

UTLÅTANDE ÖVER ANSÖKAN OM MILJÖTILLSTÅND FÖR FORDONSRELATERAD AKTIVITETSPARK I ECKERÖ KOMMUN

Inledning

Lagen om förfarandet vid miljökonsekvensbedömning tillämpas på projekt som kan ha betydande skadliga miljökonsekvenser.

Syftet med miljökonsekvensbedömningsförfarandet, eller MKB, är att minska eller helt avvärja ett projekts skadliga miljökonsekvenser. MKB går ut på att identifiera och utvärdera de negativa och positiva verkningarna av enskilda projekt, planer eller program på människor, natur, den byggda miljön, naturtillgångar etc. I MKB görs bedömningen i samband med planeringen, före beslutsfattandet, då har man goda möjligheter att påverka lösningarna och ännu kan överväga alternativa angreppssätt. MKB är ett redskap i planeringen vars resultat ska tas i beaktande vid projektets tillståndsprövning. Alla som påverkas av ett projekt får delta i MKB.

Näringsnämnden i Eckerö kommun tog 2008 del av upprättat utkast till miljökonsekvensbeskrivning från Åland Ring AB för den fordonsrelaterade aktivitetsparken i Kyrkoby, Eckerö kommun varvid diskussionen fokuserade de näringspolitiska konsekvenserna av motorbanan.

Myndighet ska se till att ett ärende utreds tillräckligt och på behörigt sätt, enligt 26 § förvaltningslag (2008: 9) för länsskapet Åland.

Utlåtandet tar ej ställning till projektet som sådant, ej äger direkta rättsverkningar på något sätt gentemot initiativtagaren till MKB:n, som inte heller är skyldig att beakta eller efterfölja synpunkterna, beslutet i frågan ingår ej heller i ett vidare beredningsförfarande för ett kommunalt förvaltningsärende utan är endast att betrakta som en sammanvägd bedömning av de miljökonsekvenser och övrig påverkan på samhällsplanering och marknyttjande som enligt kommunens förtroendevalda ledning, bör anmälas och redovisas för att komplettera miljökonsekvens-bedömningen.

De tidigare utlåtandena behöver inte behandlas på nytt och utlåtandet över ansökan om miljötillståndet bör behandla ny information i ärendet.

Bakgrund

ÅMHM, Mariehamn har anmodat Eckerö kommun att såsom sakägare och kommunal myndighet, avge utlåtande över ett första utkast till miljökonsekvensbedömning (fortsättningsvis förkortad MKB) över den föreslagna fordonsrelaterade aktivitetsparken (för enkelhetens skull här benämnd motorbanan) i Kyrkoby, Eckerö kommun.

Eckerö kommun har tidigare framlagt synpunkter på den planerade motorbanan med kringverksamheter vid informationsmöten med sakägarna inför MKB-processen och vid samråd med bl.a. utredaren.

Projektets omfattning

Motorbanan omfattar enligt Åland Ring ett sammanhängande markområde på 78,5 hektar i Skag där det skulle anläggas dels, en dragracingbana på 1.178 meter med 18 meters bredd, dels, en motorbana på 3.567 meter med 14 meters bredd.

Investeringen uppskattas till 10 miljoner Euro. Parken uppges generera 5-10 större motortävlingar per år med upp till 10.000 besökare vardera, samt övrig kontinuerlig verksamhet av mindre skala.

Inför kommunstyrelsens sammanvägda utlåtande har ärendet behandlats i Näringsnämnden (04.08.2008) samt Miljö- och byggnadsnämnden (06.08.2008). Protokoll och handlingar från nämndernas behandling av yttrandet medföljer i bilaga till detta utlåtande.

MKB:s är avsedd att ligga till grund för den ansökan om miljö tillstånd som Åland Ring i ett senare skede tillställer ansvarig regional provnings- och tillståndsmyndighet (Ålands Miljö- och hälsoskyddsmyndighet).

Möjliga målkonflikter

Tidigare synpunkter från Eckerö kommun noterade målkonflikten mellan näringspolitik och företagsamhet samt den hållbara utvecklingens och miljö- och hälsoskyddets krav.

På samma grund konstateras att motorbanan faller utanför landskapets Turismstrategi. Denna anses i stället utgöra ett potentiellt viktigt besöksmål för både Eckerö och landskapet. Konfliktytan mellan olika hänsynstaganden och målkonflikter är inte ovanliga vid prospekt för större anläggningar och verksamheter, dels i sig själva och dels med anledning av kringeffekter som förorsakats av dessa.

I sammanhanget bör beaktas att Landskapets turismstrategi inte utesluter satsningar på besöks turism av detta slag och det samma gäller hållbar utveckling.

Det gäller här att finna en acceptabel balanspunkt med hjälp av lagstiftning och regelverk samt övriga hänsynstaganden.

