, men av någon orsak har det fallit bort. Väglinjerna 1a, 1b, 1c, 0 och 2 kan leda till att man inte besöker antingen Björköby eller Klobbskat, eller i värsta fall inget av dem.

Åsikt 8

- De invånare i området som berörs av konsekvenserna av vägprojektet bör involveras i MKB-förfarandet med hjälp av enkäter, möten och arbetsgrupper.
- De konsekvenser som byggandet har för naturen och miljön bör undersökas, bland annat i närheten av havsörnens bon, orörda skogsmarker och havsströmningar och fiskarnas fortplantningsområden.
- Hur påverkar byggandet och användningen av vägen Naturavärdena, som tidigare har konstaterats vara betydande.
- Hur påverkar byggandet av vägen världsarvets status och de för närvarande helt orörda moränerna, som är särskilt tydliga på planeringsområdet.
- Hur beaktas de ökade trafikmängderna på Vistanvägen för boendemiljön och fritidsbosättningen, bland annat bullernivån
- Skärgårdsbefolkningen har klarat sig utan vägförbindelser tidigare, men för turisterna måste det finnas en väg. Hur prioriteras lokalbefolkningens och turisternas behov?
- Influensområdet är inte tillräckligt definierat. Hela vägen mellan Vistan och Björkö och bosättningen i närheten av den bör ingå i influensområdet, eftersom vägen blir en genomfartsväg och trafikmängderna på den ökar.
- I Österbottens landskapsplan finns ingen beteckning för området, hur beaktas det?
- Hur beaktas Björkö värdefulla kulturmiljö enligt Österbottens landskapsplan?
- Hur beaktas att det inte finns någon reservering/beteckning för området i skärgårdens strandgeneralplan?
- Har andra vägalternativ granskats? Till exempel en ringväg mellan Panike och Björkö, där skärgården skulle synas allra bäst

- Alternativet att inte genomföra projektet (nollalternativet) är bäst för alla. Behövs det mera vägar som ingen är intresserad av att sköta

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

KONTAKTMYNDIGHETENS UTLÅTANDE

Allmänt och beskrivning av projektet

Projektbeskrivningen är mycket allmänt hållen.

Uppgifterna om projektområdet bör preciseras i konsekvensbeskrivningsfasen. De mest väsentliga uppgifterna om projektets läge inom Unescos världsarv och Natura 2000-området bör anges liksom uppgifter om andra betydande naturvärden på området.

Projektet motiveras i synnerhet med att det erbjuder besökare möjlighet att bekanta sig närmare med områdets egenskaper. I projektbeskrivningen redogörs inte för nödvändigheten av projektet med avseende på områdets infrastruktur. Enligt utlåtandena och åsikterna upplevs projektet som viktigt även för lokalbefolkningen och trafikarrangemangen mellan byarna. Om projektet upplevs som nödvändigt för även annat än turismen, bör eventuella motiveringar anges i konsekvensbeskrivningen.

Tekniska uppgifter presenteras i stora drag. I projektbeskrivningen konstateras i mycket allmänna ordalag att en vägbank/bro byggs över Uddströmmen, men det strukturella lösningarna över vattenområdet presenteras inte, såsom antalet brokonstruktioner eller deras längd i förhållande till vägbankarna. Kontaktmyndigheten anser att huvudprinciperna för de konstruktioner som ska användas över vattenområdena bör anges i konsekvensbeskrivningens projektbeskrivning.

I projektbeskrivningen presenteras de riksomfattande mål för områdesanvändningen som berör vägprojekt, men av beskrivningen framgår inte hur målen kommer att beaktas i projektplaneringen. Detta bör framgå av konsekvensbeskrivningen.

Enligt programmet förutsätter byggandet av världsarvsvägen utöver MKB-förfarandet en bedömning av vägens konsekvenser för världs naturarvs värden (HIA). MKB-materialet utgör i sinom tid underlag för HIA och MKB- och HIA-utredningarna samordnas så att i MKB-arbetet beaktas Unescos krav på planeringsarbetet i världsarvsområden.

Enligt Forststyrelsen utlåtande förutsätter Unescos världsarvscenter att konsekvenserna för världsarvsstatusen bedöms i samband med det nationella MKB-förfarandet. Det finns särskilda anvisningar om förfarandet, som kontaktmyndigheten uppmanar den projektansvariga att iaktta på det sätt som framgår av Forststyrelsens utlåtande.

Nuläget i miljön och dess utveckling

I programmet beskrivs nuläget i området, såsom bosättnings- och befolkningsstruktur, planläggningssituationen i området, nuvarande besöksmål och rekreationsformerna i området samt landskapsområden, kulturmiljöer och fornlämningar inom influensområdet. I programmet presenteras dessutom grundläggande information Kvarkens världs naturarv samt de Natura

2000-områden, IBA-områden, naturskyddsområden och De Geer-moränformationer som finns inom projektområdet. Vattendragens nuvarande status har konstaterats utifrån uppgifter i förvaltningsplanen. Projektets konsekvenser för miljöns utveckling har beskrivits i samband med beskrivningarna av konsekvensmekanismerna.

