



Kemin Satama
Ajoksentie 748
94900 KEMI

Viite Arviointiselostukseenne 30.9.2010

YHTEYSVIRANOMAISEN LAUSUNTO AJOKSEN SATAMAN LAAJEN- TAMISEN YMPÄRISTÖVAIKUTUSTEN ARVIOINTISELOSTUKSESTA

JOHDANTO

Kemin Satama on toimittanut 30.9.2010 Lapin elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskukselle (ELY-keskus) ympäristövaikutusten arviointimenettelystä annetuin lain (YVA-lain 468/1994 + muutokset) tarkoittaman ympäristövaikutusten arviointiselostuksen (jäljempänä arviointiselostus, YVA-selostus), joka koskee Kemin Ajoksen sataman laajentamista. Ympäristövaikutusten arviointimenettely alkoi, kun hankkeesta vastaava toimitti yhteysviranomaiselle arviointiohjelman 28.9.2009. YVA-menettely päättyi, kun yhteysviranomainen toimittaa arviointiselostuksesta laatimansa lausunnon hankkeesta vastaavalle.

Tämä lausunto on YVA-lain 9 §:n tarkoittama yhteysviranomaisen lausunto Ajoksen sataman laajentamisen YVA-selostuksesta. Lausunnossa esitellään Ajoksen sataman laajentamishanke ja arviointiselostus pääpiirteissään, arviointiselostuksesta annettujen lausuntojen ja mielipiteiden keskeiset kohdat sekä yhteysviranomaisen näkemykset arviointiselostuksesta ja YVA-menettelystä.

HANKETIEDOT JA YMPÄRISTÖVAIKUTUSTEN ARVIOINTIMENETTELY

Hanke	Ajoksen sataman laajentaminen
Hankkeesta vastaava	Kemin Satama Ajoksentie 748 94900 KEMI Yhteyshenkilö: Satamanjohtaja Reijo Viitala, puh. 016 215 1623 Sähköposti: etunimi.sukunimi@kemi.fi
Yhteysviranomainen	Lapin elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus PL 8060 96101 Rovaniemi

Yhteyshenkilö: Reino Kurkela, puh 0400 290 191
sähköposti: etunimi.sukunimi@ely-keskus.fi

YVA -konsultti

Ramboll Finland Oy
Sepänkatu 14 C,
40720 JYVÄSKYLÄ
Yhteyshenkilöt:
Pekka Ala-Tuuhonen, puh. 020 755 6945
Joonas Hokkanen, puh. 0400 355 260
sähköposti: etunimi.sukunimi@ramboll.fi

Ympäristövaikutusten arviointimenettely

Ympäristövaikutusten arviointimenettelystä annetun lain tavoitteena on edistää ympäristövaikutusten arviointia ja yhtenäistää huomioon ottamista suunnittelussa ja päätöksenteossa sekä samalla lisätä kansalaisten tiedonsaantia ja osallistumismahdollisuuksia. YVA-menettelyn tarkoituksena on selvittää ne hankkeen ympäristövaikutukset, jotka ovat merkittäviä hankkeen suunnittelun ja päätöksenteon kannalta ja joita eri tahot pitävät tärkeinä. Hankkeesta vastaava arvioi hankkeen ympäristövaikutukset arviointiohjelman ja yhteysviranomaisen siitä antaman lausunnon pohjalta sekä koostaa arvioinnin tulokset arviointiselostukseen. Yhteysviranomaisen antaa lausuntonsa arviointiselostuksesta sekä sen riittävydestä YVA-asetuksessa esitettyjen sisällöllisten vaatimusten pohjalta.

Ympäristövaikutusten arviointimenettelystä annetun asetuksen 6 §:n hankeluettelon 9) f ja 12) kohdan perusteella hankkeeseen tulee soveltaa ympäristövaikutusten arviointimenettelyä. Yhteysviranomaisena toimii Lapin elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus.

YVA-menettelyssä on tarkoitus, että selvitetään ne asiat ja vaikutukset, jotka hankkeessa ja sen ympäristössä ovat merkittäviä hankkeen suunnittelun ja päätöksenteon kannalta ja joita eri tahot pitävät tärkeinä. Ympäristövaikutusten arviointiselostuksen tavoitteena on esittää tiedot hankkeesta ja sen ympäristövaikutuksista kokonaisuutena.

Yhteysviranomaisen lausunnossa tarkastellaan ympäristövaikutusten arviointimenettelystä annetussa asetuksessa esitettyjen arviointiselostuksen sisällöllisten vaatimusten toteutumista.

Arviointiselostus ja yhteysviranomaisen siitä antama lausunto tulee liittää aikanaan lupahakemusasiakirjoihin.

Hankkeen edellyttämät luvat ja päätökset

Sataman toiminnan laajentaminen olennaisesti edellyttää ympäristönsuojelulain mukaista ympäristölupaa Pohjois-Suomen aluehallintovirastolta. Sataman laajentamisvaihtoehdosta riippumatta tarvitaan sataman lisälaajentamiselle vesilain mukainen lupa vesirakentamiselle ja ruoppauksille. Ympäristönsuojelulain mukainen lupa tarvitaan myös ruoppausmassojen läjitykselle ja pilaantuneiden ruoppausmassojen käsittelylle.

Arviointiselostuksen mukaan satama-alueen laajentaminen edellyttää alueen kaavoittamista. Ajoksen alueen yleis- ja asemakaavatilanne mahdollistaa satama-alueen laajentamisen ensimmäiset vaiheet. Kehittämisvaihtoehdoissa esille tulleet kaavojen tarkistamiset on käynnistetty suunnittelutyön aikana yhteistyössä Kemin kaupungin kanssa.

Uusien rakennusten sijoittaminen satama-alueelle edellyttää rakennusluvan hakemista Kemin kaupungin rakennusvalvontaviranomaisilta. Suunnittelualueella voimassa olevan kaavan oikeusvaikutuksista riippuen rakentaminen voi edellyttää lisäksi myös suunnittelutarveratkaisua tai poikkeamista maankäyttö- ja rakennuslain (MRL) 72 §:n mukaisesta ranta-alueen rakentamisrajoituksesta. Maisemaa muuttaville rakennustöille sekä esim. puiden kaatamiselle haetaan lisäksi erikseen maankäyttö- ja rakennuslain mukaista maisematyölupaa.

Lisäksi laajennusvaihtoehdosta riippuen saatetaan tarvita Lapin ELY-keskukselta kaajoamislupaa muinaismuistoihin tai lupaa suojeltavien lajien alueiden käyttöön.

Hanke ja sen perustelut

Hankkeen tavoitteena on laajentaa Kemin Ajoksella sijaitsevaa Lapin syväsatamaa, jotta sataman toiminnallinen kapasiteetti ja ahtaustoimintojen riittävyys pystytään turvaamaan myös sataman kautta suunniteltujen rautamalmikuljetusten osalta.

Laajennusalue sijoittuu Ajoksen nykyisen satama-alueen eteläosiin sekä sen edustan matalille merialueille Inakariin, Siikamatalan ja Ison Etukarin ympäristöön. Laajentamishanke kohdistuu pääasiassa sataman perusinfrastruktuurin kehittämiseen, joka käsittää sataman yleissuunnitelman laajimmassa vaihtoehdossa kaikkiaan 1 700 metriä uusia laiturirakenteita, uuden bulk-terminaalin rakentamisen sataman pohjoisosiin sekä noin 36 ha uusia kenttä- ja varastoalueita. Varsinaisen satamarakentamisen ohella hankkeen yhteydessä sataman pohjoispuolelle rakennetaan erillinen malmiterminaalialue kaivannaiskuljetusten purkuun ja malmimineraalien varastointia varten.

Arvioitavaan hankekokonaisuuteen kuuluvat seuraavat toiminnot, jotka sijoittuvat Ajoksen saarelle sekä sitä ympäröiville matalille merialueille:

1. Bulk-terminaalin rakentaminen Ajoksen satama-alueen pohjoisosiin
2. Ajoksen satama-alueen laajentaminen satama-alueen etelä- ja lounaispuolille ml. satama-altaan syventäminen ja uusien aallonmurtajien rakentaminen
3. Malmien ja malmirikasteiden käsittelyyn ja ahtaukseen tarvittavien satamalaitteiden rakentaminen uudelle satama-alueelle
4. Malmikuljetusten purkuun ja varastointiin käytettävän malmiterminaalien ja -varaston rakentaminen satama-alueen pohjoispuolelle
5. Uusien terminaalien ja satama-alueiden edellyttämät raide- ja tieliikenneyhteyksien kehittäminen satamatoimintojen sujuvuuden ja turvallisuuden takaamiseksi

Tarkasteltavat vaihtoehdot

Sataman laajentamisen vaihtoehdot

Sataman laajentamisen osalta YVA:ssa tarkastellut vaihtoehdot ovat:

VE 0 Hanketta ei toteuteta

Nollavaihtoehto vastaa Ajoksen sataman osalta nykyisen ympäristöluvan mukaista toimintaa, eikä siihen sisälly malmikuljetuksia tai merkittäviä satama-alueen laajentamistoimia.

VE 0+ Sataman laajennus toteutetaan ainoastaan alueen pohjoisosaan suunnitellun bulk-terminaalin osalta.

Bulk-terminaalin alueelle on suunniteltu vastaavia kuormaus- ja ahtaustoimintoja kuin malmiterminaalin alueelle, mutta pienemmässä mittakaavassa.

Bulk-terminaalin rakentaminen käsittää satama-alueen nykyisen ro-ro -laiturin pidentämisen yhteismitaltaan 480 m pituiseksi sekä uuden terminaalin edellyttämien oheisalueiden (tiejärjestelyt, raidetyöt, junavaunujen purkupaikan sekä mahdolliset varastoalueet) rakentamisen. Lisäksi bulk-terminaalialueelle varataan paikka jäänmurtaja Sampolle.

Uusien laiturialueiden määrä on kaikkiaan 300 m. Bulk-terminaalin rakentaminen edellyttää Ajoksen sataman pohjoisosissa 80 000 m³ suuruisia maantäyttötöitä, Joiden seurauksena sataman kenttäalueiden määrä kasvaa kaikkiaan 63 000 m². Bulk-laiturin syväystä kasvatetaan terminaali rakentamisen yhteydessä 10 metriin, mikä edellyttää kaikkiaan 0,35 milj. m³ suuruisia ruoppaustöitä.

VE 1 Sataman laajentaminen toteutetaan siten, että se mahdollistaa 8 milj. tonnin vuosittaisen malmikuljetusmäärän toteuttamisen

Satamaan rakennetaan uusi hyötypituudeltaan 275 metrin pituinen malmilaituri sataman nykyisen öljylaiturin tausta-alueelle. Uusi malmilaituri sijoitetaan yhdensuuntaisesti nykyisen öljylaiturilinjauksen kanssa ja sen suunniteltu kulkusyväys on 12 metriä. Malmilaiturin ja aallonmurtajan lisäksi satama-alueen koillisosaan toteutetaan vaiheessa 1 maantäyttöjen avulla uusi kenttäalue, jonka pinta-ala on kaikkiaan 230 000 m².

Ajoksen sataman laiturikapasiteetti kasvaa kaikkiaan 275 metrillä ja kokonaispinta-ala kasvaa 240 000 m², mikä edellyttää kaikkiaan 2,1 milj. m³ suuruisia maantäyttötöitä.

Satama-altaan, malmilaiturialueen ja sataman tuloväylän syventäminen edellyttää kaikkiaan noin 1,5 milj. m³:n ruoppausta. Ruoppauksesta saatavat maamassat pyritään hyödyntämään mahdollisimman kattavasti sataman laajentamisen edellyttämässä maantäyttötöissä. Täyttöalueiden reunaluiskissa ja aallonmurtajassa joudutaan käyttämään 0,6 milj. m³ kivilouhetta, joka tuodaan satama-alueelle ulkopuolisilta kivenottoalueilta.

VE 2 Sataman laajentaminen toteutetaan siten, että se mahdollistaa 13 miljoonan tonnin suuruisen vuosittaisen malmikuljetusmäärän toteuttamisen

Satamaan rakennetaan toinen malmilaituri ja uusi öljylaituri. Toinen malmilaituri sijoitetaan nykyisen öljylaiturin paikalle sekä sen tausta-alueelle. Uusi öljylaituri rakennetaan lähelle satama-altaan koillispuolelle toisen malmilaiturin jatkeelle. Jäänmurtaja Sampolle rakennetaan pohjoiselle bulk-laiturialueelle noin 100 m:n pituinen laiturisille varatulle paikalle.

Ajoksen satamalaiturikapasiteetti kasvaa kaikkiaan 550 metrillä ja sataman kokonaispinta-ala 26 000 m². Toteutus edellyttää maantäyttötöitä 0,2 milj. m³ ja ruoppausta noin 0,15 milj. m³.

VE 3: Sataman laajentaminen toteutetaan siten, että se mahdollistaa 18 miljoonan tonnin suuruisen vuosittaisen malmikuljetusmäärän toteuttamisen

Sataman eteläosiin suunniteltua täyttöaluetta laajennetaan kohti pohjoista. Uudelle täyttöalueelle sijoitetaan kaksi malmien/kappaletavaran kuljettamiseen suunniteltua laituria. Lisäksi sataman tuloväylän länsipuolelle rakennetaan uusi aallonmurtaja.

Ajoksen sataman laiturikapasiteetti kasvaa 640 m:llä sataman alueen kokonaispinta-ala 400 000 m²:llä. Toteutus edellyttää maantäyttötöitä 1,0 milj. m³ ja ruoppausta vastaavasti noin 0,3 milj. m³. Satama-alueen ulkopuolelta tarvittavien maamassojen ja kiviaineksen määräksi on arvioitu 0,8 milj. m³.

Malmiterminaalivaihtoehdot

Sataman pohjoispuolelle suunniteltua malmiterminaalia käytetään ensisijaisesti satamaan tulevien malmikuormien purkamiseen, käsittelyyn ja välivarastointiin ennen niiden siirtoa laivoihin. Arviointimenettelyssä on arvioitu seuraavat terminaalivaihtoehdot:

mVE1: Malmiterminaalien toteuttaminen sataman pohjoispuolisille soranotto- ja pienteollisuusalueille. Terminaalien kapasiteetti on arvioitu olevan noin 11 - 12 miljoonaa tonnia vuodessa

Malmiterminaalialue toteutetaan Öljysatamantien kaakkoispuoliselle alueelle, joka nykyisin on soranotto- ja pienteollisuuskäytössä. Terminaalialue käsittää kaksi erillistä malmijunien purkuasemaa sekä kolme varastoa kaivoksilta tulevien malmimineraalien ja -rikasteiden varastoimiseksi. Junaliikenne terminaalialueella järjestetään silmukkaradan avulla. Silmukkaradan toteuttaminen sekä kulkuyhteyksien luominen edellyttää Takalahden vesialueen pohjoisosien täyttämistä. Liikennöinti Ajoksentiellä säilyy pääosin ennallaan lukuun ottamatta Ajoksentien ja rautatien ylikulkusiltaa.

mVE2: Malmiterminaalien toteuttaminen Ajoksentien ja Öljysatamantien väliselle alueelle. Terminaalien kapasiteetti on arvioitu olevan noin 5 miljoonaa tonnia vuodessa.

Malmitermianaalialue toteutetaan Ajoksentien ja Öljysatamantien teollisuuskäytössä olevalle alueelle. Varsinainen terminaali sisältää yhden isomman varastonmalmien välivarastointia varten, junien purkualueet sekä raiteet.

Terminaalialueella pystytään varastoimaan noin 7,5 – 8 milj. tonnin malmimäärä. Malmien siirto terminaalialueelta hoidetaan liukuhihnakuljettimella. Liikenne terminaalili- ja satama-alueille hoidetaan Ajoksentielle rakennettavan eritasoliittymän avulla, jonka alitse kulkevat terminaalin johtava rautatieyhteys sekä Öljysatamantie. Myös liikenneyhteyksiä tullaan kehittämään Ajoksen kalasatamaan, Takalahdentielle sekä nykyisen öljysataman alueelle.

