



Kemin Satama
Ajoksentie 748
94900 KEMI

Arviointiohjelma 28.9.2009

YHTEYSVIRANOMAISEN LAUSUNTO KEMIN AJOKSEN SATAMAN LAAJENTAMISEN YMPÄRISTÖVAIKUTUSTEN ARVIOINTIOHJELMASTA, KEMI

JOHDANTO

Kemin Satama on 28.9.2009 toimittanut Lapin ympäristökeskukselle ympäristövaikutusten arviointimenettelystä annetun lain, YVA-lain (468/1994 + muutokset) tarkoittaman ympäristövaikutusten arviointiohjelman (jäljempänä arviointiohjelma, YVA-ohjelma), joka koskee Ajoksen sataman laajentamista Kemin kaupungissa. Tällöin käynnistyi virallisesti tämän hankkeen ympäristövaikutusten arviointimenettely.

Tämä lausunto on YVA-lain 9 §:n tarkoittama yhteysviranomaisen lausunto Ajoksen sataman laajentamisen YVA-ohjelmasta. Lausunnossa esitellään Ajoksen sataman laajentamishanke ja arviointiohjelma pääpiirteissään, ohjelmasta annettujen lausuntojen ja mielipiteiden keskeiset kohdat sekä yhteysviranomaisen näkemykset arviointiohjelmasta 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 ympäristökeskus (1.1.2010 jälkeen Lapin elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus) PL 8060 96101 Rovaniemi Yhteyshenkilö: Reino Kurkela, puh 0400 290 191 sähköposti: etunimi.sukunimi@ymparisto.fi (1.1.2010 jälkeen 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 yhtenäistä huomioonottamista suunnittelussa ja päätöksenteossa sekä samalla lisätä kansalaisten tiedonsaantia ja osallistumismahdollisuuksia.

Hankkeen ympäristövaikutusten arvioinnin tarpeen määrittelyyn sovelletaan YVA-asetuksen 6 §:ssä hankeluettelon kohtaa 9 f, jonka mukaan yli 1350 tonnin suuruisille, pääosin kauppamerenkulun käyttöön suunnitelluille aluksille rakennettavien meriväylien, satamien sekä lastaus- tai purkulaiturien ympäristövaikutukset on arvioitava YVA-lain mukaisessa arviointimenettelyssä.

Ympäristövaikutusten arviointiohjelma on hankkeesta vastaavan suunnitelma siitä, miten arviointi tullaan suorittamaan. Yhteysviranomaisen lausunnossa arviointiohjelmasta pyritään mm. ohjaamaan käynnistynyttä YVA-menettelyä sekä tarkastellaan arviointiohjelman asianmukaisuutta ja riittävyttä.

Hankkeesta vastaava tekee arviointiohjelman ja yhteysviranomaisen siitä antaman lausunnon perusteella tarvittavat selvitykset ja arvioinnit hankkeen vaikutuksista ja laatii ympäristövaikutusten arviointiselostuksen (YVA-selostus, arviointiselostus). Yhteysviranomaisen antaa lausuntonsa myös arviointiselostuksesta ja sen riittävydestä. YVA-menettely päättyy, kun yhteysviranomaisen toimittaa lausuntonsa arviointiselostuksesta hankkeesta vastaavalle.

Viranomaisilla, asianosaisilla ja asiasta kiinnostuneille on mahdollisuus antaa lausuntonsa ja esittää mielipiteensä sekä YVA-ohjelmasta että YVA-selostuksesta.

Hankkeen toteuttamista varten tarvittaviin lupahakemuksiin liitetään ympäristövaikutusten arviointiselostus ja yhteysviranomaisen siitä antama lausunto. Sataman laajentaminen edellyttää nollavaihtoa lukuun ottamatta vesilain mukaista lupaa nykyisen satama-alueen edustalla suoritettavalle vesirakentamiselle, ruoppauksille sekä ruoppausmassojen läjitykselle. Ympäristönsuojeluasetuksen 1 §:n 1 momentin kohdan 12 a) mukaan pääosin kauppamerenkulun käyttöön tarkoitettulla ja yli 1350 tonnin vetoisille aluksille soveltuvalla satamalle tai lastaus- tai purkulaiturilla on oltava ympäristölupa. Vesilain mukainen lupa ja ympäristölupa käsitellään Pohjois-Suomen ympäristölupavirastossa. Lupapäätöksestä on käytävä ilmi, miten arviointiselostus ja siitä annettu yhteysviranomaisen lausunto on otettu huomioon.

Hanke ja sen sijainti sekä esitetyt toteutusvaihtoehdot

Arvioitavan hankkeen tavoitteena on laajentaa Kemin Ajoksen satama-aluetta, jotta sataman toiminnallinen kapasiteetti ja ahtaustoimintojen riittävyys pystytään takaamaan myös sataman kautta suunniteltujen rautamalmikuljetusten osalta. Suunnittelualue sijoittuu Ajoksen nykyisen satama-alueen eteläosiin sekä sen edustan matalille merialueille Inakaran, Siikamatalan ja Ison Etukarin ympäristöön. Laajentamishanke kohdistuu pääasiassa sataman perusinfrastruktuurin kehittämiseen, joka käsittää yleissuunnitelman laajimmassa vaihtoehdoissa kaikkiaan noin 1500 metriä uusia laiturirakenteita, uuden bulk-terminaalin rakentamisen sataman pohjoisosiin sekä noin 36 hehtaaria uusia kenttä- ja varastoalueita. Varsinaisen satamarakentamisen lisäksi rakennetaan hankkeen yhteydessä sataman pohjoispuolelle erillinen malmiterminaalialue kaivannaiskuljetusten purkua ja malmimineraalien varastointia varten.

Ympäristövaikutusten arvioinnissa käsiteltävään hankekokonaisuuteen kuuluvat sataman laajentamiseksi toteutettavat rakentamistoimenpiteet sataman ja suunnitellun malmiterminaalialueen osalta, rakentamisen edellyttämät maantäyttö- ja ruoppaustoimenpiteet Ajoksen rantavyöhykkeellä ja sen edustan merialueilla sekä uusien aallonmurtajien rakentamisen satama-alueen ulkopuolelle. Lisäksi arvioitavaan hankkeeseen kuuluvat raideyhteyksien vetäminen uusilta laituri-alueilta satama-alueen pohjoispuolelle rakennettavalle malmiterminaalialueelle sekä muut hankkeen edellyttämät liikennejärjestelyt Ajoksen satama-alueella.

Satama-alueen laajennus toteutetaan osittain Ajoksen vanhalle satama-alueelle sekä maantäyttöjen avulla sataman edustan merialueille. Uusille laituriosuukille rakennetaan hankkeen yhteydessä kaksi uutta malminlastauspaikkaa, uudet öljy- ja bulk-laiturit sekä varauksen kahdelle lisälaiturille malmikuljetuksia ja kappaletavaran käsittelyä varten. Uudet satama-alueet ja laituripaikat sijoituvat satama-alueen eteläosiin Ajoksen nykyisen öljysataman alueelle, minkä takia öljysataman käyttöön joudutaan sataman laajentamisen yhteydessä rakentamaan uusi laituri. Myös jäänmurtaja Sammon laituripaikkaa joudutaan malmilaitureiden rakentamisen yhteydessä muuttamaan. Laiturirakenteet toteutetaan käyttämällä teräsbetonisia tukimuurielementtejä, joiden sijoittamisen yhteydessä joudutaan suorittamaan kaivu- ja maantäyttötöitä. Laiturit varustetaan rakentamisvaiheessa tarvittavilla kiinnityspollareilla, fendereillä, reunasuojilla ja laituritikkailla sekä rampit tarvittavilla ajopuomeilla. Laiturien teknistä huoltoa varten niille rakennetaan lisäksi tarvittavat vesi- ja harmaavesiliittymät sekä kaapelikanavavaraukset alueen liittämiseksi maasähköverkkoon.

Sataman pohjoisosaan rakennetaan arvioitavan hankkeen yhteydessä erillinen bulk-terminaali, joka käsittää nykyisen ro-ro -laiturin pidentämisen yhteismitaltaan 480 metrin pituiseksi sekä uuden terminaalin edellyttämien oheisalueiden (tiejärjestelyt, raidetyöt, junavaunujen purkupaikan sekä mahdolliset varastoalueet) rakentamiseen pääasiassa jo sataman käytössä olevalle alueelle.

Sataman laajentamisen yleissuunnitelmassa satama-alueen kehittämiseksi on laadittu kaksi vaihtoehtoista toimintamallia (yleissuunnitelmat A ja B), jotka eroavat toisistaan ensisijaisesti öljylaiturin siirron vaiheistuksen, laiturilinjausten sekä satama-altaan laajuuden osalta. Arvioitavan hankkeen ympäristövaikutuksia arvioidaan ensisijaisesti näiden yleissuunnitelmien pohjalta, joissa satamaa laajennetaan vaihteeltaisesti malmikuljetusten määrän ja niiden

kehityksen mukaan. Bulk-terminaalin sijoitus ja sen edellyttämät toimenpiteet ovat samat molemmissa yleissuunnitelmavaihtoehdoissa. Kaikkiaan terminaalin rakentaminen edellyttää 80 000 m³ suuruisia maantäyttötöitä, joiden seurauksena sataman kenttäalueiden määrä kasvaa kaikkiaan 63 000 m².