I konsekvensbeskrivningen bör nuläget i området preciseras utifrån gjorda utredningar, och om projektet inte genomförs, uppgifter om den sannolika utvecklingen. Till de nuvarande markanvändningsformerna bör fogas naturskydd, eftersom linjedragningarna går över områden där den nuvarande markanvändningsformen är naturskydd.

Behandlingen av alternativ

Till MKB-förfarandets viktigaste principer hör att granska alternativ. Syftet med detta är att stödja beslutsfattandet genom att producera information om alternativa projektlösningar och deras konsekvenser. Strävan med världsarvsvägens genomförandeanternativ har varit att de i princip ska medföra så små olägenheter som möjligt för invånarna och miljön i närområdet, men ändå vara tekniskt och ekonomiskt genomförbara.

Alternativen skiljer sig endast litet från varandra. Alternativen 1A, 1B och 1C ligger nära varandra och linjeföringarna liknar varandra på såväl land som vatten. Inte heller linjeföringen i alternativ 2 avviker mycket från alternativen 1A-C vad gäller miljökonsekvenserna. Samtliga alternativ går genom Natura 2000-området och i alternativen granskas inte konstruktiva alternativ beträffande överfarterna över vatten.

Natur och Miljö har konstaterat i sitt utlåtande att i bedömningsprogrammet är dragningen över vattenområdet för vagt presenterad. Tydliga broalternativ bör ingå i konsekvensbedömningen. Miljökonsekvenserna av vägbankar och broar skiljer sig kraftigt, eftersom vägbankarna har en allvarlig inverkan på vattenströmningen, vilket i sin tur har dramatiska konsekvenser för Revöfjärdens ekosystem. Även Forststyrelsen har ansett att det vore ändamålsenligt att miljökonsekvensbedömningen också skulle omfatta alternativ utan några vägbankar som påverkar vattenströmningen. Kontaktmyndigheten instämmer i ovannämnda åsikter och konstaterar att man i konsekvensbeskrivningen bör bedöma hur variationer i antalet broar och deras längd inverkar på vattendraget samt projektets genomförbarhet.

I åsikterna nämns som ett alternativ att bygga en förbindelseväg mellan Panike och Svedjehamn. Enligt åsikterna byggs vägen i första hand för turister, så en vägförbindelse mellan Panike och Svedjehamn ses som en naturligare rutt. Då skulle turisterna få njuta av världsarvet och det skulle finnas flera besöksmål på området. I konsekvensbeskrivningen bör denna linjedragnings genomförbarhet utredas eller motiveras varför alternativet inte kommer i fråga.

I bedömningsprogrammet nämns också en linjeföring utanför Natura 2000-området, söder om de alternativ som utsetts till MKB-förfarandet. I den inledande planeringsfasen har det dock konstaterats att alternativet inte är genomförbart.

I de linjeföringar som ska bedömas presenteras grundläggande uppgifter om den väg som ska byggas. Kontaktmyndigheten konstaterar att de grundläggande uppgifterna bör utökas med information om det totala vägområdet inklusive sidodiken samt en uppskattning av mängden och arten av det jordmaterial som ska användas för vägprojektet och var det eventuellt skaffas.

Dessutom bör man uppskatta mängden jordmaterial som inte duger för byggande och var man planerar att deponera det.

Utredning av konsekvenserna och avgränsning av influensområdet

I programmet har strävan varit att ange ett så stort granskningsområde att inga betydande miljökonsekvenser kan antas yppa sig utanför området. För att definiera konsekvensernas omfattning och värdera bedömningsobjekten tillämpas bedömningsmetoder enligt IMPERIA-projektet.

Enligt programmet är influensområdets omfattning för naturens del cirka 10 meter och för faunans del 300 meter. Naturskyddsenheten vid NTM-centralen i Södra Österbotten har konstaterat att en del fåglar är känsliga för splittring och störningar, så för fågelbeståndets del borde influensområdet utsträckas till 1 km. Enligt Forststyrelsens åsikt sträcker sig de faktiska konsekvenserna för naturen betydligt längre bort än 10-300 meter. Eftersom strömningsförhållandena och salthalten i vattnet förändras berörs hela den norra delen av Replot till Revöfjärden i söder. Även Natur och Miljö har konstaterat att eftersom strömningsförhållandena ändras bör hela Revöfjärden beaktas när man utreder projektets inverkan på fiskbestånden.

I utlåtandena och åsikterna har projektets konsekvenser ansetts sträcka sig till bosättningen längs hela vägområdet mellan Vistan och Björköby samt i vissa avseende till hela ringvägens område. Kontaktmyndigheten anser att projektets konsekvenser för ytvattnen avviker från de andra naturkonsekvenserna och så att deras influensområde bör sträcka sig längre än de andra naturkonsekvensernas, till Djupfjärden och Revöfjärden. Beträffande konsekvenserna för fågelbeståndet bör granskningsområdet sträcka sig ungefär en kilometer från linjeföringarna. När det gäller människors levnadsförhållanden och trivsel bör influensområdet omfatta hela bosättningen i närheten av vägen mellan Vistan och Björköby.

