

## Verksamhet

Miljökonsekvensbeskrivning över  
tunnel mellan Lumparland och Föglö kommuner

## Beslut

ÅMHM godkänner i enlighet med 10 § i landskapslag (2018:31) om miljökonsekvensbedömning och miljöbedömning miljökonsekvensbeskrivningen i föreliggande form med de kompletteringar som gjorts.

Om förändringar sker i projektet gällande omfattning, utförande, placering mm. ska sökanden komplettera miljökonsekvensbeskrivningen så att den är överensstämmande med innehållet i ansökan om miljötillstånd. Exempelvis om tunnelstorleken avses ändras så påverkar det konkret projektets miljöpåverkan och miljökonsekvensbeskrivningen måste då uppdateras till att beskriva rätt omfattning för att miljökonsekvensbedömningen ska kunna slutföras i tillståndsprocessen.

## Motivering

FS Links Ab har låtit ta fram en utredning och miljökonsekvensbeskrivning för byggande av en tunnel under Föglöfjärden mellan kommunerna Lumparland och Föglö på Åland. För uppgiften har FS Links anlitat konsultföretaget Ramboll Ab. Ramboll har redovisat deltagande utredares erfarenhet och kompetenser och miljökonsekvensbeskrivningen kan därmed konstateras ha utarbetats av behöriga experter, i enlighet med 9 § landskapslag (2018:31) om miljökonsekvensbedömning och miljöbedömning, nedan MKB-lagen.

ÅMHM har den 26.6.2019 på verksamhetsutövarens begäran avgivit ett yttrande i enlighet med 7 § MKB-lagen. Miljökonsekvensbeskrivningen har inte till fullo beaktat innehållet i yttrandet utan verksamhetsutövaren har gjort egna tolkningar av efterfrågat innehåll, bl a gällande tunnelstandard/-säkerhet och de effekter en skillnad i storlek medför. Ökad tunnelstorlek ger ökade mängder bergmassor och ökar förstås i motsvarande grad miljöpåverkan genom ökande bränsle-/energiförbrukning, transporter, damm, buller, mellanlagringsytor osv. I inledningen av miljökonsekvensbeskrivningen konstateras dock att beskrivningen utförs i ett tidigt skede av projektets planering och är därmed översiktlig och innehåller osäkerhetsfaktorer. I ljuset av detta bedömer ÅMHM dock att miljökonsekvensbeskrivningen med tillhörande komplettering innehåller tillräckligt utredningsmaterial och uppgifter för att tillståndsgivande myndighet ska kunna nå en motiverad slutsats och slutföra miljökonsekvensbedömningen.

Miljökonsekvensbeskrivningen innehåller uppgifter om projektets lokalisering, utformning och andra egenskaper som kan ha betydelse för miljökonsekvensbedömningen.

Miljökonsekvensbeskrivningen innehåller också nödvändiga uppgifter om rimliga och relevanta alternativa lösningar för projektet. Det råder aningen delade meningar gällande lagens syfte i 9 § 2a punkt och de huvudsakliga skäl till de val som gjorts. Myndigheten menar att ett huvudalternativ/"bästa miljöval" borde utmynna ur miljökonsekvensbeskrivningen och vara tydligt för läsaren. Verksamhetsutövaren menar att miljökonsekvensbeskrivningen innehåller skälen till de specifika alternativ som valts att utredas, vilket man menar är det som avses i lagen. Därmed stöder verksamhetsutövaren inte tanken om ett utmynnande i ett huvudalternativ. Eftersom lagstiftningen är oklar gällande denna punkt anser myndigheten att verksamhetsutövarens tolkning är möjlig samt att miljökonsekvensbeskrivningen innehåller nödvändiga uppgifter för denna tolkning.

Miljökonsekvensbeskrivningen ska också innehålla uppgifter om rådande miljöförhållanden och hur de förhållandena förväntas utveckla sig om projektet inte förverkligas. Nollalternativet motsvarar och beskriver detta krav som därmed är uppfyllt.