Arvioitavat vaihtoehdot

Ajoksen sataman laajentaminen ja sen suuruusluokka ovat voimakkaasti sidoksissa kaivosyhtiöiden toiminnan kehitykseen Lapin alueella, minkä takia myös ympäristövaikutusten arvioinnissa tarkasteltavat vaihtoehdot pohjautuvat pääasiassa kaivosyhtiöiden esittämiin suunnitelmiin malmikuljetusten määrästä ja niiden satamatoiminnoille asettamista vaatimuksista. Ympäristövaikutusten arvioinnissa tarkastellaan kaikkiaan kuutta varsinaista hankevaihtoehtoa, jotka muodostuvat laadittujen yleissuunnitelmavaihtoehtojen vaiheittaisen toteuttamisen mukaan. Hankevaihtoehtojen ohella YVA:ssa tarkastellaan lisäksi nollavaihtoehtoa, joka vastaa satama-alueen nykytilaa ja sen oletettua kehitystä lähivuosina olettaen, että suunniteltua laajennushanketta ei toteuteta. Nollavaihtoehdon rinnalle on laadittu myös 0+ -vaihtoehto, jossa sataman laajennus toteutetaan ainoastaan alueen pohjoisosaan suunnitellun Bulk-terminaali osalta.

Ympäristövaikutusten arvioinnissa tarkasteltavat vaihtoehdot ovat:

VE 0: Hanketta ei toteuteta

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

VE 1: Sataman laajennus toteutetaan yleissuunnitelma vaihtoehdon A mukaisesti vastaamaan 0,5–3,5 Mt suuruisia vuosittaista malmikuljetusmäärää (yleissuunnitelman vaihe 1).

VE 2: Sataman laajennus toteutetaan yleissuunnitelma vaihtoehdon B mukaisesti vastaamaan 0,5–3,5 Mt suuruisia vuosittaista malmikuljetusmäärää (yleissuunnitelman vaihe 1).

VE 3: Sataman laajennus toteutetaan yleissuunnitelma vaihtoehdon A mukaisesti vastaamaan 4,5–6,5 Mt suuruisia vuosittaista malmikuljetusmäärää (yleissuunnitelman vaihe 2).

VE 4: Sataman laajennus toteutetaan yleissuunnitelma vaihtoehdon B mukaisesti vastaamaan 4,5–6,5 Mt suuruisia vuosittaista malmikuljetusmäärää (yleissuunnitelman vaihe 2).

VE 5: Sataman laajennus toteutetaan yleissuunnitelma vaihtoehdon A mukaisesti vastaamaan 7,5–10 Mt suuruisia vuosittaista malmikuljetusmäärää (yleissuunnitelman vaihe 3).

VE 6: Sataman laajennus toteutetaan yleissuunnitelma vaihtoehdon B mukaisesti vastaamaan 7,5–10 Mt suuruisia vuosittaista malmikuljetusmäärää (yleissuunnitelman vaihe 3).

Malmiterminaalien rakentaminen toteutetaan kunkin hankevaihtoehdon osalta vastaamaan suunniteltuja malmikuljetusmääriä.

Nollavaihtoehto vastaa Ajoksen sataman osalta nykyisen ympäristöluvan mukaista toimintaa, eikä siihen sisälly malmikuljetuksia tai merkittäviä satama-alueen laajentamistoimia. Tässä tapauksessa suunnitellut malmikuljetukset hoidetaan Pohjois-Kalotin alueen muiden satamien kautta, jolloin Kemin kaupunki jää paitsi sekä itse kuljetusten että sataman laajentamisen mukanaan

tuomista taloudellisista ja yhteiskunnallisista hyödyistä. Nollavaihtoehdon toteutuessa Tapulin suunniteltujen malmikuljetusten todennäköisiä kulkureittejä olisivat käytännössä Perämeren alueen muut satamat, mm. Tornion ja Oulun satamat, mutta myös Norjan Narvik, jolloin kuljetuksista saatavat taloudelliset hyödyt kohdentuisivat lähes kokonaan Suomen talousalueen ulkopuolelle. Nollavaihtoehdossa suunnittelualueen nykytila sekä esimerkiksi kalastus- ja virkistyskäyttömahdollisuudet Ajoksella ja sitä ympäröivillä merialueilla säilyvät ennallaan.

ARVIOINTIOHJELMASTA TIEDOTTAMINEN JA KUULEMINEN

Arviointiohjelman vireilläolosta on ilmoitettu YVA-lain ja -asetuksen mukaisesti sanomalehti Pohjolan Sanomissa 11.10.2009. Arviointiohjelma on kuulutettu Kemin kaupungin ja Lapin ympäristökeskuksen ilmoitustaululla 12.10. - 30.11.2009. Arviointiohjelma on ollut kuulutuksen ajan nähtävillä Kemin kaupunginvirastossa ja pääkirjastossa sekä Lapin ympäristökeskuksessa. Arviointiohjelma on ollut myös nähtävillä Lapin ympäristökeskuksen internet-sivuilla osoitteessa <http://www.ymparisto.fi/LAP>> Ympäristönsuojelu > Ympäristövaikutusten arviointi > Vireillä olevat YVA-hankkeet.

Arviointiohjelmasta järjestettiin yleisötilaisuus Kemin kulttuurikeskuksessa tiistaina 13.10.2009.

Lapin ympäristökeskus varasi mahdollisuuden antaa lausuntonsa tai mielipiteensä arviointiohjelmasta seuraavilta:

- Kemin kaupungin ympäristönsuojeluviranomainen
- Kemin kaupunginhallitus
- Lapin TE-keskus, kalatalousyksikkö
- Lapin TE-keskus
- Lapin liitto
- Lapin tiepiiri
- Lapin lääninhallitus
- Museovirasto
- Ratahallintokeskus
- Merenkulkulaitos, Länsi-Suomen väyläyksikkö
- Metsähallitus/Pohjanmaan luontopalvelut
- Turvatekniikan keskus
- Lapin pelastuslaitos
- Simon kunta
- Keminmaan kunta
- RKTL, Oulun riistan- ja kalantutkimus
- RKTL, Perämeren kalantutkimus ja vesiviljely
- 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-Tornion lintuharrastajat Xenus ry
- Inakaran yhteinen vesi- ja vesijätöalue
- Ajoksen Omakotiyhdistys ry
- Hepolan Pientaloyhdistys ry
- PVO Innopower Oy
- Northland Resources Inc.

Myös muilla kuin em. asianosaisilla ja asiasta kiinnostuneilla on ollut mahdollisuus antaa lausuntonsa tai esittää mielipiteensä YVA-ohjelmasta.

LAUSUNNOT JA MIELIPITEET

Arviointiohjelmasta on annettu yhteensä 17 lausuntoa tai mielipidettä. Seuraavassa esitetään niistä yhteenveto:

1. Turvatekniikan keskus (Tukes)

Kemin Ajoksen satamana alueella sijaitsevat kemikaaliterminaalit (Neste Oil Oyj ja Baltic Tanka Oy). Sataman toiminnan riskienarvioinnissa tulee huomioida kyseisten terminaalien toiminnan, niillä mahdollisesti tapahtuvien onnettomuuksien ja niille tapahtuvien laiva- ja autokuljetusten satamatoiminnalle aiheuttamat turvallisuuskohdat. Kyseiset terminaalit ovat Seveso-direktiivin mukaisia turvallisuusselvityslaitoksia. Laitosten laatimat turvallisuusselvitykset ovat julkisia asiakirjoja ja ne ovat nähtävillä kyseisissä laitoksissa.

Tukes pitää sataman kehittämistä tarpeellisena, eikä näe estettä toteuttaa ympäristövaikutusten arviointiohjelmassa esitettyjä vaihtoehtoja sataman laajentamiseksi.

2. Simon kunnanhallitus

Simon kunnanhallitus ilmoittaa lausuntonaan, ettei kunnanhallituksella ole huomautettavaa ympäristövaikutusten arviointiohjelmasta.

3. Rajavartiolaitos, Länsi-Suomen merivartiosto

Länsi-Suomen merivartiostolla ei ole huomautettavaa ympäristövaikutusten arviointiohjelmaan.

4. Museovirasto

Museovirasto on perehtynyt arviointiohjelmaan ja toteaa, että rakennushistoriallisen kulttuuriperinnön ja maalla sijaitsevien muinaisjäännösten osalta ei ole huomautettavaa.

Hankkeella voi sen sijaan olla vaikutusta vedenalaisen kulttuuriperintöön. Vedenalaisia muinaisjäännöksiä ovat sellaiset hylät ja hyllyn osat, joiden voidaan olettaa olleen uponneena yli sadan vuoden ajan sekä muut ihmisen tekemät

vedenalaiset menneisyydestä kertovat rakennelmat. Museovirastolla ei ole kattavaa tietoa vedenalaisten muinaisjäännösten sijainneista Kemissä.

Ajoksen etelä- ja länsipuolella on tehty vuosina 2006 ja 2007 viistokaikukartoitusta vedenalaisten muinaisjäännösten paikantamiseksi tuulipuistohankkeen vuoksi. Nämä kartoitukset eivät kuitenkaan kata kokonaisuudessaan sitä aluetta, johon Ajoksen sataman laajentaminen kohdistuu. Hankkeen vaikutuksia vedenalaiseen kulttuuriperintöön ei voida arvioida ennen vedenalaisinventointia. Riippumatta siitä, mikä hankevaihtoehto valitaan toteutettavaksi, on syytä tehdä vedenalaisinventointi niillä vesialueilla, jotka tulevat hankkeen yhteydessä uusina alueina käyttöön ruoppaamalla, täyttämällä, läjittämällä sekä laitureita ja aallonmurtajia rakentamalla.