Vaikutusalueen rajaus

Vaikutusten tarkastelualue on pyritty määrittelemään niin suureksi, ettei merkittäviä ympäristövaikutuksia voida olettaa esiintyvän tämän aluerajauksen ulkopuolella. Tarkastelualue kattaa Ajoksen alueen Ajoksentien ja Jatulintien eteläisen eritasoliittymään asti, sitä ympäröivät saaret ja luodot sekä Perämeren rannikkoalueen Kemin edustalta pohjoisessa Keminmaalle ja etelässä Simon Karsikkoniemeen asti. Lisäksi tarkastelualueeseen sisällytetään lisääntyvän liikenteen osalta satamaan johtavat tiet ja meriväylät uloimmalta aallonmurtajalta satamaan.

ARVIINTISELOSTUKSESTA TIEDOTTAMINEN JA KUULEMINEN

Arviointiselostuksen vireilläolosta on ilmoitettu YVA -lain ja -asetuksen mukaisesti Pohjolan Sanomat -lehdessä 22.10.2010. Arviointiselostus on kuulutettu Kemin kaupungin sekä Lapin ELY-keskuksen ilmoitustaululla 22.10. - 22.12.2010. Arviointiselostus on ollut kuulutuksen ajan nähtävillä Kemin kaupunginvirastossa ja Lapin ELY-keskuksessa.

Arviointiselostus on ollut myös nähtävillä Lapin ELY-keskuksen internet -sivuilla osoitteessa <http://www.ely-keskus.fi/lappi> > Ympäristönsuojelu > Ympäristövaikutusten arviointi > YVA ja SOVA > Ennen vuotta 2010 vireille tulleet ja päättyneet YVA-hankkeet > Ajoksen sataman laajentaminen. Lisäksi arviointiselostus on ollut nähtävillä Kemin kaupungin kirjastossa, osoitteessa Maria Takalon katu 3.

Arviointiselostuksesta järjestettiin yleisötilaisuus 28.10.2010 Kemin kulttuurikeskuksessa.

Lapin ELY-keskus varasi mahdollisuuden antaa lausuntonsa arviointiselostuksesta seuraavilta tahoilta: Kemin kaupunki, Lapin ELY-keskuksen kalatalouspalvelut – yksikkö, Lapin ELY-keskuksen liikenne ja infrastruktuuri –vastuualue, Lapin liitto, Lapin aluehallintovirasto, Museovirasto, Liikennevirasto, Liikenneviraston Meriosasto, Metsähallituksen Luontopalvelut, Turvatekniikan keskus, Lapin pelastuslaitos, Simon kunta, Keminmaan kunta, Riista- ja kalatalouden tutkimuslaitos, Luotsausliikelaitos, Lapin rajavartiosto, Länsi-Suomen merivartiosto, Perämeren kalastusalue/Perämeren kalatalousyhteisöjen liitto ry, Pohjois-Perämeren ammattikalastajat ry, Lapin luonnonsuojelupiiri ry, Kemin seudun luonnonsuojeluyhdistys ry, Kemin moottorivenekerho ry, Kemin Purjehdusseura ry, Kemin Työväen Pursiseura ry, Kemi-Tornio Lintuharrasta-

jat Xenus ry, Inakaran yhteinen vesi- ja vesijätöalue, Ajoksen Omakotiyhdistys ry, Heolan Pientaloyhdistys ry, PVO Innopower Oy, Northland Resources inc., Kemi Shipping Oy, Metsä-Botnia Metsät Oy, Stora Enso Oyj Veitsiluodon tehtaata.

LAUSUNNOT JA MIELIPITEET

Arviointiselostuksesta on annettu yhteensä 13 lausuntoa ja yksi mielipide. Seuraavassa esitetään niistä yhteenveto.

Metsähallituksen Pohjanmaan luontopalvelut, 28.10.2010

Yhteenvetona metsähallitus toteaa, että Ajoksen sataman laajentamisen ympäristövaikutusten arviointiselostus on melko kattava, etenee jouhevasti ja loogisesti ja sen kieliasu on hyvää muutamia kirjoitusvirheitä lukuun ottamatta. YVA-ohjelmassa olleet epäselvät puutteelliset kartat on ansiokkaasti korjattu YVA-selostuksen ja yhteysviranomaisen lausunnossa esitettyjä huomioita ja puutteita on korjattu kiitettävä määrä. Tiivistelmä on selkeä, lyhyt ja ytimekäs, joskin mukaan on päässyt oikolukuvirheitä.

Taulukossa 4-2 "Yhteysviranomaisen arviointiohjelmasta antaman lausunnon huomiointiin ottaminen YVA:ssa" on muutamia puutteellisia kohtia. Yhteysviranomaisen vaati videokuvauksen lisäksi alueella kasvavan makrofyttisen kasvilajiston (mm. putkilokasvit, sammalkasvit ja näkinpartaislevät) ja sen uhanalaisuuden selvittämistä sukeltamalla. Alueellisesti uhanalaiset vesisammaleet onkin ansiokkaasti selvitetty, mutta sukellusajankohdan aikaisuudesta (15.6. - 24.6.2010) johtuen yksivuotista kasvillisuutta ei vielä välttämättä ole ollut havaittavissa. Fennovoima Oy:n Simon Karsikko-niemen ydinvoimahankkeen YVA-menettelyssä selvitettiin myös Ajoksen eteläpuoleinen kasvillisuus muutamista pisteistä hyvinkin tarkkaan, mutta näitä kartoituksia ei ole siteerattu tässä YVA-selostuksessa lainkaan. Fennovoima Oy:n YVA -menettelyssä löydettiin mm. lukuisia näkinpartaisleviä ja runsaasti putkilokasveja.

Samassa taulukossa yhteysviranomaisen mukaan "Merenrannikon luontotyyppien selvittämisen tulee käsittää myös uhanalaisten luontotyyppien tunnistamista sekä niiden kuvioimista maastokartoille". Tästä on jätetty pois seuraava lause: "Luontotyyppiselvityksen tulisi perustua Suomen uhanalaiset luontotyypit -selvitykseen (Suomen Ympäristö 8/2008)". Hankealueen luontotyyppijä ei ole selvitetty kyseisen selvityksen mukaan. On syytä olettaa, että vedenalaisen luonnon osalta uhanalaisia luontotyyppijä olisi löytynyt, jos niitä olisi lähdetty selvittämään (mm. palleroahdinpartayhteisöt, uposkasvivaltaiset pohjat, näkinpartaisniityt, vesisammalyhteisöt).

Yhteysviranomaisen mukaan "Maankohoamisrannikon kasvillisuuden ominaispiirteet ja sukkessiokehitys hankealueen lähiympäristössä tulee selvittää YVA-selostuksessa". Kaikki kasvillisuutta koskevat kartoitukset käsittelevät yksittäisiä uhanalaisia kasvilajeja, eikä luontotyyppijä tai sukkessiokehitykseen ole otettu kantaa.

Luvussa 6.1 "Hankkeen liittyminen alueellista kehitystä ja ympäristönsuojelua koskeviin suunnitelmiin ja ohjelmiin" kohdassa Vesien suojelun suuntaviivat vuoteen 2015 mainitaan Kymijoen - Suomenlahden vesienhoitoalueeseen kuuluvat Uusimaa, Ky-

menlaakso, Päijät-Häme ja Keski-Suomi. Liittyykö tämä vesiensuojelualue Ajoksen hankkeeseen muuten kuin, että Kymijoki muistuttaa foneettisesti Kemijokea?

Kuvan 8-1 kartan värimaailman valinta on melko epäonnistunut, eivätkä selitteiden värit muistuta juurikaan kartan värejä.

Luvussa 8.6.3 "Vaikutukset vesieliöistöön" todetaan, että ruoppauksista ja merialueelle läjityksestä ei arvioida syntyvän merkittävää haittaa vesikasvillisuudelle, "koska kasvilajisto on yleisesti ottaen niukkaa". Päinvastoin voisi olettaa, että jos vesikasvillisuus jo alun perin on niukkaa ja kitukasvuista, niin pienempikin ruoppaus ja läjitys voisi vaikuttaa sen kuntoon. Lisäksi monet selkärangattomat käyttävät niukkaakin vesikasvillisuutta elinympäristönään. Vaikutuksia ei pidä arvioida vähäiseksi vain sen takia, että kasvillisuus on vähäistä.

Hankkeen yhteisvaikutuksia muiden lähiympäristön hankkeiden kanssa on arvioitu jonkin verran, mutta esim. vedenalaiselle luonnolle väistämättä aiheutuvat yhteisvaikutukset Ajoksen satamalaajennushankkeen ja Ajoksen merituulipuiston laajennushankkeen kanssa on jäänyt arvioimatta.

Luvussa 9.6.9 "Luonto ja luonnonsuojelu" on esitetty epävarmuustekijäksi uhanalaisten eliölajien osittain epätarkka ja vanhentunut tieto. YVA-menettelyn aikana tällainen epätarkka tieto tulisi tarkistaa niin että epätarkkuustekijä poistuisi.

Lähdeviitteistä puuttuu mm. Fennovoima Oy:n Simon Karsikkoniemen YVA-selostus, johon on viitattu mm. tämän YVA-selostuksen kalastusosuudessa. Viitteistä löytyy ainostaan Vuosaaren kalastukseen liittyvää kirjallisuutta. Lisäksi viitteistä puuttuvat mm. kaikki hankkeiden yhteisvaikutuksia varten tutkitut lähteet, ellei niihin sitten viitata yleisellä internet-osoitteella www.ymparisto.fi.

Lapin rajavartiosto, 12.11.2010

Lapin rajavartiostolla ei ole lausuttavaa arviointiselostukseen.

Kemin kaupungin ympäristöjaosto, 25.11.2010

Suunnitelmat Ajoksen sataman kehittämisestä ja laajentamisesta tukevat osaltaan laajamittaista Lapin malmi- ja mineraalivarojen hyödyntämistä, josta saatava taloudelliset hyödyt kohdistuvat, paitsi kaivosten sijaintikuntiin ja niiden lähialueisiin, myös laajemmaltakin Lappiin. Tässä logistiikkaketjussa merikuljetuksilla on merkittävä osuus, jota ilman malmirikaste ei saada jatkojalostukseen. Lapin liitto on vuoteen 2030 ulottuvassa elinkeinopolitiikan strategiassaan priorisoinut Lapin luonnonvarojen hyödyntämisen yhdeksi kärkihankkeeksi, joka voi synnyttää uusia työpaikkoja ja kääntää 1990-luvun alusta saakka väestöä menettäneen muuttotaseen positiiviseksi. Strategian mukaan Kemin Ajoksen satamaa tulee kehittää hoitamaan kaivosteollisuuden kasvavia kuljetuksia. Kemin sataman kehittäminen ja laajentaminen tukisi myös Kemiin mahdollisesti sijoittuvan biodieselaitoksen toimintaa, sillä nesteytetty biodieselpolttoaine on taloudellisinta kuljettaa jatkojalostettavaksi suurina merikuljetuserinä. Edellä mainituilla perusteilla Ajoksen sataman kehittäminen ja laajentaminen on perusteltua, kannatettavaa ja tarpeellista toiminnanharjoittajan esittämällä tavalla. Laajentaminen on perusteltua myös sen johdosta, että Ajoksen satama tulee pysyä kilpailukykyisenä muiden Suomessa ja Pohjois-Kalotilla toimivien syväsatamien kanssa.

Hanke on kaikilla vaihtoehdoilla ympäristövaikutusten osalta toteuttamiskelpoinen. YVA – prosessissa ei ole tullut esille mitään sellaisia ympäristövaikutuksia, joita ei voitaisi hyväksyä tai mitkä estäisivät Ajoksen sataman laajentamisen kaikissa suunnitelluissa vaihtoehdoissa VE0-VE3 ja malmiterminaalin osalta vaihtoehdoissa mVE1-mVE2.

Jos sataman laajennus päätetään toteuttaa, tulisi satamaan johtavan tien, rautatien ja malmiterminaalin yksityiskohtaisessa suunnittelussa ja toteuttamisessa kuitenkin kiinnittää erityistä huomiota Ajoksen pohjavesialueen suojaukseen sekä mahdollisten onnettomuustapausten aiheuttamien ympäristötekijöiden eliminoimiseen.

Kemin Sataman Ajoksen sataman laajennushanke antaa toteutuessaan mahdollisuuden kuljetus- ja lastauskapasiteetin laajentamiseen, jolloin satamaa voidaan hyödyntää monipuolisemmin mm. kaivoshankkeiden yhteydessä. YVA-selostuksessa on otettu kattavasti huomioon eri hankevaihtoehdot, joita on karsittu arviointiohjelmaan verrattuna. Laajimmillaan malmia kuljetetaan 18 miljoonaa tonnia vuodessa.

Ympäristövaikutuksia arvioidessa on huomioitu uudet melua ja tärinää tuottavat toiminnot. Suurimmillaan niiden vaikutukset ovat VE3:ssa, jolloin loma-asutusalueille annetut päivä- ja yöajan ohjeet ylittyvät. Haitat koskevat lähinnä Ajoksessa ja sen ympärillä olevaa loma-asutusta sekä alueen virkistyskäyttöä.

Ajoksen saaren koillisosassa on pohjavesialue, josta otetaan noin 9 % Kemin Vesi Oy:n jakamasta talousvedestä. Itse satama on kokonaan pohjavesialueen ulkopuolella, vain malmiterminaalivaihtoehdossa mVE1 terminaali tulee sijoittumaan arviointiselostuksen mukaan osittain pohjavesialueelle. Selostuksessa on esitetty kattavasti pohjavesivaikutuksien ehkäisytaapoja.

Mikäli Ajoksen sataman laajennushanke toteutuu, tulisi ympäristölupavaiheessa antaa velvoitteita melun ja tärinän seurantaan sekä meluntorjuntatoimenpiteisiin. Talousveden laadun turvaamiseksi on pohjavesisuojaus tärkeää.

Riista- ja kalatalouden tutkimuslaitos 2.12.2010

Riista- ja kalatalouden tutkimuslaitos kiinnittää tässä lausunnossaan huomiota selostuksen kalastoa ja kalastusta käsitteleviin kohtiin.

Kuten selostuksessa on todettu, toimenpiteiden ajankohdalla on merkitystä kalastovaikutusten suuruudelle, erityisesti kutuaikana häiriö voi olla merkittävä monelle kalalajille. Selostuksessa ei kuitenkaan oteta kantaa siihen, miten työt olisi ajallisesti parasta järjestää. Paitsi kalakannoille, toimilla on merkitystä myös kalastukselle. Arvokkaimmista talouskalalajeista lohen pyyntialueet ja vaellusreitit ovat lähellä sataman laajennusalueita. Muutokset pyyntiolosuhteissa voivat yksittäiselle kalastajalle olla huomattavia, koska korvaavia pyyntipaikkoja on vaikea löytää tai niitä ei ole. Myös lohen ja meritaimenen vaellusajan kanssa samanaikaiset työt voivat vaikuttaa kalojen vaellusreitteihin ja siten pyyntimahdollisuuksiin. Läjitystyöt vaikuttavat erityisesti siikaan ja muikkuun, sillä syyskutusniiden mäti on meren pohjassa talven yli, ja sedimentoituminen voi aiheuttaa mädin hautautumista. Muiden lajien kuten silakan, ahvenen ja mateen osalta vaikutukset kohdistuvat lähinnä niiden kalastukseen, vaikka kutuaikaiset työt voivat häiritä myös niiden lisääntymistä.