Kommunens uppgift är således inte att ta ställning till projektet som sådant utan huruvida den framtagna MKB:n ger tillräckliga svar på tidigare framställda invändningar och frågor från kommunen och andra sakägare för att tillgodose lagstadgade krav. Kommunstyrelsen ansluter sig i tillämpliga delar till de mer utförliga synpunkter som Miljö- och byggnadsnämnden framfört som sakansvarig nämnd.

Tidigare synpunkter

Eckerö kommun redovisade – och prioriterade - vid tidigare samråd och informationsmöten

- * bullerproblematiken
- * vattentäktsskyddet gällande Inre fjärden och grundvatten,
- * kommunal teknik, främst vatten- och avloppsförsörjningen samt belastning och påverkan på reningsverket i Storby,
- * renhållning och
- * trafikmiljö samt
- * räddningstjänst och operativ undsättning av både boende och besökare i området.

Den fortsatta framställningen utgår från denna avsnittsindelning.

Bullerproblematiken

Eckerö kommun önskade i utlåtande 6.8.2008 se en komplettering av bullermätningarna vad gäller nivåer och topp ljud på skilda avstånd i området, ej endast dygnsmedelvärden som har sitt värde för kontinuerlig bulleralstring från exempelvis flygplatser, men ej klargör störningsnivån och eventuell sanitär olägenhet för kringboende och andra kommuninvånare. Det konstateras att fysiska bullervallar ej planerats för den östra delen av området, endast i norr och i väster. Ljudutbredningen över Inre fjärden i norr och nordost riskerar dock att vara betydande. Bullerkarteringen är inte fullständig på denna punkt.

Kommunen yrkade därför på att MKB:n kompletteras med en sådan maxljudsutbredning. Eckerö kommun finner också att vid beräkningen av L_{DEN} värden enligt EU-normer skall ljudet beräknas på 4 meters höjd över marken istället för två meters höjd som skett i den här utförda bullermodelleringen.

Eckerö kommun ansåg då att heltäckande bullervallar bör byggas runt hela banområdet, vilket också bör beaktas i bullermodelleringen, för att möjliggöra eventuell framtida bebyggelse och verksamheter i banans närområde.

Kommunstyrelsen har nu fått ta del av kompletterande ljudmätningar att godkänna eller förkasta. Verksamhetsplaneringen har redan beaktat kompletterande mätningar och avstått delar av tilltänkt verksamhet. Det ligger i kommunens intressen att kräva bullervallar och staket så att omgivningen kan acceptera verksamheten.

Bullernivåerna påverkar naturligtvis av vilken aktivitet som tillåts på banan. Samtidigt bör man beakta att om motorbana ska byggas så måste den också vara intressant för investerare och då bör den byggas på ett sådant sätt att aktiviteten också lockar investerare.

På området ska placeras en fast mätutrustning, plus en portabel som flyttas vid behov. ÅMMH har valt att tillämpa regelverk från både Sverige och Finland och verksamheten kommer att omfattas av både max dB (Sverige) och ekvivalent dB (Finland).

Resultatet av undersökningarna visar att planerade bullerskydd reducerar ljudnivån endast måttligt hos närmaste boende med ca 1 dB(A)-enhet. Vid Banracing konstateras enligt beräkningsresultaten att bullerskydd behövs för att bullerkraven enligt FFS 801/2004 hos närmast boende ska uppfyllas. Beräkningarna avser då 20 STCC-bilar som kör oavbrutet i 11 timmar från 09.00-20.00 där 5 dB(A)-enheter adderas till källbullret för de två sista timmarna. Om körtiden reduceras till 10 timmar från 09.00-19.00 där 5 dB(A)-enheter adderas till källbullret för den sista timmen, så uppfylls kraven i mottagarpositionerna hos närmast boende även utan bullerskydd. Vid Dragracing konstateras enligt beräkningsresultaten att det inte behövs något bullerskydd för att uppfylla bullerkraven. Källa: Terranas utredning 28.11.2008.

Jordvallarna för dämpning av ljud bör uppfylla de krav som ställs. De kompletterande mätningarna har visat att bullervallar inte nödvändigtvis har någon större betydelse och då är det bättre att bygga vallar där de gör verklig nytta än att bara bygga för byggandets skull. Ljudnivån kommer att kontrolleras enligt lag.

Vattenskydd

Inre fjärden skall bl.a. skyddas av avrinningsdiken och uppsamling i sedimenteringsbassänger för dagvatten. Betydande säkerhetsåtgärder måste dock vidtagas för att förhindra läckage vid hantering och lagring av petroleumprodukter och kemikalier på området liksom vid transporter av sådana produkter. I brand- och räddningsväsendets riskobjektsplanering måste hänsyn tas till sådan lagring samt förekomsten av stor publik tillströmning.