YVA-ohjelmassa todetaan asiallisesti kohdassa 5.8.3 Hylty ja muinaisjäännökset, että hankealuetta lähimpänä sijaitseva tunnettu vedenalainen muinaisjäännös on höyrylaiva Heben hylky. Hankkeen vaikutuksia käsittelevään lukuun 6.5.7 Vaikutukset kulttuurihistoriallisesti arvokkaisiin kohteisiin Museovirasto esittää seuraavaa lisäystä:

"Hankkeen vaikutuksia vedenalaisiin muinaisjäännöksiin ei voida arvioida ennen vedenalaisinventointia. Inventointi suunnitellaan yhteistyössä Museoviraston kanssa ja toteutetaan hyvissä ajoin ennen hankkeen toteuttamista."

Vedenalaisinventoinnin järjestämisestä on neuvoteltava Museoviraston meriarkeologian yksikön kanssa.

5. Lapin lääninhallituksen sosiaali- ja terveysosasto

Lapin lääninhallitus esittää pyydettyinä lausuntonaan Kemin Ajoksen sataman laajentamista koskevasta ympäristövaikutusten arviointiohjelmasta seuraavaa:

Lisääntyvän raideliikenteen mahdolliset vaikutukset (melu-, värinä- ja pölyhaitat) ihmisten terveyteen, elinoloihin ja viihtyvyyteen tulee arvioida ja tuoda esille arviointiselostusvaiheessa järjestettävissä yleisötilaisuuksissa. Raideliikenteen haittavaikutukset kohdistuvat radan varren asukkaisiin Kolarista Kemiin.

Muilta osin Lapin lääninhallituksen sosiaali- ja terveysosastolla ei ole huomauttamista arviointiohjelmasta.

6. Lapin TE-keskus

Kalatalousviranomaisena Lapin työ- ja elinkeinokeskus huomauttaa seuraavaa:

Arviointiohjelman mukaan hankkeen vaikutuksia kalastoon ja kalastukseen aiotaan selvittää varsin kattavasti. Arviointi tullaan perustamaan kuitenkin suurelta osin olemassa olevaan tietoon ja haastattelujen kautta hankittavaan tietoon.

Ohjelmasta ei käy ilmi aiotaanko sataman lähiympäristön merkitystä kalojen lisääntymisalueena selvittää myös maastossa tehtävillä kartoituksilla. Lisääntymisaluekartoitukset tulisi sisällyttää tehtäviin selvityksiin vähintään niillä

alueilla joihin suurimmat sementumishaitat todennäköisimmin kohdentuvat. Koealojen valinta on mahdollista tehdä siten, että kyseisiä pisteitä voidaan käyttää myöhemmin hankkeen vaikutusten seurannassa. Hankkeen ympäristövaikutusten arviointiselostuksessa tulee selvittää miten hankkeen vaikutusalueen kalataloustarkkailu tullaan järjestämään ja onko se mahdollista liittää muihin alueen kalataloustarkkailuohjelmiin.

Ajoksen sataman ehdotetulla vaikutusalueella on päällekkäisyyttä mm. Simon Karsikkoniemen ydinvoimalaitoshankkeen kanssa ja Ajoksen tuulivoimalapuiston laajentamishankkeen kanssa. Simon Karsikkoniemen ydinvoimalaitoshankkeen periaatepäätöshakemuksen luonto- ja vesistöselvityksiin sisältyy mm. kalojen lisääntymisaluekartoituksia, joihin hakijan on syytä perehtyä. Vastaavat kartoitukset ovat käyttökelpoisia myös Ajoksen sataman laajentamishankkeessa.

7. Lapin pelastuslaitos

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

Lapin pelastuslaitos on tarkastellut ympäristövaikutusten arviointiohjelman sisältöä omaan toimintaympäristöönsä liittyen. Pelastuslaitoksen kannalta on tärkeää selvittää ennalta hankkeen välittömät ja välilliset vaikutukset mahdollisten onnettomuusuhkien suhteen.

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 maakuljetukset, vaarallisten aineiden kuljetukset sekä satama-alueen sisäinen liikenne.

Lapin pelastuslaitos esittää lausuntonaan arviointiohjelmasta seuraavaa:

Arviointiohjelma antaa hyvän kuvauksen hankkeesta ja sen eri vaihtoehdoista. Arvioitavia ympäristövaikutuksia ja arviointimenetelmiä on selvitetty ohjelmassa kohdassa 6. Arvioitavista asioista pelastuslaitos nostaa esille alla luetellut mahdollisiin onnettomuusuhkiin ja niiden seurausvaikutuksiin liittyvät seikat, jotka tulisi selvittää ennalta arviointiohjelmassa. Samalla tulisi arvioida niihin liittyvät riskienhallintamahdollisuudet.

- Rakentamisen aikaiseen toimintaan liittyvät onnettomuusuhat, joilla voi olla laajempaa merkitystä
- Maaliikenteen kasvuun liittyvät onnettomuusuhat erityisesti vaarallisten aineiden kuljetusten osalta
- Rautatieliikenteen kasvuun liittyvät onnettomuusuhat suunnitellun toiminnan alkuvaiheessa ja myöhemmin toiminnan laajentuessa, kun ratalinjauksia, raidetyyppejä (sähköistys) ja kalustotyyppiä joudutaan muuttamaan (koko vaikutusalue)
- Ajoksentien (tie 920) perusparannustarve ja -edellytykset erityisesti Puidenpuuttuman kohdalla lisääntyvän liikenteen ja läheisen Natura-alueen vuoksi - - Vaihtoehdoisen reitin puuttuminen mahdollisessa onnettomuustilanteessa voi haitata olennaisesti niin satama-alueella kuin Ajoksen asu-

tusalueelle suuntautuvaa liikennettä ja vaikeuttaa Ajoksessa olevien riski-kohteiden saavutettavuutta

- Kasvavan laivaliikenteen onnettomuusuhat erityisesti alusöljyvahinkojen kannalta
- Öljysataman lastauslaiturin siirtoon liittyvät vaikutukset
- Kemikaalien käyttöön ja varastointiin liittyvät riskit
- Suunnitellulle malmiterminaalialueelle sijoittuvat onnettomuusuhat ja suojaustoimenpiteet, joilla voi olla merkitystä erityisesti alueen pohjaveteen (öljyvuodot, suojaukset, viemärointi yms.)
- Suunnittelualan ja sen ympäristössä sijaitsevien toimintojen keskinäisten toimintojen toisille aiheuttamat riskit eri onnettomuustilanteissa
- Alueen öljyntorjuntavalmiuden ja sammutusvesijärjestelmien kehittämistarpeet osana riskienhallintaa ja ympäristönsuojelua

Pelastuslaitos haluaa seurata hankkeen etenemistä ja olla mukana turvallisuus-asiiantuntijana jo hankkeen suunnitteluvaiheessa. Esitämmekin, että pelastuslaitokselle tarjotaan mahdollisuus osallistua paitsi seurantaryhmän, myös ohjausryhmän työskentelyyn.

8. **Kemin kaupunki, Ympäristöjaosto**

Lapin liiton vuosille 2007-2010 hyväksymän maakunnan kehittämisstrategian 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.

Sekä Pohjois-Suomessa että Pohjois-Ruotsissa, mutta myöskin Luoteis-Venäjällä monet kaivoshankkeet odottavat avaamispäätöksiä. Tällaisia ovat mm. Yaran fosforikaivos Soklissa, Northland Resourcesin Pajala-Kolarin rautakaivos ja First Quantumin Kevitsan kupari- ja kobolttikaivos. Näiden hankkeiden ympäristövaikutusten arviointimenettely (YVA) on parhaillaan käynnissä. Näiden kaivosten malmirikaste kuljetetaan Suomesta muualle jatkopalostusta varten. Logistiikkaketjussa tarvitaan myös merikuljetuksia.

Edellä mainituilla perusteilla Kemin Sataman laajentaminen on tarpeellista. Se on myös Lapin liiton maakuntaohjelman strategian mukaista. Laajentamista voidaan täten pitää kannatettavana koko Pohjois-Suomen taloudellisen kehittymisen kannalta.

Sataman laajennuksessa tarvitaan suuri määrä maa-aineksia ja on oletettavaa, että ruoppauksessa saatavat maamassat eivät joko riitä tai sovellu kaikkeen maanrakennustoimintaan, mitä satamarakentaminen edellyttää.

Tällöin maa-aineksia / kalliokiviaineksia joudutaan hankkimaan muualta. Kemi – Tornio alueella on runsaasti louhostoimintaa, mistä tarvittavaa maanrakennusmateriaalia (esim. sivukivet) saattaa olla saatavissa. Nämä louhokset sijaitsevat YVA-ohjelman kuvassa 6.2 ("Ehdotus vaikutusalueen rajaukseksi") esitetyn alueen ulkopuolella. Jos maa-ainesta / kalliokiviainesta joudutaan hankkimaan tällaisista louhoksista, tulisi ympäristövaikutusten arviointi ulottaa kuljetusten osalta kuvassa 6.2 esitetyn rajauksen ulkopuolelle.

Sataman rakentamisessa ja YVA – tarkastelussa tulisi mahdollisuuksien mukaan huomioida Valtioneuvoston asetuksen 591/2006 (28.6.2006: "Eräiden jätteidien hyödyntäminen maanrakentamisessa") antama mahdollisuus hyödyntää betonimurskettä sekä kivihiilen, turpeen ja puuperäisten aineiden poltossa muodostuvan lentotuhkan ja pohjatuhkan hyötykäyttöä. Alueella toimii isoja lämpölaitoksia, joissa muodostuu runsaasti tuhkaa. Jos tuhkaa hyödynnetään sataman rakentamisessa, voitaisiin tällä korvata osittain kalliokiviaineksen käyttöä ja säästää luonnonvaroja. Tuhkan hyötykäyttö vähentäisi sen läjitystä myös kaatopaikoille.