Tutkimuslaitoksen mielestä YVA-selostuksessa ei ole huomioitu kalastovaikutusten seuranta riittävällä laajuudella. Vaikutusten arviointi perustuu alueen ammatti- ja virkistyskalastajille tehtyyn kalastustiedusteluun, vaikka saalis seurannassa varsinkin taloudellisesti vähäarvoiset kalalajit saattavat jäädä kokonaan tai lähes kokonaan seurannan ulkopuolelle. Niillä voi kuitenkin olla tärkeä merkitys ympäristön tilaa kuvaavina indikaattoreina. Lisäksi tiedusteluun vastanneitten henkilöiden, varsinkin ammattikalastajien, määrä oli hyvin pieni, mikä herättää kysymyksen siitä, kuinka kattavasti ihmisten mielipiteet ja paikallistietämys saatiin tiedustelun avulla kartoitetuksi.

Kalaston luontainen vaihtelu on suurta ja kalansaaliiden vaihteluun vaikuttavat useat tekijät, joten vaikutusten arvioinnissa luontaisen vaihtelun erottaminen luotettavasti satamatöiden vaikutuksesta vaatii riittävää seuranta ennen ja jälkeen laajennuksen. Seuranta tulisi kohdistaa erityisesti tärkeisiin mahdollisiin kalastovaikutuksiin, kuten kutualueisiin, kalanpoikastiheyksiin, lajistomuutoksiin ja kasvun muutoksiin. Tämän suuntaista seurantaohjelmaa arviointiselostuksessa ei ole esitetty, ainoastaan viittaus seurannan toteuttamiseen soveltuvilta osin osana Kemian edustan merialueen kalataloudellista tarkkailua. Kattavan seurantajärjestelmän luominen olisi toteutettavissa esimerkiksi yhteisseurantana alueelle suunniteltujen laajojen tuulivoimahankkeiden kanssa. Näinhän on jo meneteltykin kalastustiedustelujen osalta.

Tutkimuslaitos pitää esitettyä YVA-selostusta sataman laajentamisen kalastovaikutusten osalta riittämättömänä. Luontovaikutusten kokonaisvaltainen huomioon ottaminen on tärkeää laajan rakennushankkeen vaikutuksia arvioitaessa. Esimerkiksi paikallisten asukkaiden viihtyvyyttä tarkasteltaessa ei mitenkään oteta huomioon kalaston ja kalastuksen merkitystä, vaikka ne ovat keskeisiä elementtejä alueen ihmisten viihtyvyyden ja elämänlaadun kannalta.

Länsi-Suomen merivartiosto 3.12.2010

Länsi-Suomen merivartiosto ilmoitti lausunnossaan, ettei sillä ole huomautettavaa lausuttavana olevaan materiaaliin. Hankkeen toteutuessa merivartiosto tulee valvontatyössään kiinnittämään erityistä huomiota meriliikenteen turvallisuuteen sekä merellisen ympäristönsuojelun näkökohtiin.

Turvatekniikan keskus (Tukes) 14.12.2010

Ajoksen satama-alueella sijaitsee Kemian Sataman öljysatama, jota käyttävät terminaalit, mm. Neste Oil Oyj ja Baltic Tank Oy. Tukes valvoo kyseisten laitosten vaarallisten kemikaalien teollista käsittelyä ja varastointia vaarallisten aineiden teollisen käsittelyn ja varastoinnin säädösten mukaisesti (laki 390/2005; asetus 59/1999); Kyseiset säädökset implementoivat ns. Seveso II-direktiivin.

Terminaalit ovat turvallisuusselvityksissään arvioineet toiminnastaan aiheutuvat riskikenaariot ja niiden vaikutusalueet. Ajoksen Sataman laajentamisessa voidaan laitosten toiminnan ja sataman keskinäinen vaikutus arvioida täydentämällä olemassa olevia riskinarviointeja. Säädöksistä, kuten esim. standardi SFS 3350, on löydettävissä myös metrimääräisiä etäisyys suosituksia palavan nesteen säiliövaraston ympärille.

Eri vaihtoehtojen turvallisuuteen öljysatamaan nähden vaikuttavat mm. niiden etäisyys öljysatamasta, (rautatie)liikenteen kasvaminen ja toisaalta niiden toiminnan kapasiteetti. Sataman koon ja toiminnan kasvu ja mm. ruoppausten avulla tapahtuva laivaväylien muokkaus mahdollistavat myös öljykuljetusten tehokkuuden kasvun. Toiminnan turvallisuuteen voidaan vaikuttaa teknisten järjestelyjen kautta ja organisatorisesti dokumentoimalla toiminnan käytännöt ja mm. pelastustoimintaan liittyvät suunnitelmat ja järjestelmät. Kokonaisuutena ottaen kasvava toiminta mahdollistaa myös öljysataman osalta tehokkaammat turvajärjestelyt ja kattavan varautumisen toiminnan aiheuttamiin vaatimuksiin ja myös poikkeusoloihin.

Tukes ei näe estettä toteuttaa mitä tahansa eri vaihtoehtoista, kunhan riittävästi selvitetään ja huomioidaan niihin liittyvät turvallisuusvaatimukset ja vaihtoehdot.

Kemin Seudun Luonnonsuojeluyhdistys ry 14.12.2010

Yleistä

Kemin satama on tärkeä koko Lapin teollisuuden vienti- ja tuontisatamana. Kemin Seudun Luonnonsuojeluyhdistys ry:n mielestä Ajoksen sataman kehittäminen vastaamaan muuttuneita tarpeita on perusteltua. Satama ja sen lähialueella olevat oheispalveluja tarjoavat toiminnot ovat jo tällä hetkellä tehneet Ajoksen saaren eteläosasta huomattavan suuren rakennetun teollisen alueen. Myös satama-alueen pohjoispuolella on ihmisen muokkaamia alueita, muun muassa soranottoalueita, joten satama lähialueineen on luontoarvoiltaan verrattain vaatimaton.

Muualla Ajoksen saarella on kuitenkin huomattavia luontoarvoja, mm. Murhaniemen ja Ajoksen hietapankin ja -rannan (Puidenpuuttuma) Natura 2000-alueet.

Sataman itäpuolelle suunniteltu malmitermiinali sijaitsee osittain I-luokan pohjavesialueella (Ajos 1224001), joka on lisäksi luokiteltu valtakunnallisesti arvokkaisiin pohjavesialueisiin.

Satama-alueen laajentamisen vaikutukset

Satama-altaan syventämisen yhteydessä tulee huomattava määrä ruoppausmassoja, jotka pyritään käyttämään mahdollisimman tehokkaasti maanrakennustöiden maantäytöissä.

Ruoppausten yhteydessä on kiinnitettävä erityistä huomiota yleisimpien raskasmetallien sekä PCB-aineiden (polyklooratut bifenyylit), kloorifenolien ja PCDD/F-aineiden (polyklooratut dibentsodioksiinit/furaanit) pitoisuuksiin. Ruoppausmassat on syytä tutkia ja luokitella voimassaolevan läjitysohjeen mukaisesti.

Meren pohjan laadun määrittämiseksi on esitetty tutkimustulokset satama-altaan ja läheisen merialueen osalta (sivu 69-74). Tulosten perusteella näiden näytepisteiden osalta aluetta voidaan pitää puhtaana.

YVA -selostuksessa on kartoitettu Natura 2000 alueiden luontoarvoja ja arvioitu ruoppaustoiminnan aiheuttama kiintoainesten kulkeutumisen määrä ko. alueeseen.

Näillä perusteilla on todettu (sivu 117), ettei luonnonsuojelulain 65 §:n tarkoittamaa Natura 2000-arviointia tarvitse tehdä. Tämä perustuu Lapin ELY-keskuksen anta-

maan lausuntoon YVA-suunnitelmasta, jossa todetaan että Natura-tarveharkintaselvitys on riittävä lähtökohta.

Kemin Seudun Luonnonsuojeluyhdistys ry:n mielestä on kuitenkin ruoppausten yhteydessä huolehdittava, ettei lähellä olevalle Murhaniemen Natura 2000 luonnonsuojelualueelle pääse kulkeutumaan haitallisia, mahdollisesti em. myrkyllisiä, kiintoaineita.

Malmiterminaalien alue

Sataman itäpuolelle suunniteltu malmiterminaalit sijaitsee osittain I-luokan pohjavesialueella (Ajos 1224001), joka on lisäksi luokiteltu valtakunnallisesti arvokkaisiin pohjavesialueisiin. Ajoksen pohjavesialueella sijaitsee Kemin kaupungin omistama pohjavedenotto, pumppaamo ja kaivo. Ajoksen vedenottamon kautta tuotetaan vuosittain noin 9 prosenttia kaupungin kuluttamasta vedestä (Kemin vesi 2008).

YVA-selostuksessa on (sivu 97-98) selvitetty pohjaveden virtaussuunnat ja vedenjakaja. Selvityksessä on todettu että: ”Kemin sataman nykyiset toiminnot ja laajentuvat toiminnot sijoittuvat lähes kokonaan pohjavesialueen ulkopuolelle.” Kemin Seudun luonnonsuojeluyhdistys ry:n käsityksen mukaan pohjavesialueelle ei ole syytä laajentaa toimintoja lainkaan.

Liikennevirasto 15.12.2010

Arviointiselostuksessa on huomioitu hyvin ja riittävällä tarkkuudella hankealueen vesiväylästä sekä laiva- ja veneliikenne.

Tekstissä on useissa kohdissa käytetty vanhoja organisaatioita (Ratahallintokeskus, Tiehallinto, Merenkululaitos) nykyisen Liikenneviraston sijaan.

Museovirasto 16.12.2010

Lapin ELY-keskus on pyytänyt lausuntoa Kemin Ajoksen sataman laajentamisen ympäristövaikutusten arviointiselostuksesta. Museoviraston on perehtynyt selostukseen ja toteaa siitä seuraavaa:

Rakennettu kulttuuriympäristö

Maiseman nykytilanne on kuvattu arviointiselostuksessa selkeästi. Vesialueella on korkokovaltaan matalapiirteisiä saaria, karikkoja ja matalikkoja. Vakituinen asutus on sijoittunut nauhamaisesti jokien varsille ja rannan läheisyyteen.

Arviointiselostuksesta ilmenee, että Ajoksen saari ja lähettyvillä sijaitseva Veitsiluoto ovat olleet vuosikymmenien ajan voimakkaan teollisen toiminnan keskuksia. Teollinen infrastruktuuri muodostaa hallitsevan elementin maisemassa. Nykyinen satama ei ole herkkä muutoksille ja maiseman sietokyky uusille rakenteille on suurempi kuin luonnonmaiseman.

Selostuksessa todetaan, että lähimmät kulttuuriympäristöt sijaitsevat 4-12 kilometrin etäisyydellä satamasta, ja että laajennuksen näkyminen kaukomaisemassa on melko huomaamaton. Voimakkaimmat vaikutukset kohdistuvat lähimaisemaan.

Lähinnä sijaitsevalta Karsikon kalastajakylältä avautuvat päänäkymät suuntautuvat hankealueelta poispäin. Näkymätilanteen todetaan olevan vastaava valtakunnallisesti merkittävän Kemin kirkon osalta. Valtakunnallisesti merkittävät Selkä-Sarven ja Iso-Huiturin kulttuuriympäristöt sijaitsevat noin 8-12 kilometrin etäisyydellä satamasta. Simojoen suun valtakunnallisesti arvokkaalta maisema-alueelta näkymän satamaan katkaisee Karsikon niemi.

Museovirastolla ei ole rakennetun kulttuuriympäristön osalta huomautettavaa Ajoksen sataman laajentamisen ympäristövaikutusten arviointiselostuksesta.

Arkeologinen kulttuuriperintö

Ajoksen sataman laajentaminen sisältää täyttöö ja muita vesirakennustöitä, ja hankkeella voi olla vaikutusta vedenalaisiin muinaisjäänöksiin. Hankkeen arviointiohjelmasta 27.11.2009 antamassaan lausunnossa Museovirasto esitti tehtäväksi vedenalaisinventointia hankealueella. Inventointi on käynnistynyt 2009 ja 2010 monikeilain- ja viistokaikuluotaukskartoituksilla, joissa alueelta on löytynyt yksi vedenalainen muinaisjäänös. Museoviraston meriarkeologian yksikön edustaja on kuulunut sataman laajentamisen YVA:n ohjausryhmään. Ympäristövaikutusten arviointiselostuksessa vedenalaisen kulttuuriperinnön huomioiminen ja muinaismuistolain mukainen menettely löytyneen vedenalaisen muinaisjäänöksen osalta on esitetty asiallisella tavalla (s. 101 ja 103), joten Museovirastolla ei ole huomautettavaa YVA -selostuksesta vedenalaisen kulttuuriperinnön osalta. Pienempänä huomiona todettakoon, että sivun 102 karttaan on jäänyt vanhentunut tieto hankealueen ja sen lähistön vedenalaisista muinaisjäänöksistä; kartasta puuttuu tuoreissa kartoituksissa löytynyt rauhoitettu hylky.

Museovirastolla ei ole huomautettavaa YVA-selostuksesta maassa sijaitsevien muinaisjäänösten osalta.

Lapin aluehallintovirasto 16.12.2010

Lapin aluehallintoviraston peruspalvelut, oikeusturva ja luvat -vastuualue katsoo, että arviointiselostuksessa on riittävän kattavasti käsitelty hankkeen vaikutukset ihmisten elinoloihin ja viihtyvyyteen.

Lapin liitto 21.12.2010

Kemin sataman laajennushanketta koskevat voimassa olevat Länsi-Lapin seutukaava ja Lapin meri- ja rannikkoalueen tuulivoimamaakuntakaava sekä Kemi-Tornio alueen ydinvoimamaakuntakaava. Länsi-Lapin maakuntakaavan valmistelu on parhaillaan perusselvitys- ja tavoitevaiheessa. Maakuntakaavan valmisteluvaiheen kuuleminen on suunniteltu syksyille 2011, ehdotusvaiheen kuuleminen keväälle 2012 ja maakuntakaava on tarkoitus saattaa ympäristöministeriön vahvistusmenettelyyn vuoden 2012 lopulla. Länsi-Lapin maakuntakaava tulee vahvistuessaan kumoamaan Länsi-Lapin seutukaavan ja Lapin meri- ja rannikkoalueen tuulivoimamaakuntakaavan.

YVA-selostuksessa on hyvin tuotu esille maakunnan tavoitteet ja otettu huomioon Lapin maakuntasuunnitelma 2030, maakuntaohjelma 2011 – 2014 sekä maakunta-kaavat. Myös vaikutukset elinkeinoelämään ja työllisyyteen on esitetty. Laajimmilla vaihtoehdoilla todetaan olevan eniten haitallisia vaikutuksia mm. melun, tärinän ja pölyämisen lisääntyessä. Kokonaisuudessaan Ajoksen sataman laajennushanke sijoittuu varsin suppealle alueelle nykyisten satamatoimintojen ja tuulivoimapuiston hallitsemaan maisemaan. Selostuksessa laajennushanke todetaan kaikkien vaihtoehtojen osalta toteuttamiskelpoiseksi. Haitallisia vaikutuksia voidaan vielä pyrkiä lieventämään yksityiskohtaisemman suunnittelun yhteydessä.

Ajoksen satamaan kohdistuvien tulevaisuuden kuljetusten määrän arvioiminen on tällä hetkellä monin tavoin epävarma. Lapin liiton virasto pitää hyvänä, että sataman laajentamisen ympäristövaikutusten arviointi viedään päätökseen huolimatta Pajalan kaivoskuljetusten suuntautumisesta Narvikin suuntaan. Varautuminen Ajoksen sataman laajennushankkeen vaiheittaiseen toteuttamiseen luo edellytyksiä kaivannaisalan kehittämiseksi jatkossakin. Lapin liiton virasto pitää Ajoksen sataman laajentamisen YVA-selostusta maakunnan suunnittelun näkökulmasta riittävänä. Laajennushanke voidaan ottaa huomioon Länsi-Lapin maakuntakaavaa laadittaessa.