Vidare enligt 9 § i MKB-lagen ska de betydande miljöeffekter som projektet förväntas medföra i sig eller till följd av allvarliga olyckor eller katastrofer identifieras, beskrivas och bedömas.

Landskapsförordning (2018:33) om miljökonsekvensbedömning och miljöbedömning, nedan MKB-förordningen, anger i dess 5 § 2 mom punkt 1 att miljökonsekvensbeskrivningen ska innehålla uppgifter om beredskapen och föreslagna insatser vid allvarliga olyckor om sådana uppgifter är relevanta med hänsyn till projektets art och omfattning. Förutom att brand är en av de största miljöolyckor som kan inträffa så är även risk för människors liv och hälsa lika viktiga miljöaspekter. Myndigheten har haft synpunkter på behovet av en mer detaljerad och utökad beskrivning av säkerhetsaspekter, planerad säkerhetsutrustning/-system samt en beskrivning av en tänkt evakueringssituation. Myndigheten anser att en enkel beskrivning av ett olycksscenario mitt inne i tunneln med en räddningsoperation innefattande evakuering vore lämplig att beskriva i teorin. Miljökonsekvensbeskrivningen redogör dock för tänkta skyddsåtgärder och utrustning för räddningsverksamhet och brandskydd. Däremot är det lite otydligt med vad som är planerat och vad som är möjligt. Man anger att tunnelbredden kan ökas pga säkerhetsaspekter, men inte hur dessa säkerhetsaspekter ska utformas. Verksamhetsutövaren anför å sin sida att slutliga riskvärderingar och fastställande av säkerhetskrav och arrangemang sker först i projekteringskedet. Eftersom lagstiftningen tillåter tolkningsutrymme och det faktum att räddningsplaner mm fastställs i projekteringskedet så godkänner ÅMHM även denna del av miljökonsekvensbeskrivning.

Enligt MKB-lagens 9 § 5 punkt ska miljökonsekvensbeskrivningen innehålla uppgifter om de åtgärder som planeras för att förebygga, hindra, motverka eller avhjälpa de negativa miljöeffekterna. I miljökonsekvensbeskrivningen utreds de aspekter lagen anger med avseende på de olika alternativen för projektet. Utredningarna innehåller också förslag till lindring av negativa konsekvenser för de olika utredda aspekterna. Därmed anses lagkravet uppfyllt även till denna del.

Enligt punkt 6 i 9 § ska ovanstående punkter 1 – 5 sammanfattas på ett icke-tekniskt sätt i miljökonsekvensbeskrivningen. Utredningen innehåller inte någon hög andel särskilt tekniska termer, beskrivningar och miljöeffekter. Risker och eventuella förebyggande och motverkande åtgärder finns beskrivna på ett lättförståeligt sätt i miljökonsekvensbeskrivningen. Lagframställningen innehåller inte heller några tydliga anvisningar om vad som avses utöver hänvisning till kraven i EU-direktiv. ÅMHH anser därmed att punkt 6 kan anses uppfyllt och godkänner miljökonsekvensbeskrivningen även till denna del.

Punkt 7 i 9 § anger att miljökonsekvensbeskrivningen ska redogöra för de samråd som skett och vad som kommit fram vid dessa samråd. Utredningens bilagor innehåller presentationer som visats vid samråd samt utlåtanden från kontaktmyndigheter. Även till denna del kan miljökonsekvensbeskrivningen godkännas.

Utöver MKB-lagen finns även en förordning (2018:33) om miljökonsekvensbedömning och miljöbedömning, nedan MKB-förordningen. I förordningens 5 § finns ytterligare krav och specificeringar på vad miljökonsekvensbeskrivningen ska innehålla.

Punkt 1 anger att markbehovet för projektet ska redovisas i miljökonsekvensbeskrivningen, vilket också har gjorts. Beskrivningen anger markbehovet som krävs permanent för de olika alternativen liksom markbehovet för de etableringsområden som krävs under byggfasen. Man har också beskrivit markbehovet för utskeppning av schaktmassor.