Ajoksen satama-alueen asemakaava vaatii hankkeen laajuuden vuoksi eräiltä osin tarkistamista ja uusia aluevarauksia. Muutos- ja laadintatyö on pantu viireille hankkeen käynnistämisen yhteydessä.

Kemin Ajoksen sataman laajentamista koskeva YVA – arviointiohjelma antaa hyvän lähtökohdan hankkeen ympäristövaikutusten arvioinnille.

9. Kemin kaupunki, Kaupunginhallitus

Lapin liiton vuosille 2007-2010 hyväksymän maakunnan kehittämisstrategian 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.

Sekä Pohjois-Suomessa että Pohjois-Ruotsissa, mutta myöskin Luoteis-Venäjällä monet kaivoshankkeet odottavat avaamispäätöksiä. Tällaisia ovat mm. Yaran fosforikaivos Soklissa, Northland Resourcesin Pajala-Kolarin rautakaivos ja First Quantumin Kevitsan kupari- ja kobolttikaivos. Monien näiden hankkeiden ympäristövaikutusten arviointimenettely (YVA) on parhaillaan käynnissä. Näiden kaivosten malmirikaste kuljetetaan Suomesta muualle jatkojalostusta varten. Logistiikkaketjussa tarvitaan myös merikuljetuksia.

Edellä mainituilla perusteilla Kemin Sataman laajentaminen on tarpeellista. Se on myös Lapin liiton maakuntaohjelman strategian mukaista. Laajentamista voidaan täten pitää kannatettavana koko Pohjois-Suomen taloudellisen kehittymisen kannalta.

Sataman laajennuksessa tarvitaan suuri määrä maa-aineksia ja on oletettavaa, että ruoppauksessa saatavat maamassat eivät joko riitä tai sovellu kaikkeen maanrakennustoimintaan, mitä satamarakentaminen edellyttää.

Tällöin maa-aineksia / kalliokiviaineksia joudutaan hankkimaan muualta. Kemi – Tornio alueella on runsaasti louhostoimintaa, mistä tarvittavaa maanrakennusmateriaalia (esim. sivukivet) saattaa olla saatavissa. Nämä louhokset sijaitsevat YVA-ohjelman kuvassa 6.2 ("Ehdotus vaikutusalueen rajaukseksi") esitetyn alueen ulkopuolella. Jos maa-ainesta / kalliokiviainesta joudutaan hankkimaan tällaisista louhoksista, tulisi ympäristövaikutusten arviointi ulottaa kuljetusten osalta kuvassa 6.2 esitetyn rajauksen ulkopuolelle.

Sataman rakentamisessa ja YVA – tarkastelussa tulisi mahdollisuuksien mukaan huomioida Valtioneuvoston asetuksen 591/2006 (28.6.2006: "Eräiden jät-

teiden hyödyntäminen maanrakentamisessa") antama mahdollisuus hyödyntää betonimurskettä sekä kivihiilen, turpeen ja puuperäisten aineiden poltossa muodostuvan lentotuhkan ja pohjatuhkan hyötykäyttöä. Alueella toimii isoja lämpölaitoksia, joissa muodostuu runsaasti tuhkaa. Jos tuhkaa hyödynnetään sataman rakentamisessa, voitaisiin tällä korvata osittain kalliokiviaineksen käyttöä ja säästää luonnonvaroja. Tuhkan hyötykäyttö vähentäisi sen läjitystä myös kaatopaikoille.

Ajoksen satama-alueen asemakaava vaatii hankkeen laajuuden vuoksi eräiltä osin tarkistamista ja uusia aluevarauksia. Muutos- ja laadintatyö on pantu viireille hankkeen käynnistämisen yhteydessä.

Toteutuessaan Ajoksen satama-alueen laajennus lisää merkittävästi raideliikennettä Ajokseen. Rautamalmia kuljetettaisiin Kolarista Kemiin Ajoksen satamaan alkuvaiheessa noin 3 miljoonaa tonnia vuodessa. Kuljetettavan malmin määrä kasvaisi vaihteittain kuuteen ja jopa kymmeneen miljoonaan tonniin vuodessa. Malmin kuljetukset alkaisivat vuonna 2012. Viime vuosina raideliikenteen määrä Ajokseen on ollut keskimäärin 2-3 junaa päivässä (4-6 tapah-tumaa). Rautatie Kolarista halkoo Kemin kaupungin. Lisääntyvä raideliikenne tulee vaikuttamaan rautatien läheisyydessä asuvien elämään Kemin pohjoisilla alueilla (Koivuharju, Karihaara, Paattio, Kivikko) sekä eteläisillä alueilla (Peurasaari, Ajos).

Lisääntyvän raideliikenteen aiheuttamiin melu-, värinä- ja malmipölyhaittoihin ja niiden ehkäisemiseen tulee kiinnittää erityistä huomiota (katetut vaunut, meluvallit). Em. ympäristövaikutuksia tulee seurata säännöllisesti raideliikenteen aloittamisesta alkaen ja havaittuihin epäkohtiin tulee mahdollisuuksien mukaan puuttua. Tietoa tulisi hankkia sekä teknisin mittauksin että asukaskyselyillä.

Myös liikenneturvallisuusnäkökohdat tulee huomioida erityisesti Eteläntien osalta, jossa raideliikenne ja muu liikenne risteävät. Yleiskaavassa on varaus Peurasaaren kaupunginosan osalta rautatien siirtoon valmistuvan moottoritien yhteyteen.

Ajoksen sataman laajennushankkeeseen rakentamisen aikaisista ympäristöriskeistä merkittävimmät kohdistuvat erityisesti suunnittelualueen pohjasedimentteihin ja niihin sitoutuneisiin haitta-aineisiin. Toiminnan aikaisista riskitekijöistä merkittävimpiä ovat arviointiohjelman mukaan mm. karille ajot, liikenneonnettomuudet, tulipalot ja räjähdykset, kemikaalien varastoinnit ja käyttö, sähkökatkot sekä sataman huolto ja kunnossapito. Ohjelman mukaisen riskitarkastelun yhteydessä Kemin kaupungin terveystaloukselle tulee varata mahdollisuus selvittää ympäristöriskien vaikutus mm. ensihoitovalmiuteen sekä poikkeusolojen varautumissuunnitelmaan.

Hankkeen myötä Ajoksen satama-alueella syntyisi satamajohtajan arvion mukaan uusia työpaikkoja 30-50 ja kerrannaisvaikutukset huomioiden Kemi-Tornio talousalueelle yhteensä noin 100.

Kemin Ajoksen sataman laajentamista koskeva YVA – arviointiohjelma antaa hyvän lähtökohdan hankkeen ympäristövaikutusten arvioinnille.

10. Lapin liitto

Kemin sataman laajennushanketta koskevat voimassa olevat Länsi-Lapin seutukaava ja Lapin meri- ja rannikkoalueen tuulivoimamaakuntakaava sekä Lapin liiton valtuuston 25.11.2009 hyväksymä Kemi-Tornio alueen ydinvoimamaakuntakaava.

Länsi-Lapin seutukaava muuttuu maankäyttö- ja rakennuslain siirtymäsääntöksen mukaan maakuntakaavaksi vuoden 2010 alusta. Samalla seutukaavan oikeusvaikutukset muuttuvat maakuntakaavan oikeusvaikutuksiksi. Muutokset koskevat erityisesti viranomaisvaikutusta ja rakentamisrajoitusta. Jatkossa viranomaisten on alueidenkäyttöä suunnitellessaan otettava maakuntakaava huomioon, edistettävä sen toteuttamista ja katsottava, ettei toimenpiteillä vaikeuteta kaavan toteuttamista. Lapin liitto aloittaa Länsi-Lapin uuden maakuntakaavan laatimisen kuntien aloituskokouksella 11.12.2009. Tavoitteellisen laatimisaikataulun mukaan maakuntakaava valmistellaan hyväksyttäväksi syysvaltuustoon 2012.

Lapin maakuntasuunnitelma 2030 ”Lappi, Pohjoisen luova menestyjä” hyväksyttiin valtuustossa 25.11.2009. Uusi Lapin maakuntaohjelma on tarkoitus hyväksyä kevätkuultuustossa, toukokuussa 2010.

Rakennetun kulttuuriympäristön osalta ohjelmassa käytetään RKY 1993 luetteloa. Vaikutusten arvioinnissa tulisi ottaa huomioon myös päivitetty luettelo RKY 2009, jossa on esitetty muutoksia vaikutusalueen kohteisiin.

Lapin liiton virasto pitää sataman laajentamisen ympäristövaikutusten arviointiohjelmaa edellä esitetyin tarkennuksin hyvänä pohjana vaikutusten arvioinnille. Ajoksen sataman laajennushankkeen toteuttaminen on erittäin tärkeää tulevaisuuden merikuljetusten turvaamiseksi. Suunniteltu huomattava kaivosteollisuuden kasvu Lapissa ja koko Pohjois-Kalotin alueella sekä Luoteis-Venäjällä lisää Ajoksen satamaan kohdistuvaa kuljetustarvetta merkittävästi. Hankkeen toteuttamisen vaikutukset aluetalouteen ja työllisyyteen ovat huomattavat.