Konsekvenser för samhällsstruktur, markanvändning och näringsverksamhet

Vid konsekvensbedömningen används nuvarande och anhängiga planer för markanvändningen samt annat befintligt material. Uppgifterna om planeringsområdets nuvarande betydelse för markanvändningen preciseras utifrån bland annat information som fås av lokalbefolkningen. Bedömningen av konsekvenserna för näringsverksamhet omfattar förutom vägprojektets direkta konsekvenser en bedömning av olika besöksmåls tillgänglighet.

På planeringsområdet gäller landskapsplanen (2010), en strategisk generalplan (2013) och Björkö-Replots stranddelgeneralplan och i närheten av planeringsområdet en stranddetaljplan (1989). Enligt Korsholms kommuns planläggningsprogram påbörjas en ändring av Björkö-Replots stranddelgeneralplan hösten 2017.

Kontaktmyndigheten anser att den projektansvarige bör ombesörja nödvändiga planändringar i samarbete med Österbottens förbund för att säkerställa att projektet löper smidigt.

Enligt de lokala sammanslutningars utlåtanden anses den planerade vägen ha positiva konsekvenser för bland annat turistnäringen och turistprojekt i området samt områdets logistik, framför allt i byarna i den norra delen av området.

Kontaktmyndigheten anser att projektets konsekvenser för markanvändningen och de lokala näringarna förutom med de metoder som presenteras i programmet också bör bedömas med hjälp av en invånarenkät som riktas till lokalbefolkningen och ägarna till fritidsfastigheter i närheten av vägen mellan Vistan och Björköby. Genom invånarenkäten kan man nå även de invånare i området som inte deltar i möten för allmänheten eller workshoppar om projektet.

Dessutom påpekar kontaktmyndigheten att till konsekvensbeskrivningen bör fogas landskapsplanens beteckning och planeringsbestämmelse som gäller Unescos världsarv. Det bör också kontrolleras att de besöksmål som presenteras i beskrivningen är aktuella.

Bullerkonsekvenser och konsekvenser för luftkvaliteten

I samband med miljökonsekvensbedömningen utarbetas kartor över bullerområden, med vilkas hjälp man bedömer projektets konsekvenser för bostadsfastigheter, skyddsområden m.fl. objekt som störs. Utifrån dessa granskningar bedöms alternativens bullerkonsekvenser och objekt som kräver bullerbekämpningsåtgärder. Utsläppen till luften bedöms på basis av trafikprognosen, VTT:s Lipasto-databas och HRM:s anvisningar för luftkvaliteten.

Kontaktmyndigheten konstaterar att när bullerkonsekvenserna bedöms bör man beakta det buller som uppkommer både när vägen byggs och medan den används. En eventuell ökning av trafikmängderna bör beaktas i utgångsdata för bullermodelleringen och utsläppen till luften.

Konsekvenser för landskapet, kulturmiljön och kulturarvet

För att utreda konsekvenserna för landskapet utarbetas en beskrivning av nuläget i planeringsområdet samt en nulägeskarta, som omfattar bland annat värdefulla landskaps- och kulturhistoriska objekt och områden samt andra särdrag hos landskapet, knutpunkter, viktiga kantområden och utsiktsriktningar. I bedömningsarbetet beaktas Unescos krav på kvalitativ planering på ett världsarvsområde.

Museiverket anser att de metoder som nämns i programmet för att utreda konsekvenserna för landskapet är bra för att kartlägga värden i såväl när- som fjärrlandskapet. Verket påpekar också att i alternativ 1 går de planerade parallella linjeföringarna nära en fast fornlämning, *Råskäret 1 mj rek 1000018136*, som är en s.k. tomtningslämning. Beträffande det fortsatta projektarbetet föreslår Museiverket att det görs en kompletterande inventering av det arkeologiska kulturarvet samt att behovet av att inventera kulturarvet under vatten bedöms. När arbetet fortsätter bör man dessutom bedöma hur miljökonsekvenserna i anslutning till byggandet av den planerade vägen förhåller sig till skötsel- och användningsplanen för Kvarken eller utkastet till den.

Kontaktmyndigheten anser att de metoder för att bedöma landskapet, kulturmiljön och kulturarvet som presenteras i programmet är tillräckliga. De ovannämnda saker som Museiverket anför bör beaktas i det fortsatta projektarbetet.