Kommunstyrelsen noterade i utlåtande 6.8. 2008 att flera väsentliga geologiska karteringar av området ännu inte utförts såsom praktiska provborringar och markanalyser. En sådan geologisk kartering är inte minst viktig med hänsyn till risker för grundvatteninfiltration. Grundvattenundersökningar, nivåmätningar m.m. måste tillföras utredningen innan byggstarten för att rätt bedöma områdets behov av skyddsåtgärder. Eckerö kommun yrkar på att MKB:s kompletteras på denna punkt.

Vattenskyddet avhandlats i MKB: och också i Naturvårdsintendentens utlåtande till ÅMHM. Det finns gällande lagstiftning inom området. Området är inte aktuellt som vattentäkt enligt alla tidigare bedömningar. Motorsport är reglerat med egenkontroll i form av besiktning och uppsamlingskärl. Redan vid någon dl olja på banan avbryts körningen och platsen saneras.

Uppföljande vattenprovning kommer att ske så att den kontinuerliga provtagningen av ytvatten i Inre fjärden kommer att fortsätta och för grundvatten kommer att utplaceras fem grundvattentrör. Dräneringen konstrueras så att eventuella utsläpp av olika slag av olyckshändelse alltid kan insamlas i närmaste pumpstation eller i någon av bassängerna.

Kompletterande utredningar påpekar att de marksonderingar som utförts visar att en motorbana kan förläggas på området utan problem.

Renhållning

Näringsidkare ansvarar själva för omhändertagande och bortforsling av avfall. Avtal bör i första hand ingås med renhållningsentreprenör, alternativt kan avtal ingås med kommunen om nyttjande av återvinningscentralen, dock ej transport och bortforsling.

Kommunalteknik

I utlåtande 6.8.2008 uppgavs att Åland Ring bekostar erforderlig vatten- avlopps- och avfallsförsörjning inom motorbanan. Huruvida detta kostnadsansvar också utsträcks till hela ledningsdragningen med erforderlig dimensionering för både banan och de kringverksamheter som kan förväntas, är ej helt klarlagt. MBK:n är däremot motsägelsefull vad gäller uppskattningen av antalet större belastningstoppar inom kommunalteknik (och övrig miljöpåverkan) då sammanfattningen anger 5-10 större tävlingar (sidan 5) och samma dokument på annan plats begränsar omfattningen till ett par större evenemang per år.

Det anses orimligt att dimensionera avlopp för 10.000 besökare dagligen och enligt Åland Ring kommer det inte att inträffa. Den kostnaden skulle vara omotiverad. Det ligger i bolagets intressen att ha rätt antal permanenta toaletter och ta till extra lösningar vid behov. Separata avtal kan tecknas i samband med att bolaget söker lov att koppla in sig på kommunens avlopp. För en jämnare tömningar vid stora tillställningar rekommenderas en bufferttank och att tömningarna sker den tid på dygnet då tillströmningen är som minst till kommunens reningsverk.

Ekonomi och näringspolitik

I tidigare utlåtande konstaterades att det är inte Eckerö kommuns uppgift att bedöma affärsmässigheten och räntabiliteten på anläggningen, men spännvidden indikerar att marknadsplanen för projektet alltså är tämligen oklar.

I kommunens tidigare utlåtande önskades ett mera fullständigt faktaunderlag, besöksstatistik om verksamhet och beläggning.

Besöksstatistik kan naturligtvis inte presenteras för en verksamhet som ännu inte finns.

Kommunstyrelsen planerar ett besök till en motsvarande anläggning och i samband med det kan dessa frågor närmare diskuteras.

Enligt kompletterande utredningar kan konstateras att de fast boende i området kan bo kvar, den ekologiska odlingen kan fortsätta, uthyrningsverksamheten kan fortsätta och övriga befintliga verksamheter kan fortsätta och det finns inget som direkt pekar på att fastigheternas pris skulle sjunka.

Trafikmiljön

I tidigare utlåtande konstaterades att Skagvägen som är idag i behov av grundförstärkning och upprustning för ordinarie trafik blir tillfartsväg till motorbanan och kommer att förses att betydande parkeringskapacitet. MKB:n är mindre tydlig i sin angivelse av ombyggnadskrav och prestanda för att hantera trafiktillströmningen under större tävlingar. De alternativa rutterna för utryckningsfordon som inte får användas för besöksrafiken är ett genomtänkt förslag som tillgodoser krav på säkerhet på och omkring själva motorbanan. Det är dock högst väsentligt att trafikmatning och parkeringsmöjligheter inte begränsar framkomligheten för utryckningstjänster i övriga delar av Skag och Kyrkoby.