11. Metsähallitus, Pohjanmaan luontopalvelut

Yhteenvedona Metsähallitus toteaa, että ympäristövaikutusten arviointiohjelma on otsikko- ja väliotsikkotasolla riittävän kattava, mutta sisällöltään monilta osin huomattavan puutteellinen. Erityisesti vesikasvillisuutta käsittelevissä osuuksissa on vakavia puutteita. Arviointiohjelma antaa viimeistelemättömän vaikutelman, koska siitä löytyy mm. keskenjääneitä lauseita ja kartoja, joista puuttuvat sekä mittakaava että selite. Arviointiohjelmasta saa myös esitetyn aikatauluarvion perusteella hätäisen vaikutelman – YVA-ohjelma on vasta lausuntokierroksella, mutta ympäristövaikutusten arviointiselostuksen arvioidaan valmistuvan maaliskuuhun (kappale 9 Arvio YVA-menettelyn aikataulusta) tai kesään 2010 (kappale 8.7.3 Arviointiselostuksen nähtävilläolo) mennessä. Tämä tarkoittaa sitä, että YVA-ohjelmaan annetut lausunnot eivät enää voi vaikuttaa YVA-selostukseen tehtäviin maastokartoituksiin, koska esim. vesikasvillisuuden maastoinventoinnit eivät onnistu talvikaudella. YVA-ohjelmaan annettavien lausuntojen tulisi kuitenkin olla ohjenuorana YVA-selvitystä varten tehtävien lisätutkimusten suunnittelussa.

Hankevaihtoehtoja on 0 ja 0+ -vaihtoehtojen lisäksi peräti kuusi kappaletta. Vaihtoehtoista jää kuitenkin se käsitys, että hanke aiotaan joka tapauksessa viedä kummassakin, yleisvaihtoehto A:ssa ja B:ssä, loppuun asti eli vaiheeseen 3 asti. Tässä tapauksessa vaiheet 1 ja 2 eivät ole todellisia harkittavia hankevaihtoehtoja.

Vain kolmessa koko YVA-ohjelman kartassa on mittakaava. Hankevaihtoehtoja käsittelevistä kartoista 4-2 – 4-4 ja liitteen kartoista puuttuu kokonaan mittakaava, jolloin hankkeen todellisesta suuruudesta on erittäin vaikea saada selvää. Kaikista kartoista puuttuvat myös selitetekstit ja lukijalle voi helposti jäädä epämääräinen käsitys siitä, mitä punaisella ja vihreällä rasteroiduilla alueilla aiotaan tehdä. Ruopattava alue ja täyttöalue selviävät kyllä liitteen kartoista, mutta varsinaisen päätekstin kartoista voi jäädä jopa sellainen kuva, että kaikki rasteroidut alueet aiotaan täyttää ja rakentaa vaikka osa rasteroiduista alueista aiotaan ruopata. Liitteen kartat (Vaihtoehto A vaihe 1-3) on myös rajattu niin, että ruoppausalue ulottuu kartan reunaan asti. Kartoista ei saa selvää siitä, minne asti aiotaan ruopata, paitsi jos vertaa liitteen karttoja päätekstin karttoihin. Vaihtoehto B vaihe 3 –kartassa ruoppausalue puolestaan päättyy toiselta sivulta ja jatkuu toiselta sivulta. Kartasta jää epämääräinen käsitys ruoppausalueen lopullisesta laajuudesta. Kartassa 6-2, jossa esitellään ehdotusta vaikutusalueen rajaukseksi, on kyllä mittakaava, mutta kartasta puuttuu hanke maksimivaihtoehdossaan toteutettuna. Jos ajatellaan esim. ruoppauksesta aiheutuvan samentuman kulkeutuvan maksimissaan n. 2 km päähän ruoppausalueesta, joutuu muista kartoista etsimään ruoppausalueen lounaisrajan maksimivaihtoehdon ja vertaamaan sitä silmämääräisesti vaikutusalueen karttaan.

Hankkeen liittymistä muihin hankkeisiin kuvaavassa kappaleessa (3.3) olisi voitu esitellä myös samalla kartalla Ajoksen sataman laajennushanke ja Ajoksen tuulivoimapuiston laajentamishanke (PVO-Innopower Oy), jonka YVA-menettely on parhaillaan käynnissä. Kartalla olisi ollut hyvä esittää myös tällä hetkellä Ajoksen sataman edustalla olevat tuulivoimalat. Hankkeen mahdollisissa ympäristövaikutuksissa tulisi myös arvioida yhteisvaikutuksia, joita aiheutuu Ajoksen sataman laajentamisesta ja lisätuulivoiman rakentamisesta samalle alueelle. Lisäksi kappaleessa olisi voitu käsitellä Morenia Oy:n Perämeren merihiekan nostohanketta laajemmin siltä osin kuin se on päällekkäinen Ajoksen sataman maantäyttösuunnitelmien kanssa. Nyt hanke on käsitelty vain yhdellä ranskalaisella viivalla. Myös Simon Karsikonniemen ydinvoimalaitoksen (Fennovoima Oy) hankealue on lähellä Ajoksen sataman hankealuetta ja mikäli ydinvoimala perustetaan Karsikonniemeen, hankkeiden vaikutusalueet osuvat luultavasti jonkin verran päällekkäin.

Ympäristön nykytilaa kuvaavassa kappaleessa on käyty melko kattavasti läpi suunnittelualan sijainti ja maankäyttö, kaavoitustilanne, liikenne ja ilmanlaatu, mutta merialuetta käsittelevässä kappaleessa on hyvin vakavia puutteita. Vesikasvillisuus on käsitelty kokonaisuudessaan kolmella lauseella. Kappale käsittelee Perämerta yleisesti ja kuvaus voisi sopia mihin tahansa kovaan pohjaan Tornioista Kokkolaan saakka. Lisäksi kappaleen oletuksena on ilmeisesti, että Ajoksen satamaa ympäröivä merialue on kovaa pohjaa, vaikka se voi yhtä hyvin olla myös pehmeää. Alueen vesikasvillisuudesta on kyllä olemassa tietoa. Mm. Metsähallitus on tehnyt Kemin edustalla jonkin verran vedenalaisia kartoituksia. Pohjaeläimistöä kuvaavassa kappaleessa ei kerrota,

miltä ajalta ja paljonko alueelta otettuja pohjaeläinnäytteitä on olemassa. Ainoa pohjaeläinten määrää kuvaava lause on jäänyt kesken (”Kemin edustan velvoitetarkkailujen ... puitteissa otettujen näytteiden perusteella pohjaeläinyhteisön keskimääräinen yksilötiheys vaihtelee Ajoksen edustalla perusteella 600-700 pohjaeläinyksilöön neliometrillä.”) Kasvillisuutta kuvaavassa kappaleessa ei mainita yhtä ainutta lajinimeä. Kerrotaan, että ”vesistöön on johdettu ojia, minkä vuoksi kelluslehtinen kasvillisuus ja ruovikot ovat levinneet ja aiheuttaneet voimakasta umpeenkasvua”, mutta esim. kelluslehtisistä lajeista ei kerrota mitään. Samoin kerrotaan, että ”Ajoksen alueella on tehty poikkeuksellisen paljon havaintoja uhanalaisista putkilokasveista”, mutta lajeista ei kerrota muuta kuin että ”valtaosa havainnoista on kämmeköistä”. Kuitenkin Ajoksen saarelle suunnittelualueen läheisyyteen osuu Natura-alueita ja soidensuojelualue, joilla on tehty kartoituksia. Kasvillisuudesta on siis paljonkin tietoa mutta YVA-ohjelmaan sitä ei ole kirjoitettu. Sekä alueen vesi- että maakasvillisuus tulee selvittää. Hylyistä ja muinaisjäännöksistä kertovassa kappaleessa todetaan, että ”Ajoksen satama-alueella ei ole tiedossa historiallisesti merkittäviä laivanhylkyjä”. Ruoppaus- ja läjitysalueet sekä aallonmurtajien paikat pitäisi kuitenkin viistokaikuluodata mahdollisten muinaisjäännösten kartoittamiseksi.

Arvioitavia ympäristövaikutuksia ja arviointimenetelmiä kuvaavassa kappaleessa ei lainkaan mainita kasvillisuutta, ei edes vesikasvillisuutta, vaikka tarkoitus on ruopata, läjittää ja rakentaa aallonmurtajia merenpohjaan. Hankkeen vaikutukset sekä vesi- että maakasvillisuuteen tulee selvittää. Kasvillisuusvaikutusten arvioinnin yhteydessä tulee arvioida myös vaikutukset uhanalaisten ja silmälläpidettävien lajien, kuten ruijanesikkon, upossarpion, pohjan- ja suikeanoidanlukon ja sääskenvalkkun esiintymiin. Hankkeen vaikutukset uhanalaisiin luontotyyppihin (Suomen luontotyyppien uhanalaisuus, toim. Raunio – Schulman – Kontula, Suomen ympäristö 8/2008) tulee myös arvioida. Kappaleessa 6.5.2 Vaikutukset merenpohjaan ja pohjasedimentteihin pitäisi kertoa, että ruoppauksella ja läjityksellä on myös välittömiä vaikutuksia pohjaeläimistöön, ei ainoastaan välillisiä. Pohjasedimenteistä on tarkoitus ottaa näytteitä, mutta YVA-ohjelman perusteella ”näytteidenotto painottuu maantäyttöön suunnitelluille merialueille”. Myös ruopattavaksi aiotuilta alueilta ja aallonmurtaja-alueilta tulee ottaa sedimenttinäytteitä haitta-aineiden havaitsemiseksi. Ajoksen edustalta on viimeksi otettu pohjasedimenttien haitta-ainepitoisuusnäytteitä vuonna 2006 joten uusia näytteitä täytyy myös ottaa ruopattavaksi suunnitellulta alueelta eikä pelkästään maantäyttöön suunnitellulta alueelta. Pohjan videokuvaukset ja pohjaeläinnäytteenotto aiotaan YVA-ohjelman mukaan suorittaa syksyllä 2009. Videokuvaus on jostain syystä päätetty keskittää täyttöalueille, vaikka ruoppausalueiden ja aallonmurtaja-alueen pohjan havainnollistaminen videokuvaamalla on vähintään yhtä tärkeää kuin täyttöalueen kartoitus. Videokuvaamalla aiotaan selvittää täyttöalueen makrofyyttilevälajisto, mutta yhtä tärkeää on selvittää alueen putkilokasvi- ja vesisammallajisto. Videokuvauksella ei pystytä selvittämään kasveja lajilleen vaan lisäksi tarvitaan myös näytteenottoa ja/tai sukelluksia. Lisäksi vesikasvillisuus ja vedenalaiset luontotyypit tulee selvittää myös ympäröiviltä vesialueilta eikä vain maantäyttöalueelta, koska ruoppauksen aiheuttama samentuma voi pahimmillaan levitä jopa kahden kilometrin päähän ruoppausalueelta ja aiheuttaa välillisiä vaikutuksia vesi- ja rantakasvillisuuteen. Hankkeen vaikutusalueelle sijoittuu Natura- ja muita suojelualueita, joihin asti rakentamisen aikaiset vaikutukset varmasti ylettyvät. Kappaleessa 6.5.4 Vaikutukset kalastoon ja kalastukseen sanotaan, että