Konsekvenser för vegetationen och värdefulla naturobjekt

Inventeringar av vegetationen och naturtyperna i planeringsområdet utförs under terrängsäsongen 2017. I inventeringarna kartläggs områdets värdefulla naturobjekt och vegetationens allmänna egenskaper. I planeringsområdet och dess omgivningar utreds förekomster av skyddade och hotade naturtyper enligt naturvårdslagen, skogslagen, vattenlagen samt bilaga IVa till habitatdirektivet. I Naturaområdet och dess omgivningar utreds

också förekomsten av naturtyper och arter som ligger till grund för skyddet av Naturaområdet. I bedömningen av naturkonsekvenser uppskattas projektets konsekvenser för vegetationen samt för naturtyper som anses värdefulla enligt nationella lagar eller annars regionalt.

Naturskyddsenheten vid NTM-centralen i Södra Österbotten har ansett att programmets metoder för att bedöma vegetation och värdefulla naturobjekt är tillräckliga. Geologiska forskningscentralen anser det viktigt att de geologiska naturvärdena i planeringsområdet beaktas tillräckligt under MKB-processen och att även vägens konsekvenser för världsarvsområdets värden bedöms. På planeringsområdet finns enligt forskningscentralens uppgifter inga skyddade eller synnerligen värdefulla geologiska formationer eller objekt som förutsätter konsekvensutredningar. Planeringsområdets geologiska eller geomorfologiska värden eller geomorfologiska landskapsvärden äventyras inte, om moränryggarnas ytformer inte förändras väsentligt i samband med vägbyggnad genom grävning och/eller tippning, samt om man i mån av möjlighet undviker De Geer-formationer som hör till de geomorfologiska värdeklasserna 1 och 2.

Enligt Forststyrelsen har växtligheten under vatten beaktats bristfälligt i bedömningsprogrammet. När det gäller hotade naturtyper under vatten vill Forststyrelsen framhålla att inom projektets influensområde har man hittat frodiga sträfsängar i gott skick, vilka i den senaste hotbedömningen har angetts som starkt hotade på nationell nivå och som sårbara på regional nivå (SY 8 2008 Osa 2 2 Itämeri ja rannikko). På sträfsängar förekommer flera sträfsarter, som måste utredas i samband med kartläggningen av naturtyper. De bottnar med submersa vattenväxter som förekommer i området och deras arter måste kartläggas. Kontaktmyndigheten konstaterar att hotade naturtyper under vatten bör kartläggas i enlighet med Forststyrelsens utlåtande.

I fråga om konsekvensmekanismerna för vattenvegetationens del konstateras i programmet att byggandet orsakar grumling som har konsekvenser för arterna, men de långsiktigare konsekvenserna till följd av förändringar i strömningsförhållandena har inte beaktats. Kontaktmyndigheten förutsätter att även de långsiktigare konsekvenserna bedöms i beskrivningen.

Konsekvenser för faunan

Konsekvenserna för faunan bedöms med hjälp av befintliga uppgifter samt inventeringar av fågelbeståndet som gjorts i maj-juni 2017. Under inventeringarna har man kartlagt vattenfåglar som uppehåller sig i närheten av den planerade bron/vägbanken samt det häckande fågelbeståndet. Förekomsten av flygekorre utreds genom terrängundersökningar 2017. Strävan är att observera övrig fauna i området i samband med en naturtypkartläggningarna genom visuell observation och spårobservationer.

Naturskyddsenheten vid NTM-centralen i Södra Österbotten har konstaterat att tidpunkterna för fågelinventeringarna är sakliga, men de använda metoderna bör specificeras. Forststyrelsen har konstaterat att sättet att komplettera fågelinventeringarna och deras omfattning och täckning borde ha beskrivits mycket mera ingående. Dessutom anser man att det saknas en ändamålsenlig utredning om områdets betydelse för rastande flyttfåglar (med undantag för vattenfåglar som eventuellt rastar på våren).

Enligt bedömningsprogrammet är en del av planeringsområdet beläget i ett betydelsefullt födoområde för havsörn och enligt befintlig information förekommer det i planeringsområdet åtminstone tre botråd för skyddsvärda rovfåglar. Enligt Forststyrelsens inventeringsuppgifter har den vitryggiga hackspetten ett etablerat revir på det område som reserverats för naturskydd inom planeringsområdet.

Även i en åsikt har det konstaterats att inventeringarna av fågelbeståndet bör omfatta ett betydligt större område än enbart projektområdet. Det är fråga om ett viktigt rovfågelsrevir och projektets störande inverkan sträcker sig klart längre än till projektområdet.

Kontaktmyndigheten konstaterar att i konsekvensbeskrivningen bör det redogöras för sättet att göra inventeringarna av fågelbeståndet, deras omfattning och täckning samt anges hur flyttfågeln beaktats i bedömningen. Det undersökta området bör sträcka sig cirka en kilometer från projektområdet och bland annat projektets konsekvenser för rovfågelnas födo- och häckningsområden samt för den vitryggiga hackspettens revir bör framgå.

Arter enligt bilaga IVa till habitatdirektivet och hotade arter som förekommer på området bör utredas i enlighet med utlåtandet av naturskyddsmyndigheten vid NTM-centralen i Södra Österbotten. Arter som ska bedömas är bland annat åkergröda, stor natebock och fladdermöss.