Lapin pelastuslaitos 21.12.2010

Kemin Satama on teettänyt Ramboll Finland Oy:llä ympäristövaikutusten arviointiselostuksen, joka koskee hanketta laajentaa Kemin Ajoksen syväsatamaa.

Lapin pelastuslaitos on tarkastellut ympäristövaikutusten arviointiohjelman sisältöä omaan toimintaympäristöönsä liittyen. Pelastuslaitos on arviointiohjelmasta antamassaan lausunnossa pitänyt tärkeänä selvittää ennalta hankkeen välittömät ja välilliset vaikutukset mahdollisten onnettomuusuhkien suhteen. Pelastuslaitos on osallistunut hankkeen yleissuunnittelun ja YVA:n ohjausryhmän työskentelyyn.

Kemin Ajoksen alueella sijaitsee satamatoimintojen lisäksi toimintoja, jotka pitävät sisällään onnettomuusriskejä. Merkittävin kohde riskien kannalta on sataman itäpuolella sijaitseva öljyterminaali- ja varmuusvarastoalue. Muita onnettomuusriskejä aiheuttavat mm. alueella sijaitsevat suuret varastorakennukset, runsas raskas tavaraliikenne maanteitse ja rautateillä, polttonesteiden merikuljetukset, vaarallisten aineiden kuljetukset sekä satama-alueen sisäinen liikenne.

Ajoksen alueelle ja sen lähistölle on vireillä myös muita suuria hankkeita. Näitä ovat mm. Ajoksen merituulivoimapuiston laajennus, Vapon ja Metsäliiton biodieselhanke mahdollisine satamatoimintoineen, Morenia Oy:n Perämeren merihiekan nosto sekä Simon Karsikon ydinvoimahanke. Mikäli sataman laajennushanke ja muut hankkeet toteutuvat, tulee näillä väistämättä olemaan yhtymäkohtia, joilla on yhteisvaikutuksia erityisesti alueen liikenteeseen niin maalla kuin merialueella.

Hankkeen ympäristöriskejä ja onnettomuusuhkia on selvitetty kohdassa 8.19 sekä liiteosassa vaihtoehtojen vertailutaulukossa.

Lapin pelastuslaitos esittää arviointiselostuksesta seuraavaa:

- Arviointiselostus antaa hyvän kuvan hankkeesta ja sen eri vaihtoehdoista

- Keskeiset ympäristöriskit ja onnettomuusuhat on selostuksessa kirjattu lyhyesti ja arvioitu liiteosan vaihtoehtojen vertailussa vaikutuksen merkittävyydeltään vähäiseksi (vaikutuksen suunta = -1)
- Toteutuessaan hanke vähentää liikenteeseen liittyviä riskejä uusien liikennejärjestelyjen myötä

Ajoksen sataman laajennus ja lähistöllä vireillä olevat muut suuret hankkeet voivat aiheuttaa runsaasti yhteisvaikutuksia. Lapin pelastuslaitos esittääkin harkittavaksi, että hankkeiden yhteisvaikutuksia seurattaisiin säännöllisesti erityisessä työryhmässä, jonka tehtävän olisi:

- Parantaa alueen toimijoiden ja turvallisuusviranomaisten keskinäistä tiedonkulkua
- Huolehtia omalta osaltaan riskien tunnistuksesta ja niiden ennaltaehkäisystä
- Sovittaa yhteen alueen yksityiskohtaisempaa suunnittelua ja töiden turvallista toteutusta
- Seurata lisääntyvän liikenteen turvallisuusvaikutuksia ja tehdä tarvittavia parannusesityksiä

Kemin kaupunginhallitus 22.12.2010

Kemin kaupunginhallitus on kokouksessaan 20.12.2010 päättänyt antaa seuraavan lausunnon:

Suunnitelmat Ajoksen sataman kehittämistä ja laajentamisesta tukevat osaltaan laajamittaista Lapin malmi- ja mineraalivarojen hyödyntämistä, josta saatavat taloudelliset hyödyt kohdistuvat, paitsi kaivosten sijaintikuntiin ja niiden lähialueisiin, myös laajemmaltakin Lappiin. Tässä logistiikkaketjussa merikuljetuksilla on merkittävä osuus, jota ilman malmirikaste ei saada jatkojalostukseen. Lapin liitto on vuoteen 2030 ulottuvassa elinkeinopolitiikan strategiassaan priorisoinut Lapin luonnonvarojen hyödyntämisen yhdeksi kärkihankkeeksi, joka voi synnyttää uusia työpaikkoja ja kääntää 1990-luvun alusta saakka väestöä menettäneen muuttotaseen positiiviseksi. Strategian mukaan Kemin Ajoksen satamaa tulee kehittää hoitamaan kaivosteollisuuden kasvavia kuljetuksia. Kemin sataman kehittäminen ja laajentaminen tukisi myös Kemiin mahdollisesti sijoittuvan biodieselilaitoksen toimintaa, sillä nesteytetty biodieselpolttoaine on taloudellisinta kuljettaa jatkojalostettavaksi suurina merikuljetuserinä. Edellä mainituilla perusteilla Ajoksen sataman kehittäminen ja laajentaminen on perusteltua, kannatettavaa ja tarpeellista toiminnanharjoittajan esittämällä tavalla. Laajentaminen on perusteltua myös sen johdosta, että Ajoksen satama tulee pysyä kilpailukykyisenä muiden Suomessa ja Pohjois-Kalotilla toimivien syväsatamien kanssa.

Hanke on kaikilla vaihtoehdoilla ympäristövaikutusten osalta toteuttamiskelpoinen. YVA-prosessissa ei ole tullut esille mitään sellaisia ympäristövaikutuksia, joita ei voitaisi hyväksyä tai mitkä estäisivät Ajoksen sataman laajentamisen kaikissa suunniteluissa vaihtoehdoissa VE0-VE3 ja malmitermiinalin osalta vaihtoehdoissa mVE1-mVE2.

Jos sataman laajennus päätetään toteuttaa, tulisi satamaan johtavan tien, rautatien ja malmitermiinalin yksityiskohtaisessa suunnittelussa ja toteuttamisessa kuitenkin kiin-

nittää erityistä huomiota Ajoksen pohjavesialueen suojaukseen sekä mahdollisten onnettomuustapausten aiheuttamien ympäristökijöiden eliminoimiseen.

Kemin Sataman Ajoksen sataman laajennushanke antaa toteutuessaan mahdollisuuden kuljetus- ja lastauskapasiteetin laajentamiseen, jolloin satamaa voidaan hyödyntää monipuolisemmin mm. kaivoshankkeiden yhteydessä. YVA-selostuksessa on otettu kattavasti huomioon eri hankevaihtoehdot, joita on karsittu arviointiohjelmaan verrattuna. Laajimmillaan malmia kuljetetaan 18 miljoonaa tonnia vuodessa.

Ympäristövaikutuksia arvioidessa on huomioitu uudet melua ja tärinää tuottavat toiminnot. Suurimmillaan niiden vaikutukset ovat VE3:ssa, jolloin loma-asutusalueille annetut päivä- ja yöajan ohjeavot ylittyvät. Haitat koskevat lähinnä Ajoksessa ja sen ympärillä olevaa loma-asutusta sekä alueen virkistyskäyttöä.

Ajoksen saaren koillisosassa on pohjavesialue, josta otetaan noin 9 % Kemin Vesi Oy:n jakamasta talousvedestä. Itse satama on kokonaan pohjavesialueen ulkopuolella, vain malmitermiinalivaihtoehdossa mVE1 terminaali tulee sijoittumaan arviointiselostuksen mukaan osittain pohjavesialueelle. Selostuksessa on esitetty kattavasti pohjavesivaikutuksien ehkäisytapoja.

Mikäli Ajoksen sataman laajennushanke toteutuu, tulisi ympäristölupavaiheessa antaa veloitteita melun ja tärinän seurantaan sekä meluntorjuntatoimenpiteisiin. Talousveden laadun turvaamiseksi on pohjavesisuojaus tärkeää.

Hankkeen sosiaalisia vaikutuksia on mahdollista lieventää teknisten keinojen lisäksi tiedottamalla hankkeen etenemisestä ja vaikutuksista sekä vakituisille että vapaa-ajan asukkaille.

Mielipide, 30.12.2010

Nähtävillä olleiden Ajoksen satama-alueita koskevien muutosten (YVA ja tuulivoimala) johdosta haluamme esittää muutamia vaatimuksia.

Omistamme Ajoksessa korttelissa 2049 tontilla 3 olevat rakennukset, jotka tällä hetkellä ovat kesämökki käytössä. Mökkiin ei ole johdettu vesijohtoa eikä viemärointiä ole. Koska mökki sijaitsee satamaan menevän tien varressa, jolla on voimakas tavara-liikenne sekä maanteitse että suunnitellun uudistuksen myötä myös rautateitse, vaadimme seuraavia parannuksia:

1. Aiotun pyörätien mahdollisimman pikaista rakentamista satamaan metsän puolelta tontin ulkopuolelta, jolloin kulku suunnitelman mukaan asemakaavoitetuille tonteille tulee sitä kautta. Koska silloin kulku tonteille Ajokseen menevältä tieltä suljetaan, on jo viimeinkin aika saada kunnon meluaita estämään sekä melua että raskaiden kulkuneuvojen aiheuttamaa saasteiden leviämistä tonteille rakennuksiin.
2. Viemäriverkoston rakentamista alueelle, että tonteille olisi mahdollista rakentaa omakotitalo ympärivuotista asumista varten.
3. Koska tonttimme pinta-alaa asemakaavoituksen yhteydessä suurennettiin lähes puolella ja maasto on kuivaa kangasta (ei viljelykelpoista), mielestämme tontin

vuokra on kohtuuton, olletikin, kun sähkölaitos käyttää kulkua muuntajalle (raivasi keväällä metsikköä kysymättä lupaa tai edes ilmoittamatta siitä) tonttimme läpi, mikä ei varmastikaan ole oikein, kun kyseessä on asemakaavoitettu tontti.

4. Tontin vuosivuokran alentamista kohtuulliseksi ja korvausta tonttiosuuden raiskauksesta.

YHTEYSVIRANOMAISEN LAUSUNTO

Ympäristövaikutusten arviointimenettelystä annetun lain tavoitteena on edistää ympäristövaikutusten arviointia ja yhtenäistä huomioon ottamista suunnittelussa ja päätöksenteossa ja samalla lisätä kansalaisten tiedonsaantia ja osallistumismahdollisuuksia.

Arviointimenettelyssä ei tehdä hanketta koskevia päätöksiä ja näin ollen siihen ei liity valitusoikeutta. Hanketta koskevissa muissa laeissa säädetään asianosaisten oikeudesta valittaa.

Hankkeen kuvaus

Hankekuvaus, tiedot hankkeesta, sen tarpeesta ja tavoitteista on esitetty selostuksessa selkeästi ja perustellusti. Selostuksesta käy riittävän havainnollisesti ilmi hankkeen maankäyttötarve eri vaihtoehtoissa sekä hankkeen keskeiset ominaisuudet ja tekniset ratkaisut. Hanketta koskevat tiedot on esitetty riittävän yksityiskohtaisesti, jotta vaikutusten tunnistaminen ja selvittäminen on mahdollista.

Selostuksessa on esitetty tiedot hankkeen suunnitteluvaiheesta, arvio suunnittelu- ja toteuttamisaikataulusta sekä tiedot hankkeen toteuttamisen edellyttämistä suunnitelmista, luvista ja päätöksistä.

Selostuksesta selviää hyvin, kuinka sataman laajentamishanke on sidoksissa siihen, miten Lapin kaivoshankkeet etenevät ja kuinka paljon malmimineraaleja tulevaisuudessa kuljetetaan Ajoksen kautta maailmalle. Sataman yleissuunnittelu on edennyt huomattavasti YVA-menettelyn aikana ja hankesuunnitelmat ovat tarkentuneet siitä, miten ne olivat esitetty YVA-ohjelmassa. Hankesuunnittelussa on otettu hyvin huomioon YVA-menettelyn aikana eri tahoilta tulleita palautteita ja keskitetty toteuttamiskelpoihin vaihtoehtoihin.

Hankkeen tarpeellisuus

YVA-selostuksessa on varsin hyvin tuotu esille hankkeen tarpeellisuus. Selostuksen mukaan Lapin alueelle suunnitellaan parhaillaan useita erillisiä kaivoshankkeita, jotka toteutuessaan asettaisivat merkittäviä paineita liikenneyhteyksien kehittämiseksi Lapin alueelta jatkojalostukseen eri puolille maailmaa. Ajoksen sataman kautta kuljetusmäärien kannalta kaivoshankkeista merkittävimpiä ovat erityisesti Pajalan-Kolarin tunnettujen rautamalmiesiintymien alueelle suunnitellut kaivokset sekä Sokliin suunniteltu fosfaattikaivos.

Suunnitellut malmikuljetukset toteutuessaan moninkertaistavat Ajoksen sataman vuosittaisen tavaraliikenteen. Kehittämistarpeet liittyvät ensisijaisesti sataman perusrakenteisiin ja infrastruktuuriin, materiaalin käsittelyyn sekä väliavarastointiin sataman alueella. Varsinaisten satamatoimintojen ohella lisääntyvä tavaraliikenne asettaa omat vaatimuksensa myös tie-, rautatie- ja laivalinjojen kehittämiseksi varsinaisella satama-alueella sekä sille johtavilla yhteyslinjoilla, jotta malmikuljetusten sujuvuus, käsittelyn tehokkuus ja liikenneturvallisuus pystytään takamaan lisääntyvästä liikenteestä huolimatta.

Lapin liitto on vuoteen 2030 ulottuvassa elinkeinopolitiikan strategiassaan priorisoinut Lapin luonnonvarojen hyödyntämisen yhdeksi kärkihankkeeksi, joka voi synnyttää uusia työpaikkoja ja kääntää 1990-luvun alusta saakka väestöä menettäneen muuttotaseen positiiviseksi. Strategian mukaan Kemin Ajoksen satamaa tulee kehittää hoitamaan kaivosteollisuuden kasvavia kuljetuksia.

Yhteysviranomaisen yhtyy Lapin liiton lausunnossa todettuun, että Ajoksen satamaan kohdistuvien tulevaisuuden kuljetusten määrän arvioiminen on tällä hetkellä monin tavoin epävarma. On kuitenkin hyvä, että sataman laajentamisen ympäristövaikutusten arviointi viedään päätökseen huolimatta Pajalan kaivoskuljetusten suuntautumisesta Narvikin suuntaan. Varautuminen Ajoksen sataman laajennushankkeen vaiheittaiseen toteuttamiseen luo edellytyksiä kaivannaisalan kehittämiseksi jatkossakin.

Yhteysviranomaisen huomauttaa vielä että, YVA-menettely ei ole päätösprosessi, jossa tehtäisiin päätös sataman laajentamisesta tai sen laajuudesta. Hankkeesta vastaava päättää omalla riskillään investointien toteuttamisesta. YVA-menettelyn tarkoitus on selvittää, mitä ympäristövaikutuksia hankkeen eri vaihtoehdoista aiheutuu ja samalla tuoda ympäristövaikutukset tiedoksi päätöksentekijöille ja kansalaisille ja sitä kautta vaikuttaa päätöksen sisältöön.

Vaihtoehtojen käsittely

Yhteysviranomaisen edellytti lausunnossaan YVA-ohjelmasta, että hakijan tulee selkeyttää vaihtoehtojen kuvausta. Vaihtoehtoja onkin selostuksessa karsittu kahdeksasta viiteen ja ne ovat huomattavasti selkeytyneet lukijalle. Lisäksi on esitetty myös toinen vaihtoehto malmitermiinalin toteuttamiselle.