sataman lähiympäristön taloudellisesti arvokkaiden kalalajien kutualueet selvitetään. Lisäksi tulisi selvittää myös epäkaupallisten kalalajien kutualueet ruoppaus- ja maantäyttöalueilta. Kappaleessa 6.5.5 Vaikutukset luontoon ja luonnonsuojeluun todetaan, että hankkeen vaikutuksia kasvillisuuteen, lajistoon ja luonnon monimuotoisuuteen tarkastellaan niin, että ”pohjana ovat alueella aikaisemmin tehdyt luontoselvitykset sekä Lapin ympäristökeskuksella olevat tiedot alueen uhanalaisesta lajistosta”. Vedenalaisia luontotyyppjä ei kuitenkaan ole aiemmin selvitetty eikä mahdollisesta vedenalaisesta uhanalaisesta kasvillisuudesta ole aiempaa tietoa. Suunnittelualueen maa-alueilla on kesällä 2009 toteutettu maastoinventointi, mutta vedenalaisia kasvillisuus- ja luontotyyppi-inventointeja ei ilmeisesti ole tehty. Nämä pitää tehdä ennen kuin hankkeen vaikutuksia vedenlaiseen luontoon voidaan arvioida. Kappaleessa 6.5.7 Vaikutukset kulttuurihistoriallisesti arvokkaisiin kohteisiin ei erikseen puhuta vedenalaisesta kulttuuriperinnöstä vaan sanotaan vain, että ”...kulttuurihistoriallisesti arvokkaiden kohteiden, kuten ... muinaisjäännösten, sijainnit selvitetään hankkeen ympäristövaikutusten arvioinnin yhteydessä”. Tämän täytyy siis tarkoittaa alueella tehtäviä viistokaikuluotauksia vedenalaisen kulttuuriperinnön kartoittamiseksi. Vaikutusten seuranta kuvaavassa lyhyessä kappaleessa (6.9) viimeinen lause jää täysin epäselväksi: ”Lisäksi voidaan selvittää sitä, aiheuttavatko rakennustyöt sellaisia ympäristön tilan muutoksia, että niiden estämiseksi on ryhdyttävä tarpeellisiin toimenpiteisiin.” Lauseesta saa sen käsityksen, että seurannalla pyritään jälkikäteen määrittelemään rakennustöiden aiheuttamia muutoksia, joiden estämiseksi pitäisi ennen rakennustöiden aloittamista ryhtyä toimenpiteisiin.

Lopuksi kappaleessa 8.7.3 Arviointiselostuksen nähtävillä mainitaan, että ”arviointiselostus toimitetaan alustavien suunnitelmien mukaan Lapin ympäristökeskukselle kesän 2010 aikana” ja seuraavalla sivulla kappaleessa 9 Arvio YVA-menettelyn aikataulusta käy kaaviosta ja tekstistä ilmi, että ”ympäristövaikutusten arviointiselostus on vastaavasti tarkoitus jättää yhteysviranomaiselle maaliskuuhun 2010 aikana”. Joka tapauksessa YVA-ohjelmasta annetut lausunnot eivät tämän aikataulun mukaan enää mitenkään pysty vaikuttamaan tai ohjaamaan YVA-selostukseen tehtäviä maastoinventointeja tai lisäselvityksiä.

Yhteenvedona voidaan todeta, että Kemin Ajoksen sataman laajentamisen ympäristövaikutusten arviointiohjelman sisällysluettelo oli riittävän kattava, mutta asiasisältö tulee saada vastaamaan otsikoita.

12. Kemin Seudun Luonnonsuojeluyhdistys ry

Yleistä

Kemin satama on tärkeä koko Lapin teollisuuden vienti- ja tuontisatamana. Näin ollen sataman kehittäminen vastaamaan muuttuneita tarpeita on tarpeellista. Satama ja sen lähialueella olevat ohjeet tarjoavat toiminnot ovat jo tällä hetkellä tehneet Ajoksen saaren eteläosasta huomattavan suuren teollisen alueen. Myös satama-alueen pohjoispuolella on ihmisen muokkaamia alueita, muun muassa soranottoalueita, joten satama lähialueineen on luontoarvoiltaan vaatimatonta.

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

Satama-alueen laajentamisen vaikutukset

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

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

Läjityksestä merenpohjaan on huomioitava pohjakasvillisuus ja -eliöstö sekä vaikutus kalojen elinoloihin.

Malmiterminaalin alue

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

Arvioinnissa on käytettävä kaikki mahdollinen olemassa oleva tieto pohjavesialueesta ja tarvittaessa tehtävä lisätutkimuksia.

Arvioinnissa on selvitettävä, millaisia päästöjä junakalusto aiheuttaa maaperään ja sitä kautta mahdollisesti pohjaveteen.

Arvioinnissa on selvitettävä malmin varastoinnista ja kuljetuksesta aiheutuvat pöly- ja muut päästöt maaperään, kasvillisuuteen, pohjaveteen ja ilmaan. On huomioitava myös läheisen Ajoksen pientaloalueen asukkaiden terveyteen ja viihtyvyyteen liittyvät seikat.

13. Northland Resources Inc.

Northland Resources valmistelee rautamalmiesiintymien hyödyntämistä Pajalan alueella Ruotsissa ja Kolarin alueella Suomessa. Ensimmäisessä vaiheessa on tarkoitus saattaa tuotantoon kolme Ruotsissa sijaitsevaa rautamalmiesiintymää; Tapuli, Sahavaara ja Pellivuoma. Northlandin hallitus on vastikään valmistuneen alustavan kannattavuusselvityksen perusteella päättänyt edetä Ruotsin esiintymien osalta varsinaiseen kannattavuusselvitykseen, mikä muodostaa yhtiön projektien rahoituksen perustan. Samaan aikaan Suomessa sijaitsevien Hannukaisen ja Kuervittikon tutkimuskairauksia jatketaan, tarkoituksena on ottaa nämä esiintymät myöhemmin tuotantoon.

Yhtiö tulee tuottamaan noin 5 miljoonaa tonnia rautarikastetta vuosittain Ruotsin esiintymistä ja myöhemmin 3 miljoonaa tonnia vuodessa Suomessa. Rikas-

te kuljetetaan rautateitse kaivosalueelta Kemin Ajoksen satamaan. Rikaste puretaan vaunuista alla olevaan säiliöön kääntämällä koko vaunu ylösalaisin. Säiliöstä rikaste syötetään lastaussuppiloiden kautta kuljetinhihnalle ja edelleen katettuun varastoon. Varastointikapasiteettia tarvitaan enintään 5 %:lle vuosituotantomäärästä, ts. aluksi 250 000 tonnille ja lopulta enintään 400 000 tonnille. Laivaukset tehdään niin suurilla aluksilla kuin mitä sataman maksimisyväys sallii, ts. enimmillään 55 000 tdw aluksilla 12 metrin syvyyksellä, kun Merenkulkuhallitus on ruopannut väylän. Ruoppaustyön tulisi olla valmis 2012.

Talvikaudella junavaunut ajetaan sulatuslaitteiston kautta, jotta voidaan sulattaa ohut jääkerros, joka mahdollisesti on muodostunut vaunujen seinämiin, ennen kuin vaunut kumotaan ylösalaisin purkulaitteessa. Jotta varmistetaan, ettei rautarikastetta jää vaunuihin, vaunun seinämiä lisäksi täristetään.

Sataman ratapihalle tulee mahtua 950 metriä pitkiä junakokonaisuuksia. Tarvittava varastokapasiteetti tulee olemaan enintään 400 000 tonnia. Kustannustehokkuuden vuoksi sekä rikasteen purkamista junista että laivojen lastausta tapahtuu vuorokauden ympäri.

Yhtiön toimintaa varten rautamalmitermiinaali tulee olla valmiina ja käytössä vuoden 2012 keskivaiheilla.

14. Stora Enso Oyj, Veitsiluodon tehtaat

Ajoksen sataman laajennukseen liittyvän ympäristövaikutusten arviointiohjelman johdosta haluamme esittää seuraavat näkökohdat, jotka toivomme otettavan huomioon ympäristövaikutusten arviointiohjelmassa.

Pölypäästöt

Ajoksessa sijaitsevien paperivarastojen molemmille puolille on suunniteltu bulk-käsittelyä. Tutkimuksin on selvitettävä, ettei lastaus-/käsittelyalueilta kantaudu minkäänlaista pölyä varastossa tai kentällä olevien paperituotteiden, sellupaalien ja sahatavaran päälle kummaltakaan suunnitellulta lastauspaikalta. Asiakkaat eivät hyväksy pölyisiä tuotteita.