Konsekvenser för Naturaområden och skyddsområden

I samband med MKB-förfarandet görs det en Naturbedömning enligt 65 och 66 § i naturvårdslagen för Naturaområdet Kvarkens skärgård (FI0800130, SCI/SPA). På områdena för de planerade vägalternativen görs en separat naturinventering, där man klarlägger bland annat naturtyper, vegetation, fauna samt undervattenshabitat i området. Även andra naturskyddsområden och områden enligt skyddsprogram på planeringsområdet eller i dess omedelbara närhet beaktas i konsekvensbeskrivningen.

Forststyrelsen anser att innan projektet genomförs bör Natura 2000-naturtyperna under vatten i hela influensområdet kartläggas och det bör bedömas hur den ökade användningen påverkar dem. Kontaktmyndigheten uppmanar den projektansvariga att beakta utlåtandet.

Forststyrelsen konstaterar i sitt utlåtande att Höga Kustens/Kvarkens skärgårds världsarvsstatus har fastställts av Unescos världsarvskommitté (37COM8E <http://whc.unesco.org/en/decisions/4964>) och det officiella namnet är Statement of Outstanding Universal Value (bilaga 1). Denna officiella definition av objektets världsarvsstatus utgör den viktigaste bakgrundsinformationen för MKB. Kontaktmyndigheten konstaterar i enlighet med Forststyrelsens utlåtande att definitionen bör nämnas i konsekvensbeskrivningen.

Fastigheterna 499-480-7-56 och 499-480-7-91, som Forststyrelsen förvärvat för naturskyddsändamål, bör beaktas som skyddsområden i beskrivningen i enlighet med vad som konstaterats i Forststyrelsens utlåtande.

Konsekvenser för yt- och grundvatten

Vid bedömningen utreds djupförhållanden, topografisk öppenhet samt fysikalisk-kemisk status och ekologisk status hos vattenområdena utifrån befintlig information. Ekologisk status undersöks med avseende på växtplankton, bottendjur och växtdjup för blåstång, ifall dessa uppgifter är tillgängliga. Vattenbytet och minskad strömning granskas genom att undersöka hur

vägbankarna påverkar nuvarande arealer av tvärsnitt av flödesförbindelser mellan vattenområdena och de yttre havsområdena.

Forststyrelsen har konstaterat i sitt utlåtande att i princip påverkar genomförandet av vägbanken strömningsförhållandena, och vattenkvaliteten kan sålunda försämrats och eutrofieringen påskyndas. Den ekologiska statusen hos Natura 2000-området försämrats då vattnets strömning begränsas. Ett stort område i den inre och mellanskärgården berörs av vägbankens konsekvenser. Det område som undersöks bör presenteras på en kartbild och konsekvensbedömningen ska göras i form av terrängundersökningar och modellering. I bedömningen av tvärsnittens djupförhållanden bör metoderna och de bedömda värdena anges klart. Bedömningen av konsekvenserna av förändringarna i strömningsförhållandena och salthalten kräver absolut modellering som baserar sig på geodata och miljövariabler. Forststyrelsen anser att de utredningar om djupförhållanden, topografisk öppenhet samt fysikalisk-kemisk status och ekologisk status som nämns i bedömningsprogrammet är väsentliga på grund av områdets säregna natur och uppgifterna bör tas fram genom mätning eller undersökning, om det inte finns färdiga uppgifter.

Kontaktmyndigheten instämmer i Forststyrelsens åsikt och konstaterar att ovannämnda bedömningsmetoder bör användas i utredningarna. Vägdräneringens konsekvenser för de små vattendragen i planeringsområdet bör utredas, på det sätt som Miljö och Natur konstaterat i sin åsikt. Dessutom bör det utredas om det går att förbättra vattenbytet i området genom muddring och breddning av farlederna, på det sätt som nämns i åsikterna.

Konsekvenser för fiskbestånd och fiske

Bron och/eller vägbanken som byggs över Uddströmmen kan medföra konsekvenser för fiskbeståndet till exempel i form av störningar/förluster i fiskelekplatser samt i form av grumling under byggnadstiden. Konsekvenserna för fiskbeståndet och fisket i små vattendrag och havsområdet bedöms utifrån bedömningen av konsekvenserna för ytvattnen (bl.a. grumling och strömningsförändringar). Bedömningsarbetet omfattar bland annat en fiskeförfrågan till områdets invånare, fiskare och vattenområdets ägare.