Ympäristövaikutusten arvioinnissa on tarkasteltu seuraavia sataman laajentamisen vaihtoehtoja:

VE 0	Hanketta ei toteuteta
VE 0+	Hanke toteutetaan vain suunnitellun bulk-termiinalin osalta
VE 1	Hanke toteutetaan siten, että se mahdollistaa kaikkiaan 8 milj. tonnin vuosittaisen kuljetusmäärän (malmilaituri nro 1)
VE 2	Hanke toteutetaan siten, että se mahdollistaa kaikkiaan 13-15 milj. tonnin vuosittaisen kuljetusmäärän (malmilaituri nro 2)
VE 3	Hanke toteutetaan siten, että se mahdollistaa kaikkiaan 15-23 milj. tonnin vuosittaisen kuljetusmäärän (malmilaiturit nro 3 ja 4)

Malmiterminaalivaihtoehdot:

- | | |
|-------|--|
| mVE 1 | Malmiterminaaali toteutetaan Öljysatamantien kaakkoispuolen soranotto- ja pienteollisuusalueelle (silmuksrata) |
| mVE 2 | Malmiterminaaali toteutetaan Ajoksentien ja Öljysatamantien väliselle alueelle |

Ajoksen satama-alue on varsin ahdas uusille toiminnoille, joten satamatoiminnan kehittämiseksi sekä kustannusten että mahdollisten ympäristövaikutusten kannalta tehokkaimmaksi ratkaisuksi nähdään satamatoimintojen laajentaminen nykyisellä alueella uuden satama-alueen perustamisen sijaan. Mikäli hyödynnetään nykyiset laituri-rakenteet ja sataman infrastruktuuri, on vaikea löytää kustannuksiltaan järkeviä vaihtoehtoisia sijoittumisratkaisuja sataman laajentamiselle. Tämän johdosta yhteysviranomaisen pitää onnistuneena selostuksessa esitettyä vaihtoehtotarkastelua, jossa sataman laajeneminen toteutetaan vaiheittain sen mukaan, kuinka paljon malmimine-raaleja tullaan sataman kautta kuljettamaan. Tosin vaihtoehtotarkastelussa tämä asia olisi saanut lukijalle tuoda selvemmin esille, esim. taulukon muodossa, jossa olisi esitetty eri vaihtoehtoitain kuljetettava malmimäärä, satamaan rakennettava infrastruktuuri, ruopattavien ja läjitettävien massojen määrä.

Arviointiohjelmassa esitettiin ainoastaan yksi vaihtoehtoratkaisu malmiterminaalille mVE1. Yhteysviranomaisen mielestä on hyvä, että malmiterminaalille on löydetty myös toinen vaihtoehto, mVE2.

Hankkeen liittyminen suunnitelmiin ja muihin hankkeisiin

Selostuksessa on esitetty tiedot hankkeen liittymistä muihin Ajoksen lähialueiden hankkeisiin ja siinä on myös tarkasteltu hankkeen suhdetta keskeisiin ympäristönsuojelua koskeviin suunnitelmiin ja ohjelmiin.

Yhteysviranomaisen huomauttaa, että Ajoksen sataman lähialue kuuluu Kemijoen vesienhoitoalueeseen eikä, kuten selostuksessa mainitaan, Kymijoen-Suomenlahden vesienhoitoalueeseen. Valtioneuvosto hyväksyi Kemijoen vesienhoitoalueen vesienhoitosuunnitelman 10.12.2009.

Edelleen yhteysviranomaisen huomauttaa, että olisi selostuksen kohtaan 6 "Hankkeen liittyminen muihin hankkeisiin" -kohtaan tullut lisätä hankekuvaukset Ajoksen satamaan tulevan meriväylän syventämisestä ja Kolari-Kemi-Ajos -rautatien parantamisesta, jotka olennaisesti liittyvät sataman laajentamisen liittyvään tavarakuljetukseen.

Vaikutusten selvittäminen ja merkittävyyden arviointi

Ympäristövaikutusten arviointimenettelyssä on tunnistettu hankkeen kannalta keskeiset ja merkittävimmät ympäristövaikutukset. Selvitystyössä on keskitytty ensisijaisesti rakentamisen aikaisiin vaikutuksiin sekä satama-alueen käyttöön ja sen toimintaan. Vaikutusten selvittämisen perusteeksi on hankittu tarvittavat tiedot tarkasteltavasta vaikutusalueesta. Ympäristövaikutusten arviointi on tehty pääasiassa asiantuntija-arviona käyttäen hyväksi sekä aiemmin tehtyjä tutkimuksia että uusia, juuri tähän hankkeeseen kohdistettuja tutkimuksia. Hankkeeseen liittyvistä keskeisistä vaikutuksista on teetetty erillisselvitykset (kuten luontoon kohdistuvista vaikutuksista, poh-

jasedimenttiselvitys, melu- ja pölyselvitykset). Selvitysten keskeiset tulokset on koottu arviointiselostukseen.

Yhteysviranomainen katsoo, että vaikutusarviointiin liittyvät selvitykset on kohdistettu asianmukaisella tavalla merkittäviksi arvioituihin ympäristövaikutuksiin. Arviointiselostusta laadittaessa on otettu huomioon yhteysviranomaisen arviointiohjelmasta antama lausunto.

Vaikutukset yhdyskuntarakenteeseen ja maankäyttöön

Kemin satama on tärkeä koko Lapin teollisuuden vienti- ja tuontisatama. Ajoksen sataman kehittäminen vastaamaan muuttuneita tarpeita on perusteltua. Hankkeen toteuttaminen omalta osaltaan mahdollistaa Lapin kaivoshankkeiden malmikuljetusten aloittamisen Kemin satamaan.

Hankkeen toteuttamisen myötä satamatoimintojen alue laajenee pohjoiseen ja mahdollisesti Takalahteen sekä aiheuttaa muutoksia Ajoksen rata- ja tieliikennealueisiin ja satama-alueeseen. Satama-alueen ruoppaukset ja täytöt tapahtuvat satama-alueeksi nykyisin osoitetulla alueella. Vain kolmas aallonmurtaja sijoittuu nykyisen satama-alueen ulkopuolella.

Hankkeen toteuttaminen ei edellytä yhdyskuntarakenteen hajauttamista eikä uusien teollisuus-, asuin-, virkistys- tai työpaikka-alueiden toteuttamista. Hankeen toteuttaminen ei vähennä merkittävästi ympäröivän alueen luonto- ja kulttuurimatkailumahdollisuuksia.

Länsi-Lapin maakuntakaavan laatiminen on käynnistynyt. Hanke on voimassa olevan Länsi-Lapin seutukaavan mukainen. Hankkeen toteuttaminen edellyttää voimassa olevan Kemin yleiskaavan muutosta sekä Ajoksen asemakaavan muutosta ja laajenusta.

Yhteysviranomainen toteaa, että arviointiselostuksessa on esitetty hyvin keskeiset vaikutukset yhdyskuntarakenteeseen ja maankäyttöön.

Liikenteelliset vaikutukset

Selostuksen mukaan malmikuljetusten aloittaminen kasvattaa huomattavasti junaliikenne- ja laivakuljetusmääriä. Sen sijaan sataman laajentaminen ei merkittävästi lisää maantieliikennettä. Rakentamisen aikana suurin osa massoista ja tarvikkeista kuljetetaan vesitse. Maanteitse tuodaan laiturityömaalle pääasiassa louhetta.

Yhteysviranomainen toteaa, että arviointiselostuksessa on hyvin kuvattu liikenteen nykytila ja eri laajennusvaihtoehtojen liikennevaikutukset. Selostuksessa on esitetty sataman vaikutukset Ajoksentien (Mt 920) liikennejärjestelyihin. Rautatie on suunniteltu risteävän Ajoksen maantien kanssa eritasossa, mikä onkin lisääntyneiden malmikuljetusten turvallisuuden vuoksi välttämätöntä.

Liikenteelliset vaikutukset pohjaveteen on käsitelty jäljempänä kohdassa "Maaperä ja pohjavesi".

Vaikutukset kasvillisuuteen ja eläimistöön

Kasvillisuus

Arviointiselostuksen mukaan sataman lähialueen metsät ovat hakkuin käsiteltyjä nuoria ja varttuneita kasvatusmetsiä, eikä alueella ole luonnonsuojelulain 29 §:n mukaisia luontotyyppejä tai metsälain 10 §:n tarkoittamia erityisen tärkeitä elinympäristöjä. Alueella ei myöskään esiinny primaarisuknessiometsiä. Takalahdessa sijaitsevat kaksi lampea ovat mahdollisesti vesilain 15 a §:n tarkoittamia kluuvijärviä.

Vaihtoehdossa VE0+ rakennetaan alueen pohjoisosaan bulk-terminaali, jolle johtavan rautatien alla jää yksi ruijanesikko- ja yksi laaksoarhoesiintymä. Vaihtoehdossa VE1 syväsatamaan rakennettavan rautatien ja malmiterminaali alueella ei ole uhanalaisten eliölajien esiintymiä. Ajoksentien ja Öljysatamantien tiejärjestelyjen alle jää suikeanoidankukko-, pohjannoidanlukko- ja sääskenvalkkuesiintymät. Vaihtoehdossa VE3 malmiterminaalin ja tiejärjestelyjen alle jää neljä sääskenvalkkuesiintymää em. lisäksi. Takalahden ja sen länsipuolisen lammen täyttäminen edellyttäneen lupaa poiketa vesilain säädöksistä. Vaihtoehto VE3 kaventaa hieman liuskamaamunan suoje-lusuunnitelmassa hoidettavaksi esitetyn alueen pinta-alaa.

Yhteysviranomaisen toteaa, että kasvillisuuskartoitukset on laadittu asianmukaisesti. Tosin vanha uhanalaisaineisto korostuu hieman liikaa, jolloin saa käsityksen, että satama-alueen laajennusalueella mm. Takalahden alueella ei enää ole uhanalaista ja huomionarvoista kasvillisuutta. Takalahden esiintyvät uhanalaiset kasvilajit tuhoutuvat vaihtoehdon VE3 toteutuessa, kun maamassoilla täytetään alueet laajasti. Vaihtoehto VE2 voi jo osaltaan heikentää näiden uhanalaisten ja silmälläpidettävien lajien tilaa.

Uhanalaisten kasvilajien taulukko on sinänsä havainnollinen, mutta eri vaihtoehtojen vaikutus kasviesiintymien tilaan jää viitteelliseksi. Eri vaihtoehtojen vaikutus lajeihin olisi voitu todeta selkeästi ja esittää myös mahdollisia lieventämiskeinoja esiintymien turvaamiseksi joko nykyisillä kasvupaikoilla tai mahdollisia siirtoistutuskohteita lähiympäristöön ja Oulun yliopiston kasvitieteelliseen puutarhaan.

Satama-alueen laajennuksen alueelta ja sen välittömässä lähiympäristöstä ei ole tunnistettu eikä inventoitu uhanalaisia luontotyyppejä (Suomen luontotyyppien uhanalaisuus, A. Raunio, A. Schulman ja T. Kontula, Suomen ympäristö 8/2008) teoksen mukaan tai luonnonsuojelulain 29 §:n tarkoittamia suojeltavia luontotyyppejä. Selostuksessa on mainittu, että alueelta ei löydy luonnonsuojelulain 29 §:n tarkoittamia luontotyyppejä ja metsälain tarkoittamia erityisen tärkeitä elinympäristöjä.

Lapin ELY-keskus on kuitenkin inventoinut Ajoksen sataman pohjoispuolella (kartoissa tällä kohdalla numerot 6.9) katajaketo -luontotyyppin kasvillisuuden ja tehnyt myös luontotyyppialueesta GPS -rajauksen heinäkuussa 2010. Katajaketo on luonnonsuojelulain 29 §:n tarkoittama luontotyyppi, joita on hyvin vähän Lapin maakunnan alueella. Katajakedolla kasvaa mm. ketonoidanlukkoa, kissankäpälää, kissankelloa, siankärsämöä, kultapiiskua ja hopeahanhikkia. Lapin ELY-keskuksella on tarkoitus tehdä luontotyyppin suojelemiseksi rajauspäättös vuonna 2011.

Linnusto

Arviointiselostuksen mukaan hankkeen toteuttaminen tulee vaikuttamaan Ajoksen alueen pesimälinnustoon ensisijaisesti rakentamisen aikana. Pesimälinnustoltaan Ajoksen satama-alueita voidaan nyky muodossaan verrata teollisuusalueeseen, jonka luonnontila on muuttunut. Satama-alueen edustan luodoilla sekä Ajoksen saaren ranta-alueilla sijaitsee joitakin linnustollisesti merkittäviä kohteita, joihin sataman laajentamisella voidaan arvioida olevan vaikutusta.

Ajoksen ympäristössä sijaitsevista lintuluodoista sataman laajentaminen voidaan arvioida vaikuttavan voimakkaimmin Siikamatalan alueeseen, joka jää kaikissa hankevaihtoehdoissa joko kokonaan tai osittain satama-alueen kaakkoisen maantäyttöalueen alle. Siikamatalalla pesivät yksilöt pystyvät todennäköisesti löytämään vastaavia pesimäpaikkoja lähialueen saarilta.

Hankevaihtoehdot VE2 ja VE3 vaikuttavat myös Takalahden vesistöalueeseen, jolla pesii varsin monipuolinen vesi- ja rantalinnusto. Tielinjojen rakentaminen Takalahden länsi- ja pohjoisosiin tulee todennäköisesti osaltaan vähentämään vesi- ja rantalinnustolle potentiaalisia pesimäalueiden määrää. Takalahden pesimälinnustoon ei nykytietojen mukaan kuitenkaan kuulu erityisen häiriöherkkiä lajeja.

Muuttolintujen kannalta sataman laajentaminen ei merkittävästi vaikuta lintujen muuttoreitteihin.

Yhteysviranomaisen toteaa, että paikalliset linnuston asiantuntijat ovat laatineet linnustonselvityksen oikeita menetelmiä käyttäen. Linnustonselvitystä voidaan tässä hanketyypissä pitää riittävänä, kun tiedetään muidenkin lähialueelle sijoittuvien YVA-hankkeiden linnustonselvityksistä kattavasti, vaikka siteeraus on puutteellista muista YVA-selostuksista. Linnuston pääasialliset muuttoreitit sekä edustavat levähdys- ja ruokailualueet eivät sijoitu Ajoksen satama-alueen lähiympäristöön. Takalahti ja Siikamatalan alue mainitaan hankealueella linnuston osalta arvokkaimmiksi alueiksi, jotka tulevat muuttumaan ja oleellisesti heikentymään kaikissa vaihtoehdoissa. Rakennusaikaiset vaikutukset ylettyvät lähialueen parhaille lintuluodoille Inakariin, Kallioon ja Kursunkallioon ja saattavat vähentää pesivien parien määrää ainakin väliaikaisesti. Ruoppaukset tulisi tehdä pesimisajan ulkopuolella (elokuu – huhtikuu).

Luonnonsuojelulain 49 §:n mukaan lintudirektiivin artiklassa 1 tarkoitettujen lintujen (kalatiira, pikkulokki) luontodirektiivin liitteessä IV (b) lueteltujen kasvien (ruijanesikko) hävittäminen on kielletty. Näiden lajien hävittäminen, vahingoittaminen tai toimintojen, jotka johtavat näiden lajien häviämiseen tietyltä alueelta vaatii aina ELY-keskuksen luvan poiketa luonnonsuojelulain rauhoitussäännöksistä.