Laskeuman lisäksi on myös huomioitava liikkuvan kaluston pyörissä kulkeutuva pöly.

Malmi on suunniteltu kuljetettavaksi isoilla Panamax-luokan aluksilla, joiden lastiruumien lastauskorkeus on iso ja riippuen kuljetinratkaisuista pölyn lähtöpiste voi olla hyvinkin korkealla.

Ajoksen satama on tuulista aluetta ja päätuulensuunta on suunnitellulta malmilaiturilta varastoihin päin.

Alustavassa satamavaihtoehdossa B lähin satamavarasto on vain noin 200 metrin päässä lastattavasta aluksesta. Vaihtoehdossa A etäisyys lähimpään varastoon on noin 350 metriä. Sataman toiselle laidalle suunnitelluista bulkin purkukuopilta etäisyys varastoihin on noin 250-350 metriä ja varastoliikenne kulkee läheltä purkukuoppia.

Kivet ja sepeli

Selvityksessä on huomioitava myös mahdolliset kivet ja murskeet. Ne eivät saa kulkeutua varastoon ja sitä kautta tuotteiden alle. Sepelin palanen rullan alla merkitsee koko rullan hylkäämistä ja riippuen tilanteesta voi johtaa isoihin korvauksiin, koska tilauserä ei enää vastaa asiakkaan vaatimuksia.

Liikenne

Liikennetarkastelussa on huomioitava, että Stora Enso Oyj:n Veitsiluodon tehtaiden koko tuotanto siirretään puoliperävaunuilla Veitsiluodon tehtailta Ajoksen satamavarastoihin. Kuljetuksen mitoitus perustuu tehokkaaseen kuljetuskaluston kiertoon ja kierron varmistamiseksi on rakennettu automaattisilla lastauslaitteilla ja automaattisella sidonnalla toimiva kuljetusjärjestelmä.

Maksimituotantotilanteissa ajossa on neljä puoliperävaunuyhdistelmää siten, että kunkin auton kiertoaika on noin 0,5 tuntia. Pitempi kiertoaika nostaa kuljetuskustannuksia merkittävästi.

Rautateiden ja maanteiden risteuksiin on kiinnitettävä erityistä huomiota liikenneturvallisuuden kuin liikenteen sujuvuuden kannalta. Eritasoristeykset ovat paras ratkaisu risteyskiä rakennettaessa. Vuoteen 2008 Veitsiluodon Ajokseen kuljetettiin noin 31 000 kuormaa erilaisia paperituotteita.

Varastoalue

Suunniteltu varastoalue on sijoitettu Ajoksessa sijaitsevalle Kemin kaupungin hiekanottoalueelle. Alue on pohjavesialuetta ja siksi on varmistettava, ettei rikasteesta aiheudu vaikutuksia pohjaveteen.

Varsinaisen varastoalueen vieressä on Stora Enso Oyj:n omistama hiekanotto-alue, jossa on myös kaupungin vedenpumppaamo. On varmistettava, ettei rikastepöly kulkeudu yhtiön hiekanottoalueelle ja heikennä sieltä otetun hiekan laatua, ja ettei pöly kulkeudu ko. alueen kautta pohjaveteen.

Hiekanottoalueelle pääsy nykyistä reittiä pitkin on alustavissa suunnitelmissa estetty. Tämän takia alueelle on rakennettava korvaava tieyhteys, jotta toimintaa hiekaottoaikalalla voidaan jatkaa.

Junaliikenne

Junaliikenteen suunnittelussa on huomioitava Stora Enson Veitsiluodon tehtaille tulevat junat, jotka on nyt aikataulutettu siten, että niiden purku on mahdollista käytetyssä työaikamuodossa ja liikenne tapahtuu joustavasti välttämättä mahdollisimman paljon yöllä tapahtuvaa liikennöintiä Peurasaaren asuinalueen kautta. Tulevilla muutoksilla ei saa aiheuttaa häiriötä olemassa oleville liikennejärjestelyille.

Venäläissotilaiden hautausmaa

Suunnitellun varastoalueen läheisyydessä on venäläissotilaiden hautausmaa. Alustavissa suunnitelmissa ko. hautausmaalle ja Stora Enso Oyj:n hiekanottoaikalalle johtava maantie on katkaistu. Tämän takia on huolehdittava siitä, että

uusi maantieyhteys rakennetaan ko. kohteisiin, eikä hautausmaa jää liikenne-
ratkaisujen ja pölyn alle.

15. Kemi Shipping Oy

Yleistä

Kemi Shipping Oy on Ajoksen satamassa toimiva metsäteollisuuden omistama
ahtaus-, huolinta- ja laivanselvitysliike, joka työllistää pääsääntöisesti omista-
jien lastin käsittelyssä noin 130 työntekijää ja käytännössä vastaa alihankkijoi-
neen koko sataman tämänhetkisestä kuivalastiliikenteestä.

Kemi Shippingiä ja sen omistajia ei ole kuultu eikä lausuntoa pyydetty sata-
man alustavaa yleissuunnitelmaa laadittaessa eikä ympäristövaikutusten arvi-
ointiohjelmaa suunniteltaessa, mikä vaikuttaa perin oudolta ottaen huomioon
yhtiön ja sen omistajien merkityksen sataman nykyiseen toimintaan. Kemin
Satama ja Kemi Shippingin omistajayhtiöt ovat vuonna 2003 allekirjoittaneet
yhteistoimintasopimuksen, jonka perusteella tavaravirtoja on keskitetty Kemin
satamaan ja tämän sopimuksen mukaan

"...Ajoksen sataman toimintoja kehitetään jatkossakin yhteistyössä tämän so-
pimuksen osapuolten, sataman käyttäjien ja asiakkaiden kesken..."

Kemi Shipping haluaa tuoda esiin seuraavat seikat, jotka on arviointimenette-
lyä jatkettaessa otettava huomioon sekä rakennusaikana että toiminnan jatku-
essa, jotta projektin mahdollisesti edetessä myös olemassa olevien toimintojen
jatkaminen ilman ylimääräisiä toimenpiteitä ja kustannuksia olisi mahdollista.

Liikenne

Vuonna 2008 tiehallinnolle tehdyn arvion mukaan maantieliikenne Ajokseen
oli alla olevan taulukon mukainen.

Ajoksen autokuljetukset

taso 2008

52

saapuva	t/a	keskikuorma	kuormaa/a	päivää/vko	kuormaa/pv	suunta
Stora Enso paperi	869 840	28	31 066	7	85	Veitsiluoto
Metsä-Botnia sellu	222 021	32	6 938	7	19	pohjoinen
KemiArt Liners	139 290	40	3 482	5	13	pohjoinen
sahatavara	50 082	33	1 518	5	6	kaikki
muu	7 313	20	366	5	1	kaikki
	1 288 546		43 369		125	
lähtevä						
Stora Enso paperi	173 179	33	5 290	5	20	Ruotsi/Norja 20%, etelä 80%
Bulkki SE	65 386	15	4 359	5	17	Veitsiluoto
Bulkki Chemec / Omya	30 944	25	1 238	5	5	Veitsiluoto + pohjoinen
Sekalainen tuonti	39 638	25	1 586	5	6	pohjoinen
Kontit	60 405	25	2 416	5	9	Veitsiluoto / pohjoinen
Hake	106 755	40	2 669	5	10	Veitsiluoto
	476 307		17 557		68	

Suurin osa mainitusta kuljetuksista on liikenteen luonteen vuoksi yhdensuuntaisia, eli saapuvan kuorman osalla ajoneuvo lähtee pois tyhjänä ja lähtevän osalla saapuu tyhjänä.

Työmatkaliikenne on myös huomioitava, jo pelkästään Kemi Shippingin henkilökunnan liikkeistä tulee reilun sadan auton liikenne alueelle ja sieltä pois. Kevyen liikenteen käyttö työmaaliikenteessä ei tänäkään päivänä ole suosittua, koska se koetaan turvattomaksi.

Ajos toimii ns. tuotevarastona Stora Enso paperille ja Metsä Botnian selluloosalle, mikä tarkoittaa sitä, että Ajoksenvarasto on tuotantolinjan pää. Mikäli kuljetus viivästyy tai keskeytyy, joudutaan tietyssä vaiheessa puskurivaraston täyttyessä ajamaan tuotanto tehtailla alas. Mikäli viivästyksiä tulee jatkuvasti, heikentyy kuljetuskaluston kierto ja kuljetuskapasiteettia on lisättävä, jolloin kustannus kasvaa.

Edellä mainittujen asioiden vuoksi eritasoliittymäratkaisut ovat ehdoton vaatimus liikenteen joustavalle ja turvalliselle sujumiselle. Liittymät on myös toteutettava siten, että tiehen ei tehdä ylimääräisiä nousuja, jotka aiheuttavat polttoainekulutuksen ja päästöjen lisääntymistä.

Pöly

YVA-ohjelmassa on varsin ylimalkaisesti viitattu satamatoimintojen vaikuttavan suunnittelualueen ilmanlaatuun sekä että

"Arviot satama-alueen laajentamisen sekä lisääntyvän satamaliikenteen vaikutuksista ilmanlaatuun laaditaan asiantuntija-arvioina hyödyntäen olemassa olevia tutkimuksia sekä arvioita syntyvistä liikennemääristä ja niiden ilmapäästöistä. Arvioinnissa tullaan keskittymään erityisesti raskaiden rahtialusten sekä lastinkäsittelykaluston, kuljetusliikenteen sekä raideliikenteen päästöihin sekä niiden kasvaneiden määrien vaikutuksiin alueen ilmalaadun kannalta."