Enligt Naturresursinstitutets utlåtande har linjeföringens eventuella konsekvenser för fiskarna och fisket behandlats mycket generellt, trots att det i flera undersökningar har konstaterats att området är ett mycket produktivt fortplantningsområde för abborre. De inre delarna av Replot har upptäckts vara särskilt gynnsamma för vårlekande arters, såsom abborre och gädda, fortplantning och området har konstaterats vara en viktig utjämnare av variationen i fiskbestånden. Linjeföringarna i bedömningsprogrammet medför sannolikt ingen direkt skada för fiskbestånden eller fisket i området, men det rekommenderas att strömningsförhållandena bibehålls för att undvika temperatur- eller kvalitetsförändringar i vattnet. Enligt Naturresursinstitutet borde det i miljökonsekvensbedömningen anges närmare vilka olägenheter som de olika linjeföringarna orsakar för fiskarnas vandring. Av de olika fiskarterna borde särskild uppmärksamhet fästas vid abborre och gädda.

Forststyrelsen har konstaterat att Revöfjärden och Djupfjärden är viktiga fortplantnings- och tillväxtområden för flera fiskarter som är viktiga både ekonomiskt och för fritidsfisket. Om strömningsförhållandena ändras till följd av att vägbanken byggs, kan vattenkvaliteten försämrats snabbt och påskynda eutrofieringen och därigenom förändringen av fiskbeståndet så att det blir mer mörtfiskdominerat, varvid abborrbestånden i allmänhet minskar.

Kontaktmyndigheten instämmer i Naturresursinstitutets och Forststyrelsens åsikter och konstaterar att i bedömningen bör man ange de strömningsförändringar som väglinjerna orsakar och vallarnas konsekvenser för fiskbeståndet, i synnerhet abborren. I bedömningen bör man dessutom beakta att i området har utplanterats sikyngel och lake, på det sätt som konstateras i åsikterna.

Naturresursinstitutet anser att området redan nu har varit ett populärt pimpelfiskeområde på vårvintern på grund av de goda fångsterna, och om området blir lättillgängligare är det möjligt att fisketrycket på den inre vikarna av Revöfjärden-Djupfjärden området ökar ytterligare. Enligt Naturresursinstitutet borde man i samband med miljökonsekvensbedömningen, till exempel genom en fiskeförfrågan, utreda behovet av eventuella fiskebegränsningar innan de vårlekande arterna leker och under leken. Dessutom har Forststyrelsen konstaterat att om vägprojektet genomförs ökar fisketrycket på området och detta kan förorsaka ändringar i fiskbestånden, i synnerhet om fisket infaller under fortplantningstiden.

Kontaktmyndigheten anser att behovet av fiskebegränsningar bör bedömas i en senare projektfas, till exempel av fiskeområdets innehavare/fiskemyndigheten.

Åtgärderna under byggnadstiden kan påverka fiskens rörelse före eller under leken, så i miljökonsekvensbedömningen bör man utreda vilken byggtidpunkt som stör fiskarnas fortplantning minst.

Konsekvenser för jordmån och berggrund samt konsekvenser av landhöjningen

På området för de planerade vägalternativen förekommer flera De Geer-moränformationer, varav största delen tillhör klass 3. I konsekvensbedömningen fästs uppmärksamt vid bland annat de konsekvenser som byggandet av vägen har för de geologiska formationerna.

Korsholms kommun har konstaterat att landskapet kontinuerligt förändras på grund av landhöjningen och under tidigare årtionden har olika vägförbindelser förverkligats i skärgården som en följd av landhöjningen.

Konsekvenser för trafiken

Konsekvenserna för trafiken utreds på basis av tillgängliga trafikvolymuppgifter och trafikprognoser. Som trafikkonsekvenser undersöks trafikbelastningen, trafiksäkerheten samt den nya vägens funktionsduglighet.

De lokala sammanslutningarna anser att vägen avsevärt skulle förbättra logistiken i området, göra mark- och skogsbruksområden mer lättillgängliga samt minska körandet fram och tillbaka mellan öarna. Bättre trafikförbindelser ökar också trafikmängderna. Österbottens förbund har konstaterat att trafikbehovet bör kartläggas.

Natur och Miljö understryker i sitt utlåtande att en ökad trafik i praktiken alltid medför större miljöbelastning och de ökade trafikmängderna bör inte underskattas. I bedömningen bör man beakta att turismen i området eventuellt ökar, och då kan också trafikmängderna på världsarvsvägen öka betydligt mera än vad som prognosticerats. Enligt Natur och Miljö kan åsikterna i programmet om att trafikmängderna kommer att minska på LV 7240 inte grundas på ett antagande utan förändringen i trafikmängderna måste utredas.

Projektet påverkar inte bara vägtrafiken utan också båttrafiken i området. Båttrafiken påverkas i synnerhet av broöppningarnas läge, bredd och höjd samt eventuella muddringar av farlederna. Projektet bedöms också öka antalet fiskare i området, vilket bör beaktas när man bedömer trafiksäkerheten.

Naturskyddsensheten vid NTM-centralen i Södra Österbotten har konstaterat att i konsekvensmekanismerna nämns inte vilka störningar som användningen av vägen förorsakar eller eventuella konsekvenser i form av kollisioner, särskilt på havsområdet.