Vaikutukset vesistöön

Arviointiselostuksen mukaan sataman laajennuksella on vaikutuksia veden laatuun ennen kaikkea rakentamisen aikana. Satama-alueen rakentamisen yhteydessä joudutaan tekemään ruoppauksia, jolloin merenpohjasta irtoaa kiintoainesta, mikä näkyy paikallisena ja lyhytaikaisena veden samentumana. Myös rakentamisaikaiset haitta-ainekuormitukset ja ravinnepitoisuuksien nousut jäänevät vähäisiksi, sillä rakennusalueet sijoittuvat pohjille, joissa sedimentoitunutta ainesta on hyvin vähän.

Ruoppaus- ja läjitystyöt liikuttavat maa-aineksia ja pohjasedimenttejä. Myös lisääntyvä laivaliikenne voi liikuttaa pohjasedimenttejä. Ruopattavat tai liikuteltavat massat voivat myös vapauttaa liikkeelle haitallisia aineita, jolloin pitoisuudet vedessä saattavat kohota. Käytännössä haitta-aineet sitoutuvat kuitenkin voimakkaasti kiintoainekseen, joten eliöille saatavilla olevien liukoisten haitta-aineiden pitoisuus jää pieneksi. Kemien edustalla hyvät laimenemisolosuhteet vähentävät ruoppaustöiden haitallisia vaikutuksia. Myös käytön aikaiset vaikutukset merenpohjaan jäävät paikallisiksi ja vähäisiksi.

Sedimenttianalyysien tulokset osoittavat hankealueen kuuluvan mataliin rannikkoveisiin, jossa eloperäisen aineksen sedimentoituminen pohjalle on vähäistä. Tulosten perusteella osalla pohjista voi sedimentin pintaosissa olla eräitä yhdisteitä pitoisuuksina, jotka kirjallisuustietojen mukaan ovat haitallisia pohjaeliöstölle. Ruoppaus- ja läjitysohjeen tason 2 ylittävät pitoisuudet havaittiin tuulipuiston alueella.

Nykytilassa satama-alue on suurelta osin ihmistoiminnan vaikutuksen alaisena. Alueita, joissa ei ole aiemmin ollut toimintaa, ovat vaihtoehtojen VE=+ bulk-terminaalin ruoppausalueen pohjoisin alue sekä vaihtoehtojen VE1-VE3 täyttöalueet sekä osa ruoppausalueesta.

Yhteysviranomaisen toteaa, että arviointiselostuksen mukaan aiemmin (2002 ja 2006) tehdyissä Ajoksen sataman ympäristön pohjasedimenttien haitta-ainepitoisuuksia koskevissa selvityksissä monesta satama-alueelta otetusta näytteestä on löydetty Ympäristöministeriön ruoppaus- ja läjitysohjeen (2004) mukaisessa läjityskelpoisuusluokittelussa tason 1 ohjearvon ylittäviä pitoisuuksia (mahdollisesti pilaantunut ruoppausmassa) erityisesti PAH-yhdisteiden, öljyhiilivetyjen, PCDD/F-yhdisteiden sekä lyijyn ja elohopean osalta. Ympäristövaikutusten arviointiohjelmaa koskevassa lausunnossaan yhteysviranomaisen on esittänyt, että ruoppausmassat on syytä tutkia ja luokitella voimassaolevien läjitysohjeiden mukaisesti. Ruoppausten yhteydessä on kiinnitettävä erityistä huomiota yleisimpien raskasmetallien, PCB-aineiden, kloorifenolien, PCDD/F-aineiden, PAH-yhdisteiden ja orgaanisten tinayhdisteiden pitoisuuksiin. YVA-menettelyn aikana tehdyissä tutkimuksissa on kuitenkin analysoitu ainoastaan metallien (ei elohopea), TBT-yhdisteiden ja PCB-yhdisteiden pitoisuuksia pintasedimentissä, joista kromin ja TBT-yhdisteiden pitoisuudet ylittivät usealla satama-alueen havaintopaikalla tason 1.

YVA -selostuksessa todetaan haitta-aineiden esiintymisestä sedimentissä, että ruoppausmassojen läjityskelpoisuus on arvioitava tapauskohtaisesti. Yhteysviranomaisen katsoo, että viimeistään hankkeen lupavaiheen yhteydessä tulee selvittää tarkemmin sedimentin läjityskelpoisuutta ja haitallisuutta. Sedimentin läjityskelpoisuutta tulee arvioida tarkemmin riittävän laajan näytteenoton ja analyysivalikoiman pohjalta siten, että pilaantuneet massat saadaan rajatuiksi (laajuus ja syvyys) ja ongelman laajuus riittävällä tarkkuudella selvitettyä. Mahdollisesti pilaantuneen sedimentin haitallisuutta vesieliöiden kannalta tulee selvittää myrkyllisyystestien avulla. Lisäksi ruoppauksessa ja läjityksessä tulee käyttää työkoneita ja menetelmiä, jotka aiheuttavat vähiten haittaa vesiympäristöön.

Edelleen yhteysviranomaisen huomauttaa, että kohdassa 8.4.1 Veden laadun nykytila viitataan vesistön ekologisen tilan luokituksen lisäksi myös vuosien 2000 - 2003 ti-

lannetta kuvaavaan vesien yleiseen käyttökelpoisuus-luokitukseen. Tämä on turhaa, koska uudempi vesistöjen ekologisen tilan luokittelu on korvannut vanhemman käyttökelpoisuusluokituksen. Molempien luokitusten käyttö sekoittaa turhaan lukijaa.

Yhteysviranomaisen tarkoittaa selostuksessa sivulla 64 esitettyihin vedenlaadun tarkkailupisteisiin, että Lapin ELY-keskuksen ylläpitämiä veden laadun seuranta-kojoja ovat Perämeri LAV 1 (myös velvoitetarkkailussa), Perämeri LAV 2 ja Perämeri LAV 4. Muut kuvassa 8 -16 esitetyt havaintopaikat (Perämeri P10, Perämeri KE 3 ja Perämeri KE 13) sisältyvät Kemin edustan velvoitetarkkailuohjelmaan (Oy Metsä-Botnia Ab & Kemiart Liners Oy, Stora Enso Oyj ja Kemin Vesi Oy:n yhteistarkkailu).

Edelleen yhteysviranomaisen tarkoittaa selostuksen sivun 65 taulukkoon 8 – 1, jossa todetaan, että klorofylli-a pitoisuudet ovat yksittäisiä tuloksia koko mittausjaksolta. Tämä ei pidä paikkaansa, sillä havaintopaikat Perämeri KE 3 ja Perämeri KE 13 ovat velvoitetarkkailun intensiivihavaintopaikkoja, joilta löytyy kattavaa klorofylli-a aineistoa vuosilta 2000 – 2009. Myös muilta seurannassa mukana olevilta havaintopaikoilta otetaan vähintään 1-2 klorofylli-a näytettä vuosittain.

Vaikutukset vesieliöstöön

Arviointiselostuksen mukaan ruoppaukset ja läjitykset voivat hävittää vesikasvillisuuden ja pohjaeliöstön lähes täydellisesti muokattavilta alueilta. Muutettavien alueiden ollessa suhteellisen pienialaisia, pohjaeläinkanta palautuu melko nopeasti takaisin ympäröiviltä alueilta.

Selvitysten perusteella satama-alueen vedenalainen kasvillisuus on nykyisellään hyvin niukkaa. Myös satama-alueen pohjaeläimistö on karusta pohjan laadusta johtuen niukkaa. Sataman rakentamisen kohteena oleva alue on suppea, joten sataman laajennuksella ei katsota oleva merkittävää vaikutusta vedenalaiselle kasvillisuudelle ja pohjaeläimistölle.

Yhteysviranomaisen toteaa, että arviointiselostuksessa esitettyihin hankealueen hyvin alhaisiin pohjaeläinten yksilömääriin vaikuttaa todennäköisesti osaltaan se, että pohjaeläinkartoituksessa oli otettu ainoastaan yksi Ekman-nosto kultakin näytteenottopaikalta. Ympäristöhallinnon merialueen näytteenotto-ohjeessa suositellaan vähintään 5 rinnakkaista Ekman-nostoa kultakin havaintopaikalta. Ympäristövaikutusten arviointiselostukseen liittyvissä selvityksissä tulisi noudattaa ympäristöhallinnossa tai velvoitetarkkailuissa yleisesti käytettyjä menetelmiä. Yhteisöjen vertailemiseksi yhdessä näytteessä tulisi olla aina vähintään 100 yksilöä. Nyt niitä ei ole löydetty tiheysarvioinakaan sitä määrää kuin yhdeltä havaintopaikalta.

Yhteysviranomaisen toteaa, kuten Metsähallituksen Pohjanmaan luontopalvelut lausunnossaan, että alueella kasvavan makrofytyttisen kasvilajiston (mm. putkilokasvit, sammalkasvit ja näkinpartaislevät) ja sen uhanalaisuus on selvitetty sukeltamalla. Sukellusajankohdan aikaisuudesta (15.6. - 24.6.2010) johtuen yksivuotista kasvillisuutta ei vielä välttämättä ole ollut havaittavissa. Simon Karsikkoniemen ydinvoimahankkeen (Fennovoima Oy) YVA-menettelyssä myös Ajoksen eteläpuoleinen kasvillisuus selvitettiin muutamista pisteistä hyvinkin tarkkaan, mutta näitä kartoituksia ei ole siteerattu tässä YVA-selostuksessa lainkaan. Fennovoima Oy:n YVA-menettelyssä löydettiin mm. lukuisia näkinpartaisleviä ja runsaasti putkilokasveja.

Yhteysviranomaisen arviointiohjelmasta annetun lausunnon mukaan "Merenrannikon luontotyyppien selvittämisen tulee käsittää myös uhanalaisten luontotyyppien tunnistamista sekä niiden kuvioimista maastokartoille". Tästä on jätetty pois seuraava lause: "Luontotyyppiselvityksen tulisi perustua Suomen uhanalaiset luontotyypit - selvitykseen (Suomen Ympäristö 8/2008)". Hankealueen luontotyyppijä ei ole selvitetty kyseisen selvityksen mukaan. On syytä olettaa, että vedenalaisen luonnon osalta uhanalaisia luontotyyppijä olisi löytynyt, jos niitä olisi lähdetty selvittämään (mm. pallerohaadinpartayhteisöt, uposkasvivaltaiset pohjat, näkinpartaisniityt, vesisamma-lyhteisöt).

Yhteysviranomaisen mukaan "Maankohoamisrannikon kasvillisuuden ominaispiirteet ja sukkessiokehitys hankealueen lähiympäristössä tulee selvittää YVA-selostuksessa". Kaikki kasvillisuutta koskevat kartoitukset käsittelevät yksittäisiä uhanalaisia kasvilajeja, eikä luontotyyppihin tai sukkessiokehitykseen ole otettu kantaa.

Lisäksi yhteysviranomaisen toteaa, kuten Metsähallituksen luontopalvelut lausunnonsaan, että jos vesikasvillisuus jo alun perin merialueella on niukkaa ja kitukasvuista, niin pienempikin ruoppaus ja läjitys voisi vaikuttaa sen kuntoon. Lisäksi monet selkärangattomat käyttävät niukkaakin vesikasvillisuutta elinympäristönään. Vaikutuksia ei pidä arvioida vähäiseksi vain sen takia, että kasvillisuus on vähäistä.

Vaikutukset kalastoon ja kalastukseen

Arviointiselostuksen mukaan kalastoon kohdistuvia suoria rakentamisen aikaisia vaikutuksia ovat ruoppauksen ja läjityksen sekä muiden rakentamistöiden aiheuttama häiriö ja veden hetkellinen samentuminen. Tämän johdosta osa kalakannasta voi karkottaa alueelta ja väliaikaisesti vaikuttaa saalismääriin hankealueella ja sen läheisyydessä.

Yhteysviranomaisen tukeutuu arvioidessaan hankkeen vaikutuksia kalastoon ja kalastukseen siihen, mitä RKTL on edellä lausunnossaan esittänyt. Ruoppaus- ja läjitystöiden ajankohdalla on merkitystä kalastovaikutusten suuruudelle. Erityisesti kutuaikana häiriö voi olla merkittävä monelle kalalajille. Selostuksessa ei oteta kantaa siihen, miten työt olisi ajallisesti parasta järjestää. Paitsi kalakannoille, toimilla on merkitystä myös kalastukselle. Arvokkaimmista talouskalalajeista lohen pyyntialueet ja vaellusreitit ovat lähellä sataman laajennusalueetta. Muutokset pyyntiolosuhteissa voivat yksittäiselle kalastajalle olla huomattavia, koska korvaavia pyyntipaikkoja on vaikea löytää tai niitä ei ole. Myös lohen ja meritaimenen vaellusajan kanssa samanaikaiset työt voivat vaikuttaa kalojen vaellusreitteihin ja siten pyyntimahdollisuuksiin. Läjitystyöt vaikuttavat erityisesti siikaan ja muikkuun, sillä syyskutuisina niiden mäti on meren pohjassa talven yli, ja sedimentoituminen voi aiheuttaa mädin hautautumista. Muiden lajien kuten silakan, ahvenen ja mateen osalta vaikutukset kohdistuvat lähinnä niiden kalastukseen, vaikka kutuaikaiset työt voivat häiritä myös niiden lisääntymistä.

Vaikutukset ilmastoon ja pölyäminen

Arviointiselostuksen mukaan Kemlin sataman tuottamat kokonaispäästöt ovat varsin pieniä. Vaihtoehdossa 3 rikkidioksidipäästöt lähes kaksinkertaistuisivat nykytilanteeseen verrattuna. Vuonna 2008 tehtyjen mittausten perusteella rikkidioksidipitoisuudet pysyisivät Kemlin alueella hyvin alhaisina vaikka laivaliikenteen tuottamat rikkioksidipitoisuudet kaksinkertaistuisivat. Myös vaikutukset ilmastoon voidaan pitää alhaisina.

Mallinnettujen toimintojen pölyämisen vaikutusalue on laajimmillaan vaihtoehdossa 3 noin 300 - 400 metriä päästölähteestä eli malmin purku- ja lastauspaikoista. Malminterminaalien toimintoista aiheutuva pölyäminen on hyvin paikallista, eikä siitä aiheudu vaikutuksia satama-alueen ulkopuolelle. Hiukkaspitoisuuksien vertailu hengitettävien hiukkasten raja-arvoihin osoittaa, että raja- ja ohjearvojen ei arvioida ylittyvän.

Yhteysviranomaisen pitää riittävinä ja asianmukaisina YVA-selostuksessa esitettyjä hankkeen vaikutuksia ilmastoon ja selvitystä hankkeen pölyämisestä pölymallinnuksen avulla.

Maaperä ja pohjavesi

Arviointiselostuksen mukaan vaikutukset maaperään rajoittuvat eri vaihtoehdoissa rakennettavan laiturin, ruopattavan satama-altaan ja täyttöalueiden alueille. Alueen ulkopuolelta tuodaan sora/kalliomurskettä kenttien päällyskerrokseen ja penkereiden reunarakenteisiin.

Malmiterminaalialueille joudutaan tekemään maansiirto- ja kaivuutöitä rakennusten, ratojen, erilaisten johtolinjojen sekä kenttäalueiden rakennustöiden yhteydessä. Näistä rakennustöistä ei aiheudu haitallisia vaikutuksia maaperään.

Kemlin sataman nykyiset toiminnot ja laajentuvat toiminnot sijoittuvat lähes kokonaan pohjavesialueen ulkopuolelle. Satamaan johtava tie, rautatie ja malmin terminaalivaihtoehto mVE1 sijoittuvat osittain pohjavesialueelle.

Liikenteen lisääntyminen sataman laajentuessa voi lisätä hieman onnettomuusriskiä satamaan vievällä tiellä, jolloin polttoainetta tai muita pohjavedelle vaarallisia aineita voi päästä maaperään. Rautatieliikenteen lisääntymisellä ei ole olennaista merkitystä pohjavesiriskien kannalta.