I punkt 2 sägs att förutsebara rivningsarbeten som krävs för projektet ska beskrivas. I aktuellt fall finns inga egentliga behov av rivning för att genomföra något av alternativen.

Punkt 3 i paragrafen säger att miljökonsekvensbeskrivningen ska redogöra för vad som utmärker projektet i fråga om energibehov, energianvändning samt arten och mängden av de material och naturtillgångar som används.

Miljökonsekvensbeskrivningen innehåller egentligen inte dessa uppgifter men det beror åter igen lite på definitionerna vad som avses. Under byggprojektet kommer ansevliga mängder dieselbränsle att förbrukas. Dessa mängder är närmast omöjliga att uppskatta då de beror på vilken vagnpark som används och dess nyttjandegrad. Eventuellt kan delar av tunnelborrtröstning och andra tunnelmaskiner vara elektrifierade men det finns varken uppgifter om elbehovet eller tillgång till laddningskapacitet. I presentationerna finns uppgifter och jämförelser med dagens trafiksystem och vilka besparingar i driftkostnader man

förväntar sig ska ske. Dessa driftkostnader avser huvudsakligen bunkerolja för dagens fartyg. Till den delen finns det uppgifter om energi. I punkten anges ytterligare att art och mängd de material och naturtillgångar som används ska finnas bedömda i miljökonsekvensbeskrivningen. Dessa saker finns beskrivna i form av ytor för etableringsområden, vägar mm som tillkommer antingen under projekttiden eller permanent. Därtill finns redovisat de mängder bergschaktmassor som uppstår av tunneldrivningen. Kraven i förordningen kan därmed anses vara uppfyllda, om än aningen bristfälligt, men då lagen är otydlig godkänns skrivningarna.

Punkt 4 i 5 § MKB-förordningen anger att uppskattade typer och mängder av avfall och andra restprodukter och utsläpp som kan förutses ska omfattas av miljökonsekvensbeskrivningen. Bergschaktmassorna kan ses som avfall, men också som produkt beroende på hur de hanteras och hur intresset är på marknaden för materialet. Restprodukter är exempelvis rester av sprutbetong som kan blir över och dessa kan även klassas som avfall. Utsläpp sker huvudsakligen till luft och vatten både som direkta utsläpp och som indirekta utsläpp. Bägge aspekter har utretts och redovisats i miljökonsekvensbeskrivningen.

Punkt 5 ska redovisa andra verksamheter eller särskilda anläggningar som kan komma att behövas för att projektet ska kunna komma till stånd eller bedrivas på ett ändamålsenligt sätt. Exempel på dylika saker i miljökonsekvensbeskrivningen är att flera av de utredda alternativen är beroende av andra myndigheters beslut och byggande av infrastruktursatsningar, t ex bron över Spettarhålet. Därtill avser man nyttja befintliga hamnanläggningar för utskeppning av bergschaktmassor. Dessa hamnar behöver kompletteras med nya egna angräns- och lastningskajer/möjligheter då de redan är trafikerade av tidtabellbunden trafik. Hamnägarnas tillstånd krävs också för nyttjande och anläggande av temporära lastplatser.

I 5 § andra moment finns ytterligare fyra punkter som miljökonsekvensbeskrivningen ska innehålla. Punkt 1 har redan redovisats ovan.

Punkt 2 anger att miljökonsekvensbeskrivningen ska innehålla en redogörelse för de prognos- och mätmetoder, underlag och informationskällor som har använts med uppgift om eventuella brister och osäkerheter i metoderna och underlagen. Miljökonsekvensbeskrivningen baseras dels på utredarnas kompetenser och erfarenheter men också på de referenser som anges i miljökonsekvensbeskrivningen. Under utredningarna har också egna direkta mätningar och kontroller gjorts med olika tekniska metoder så som seismik, provborringar och inventeringar. Möjligen kan man anse att eventuella brister och osäkerheter inte har beskrivits så väl i utredningen men dessa utredningar är ändå inte av den karaktären att dessa eventuella brister skulle påverka en faktisk risk för miljö eller andra faktorer. Därmed anser myndigheten att punkt 2 uppfylls.