Kontaktmyndigheten konstaterar att i bedömningen av konsekvenserna för trafiken bör man beakta projektets konsekvenser för logistiken och båttrafiken i området, de ökade trafikmängderna och olycksriskerna, särskilt för de delar som går över havsområdet. Logistikkonsekvenserna bör bedömas till exempel med hjälp av en invånarenkät.

Konsekvenser för människors hälsa, levnadsförhållanden och trivsel

I samband med bedömningen av konsekvenserna för människorna utreds projektets positiva och negativa konsekvenser för invånarna, rekreationen och näringslivet med hjälp av tidigare utredningar, kart- och statistikmaterial samt terrängbesök och workshopar tillsammans med invånarna i området. Buller som orsakas av vägprojektet och dess konsekvenser för människor bedöms på basen av bullermodelleringar. Bullrets betydelse bedöms vid de fasta bostäderna och fritidsbostäderna i projektområdets närhet.

De lokala sammanslutningarna har tagit upp vägens sociala konsekvenser, bland annat förbättrar den smidigheten i den lokala trafiken och gör det lättare att röra sig mellan byarna. Den förbättrar också servicetrafik som påverkar människornas levnadsförhållanden, såsom skolskjutsar, hemsjukvård samt utryckningsfordon och busstrafik. Å andra sidan anser lokalbefolkningen och fritidsboende att projektet också har negativa konsekvenser i form av bland annat ökade trafikmängder, buller och försämrat rekreativvärde hos fritidsfastigheter. I en åsikt föreslås att det ska göras en invånarenkät och att centrala organisationer ska intervjuas, så att användningen av närområdet för rekreation kan bedömas. På så sätt fås mer detaljerad information om den nuvarande användningen av området, naturvärden och eventuella konsekvenser av projektet.

Kontaktmyndigheten anser att projektet har konsekvenser även för andra än invånarna i planeringsområdet, så projektets konsekvenser för lokalbefolkningens levnadsförhållanden, trivsel och rekreation bör utöver genom terrängbesök och workshopar bedömas även genom en invånarenkät som riktas till lokalbefolkning och ägare till fritidsfastigheter i närheten av vägen mellan Vistan och Björköby. När projektets konsekvenser för rekreationen bedöms bör man utöver bärplockning och friluftsliv även beakta projektet konsekvenser för fisket.

Förhindrande och lindrande av skadliga konsekvenser

I samband med miljökonsekvensbedömningen anges preliminära åtgärder med vars hjälp skadliga konsekvenser kan förhindras, begränsas eller elimineras. Åtgärderna presenteras i konsekvensbeskrivningen.

I konsekvensbeskrivningen bör det enligt kontaktmyndighetens åsikt utredas huruvida man med tidpunkten för byggnadsarbetena och eventuella åtgärder för att lindra bullerkonsekvenserna kan påverka olägenheterna för invånarna, fågelbeståndet och

fiskbeståndet i området. I beskrivningen bör det dessutom utredas hur den olägenhet som ytvattnen orsakas i form av grumling kommer att förebyggas.

Sammantagna konsekvenser av andra projekt

I samband med att programmet utarbetades har man inte identifierat några befintliga eller planerade verksamheter som kunde ha sammantagna konsekvenser med vägprojektet. Om sådan verksamhet framgår, bör de sammantagna konsekvenserna bedömas i enlighet med vad som anförts i programmet.

Osäkerhetsfaktorer i bedömningen

Projektets osäkerhetsfaktorer hänför sig till bland annat genomförandet av markanvändningsplaner, trafikprognosen, projektets sociala konsekvenser samt flera andra faktorer. Osäkerhetsfaktorerna beskrivs och deras konsekvenser för den gjorda bedömningen presenteras i konsekvensbeskrivningen.

Kontaktmyndigheten tillägger som en osäkerhetsfaktor att det är utmanande att bedöma projektets långsiktiga konsekvenser för naturen.

Planer, tillstånd och beslut som projektet förutsätter

Enligt programmet förutsätter genomförandet av programmet olika markanvändningsrättigheter och markanvändningsavtal med olika parter samt tillstånd, tillstånd enligt vattenlagen, anslutningstillstånd till landsväg samt tillstånd för miljöåtgärder enligt markanvändnings- och bygglagen (132/1999). Dessutom kräver genomförandet eventuellt tillstånd till undantag enligt naturvårdslagen, artikel 16.1 och bilaga IV b i habitatdirektivet och lagen om fornminnen.

Forststyrelsen har konstaterat att världsarvsvägen är en väg som kommunen äger och underhåller, dvs. landsvägslagen (503/2015) behöver inte tillämpas. Dessutom har Forststyrelsen konstaterat att vägrätt inte föreligger till dess fastigheter.

Kontaktmyndigheten konstaterar att vid MKB-förfarandet avgörs inte om vägen är en enskild väg eller en väg enligt landsvägslagen. I anslutning till detta bör den projektansvariga kontrollera behovet av tillstånd och servitutsrättigheter.