Det är önskvärt att landskapsregeringen tar över Skagvägen och det är upp till kommunen att ta initiativ till det. Om vägen byggs om och ändrar karaktär till en väg som ska betjäna besöks turisterna, särskilt med tanke på större tillställningar, så kan kommunen inte förbinda sig att bekosta ombyggnaden enligt Åland Rings behov.

Parkeringsplatser är utredda i MKB:n och en plan finns också för större evenemang. I dessa planer nämns att ca 1.000 bilar kan parkera i Storby. Kommunen har ett markområde öster om den planerade banan. Önskvärt är att om möjligt kunde detta område i första hand användas som parkering.

Det är i första hand önskvärt att ett större antal parkeringsplatser planeras på området för att undvika parkering i Storby centrum eftersom dessa utlokaliserade parkeringar medför olika praktiska logistikproblem med transport av besökare.

I kompletterande utredning konstaterades att trafikmiljön övervakas regelbundet och skulle aktiviteterna i framtiden tillta kommer ytterligare åtgärder att vidtas.

Växt och djurliv

Utredningar om växt och djurliv på den planerade banan är tillräckliga och tillräckligt omfattande naturinventeringar har utförts på området.

Slutsatser och utlåtande

Turismstrategi

I sammanhanget bör beaktas att Landskapets tursimstrategi inte utesluter satsningar på besöksturism av detta slag och det samma gäller hållbar utveckling.

Buller

Jordvallarna för dämpning av ljud bör uppfylla de krav som ställs. En stor negativ konsekvens anses vara olika störande ljud från verksamheten på banan. Det finns nu inga planer på bullervallar mot söder och öster. Resultatet av undersökningarna visar att planerade bullerskydd reducerar ljudnivån endast måttligt hos närmaste boende. Verksamheten kan även regleras så att inga bullervallar behövs för att uppfylla lagens krav.

De kompletterande mätningarna har visat att bullervallar inte nödvändigtvis har någon större betydelse och då är det bättre att bygga vallar där de gör verklig nytta än att bara bygga för byggandets skull. Ljudnivån kommer att kontrolleras enligt lag.

Vattenskydd

Området är inte aktuellt som vattentäkt enligt alla tidigare bedömningar. Uppföljande vattenprovning kommer att ske så att den kontinuerliga provtagningen av ytvatten i Inre fjärden kommer att fortsätta och för grundvatten kommer att utplaceras fem grundvattentrör. Dräneringen konstrueras så att eventuella utsläpp av olika slag av olyckshändelse alltid kan insamlas i närmaste pumpstation eller i någon av bassängerna. Kompletterande utredningar påpekar att de marksonderingar som utförts visar att en motorbana kan förläggas till området utan konflikt med vattenmiljön.

Avlopp

För en jämnare tömningar vid stora tillställningar rekommenderas en bufferttank och att tömningarna sker den tid på dygnet då tillströmningen är som minst till kommunens reningsverk.

Parkering och vägar

Parkeringsplatser är utredda i MKB:n och en plan finns också för större evenemang. I dessa planer nämns att ca 1.000 bilar kan parkera i Storby. Kommunen har ett markområde öster om den planerade banan. Önskvärt är att om möjligt kunde detta område i första hand användas som parkering. Det är i första hand önskvärt att ett större antal parkeringsplatser planeras på området för att undvika parkering i Storby centrum eftersom dessa utlokaliserade parkeringar medför olika praktiska logistikproblem med transport av besökare.

Det är upp till kommunen att ta initiativ till att Skagvägen övertas av landskapsregeringen. Om vägen byggs om och ändrar karaktär till en väg som ska betjäna besöksturismen, särskilt med tanke på större tillställningar, så kan kommunen inte förbinda sig att bekosta ombyggnaden enligt Åland Rings behov.

Växt och djurliv

Utredningar om växt och djurliv på den planerade banan är tillräckliga och tillräckligt omfattande naturinventeringar har utförts på området.

Ekonomi och näringsliv

Kommunstyrelsen planerar ett besök till en motsvarande anläggning och i samband med det kan dessa frågor närmare diskuteras. I samband med besöket undersöks också befintlig statistik. Enligt kompletterande utredningar kan konstateras att de fast boende i området kan bo kvar, den ekologiska odlingen kan fortsätta, uthyrningsverksamheten kan fortsätta och övriga befintliga verksamheter kan fortsätta och det finns inget som direkt pekar på att fastigheternas pris skulle sjunka.

Med beaktande av ovannämnda kommentarer anser Eckerö kommun att miljökonsekvensbedömningen och de kompletteringar som utförts är tillräckliga och att miljötillstånd kan beviljas för fordonsrelaterad aktivitetspark i Kyrkoby, Eckerö kommun.

Kommunstyrelsen i Eckerö
3.4.2012, § 96