Enligt punkt 3 ska en referenslista med uppgifter om de källor som använts finnas med i miljökonsekvensbeskrivningen. Detta täcks delvis av motiveringen ovan

och en referenslista finns i miljökonsekvensbeskrivningen varmed punkten uppfylls.

Slutligen anger punkt 4 att miljökonsekvensbeskrivningen ska innehålla en redovisning av hur kravet på sakkunskap beaktats enligt MKB-lagens 9 § 1 mom, som i sin tur anger att miljökonsekvensbeskrivningen ska vara av god kvalitet och utarbetas av behöriga experter. Utredarnas redovisade erfarenhet och kompetens styrker detta och även denna punkt uppfylls därmed i miljökonsekvensbeskrivningen.

ÅMHM ska enligt MKB-lagens 10 § när verksamhetsutövaren färdigställt miljökonsekvensbeskrivningen granska denna. För ändamålet ska ÅMHM se till att den har eller kan ha tillgång till tillräcklig expertis för att granska miljökonsekvensbeskrivningen. ÅMHM besitter varken sakkunskap om tunnelprojektering eller -byggande eller sakkunskap om vilken säkerhetsstandard som ska råda. Dessa aspekter påverkar som bekant projektets omfattning och därmed miljöaspekterna. Å andra sidan har myndigheten bedömt att de effekter av en eventuell förändrad storlek på tunnel föranledd av säkerhetsstandardkraven kan förutspås och miljöaspekterna bedömas i tillräckligt hög grad för att anses fylla lagkraven.

ÅMHM konstaterar därmed utifrån ovanstående motiveringar att FS Links Abs utförda miljökonsekvensbeskrivning kan godkännas och anses vara utförd i enlighet med gällande lag.

## **Bakgrund**

FS Links Ab har låtit ta fram olika utredningar och en miljökonsekvensbeskrivning för byggande av en eventuell undervattenslandsvägstunnel, ”Fögelvägen”, mellan kommunerna Lumparland och Föglö på Åland. Projektet är tänkt att utföras som ett OPS-projekt (offentlig-privat samverkan). Tunnelförbindelsen byggs av ett konsortium som efter färdigställande tillhandahåller lösningen för Landskapsregeringen under en koncessionstid på t ex 30 år varefter den överläts fullständigt till Landskapsregeringen.

Ålands Landskapsregering har tidigare utrett ett ”korttruttsprojekt” för hela skärgårdens nya trafiksystem. Trafiken till Föglö är ett av de första stegen och skulle göra Föglö till ny ändhamn och knutpunkt för vidare trafik till övriga skärgården.

### **Avgift**

För beslutet uppbärs en avgift om 3575 euro enligt avgiftstabell 1 i Ålands landskapsregerings beslut (2018:99) om taxa för Ålands miljö- och hälsoskyddsmyndighet. Avgiften avser övrig beredning 55 h á 65 €/h.

### **Besvär**

Besvär kan ej anföras över detta beslut enligt 10 § landskapslag (2018:31) om miljökonsekvensbedömning och miljöbedömning

Beslutet justeras omedelbart.

För Ålands miljö- och hälsoskyddsmyndighet

Susanne Perander  
Myndighetschef  
Beslutande

Mikael Stjärnfelt  
Miljöskyddsinspektör  
Föredragande

### ***Bilagor***

1. Faktura

### ***För kännedom***

Ålands Landskapsregering, Pb 1060, 22111 Mariehamn  
Föglö Kommun, Tingsvägen, 22710 Föglö  
Lumparlands Kommun, Kyrkvägen 26, 22630 Lumparland