Uppföljning av konsekvenserna

För bedömningsbeskrivningen utarbetas en allmän plan om uppföljningen av projektets konsekvenser. Uppföljningsprogrammet utarbetas utifrån bedömda konsekvenser och deras betydelse.

Behovet av uppföljning bör granskas i fråga om bland annat projektets bullerkonsekvenser samt dess konsekvenser för fågelbeståndet, fiskebeståndet och vattenkvaliteten.

Rapportering

Bedömningsprogrammet var på finska och svenska. Det var möjligt att bekanta sig med det tryckta bedömningsprogrammet på de ställen där det var kungjort och elektroniskt material fanns på miljöförvaltningens webbplats www.ymparisto.fi/sv-FI. Bedömningsprogrammet var tydligt strukturerat, lättläst och det hade utarbetats med tillräcklig sakkunskap.

SAMMANFATTNING OCH ANVISNINGAR FÖR DET FORTSATTA ARBETET

Bedömningsprogrammet är så omfattande och noggrant att det täcker de saker som MKB-lagstiftningen förutsätter av programmet. Kontaktmyndigheten förutsätter dock att de saker i utlåtandena och åsikterna som lyfts fram ovan och de andra saker som kontaktmyndigheten kräver beaktas i det fortsatta arbetet.

Kontaktmyndigheten ber den projektansvariga fästa särskild uppmärksamhet vid följande saker när konsekvensbeskrivningen utarbetas:

- Hur antalet broar och deras längd påverkar vattendragen och projektets genomförbarhet
- Begränsningarna av influensområdet med avseende på ytvatten och fågelbestånd samt människors levnadsförhållanden och trivsel
- En invånarenkät om logistiken i området samt människors levnadsförhållanden och trivsel bör riktas till invånare och ägare av fritidsfastigheter i närheten av vägen mellan Vistan och Björköby
- Eventuella förekomster av arter enligt bilaga IVa till habitatdirektivet och hotade arter samt hotade naturtyper under vatten och Natura 2000-naturtyper under vatten bör utredas.
- Projektets konsekvenser för strömningsförhållandena och de förändringar i vattnets salthalt som det förorsakar bör utöver befintliga uppgifter utredas genom modelleringar och tillräckliga undersökningar.
- Projektets konsekvenser för fiskbeståndet samt för rovfåglars häcknings- och födoområden bör utredas.

FRAMLÄGGANDE AV UTLÅTANDET OCH INFORMATION OM DET

NTM-centralen i Södra Österbotten skickar sitt utlåtande för kännedom till dem som avgett utlåtanden och framfört åsikter. Dessutom hålls utlåtandet framlagt för allmänheten i en månads tid på den officiella anslagstavlan i Korsholms kommun (Centrumvägen 4, 65610 Korsholm). Utlåtandet läggs också fram för allmänheten i Korsholms bibliotek, i Korsholms huvudbibliotek, Replots bibliotek och Björköbys bibliotek samt i elektronisk form på miljöförvaltningens webbplats http://www.ymparisto.fi/sv-FI/Arendehantering_tillstand_och_miljokonsekvensbedomning/Miljokonsekvensbedomning/MKBprojekt/Korsholms_kommuns_varldsarvsvagprojekt_Korsholm.

Kontaktmyndigheten har sänt den projektansvariga kopior av utlåtandena och anmärkningarna i original. Originalen förvaras i elektronisk form i ärendehanteringssystemet vid NTM-centralen i Södra Österbotten.

Miljöskyddschef

Päivi Kentala

Överinspektör

Elina Venetjoki

Denna handling har godkänts elektroniskt.

Avgift 8 000 €

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 bedömningsprogrammet vid ett vanligt projekt (11 - 17 arbetsdagar) 8 000 euro. För utlåtandet har vid NTM-centralen använts cirka 14 arbetsdagar. En betalningsskyldig som anser att ett fel har begåtts vid fastställande av avgiften kan yrka på rättelse av avgiften hos NTM-centralen i Södra Österbotten inom sex månader från det att avgiften påfördes. Adress: NTM-centralen i Södra Österbotten, ansvarsområdet för miljö och naturresurser, PB 262, 65101 VASA, e-post: kirjaamo.etela-pohjanmaa@ely-keskus.fi.

SÄNDLISTA

Korsholms kommun

FCG Design och planering Ab

Korsholms kommun/ kopia för att läggas fram på den officiella anslagstavlan

Björköbys bibliotek/ kopia för att läggas fram

Korsholms bibliotek/ kopia för att läggas fram

Replots bibliotek/ kopia för att läggas fram

FÖR KÄNNEDOM

Myndigheter som behandlar projektet

Remissinstanser

De som avgett åsikt

Finlands miljöcentral, som bilaga 2 exemplar av bedömningsprogrammet

Tämä asiakirja on hyväksytty sähköisesti / Detta dokument har godkänts elektroniskt

Ratkaisija Kentala Päivi 15.09.2017 17:59

Esittelijä Venetjoki Elina 15.09.2017 17:55