Yhteysviranomaisen mielestä pohjavesien osalta tehty tarkastelu on lähtökohtaisesti riittävä. Pohjavesien kokonaisvirtauskuva Ajoksen alueella on satamaolosuhteisiin nähden selkeä ja ko. toimintoalue ei sijoitu vedenottamoiden valuma-alueelle. Nykyisillä maa-alueilla toimenpiteet kohdistuvat pohjavedenpinnan yläpuolisiin kerrostuksiin. Huomiota tulee kuitenkin kiinnittää jatkossa vielä esim. rakennusten perustusten ja niiden kuivatusjärjestelmien ja viemäri- sekä vesijohtojen kaivutasojen mahdollista pohjavesipinnan alueellista alentumista aiheuttavaan vaikutukseen. Käsiteltävä malminmassa on varsin neutraalia ja liukenematonta eikä aiheuta olennaista riskiä pohjaveden laadulle.

Arviointiselostuksen mukaan liikenteen lisääntyminen sataman laajentuessa voi lisätä hieman onnettomuusriskiä satamaan vievällä maantiellä 920, jolloin polttoainetta tai

muita pohjavedelle vaarallisia aineita voi päästä maaperään. Ajokseen vievälle tielle vuonna 2013 rakennettavaksi suunnitellun pohjavesisuojuuksen rakentaminen tulisi yhteen sovittaa mahdollisen rautatien ja maantien eritasoliittymän pohjavesisuojuuksen rakentamisen kanssa, kuten arviointiselostuksessa on mainittu.

Lapin ELY-keskuksen Liikenne ja infrastruktuuri -vastuualue on seurannut Ajoksen pohjavesialueen kloridipitoisuuden kehittymistä vuosittain 1990-luvun alkupuolelta lähtien ja jatkaa edelleen alueella liikenteen pohjavesivaikutusten seurantaa.

Vaikutukset maisemaan ja kulttuuriperintöön

Arviointiselostuksen mukaan kaikki Ajoksen sataman laajennusvaihtoehdot aiheuttavat vaikutuksia maisemaan ja kulttuuriympäristöön. Ajoksen saaren sekä läheistä Veitsiluodon alueen maisemakuvaa hallitsevat teollinen infrastruktuuri. Teollisuusmaisema ei ole herkkä visuaaliselle muutokselle. Laajennuksen näkyminen kauko- maisemassa on melko huomaamaton, sillä jo nykyinen satama ja sen edustalla olevat tuulivoimalat hallitsevat maisemakuvaa.

Rakennettava malmiterminaali on suuri rakennus, joka ei kokonsa puolesta tukeudu muuhun sataman olevaan tai rakennettavaan rakennuskantaan tai rakenteisiin. Malmiterminaali sijoittuu satama-alueen keskelle ja se liittyy koostaan huolimatta luontevasti osaksi sataman rakennelmaa.

Ajoksen sataman laajentaminen sisältää täyttöö ja muita vesirakennustöitä, ja hankkeella voi olla vaikutusta vedenalaisiin muinaisjäänöksiin. Hankkeen arviointiohjelmasta 27.11.2009 antamassaan lausunnossa museovirasto esitti tehtäväksi vedenalaisinventointia hankealueella. Inventointi on käynnistynyt 2009 ja 2010 monikeilain- ja viistokaikuluotaukartoituksilla, joissa alueelta on löytynyt yksi vedenalainen muinaisjäänös. Ympäristövaikutusten arviointiselostuksessa vedenalaisen kulttuuriperinnön huomioiminen ja muinaismuistolain mukainen menettely löytyneen vedenalaisen muinaisjäänöksen osalta on esitetty asiallisella tavalla.

Yhteysviranomaisella ei ole lisättävää siihen, mitä museovirasto on esittänyt lausunnossaan arviointiselostuksesta koskien maisemaa ja kulttuuriperintöä.

Suojelutilanne

Arviointiselostuksen mukaan satama-alueita ei laajenneta Natura-alueille tai muille luonnonsuojelualueille, minkä vuoksi vaikutukset näiden alueiden luontoarvoihin voivat olla lähinnä välillisiä ja aiheutua melusta, ruoppaamisesta tai pintavesiolosuhteiden muuttumisesta. Mahdolliset meluvaikutukset kohdistuvat Perämeren saarten Natura-alueeseen kuuluvien Murhaniemen ja Kuukan pesimälinnustoon sekä vesiolosuhteiden muutokset Ajoksen leton luonnonsuojelualueeseen. Ruoppaamisesta voi aiheutua vaikutuksia lähinnä vedenalaisille sekä rannan välittömässä läheisyydessä sijaitseville luontotyypeille, mikäli ruopattavat alueet ovat pehmeäpohjaisia ja luonnonsuojelualueet sijaitsevat ruopattavan alueen lähellä.

Selostuksen mukaan millään hankkeen vaihtoehdoilla ei ole vaikutusta niihin luontodirektiivin liitteen I luontotyypeihin, liitteen II lajeihin tai lintudirektiivin liitteen I lajeihin, joiden perusteella em. alueet on sisällytetty osaksi Perämeren saarten Natura-

aluetta. Tämän vuoksi hankkeesta ei myöskään ole tarpeen tehdä luonnonsuojelulain 65 §:n tarkoittamaa Natura-arviointia. Etäisyydestä johtuen hankkeen millään vaihtoehdolla ei myöskään arvioida olevan vaikutusta Perämeren kansallispuiston Natura-alueeseen.

Yhteysviranomaisen toteaa, että Natura-tarveharkinnan riittävyys ilman varsinaista Natura-arviointia on perusteltu asianmukaisesti ruoppausalueen varsin kovapohjaisella merenpohjalla ja etäisyyksillä lähimpiin Perämeren saaret -Natura-kohteisiin.

Melu ja tärinä

Arviointiselostuksen mukaan hankkeen eri vaihtoehtojen toiminnan aikaiset meluvaikutukset syntyvät rautatiekuljetusten lisääntymisestä sekä malmijunien purkamisen, malmin varastoinnin ja siirtokuljettimen ja laivojen lastauksen melulähteistä. Rautatiekuljetuksia lukuun ottamatta hankkeen toiminnot eivät aiheuta tärinää merkittävässä määrin. Hankkeella on tärinävaikutusta lähinnä Ajoksen sataman johtavan radan varressa.

Yhteysviranomaisen toteaa, että sataman lähialueilla ja radan varressa meluvaikutusten kasvaminen heikentää loma-asuntojen viihtyvyystekijöitä, vaikka kaikilta osin melunormit eivät ylittyisikään. Viihtyvyyksivaikutusten kohdentuminen ja vaikutusten mahdollinen lieventäminen on kuvattu selostuksessa yleispiirteisesti.

Yhteysviranomaisen esittää, että hankkeen ympäristölupavaiheessa tulee antaa veloitteita melun ja tärinän seurantaan sekä meluntorjuntatoimenpiteisiin.

Vaikutukset elinoloihin ja viihtyvyyteen

Arviointiselostuksen mukaan asukkaat olivat huolissaan erityisesti lisääntyvästä melusta ja liikenteestä. Melun torjuntaa pidettiin tärkeänä ja esitettiin säilytettäväksi melua vastaan nykyiset harjut ennallaan. Lisääntyvän liikenteen koettiin tuottavan melu-, päästö- ja tärinähaittojen lisäksi turvattomuutta. Asukkaiden mielestä tiet ovat jo nykyisellä liikennemäärällä vaarallisia suuren raskaan liikenteen osuuden ja ylinopeuksien vuoksi. Asukkaita huolestuttivat myös lisääntyvän raideliikenteen mahdolliset vaikutukset muuhun raideliikenteeseen ja tasoristeykset tieliikenteen kanssa.

Satamatoimintojen kasvavat meluvaikutukset voivat häiritä Murhaniemen ja lähisaarien virkistyskäyttäjiä. Kasvava raideliikenne lisää estevaikutusta Ajoksen pohjoispuolen merialueen virkistyskäyttöön. Ajoksen asukkaat pilkkivät ja hiihtävät paljon radan pohjoispuolella, sillä asuinalueen puolella ei meri jäädy kunnolla Stora Enson lauhdevesien vuoksi. Heidän mielestään omakotialueelta tarvittaisiin rautatien ja tien allittava tunneli, jotta meren rantaan pääsisi turvallisesti myös moottorikelkalla.

Yhteysviranomaisen toteaa, että arviointiselostuksessa on hankkeen vaikutusalueen virkistyskäyttöä heikosti havainnollistettu mm. kulkureitit Ajoksen saaren pohjoispuolen merialueelle ja kelkkareitit jääalueella. Hiihtoreitit jääalueella, hiihto- ja kävelylenkkeilyreitit, laavupaikat sekä pientalo- ja loma-asutus on esitetty pienehköllä kartalla. Kesä- ja talviajan käytetyimmät kalastusalueet verkko-, katiska ja pilkkikalastusalueet on esitetty pienehköllä ja vaikealukuisella kartalla.

Myös pienveneiden käyttämät veneilyväylät Ajoksen satama-alueen tuntumassa olisi voitu esittää kartalla omalla kartalla veneväylät ja mahdolliset muutokset näihin pienvenereitteihin. Satama-alueen ympärillä lienee jokin vesialue, jossa pienveneily ja kalastaminen on kielletty.

Myös luontovaikutusten kokonaisvaltainen huomioon ottaminen on tärkeää laajan rakennushankkeen vaikutuksia arvioitaessa. Esimerkiksi paikallisten asukkaiden viihtyvyyttä tarkasteltaessa ei arviointiselostuksessa mitenkään oteta huomioon kalaston ja kalastuksen merkitystä, vaikka ne ovat keskeisiä elementtejä alueen ihmisten viihtyvyyden ja elämänlaadun kannalta.

Muutoin yhteysviranomaisen katsoo, että arviointiselostuksessa on riittävän kattavasti käsitelty hankkeen vaikutukset ihmisten elinoloihin ja viihtyvyyteen.

Vaikutukset elinkeinoelämään

Lapin liiton hyväksymän maakunnan kehittämissstrategian yhtenä tavoitteena on lisätä kilpailukykyä, taloudellista kasvua ja yrittäjyyttä sekä parantaa työllisyyttä luomalla uusia työpaikkoja ja säilyttämällä nykyisiä. Strategia kohdistuu ensisijaisesti olemassa olevan yritystoiminnan syntymisedellytysten lisäämiseen, jossa kaivosten ja teollisuuden edellyttämät infrastruktuurihankkeet ovat keskeisessä asemassa. Kokonaisuudessaan malmikuljetukset sekä niiden edellyttämät Ajoksen satama-alueen laajentaminen voivat toteutuessaan tuoda huomattavia aluetaloudellisia hyötyjä sekä Kemin kaupungin mutta myös koko Kemin-Tornion seutukunnan alueelle yleisen taloudellisen kasvun, sataman toiminnasta saatavien tavaramaksujen lisääntymisen sekä seutukunnalle syntyvien työpaikkojen kautta.

Yhteysviranomaisen tukeutuu arvioidessaan vaikutuksia elinkeinoelämään Lapin liiton lausunnossaan esittämään. YVA -selostuksessa on hyvin tuotu esille maakunnan tavoitteet ja otettu huomioon Lapin maakuntasuunnitelma 2030, maakuntaohjelma 2011 – 2014 sekä maakuntakaavat. Myös vaikutukset elinkeinoelämään ja työllisyyteen on esitetty.

Ympäristöriskit

Arviointiselostuksen mukaan satamatoiminnon ympäristöriskit liittyvät yleensä kemikaalien varastoinnin, käsittelyn ja kuljetusten sekä muun liikenteen onnettomuustilanteisiin. Ajoksen sataman laajentaminen ei merkittävästi lisää tieliikennemääriä, joten toiminnan aikana hanke ei lisää oleellisesti maantieliikenteen onnettomuusriskejä alueella. Rakennustöiden aikana tieliikenne alueella kasvaa, mikä lisää onnettomuusriskejä. Suunnitellut liikennejärjestelyt parantavat tilannetta maantieliikenteen onnettomuusuhkien osalta.

Lisääntyvät rautatiekuljetukset lisäävät onnettomuusriskiä tasoristeyksissä. Malmi kuljetetaan satama-alueen sisällä liukuhihnoilla, mistä ei aiheudu merkittäviä onnettomuusriskejä.

Laivaliikenteen onnettomuustiski arvioidaan pieneksi. Kuljetettavien lastien laatu on samanlainen kaikissa vaihtoehdoissa. Mahdollisessa laivaonnettomuudessa suunnitellut aallonmurtajat estävät haitallisten aineiden leviämistä laajemmalle merelle.

Liikenteestä aiheutuvia riskejä hallitaan alueen hyvällä suunnittelulla ja järjestelyillä, jotka tehdään yhdessä alueen muiden toimijoiden kanssa.

Malmiterminaalin junavaunujen lämmitysasemalla on maanalainen nestekaasusäiliö. Mahdollisen nestekaasuonnettomuuden vaikutukset arvioidaan paikallisiksi. Malmiterminaalista ei aiheudu ympäristöriskejä. Alue on asfaltoitu ja varustettu öljynerottimilla.

Rakentamisen jälkeisistä toiminnoista ei aiheudu merkittäviä ympäristöriskejä. Onnettomuustilanteissa toimitaan sataman pelastussuunnitelman ja onnettomuustilanneohjeiden mukaisesti. Pelastussuunnitelma ja onnettomuustilanneohjeet päivitetään vastaamaan sataman laajennuksen jälkeistä tilannetta.

Yhteysviranomaisella ei ole lisättävää siihen, mitä Turvatekniikan keskus ja Lapin pelastuslaitos ovat edellä lausunnoissaan esittäneet koskien hankkeen ympäristöriskejä. Yhteysviranomaisen ei näe estettä toteuttaa mitä tahansa eri vaihtoehdoista, kunhan riittävästi selvitetään ja huomioidaan niihin liittyvät turvallisuusvaatimukset ja vaihtoehdot.

Terveysvaikutukset

Arviointiselostuksen mukaan sataman laajennushankkeella ja siihen liittyvillä toiminnoilla voi olla välillisiä vaikutuksia ihmisten terveyteen. Terveysteen vaikuttavia tekijöitä voivat olla esimerkiksi melu, päästöt ilmaan, haitallisten aineiden leviäminen ja esim. kemikaalien kuljetukseen liittyvät mahdolliset vahingot ja kemikaalien varastoinnista aiheutuvat päästöt.

Nämä liittyvät jossain määrin jo Ajoksen sataman nykyiseen toimintaan. Ruoppausmassojen sisältämien haitta-aineiden aiheuttamat riskit ihmiselle on arvioitu pieniksi. Merkittävin muutos on raideliikenteen kasvava melu, jolla voi olla välillisiä vaikutusta ihmisen terveyteen. Satamatoimintojen aiheuttamat melualueet eivät ulotu asutusalueille.

Satamatoimintojen aiheuttamat päästöt ilmaan ovat sellaisia, etteivät ne ylitä terveysperustein annettuja raja- ja ohjearvoja. Kemin Satamassa kyse on työsuojelullinen asia malmien lastauksen ja purun yhteydessä.

Kemikaalien varastoinnin vaikutukset ihmisen terveyteen riippuvat kemikaalin laadusta ja altistumisen kestosta. Onnettomuuden sattuessa sääoloilla on iso vaikutus siihen, mihin suuntaan mahdollinen päästö leviää ja miten se laimenee. Kemikaalionnettomuuksien suhteen laajennus ei tuo merkittävää uutta. Suurin riski on jatkossakin öljysataman alueella. Malmien vastaanotto, purku ja lastaus ei oleellisesti lisää kemikaaliriskiä.

Yhteysviranomaisen toteaa, että hankkeen terveysvaikutukset on YVA-selostuksessa esitetty riittävän hyvin.

Vaihtoehtojen vertailu ja toteuttamiskelpoisuus

Vaihtoehtojen vertailussa tiivistetään, jäsennetään ja tulkitaan päätöksentekoa varten YVA-menettelyssä tuotettu keskeinen informaatio. Erilaisten ympäristö-, luonto- ym. selvitysten pohjalta tehtävä hankkeen eri toteuttamisvaihtoehtojen vertailu vaikutus-tarkasteluineen on yksi keskeisistä YVA-menettelyn vaiheista.

Hankevaihtoehtojen vertailu on toteutettu erittelevällä vertailulla ja siinä tarkastellaan vaihtoehtojen eroja kunkin tarkastellun vaikutuksen suhteen. Ympäristövaikutuksia on tarkasteltu vertaamalla nykytilanteen ja sen kehittymisen aiheuttamia vaikutuksia suhteessa suunnitelman mukaiseen hankevaihtoehtoon.

Vaikutuksen merkittävyyttä on arvioitu muutoksen suuruudella sekä vertaamalla suunnitellun toiminnanvaikutuksia kuormitusta koskeviin ohje- ja raja-arvoihin, ympäristön laatumormeihin ja alueen nykyiseen ympäristökuormitukseen.

Hankkeen eri toteutusvaihtoehtoja vertaillaan sanallisesti ja tiivistetyn vertailutaulukon avulla. Siihen on kirjattu tarkasteltujen vaihtoehtojen keskeiset positiiviset ja negatiiviset vaikutukset.

Yhteysviranomaisen pitää kaikkia sataman laajentamisen hankevaihtoehtoja niin teknisesti, yhteiskunnallisesti kuin ympäristövaikutuksiltaan toteuttamiskelpoisena. Sataman laajennusvaihtoehdoista vähäisimmät ympäristövaikutukset ovat luonnollisesti VE0+ -vaihtoehdolla ja suurimmat VE3. Malmiterminaalivaihtoehtojen osalta mVE2 on ympäristövaikutuksiltaan vähäisempi sen jäädessä kokonaan Ajoksen pohjavesialueen ja Takalahden vesialueen ulkopuolelle.

Yhteysviranomaisen toteaa, että arviointiselostuksessa esitettyjä Ajoksen sataman laajentamisen vaikutustarkasteluja vesistöön, merenpohjaan, vesieliöstöön ja pohjaveteen voidaan pitää pääosin oikeasuuntaisina ja riittävinä, mutta eri vaihtoehtojen vertailussa vaikutusten merkittävyyden tarkastelu jää hieman puutteelliseksi. Vaikutusten merkittävyyden arvioinnissa tulisi tuoda selkeämmin esille vaikutusten laajuus, todennäköisyys ja kesto. Liitteenä olevassa vaihtoehtojen vertailutaulukossa VE 2:n ja VE 3:n osalta värikoodit (kohtalainen vaikutus) ja teksti (lievä) eivät vastaa toisiaan. Lisäksi lähtötiedot eri vaihtoehtojen vaikutusten arvioimiseksi ovat osittain puutteellisia ja ristiriitaisia esim. ruopattavan pinta-alan ja määrän osalta.

Jos hankkeen toteutus siirtyy pitkälle tulevaisuuteen (esim. VE3), tulee luvanhakuvaiheessa tarvittaessa tehdä lisäselvityksiä esim. muuttuneista olosuhteista, yhteisvaikutuksista muiden sataman lähialueen toteutettujen hankkeiden kanssa tai jos hankkeen suunnitelmat muuttuu olennaisesti tässä YVA -menettelyssä esitetystä.

Haitallisten vaikutusten ehkäiseminen

Arviointiselostuksessa on esitetty erilaisia toimia, joilla ehkäistään ja rajoitetaan hankkeen haitallisia ympäristövaikutuksia.

Sataman laajennuksiin liittyvien haitallisten ympäristövaikutusten rajoittamiseen liittyviä kysymyksiä on selostuksessa riittävästi tarkasteltu. YVA-menettelyn aikana on tullut esille näkökohtia haitallisten vaikutusten ehkäisemiseksi (mm. liikennejärjestelyt, ruoppaus- ja läjitysmenetelmät, vesistö rakentamisen ajankohdan valinta, satamatoimintojen sijoittelu, lastinkäsittelymenetelmät, kenttäalueiden päällystys ja suojarakenteet, pohjavesialueen suojaus, melusteet, kasvillisuuden pitäminen elinvoimaisena, riskienhallintasuunnitelma ja pelastussuunnitelmat onnettomuustilanteissa) ja näitä on otettu huomioon hankevaihtoehtoja laadittaessa.

Seuranta

Seurannan tarkoituksena on tuottaa tietoa hankkeen ympäristökuormituksesta sekä vaikutuksista ympäristön tilaan. Seurannan avulla selvitetään myös, miten hyvin arvioinnissa käytetyt menetelmät ja niillä saadut tulokset vastaavat todellisuutta. Lisäksi seurannan avulla saadaan tietoa siitä, miten haitallisten vaikutusten lieventämistimenpiteet ovat onnistuneet.

YVA-selostus sisältää ehdotuksen hankkeen ympäristövaikutusten seurannasta.

Merialueen tila

Arviointiselostuksen mukaan rakentamisen aikana tulee tarkkailla erityisesti ruoppauksen ja kiinteiden rakenteiden rakentamisen vaikutuksia meriympäristöön. Lisäksi ruoppaus- ja läjitystöiden suorittamisesta on pidettävä kirjaa, josta selviää työkohteet sekä massojen määrät ja sijoituspaikka.

Käytönaikana satama-alueelta sadevesiviemäreiden kautta mereen johdettujen vesien määrää, laatua ja kuormitusta mereen tulee tarkkailla. Käytön aikaisia vaikutuksia tulee seurata pohjaeliöstöön sataman tutkimuspisteillä.

Yhteysviranomaisen esittää, että YVA -menettelyn jälkeisten lupahakemusten yhteydessä tulisi esittää ruoppauksen aikaisten kiintoaine- ja vesikasvillisuusvaikutusten riittävää selvittämistä mm. Murhaniemen Natura-alueen edustalla lupaan liittyvässä tarkkailuohjelmassa.

Kalasto

Arviointiselostuksen mukaan hankkeen rakentamisen aikana on mahdollista, että siitä aiheutuu ajoittaisia kalastushaittoja kuten pyydysten likaantumista, veden samentumista ja kalojen karkottumista. Hankkeen vaikutuksia kalastoon voidaan arvioida välillisesti samentumis- ja vedenlaatutarkkailusta saatavien tietojen pohjalta. Hankkeen vaikutuksia kalastukseen voidaan selvittää myös kalastajille suunnattavien kyselyjen avulla. Seuranta voidaan esittää soveltuvilta osin osana Kemin edustan merialueen kalataloudellista tarkkailua.

Yhteysviranomaisen tukeutuu RKTL:n lausuntoon arvioidessaan kalataloudellisen seurannan riittävyyttä. Kalaston luontainen vaihtelu on suurta ja kalansaaliiden vaihteluun vaikuttavat useat tekijät, joten vaikutusten arvioinnissa luontaisen vaihtelun erottaminen luotettavasti satamatöiden vaikutuksesta vaatii riittävää seurantaa ennen ja jälkeen laajennuksen. Seuranta tulisi kohdistaa erityisesti tärkeisiin mahdollisiin kalastovaikutuksiin, kuten kutualueisiin, kalanpoikastihyksiin, lajistomuutoksiin ja kasvun

muutoksiin. Kattavan seurantajärjestelmän luominen olisi toteutettavissa esimerkiksi yhteisseurantana alueelle suunniteltujen laajojen tuulivoimahankkeiden kanssa.

Pohjavedet

Selostuksen mukaan pohjaveden korkeutta ja laatua voidaan seurata rakentamisen aikana ja tarvittaessa sataman valmistumisen jälkeen alueella olemassa olevista ja tarvittaessa uusista pohjaveden havaintoputkista. Kemin Vesi Oy tekee jo melko kattavaa pohjaveden korkeuden tarkkailua pohjavesialueella.

Yhteysviranomaisella ei ole huomauttamista pohjaveden seurannan suhteen.

Melu ja tärinä

Arviointiselostuksen mukaan melutasoja tulisi tarkkailla mittauksilla rakentamisen aikana ja hankkeen toteutuksen jälkeen. Sataman toiminnasta tulee viimeistään ympäristölupavaiheessa laatia erillinen tarkkailusuunnitelma melu- ja tärinävaikutusten seurantaan.

Yhteysviranomaisella ei ole huomauttamista melun ja tärinän seurannan suhteen.

Ilman laatu

Arviointiselostuksen mukaan sataman rikkidioksidipäästöt, typen oksidien päästöt ja hiidioksidipäästöt ilmaan arvioidaan laskennallisesti päästölähteittäin vuosittain. Ilman laadun vaikutusten arvioimiseksi Kemin satama voi osallistua Kemin kaupungin alueella mahdollisesti järjestettävään ilmanlaadun yhteistarkkailuun.

Yhteysviranomaisella ei ole huomauttamista ilman laadun seurannan suhteen.

Sataman käyttötarkkailu

Sataman käyttötarkkailussa seurataan mm. alusten käynnit ja satamassa oloajat, tavaramäärät, lastin purkamisen ja lastausten ajat ja tavat, satama-alueen kunnossapito ja puhtaanapito, satamatoiminnon jätteet, hiekan ja öljynerotuksen seuranta, työ-koneiden polttoaineet, veden kulutus, energian kulutus, poikkeustilanteet, melun mitaus, sadevesiviemäreiden kautta mereen johdettavien vesien määrä, laatu ja kuormitus sekä ilmapäästöt.

Yhteysviranomaisella toteaa, että sataman käyttötarkkailu määrittää sataman ympäristöluvan päivittämisen yhteydessä ja tässä vaiheessa arviointiselostuksessa esitettyyn satama käyttötarkkailuun ei ole huomauttamista.

Tiedottaminen ja osallistuminen

Osallistumisella tarkoitetaan YVA-lain 2 §:n mukaan vuorovaikutusta ympäristövaikutusten arvioinnissa hankkeesta vastaavan, yhteysviranomaisen, muiden viranomaisten sekä niiden välillä, joiden oloihin tai etuihin hanke saattaa vaikuttaa.

Ympäristövaikutusten arviointimenettelystä on tiedotettu ja osallistuminen järjestetty YVA-lain edellyttämällä tavalla. Yhteysviranomaisen järjestämän lakisääteisen kuu-

lemisen lisäksi vuorovaikutusta ja osallistumista ovat palvelleet osaltaan myös vuorovaikutteiset YVA-ohjausryhmän samoin kuin -seurantaryhmän kokoukset.

Ympäristövaikutusten arviointiselostusta koskeva yleisötilaisuus järjestettiin 28.10.2010 Kemin kulttuurikeskuksessa. Arviointiselostus on ollut kokonaisuudessaan luettavissa Lapin ELY-keskuksen www-sivuilla.

Vuorovaikutus ja kansalaisten osallistumismahdollisuuksien lisääminen on toteutettu YVA-lain tavoitteiden mukaisesti.

Raportointi

Arviointiselostus on hyvin koostettu ja jäsennelty esitys. Se on kirjoitettu hyvää kieltä käyttäen. Kuvilla, kartoilla ja taulukoilla on havainnollistettu esitystä hyvin. Tiivistelmä on selkeä, lyhyt ja ytimekäs ja asianmukaisesti laadittu.

Selostuksen ulkoasun ja stilisoinnin osalta yhteysviranomaisen huomauttaa kuitenkin, että tekstin oikolukuun olisi ollut syytä paneutua enemmän. Mm. kappaleessa 5 kuvat ja kuvatekstit heittelevät ja kirjoitusvirheitä on tekstissä yllättävän paljon sekä eräät kartat ovat epätarkkoja ja värivalinnat epäselviä sekä karttatekstit pienellä fontilla. Kuvan 8-1 kartan värimaailman valinta on melko epäonnistunut ja selitteiden värit eivät kaikilta osin vastaa kartan värejä. Lähdeviitteistä puuttuu mm. Fennovoima Oy:n Simon Karsikkoniemen YVA-selostus, johon on viitattu mm. tämän YVA-selostuksen kalastusosuudessa.

Arviointiselostuksen riittävyys

Lapin elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus on tarkistanut YVA -selostuksen ja on yhteysviranomaisen lausuntoa laatiessaan ottanut huomioon arviointiselostuksesta yhteysviranomaiselle toimitetut lausunnot.

Lapin elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus katsoo, että hankkeesta laadittu ympäristövaikutusten arviointiselostus on riittävä. Arviointiselostus vastaa YVA -lain ja asetuksen keskeisiä vaatimuksia. Arviointiselostus on tehty arviointiohjelman mukaisesti ja siinä on otettu kohtuullisen hyvin huomioon yhteysviranomaisen arviointiohjelmasta antaman lausunto. Arvioinnin perusteeksi on hankittu keskeiset tiedot olemassa olevista suunnittelualuetta ja sen lähiympäristöä koskevista aiemmista selvityksistä ja lisäksi on tehty varsin perusteellisia uusia selvityksiä. Hankkeen vaikutusten selvittäminen ja merkittävyyden arviointi on kohdennettu keskeisiin asioihin.

Hankkeen jatkosuunnittelussa ja lupavaiheessa hankkeesta vastaavan tulisikin ottaa huomioon ne puutteet, joita tässä lausunnossa ja arviointiselostuksesta annetuissa lausunnoissa ja mielipiteissä on tuotu esiin.

Yhteysviranomaisen lausunnosta tiedottaminen

Arviointiselostuksesta annetut alkuperäiset lausunnot säilytetään Lapin elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksessa. Kopiot lausunnoista on lähetetty hankkeesta vastaavalle. Yhteysviranomaisen lausunto lähetetään hankkeesta vastaavalle sekä tiedoksi lausunnonantajille. Lausunto pidetään nähtävänä Kemin kaupunginvirastossa

ja Lapin ELY-keskuksessa sekä internetissä www.ely-keskus.fi - ELY-keskukset - Lapin ELY - Ympäristönsuojelu - Ympäristövaikutusten arviointi YVA ja SOVA - Päätyneet YVA-hankkeet – Ajoksen sataman laajentaminen. Lausuntoon arviointiselostuksesta voi tutustua myös Kemin kaupunginkirjastossa.

Lausunnon laatimiseen osallistuneet

Tämän lausunnon laatimiseen ovat Lapin ELY-keskuksessa osallistuneet ylitarkastaja Pekka Herva (luonnonsuojeluyksikkö), hydrobiologi Annukka Puro (ympäristöntilan seuranta yksikkö), ylitarkastaja Marko Kiviniemi (ympäristönsuojeluyksikkö), ylitarkastajat Leena Ruokanen ja Kaija Pekkala (alueiden käyttö yksikkö), hydrogeologi Heikki Hautala (pohjavesiasiat) ja ylitarkastaja Eira Luokkanen (ympäristönsuojeluyksikkö).

Ympäristönsuojeluyksikön
päällikkö

Tiina Kämäräinen

Vanhempi insinööri

Reino Kurkela

SUORITEMAKSU 6 420 €

MAKSUN MÄÄRÄYTYMINEN

Asia on tullut vireille vuonna 2009, jolloin voimassa olleen alueellisten ympäristökeskusten maksullisista suoritteista annetun valtioneuvoston asetuksen (27.12.2006/1387) mukaan YVA-laissa tarkoitettua arviointiselostuksesta annettavan yhteysviranomaisen lausunnon maksu on yhden kunnan alueella 6420 €.

LIITE Maksua koskeva muutoksenhaku hankkeesta vastaavalle

TIEDOKSI Lausunnon antaneet
Ympäristöministeriö
Suomen ympäristökeskus
Pohjois-Suomen aluehallintovirasto, ympäristöluvat vastuualue