Yllä oleva viittaus on lähes ainoa kohta, jossa kiinnitetään huomiota tilanteeseen varsinaisen toiminnan ollessa käytössä. YVA keskittyy muutoin vain rakentamiseen.

Kemi Shippingin kannalta kyse on siitä, voidaanko uudet toiminnot sovittaa alueelle siten, että varastoinnin, tavaransiirron ja laivojen lastaamisen synnyttämä esim. rautarikasteen pölyäminen ei leviä nykyisille varastoalueille.

Kemi Shippingin käsitellessä metsäteollisuustuotteita, ei puhuta pelkästään kosmeettisesta ongelmasta. Loppukäyttökohteidensa vuoksi esimerkiksi Metsä Botnia noudattaa kaikkien tuotteidensa osalta elintarviketurvallisuuden hallintajärjestelmää ja KemiArtin kartonkien tyypillinen loppukäyttökohde on elintarviketeollisuus, jolloin ei pelkästään tuotteen vaan myös sen pakkaukselle asetetaan tietyt puhtausvaatimukset. Stora Enson Veitsiluodon tehdas on Euroopan suurin kopiopaperin tuottaja. Tuotteet toimitetaan asiakkaille toimitoihin ja kauppoihin kutistekalvoon pakattuna. Kutistekalvon pinnassa on staattista sähköä, joka imee ympäristöstä pölyä puoleensa, joten varastotilojen on oltava puhtaat.

Alueella sijaitsee myös Chemec Oy:n liettämö, jossa on teollisuuden prosesseihin toimitettavia bulk-materiaaleja, joille luonnollisesti asetetaan tiukat puhtausvaatimukset.

Yleisin vallitseva tuulensuunta on näiden suunnitelmien mukaiselta malmilaiturilta suoraan Kemi Shippingin varastoiden suuntaan, joten on tärkeää, että pöly ja sen mahdollinen leviäminen tutkitaan erityisen huolellisesti, jotta myös tulevaisuudessa metsäteollisuuden tuotteiden käsitteleminen satamassa on mahdollista ja siitä ei aiheudu ylimääräisiä kustannuksia. Lähimmät varastot ovat nykyisestä öljylaiturin reunasta alle 100 metrin päässä. Osa käytettävistä varastoista on varastokatoksia ilman ovia ja sahatavaraa varastoidaan säännöllisesti myös ulkona pitkiäkin aikoja.



Varastot ja niissä pääsääntöisesti varastoitavat tuotteet. Yleisin tuulensuunta jotakuinkin kuvan oikeasta yläkulmasta vasempaan alakulmaan.

Kivet

Erityisesti rakennusaikana on myös estettävä irtokivien kulkeutuminen metsäteollisuuden tuotteiden varastointialueelle. Kivien aiheuttamat painaumamat paperi- tai kartonkirullien päätyyn johtavat tuotteen hylkäämiseen.

Kemi Shipping on investoinut 2000-luvulla Ajoksen satamaan noin 20 miljoonaa euroa luodakseen siitä ensiluokkaisen metsäteollisuussataman. Omistajillemme on vahvat perinteet ympäristöpolitiikoissaan ja Kemi Shipping on sitoutunut niihin. Sekä uusien toimijoiden ja toimintojen että olemassa olevien toimintojen jatkuvuuden kannalta on ensiarvoisen tärkeää etsiä vaihtoehtoja ja ratkaisuja, joissa säilytetään kaikkien elinkelpoisuus. Tässä työssä on myös syytä olla kaikki toimijat alusta asti mukana.

16. Oy Metsä-Botnia Ab

Kemin Ajoksen satama on tärkeä tuotteiden varastointi- ja vientilaivausten käsittelypaikka Metsäliitto-konsernin eri tuoteryhmille. Oy Metsä-Botnia Ab:n Kemin sellutehtaan tuotevarasto sijaitsee Ajoksen satamassa. Lisäksi sataman kautta toimitetaan vientilaivauksin M-realin kartonki- ja paperituotteita sekä Metsäliiton puutuoteteollisuuden sahatavaraa. Tämän vuoksi katsomme tarpeelliseksi pyytää huomioimaan seuraavat asiat, joita mielestämme ei ole riittävässä määrin selvitetty Kemin Ajoksen sataman laajentamisen ympäristövaikutusten arviointiohjelmassa.

Pöly ja maa-ainekset

Alueella vallitsevien tuuli olosuhteiden vuoksi malmin purkamisesta ja jällelastaamisesta syntyvä pöly aiheuttaa merkittävän likaantumiseriskin Metsäliitto-konsernin vientituotteille. Suunnitellut satamalaajennukset sijoittuvat molemmin puolin Ajoksen nykyisiä metsäteollisuustuotteiden varastointi- ja käsittelyalueita. Koska suunnitelman mukaan bulk-tuotteita tulnaisiin käsittelemään molemmin puolin nykyistä toiminta-alueettamme, pölyongelma aiheuttaa uhkaa molemmista suunnista.

Pölyäminen ja irtonaisen maa-aineksen kulkeutuminen metsäteollisuustuotteille varatulle alueelle ei käsityksemme mukaan synny ainoastaan malmin purkamisesta ja lastaamisesta, vaan myös raskas liikenne nostaa pölyä sekä kuljettaa maa-ainesta renkaissaan. Tulevilla liikennejärjestelyillä ja varastoratkaisuilla on oleellinen vaikutus ongelman laajuuteen.

Selluloosa

Oy Metsä-Botnia Ab:n Kemin tehtaalla valmistettavaa selluloosaa käytetään raaka-aineena mm. elintarviketeollisuudessa ja pehmopaperituotteissa, joita koskevat tarkat ja tiukat puhtausvaatimukset. Sellu on tuote, jota ei suojata erikseen vaan koko selluyksikkö menee asiakkaan tuotantoprosessiin. Puhtausvaatimuksista poikkeaminen voi aiheuttaa pahimmillaan asiakkaan lopputuotteen pilaantumiseen ja johtaa merkittäviin taloudellisiin vahinkoihin.

Paperi- ja kartonkituotteet

Myös M-realin paperi- ja kartonkituotteiden kohdalla puhtausvaatimukset ovat korkeaa luokkaa, ja ne ulottuvat myös pakkauksena käytettävän kääreen puhtauteen. Kartonki on merkittävä komponentti mm. päivittäistavarakaupan tuotteiden pakkaamisessa. Maa-aineksen kulkeutuminen metsäteollisuuden käyttämälle varastoalueelle aiheuttaa myös merkittävän fyysisen vaurioitumisriskin. Kartonkirullat varastoidaan aina pystyasentoon ja mikäli maa-ainesta jää rullan päädyn alle, se vahingoittaa tuotetta ja tekee siitä pahimmassa tapauksessa käyttökelvotonta.

Sahatavaran kohdalla vaurioitumisriski liittyy lähinnä maa-aineksen kulkeutumiseen sahatavaralle varatulle varastoalueelle.

Metsäliitto-konsernin kaikki Kemin Ajoksen sataman kautta käsiteltävät tavarat menevät vientiin ympäri maailmaa, joten tuotteiden likaantuminen voi ai-

heuttaa myös merkittävää imagollista haittaa yhtiöille ja niiden asiakassuhteisiin.

Suunnitellun laajennuksen toteutuksessa tulee huomioida riittävässä määrin Ajoksen sataman nykyisten asiakkaiden tarpeet pölyämisen ja maa-aineksen kulkeutumisen vaikutusten osalta. Mielestämme laajennusta suunniteltaessa tulee kiinnittää huomiota edellä mainittujen ongelmien minimoimiseen, minkä vuoksi malmin ja muun mahdollisesti pölyävän bulk-tavaran käsittelyalueet tulee rakentaa mahdollisimman kauas Ajoksen sellu-, paperi- ja sahatavaravarastoista. Lisäksi on tärkeää kiinnittää huomiota malmin käsittelykalustoon, varastointialueisiin sekä mahdollisiin suojauksiin pölyn ja maa-aineksen lähiympäristöön kulkeutumisen estämiseksi.

Liikenne

Metsäliitto-konsernin Kemin yksiköiden pääasiallinen vientisatama on Kemin Ajoksen satama, jonne liikenne tuotantolaitoksilta on järjestetty optimoimalla kiertonopeudet ja kuljetuskapasiteetti. Sataman infrastruktuuria, teitä ja kiskolinjoja suunniteltaessa tulee huomioida nykyisen liikenteen tarpeet ja vaatimukset. Erityisesti raidelinjauksissa tulee huomioida maantiekuljetusten sujuva ja katkeamaton jatkuvuus.

Paikallinen yhteistyö

Metsäliiton paikalliset yksiköt ovat yksi suurimmista Ajoksen sataman nykyisistä asiakkaista. Olemme hämmentyneitä siitä, ettei nykyisinä sataman käyttäjinä emme ole saaneet toistaiseksi mahdollisuutta keskustella tulevasta laajennuksesta ja sen vaikutuksista.

17. Ajoksen Omakotiyhdistys ry

Ajoksen Omakotiyhdistys on käsitellyt kokouksessaan Kemin Ajoksen sataman laajennussuunnitelmaa sekä radan ja malmiterminaalin sijoittumista Ajoksen maisemaan.

Rautatie- ja tielinjaukset eivät saa hävittää Ajoksen harjuja, jotka samalla toimivat hyvänä äänieristeenä liikenteen melulle, joka tulee huomattavasti lisääntymään. Muutenkin melun, tärinän ja pölyn vaikutukset Ajoksen asukkaisiin ja yleiseen viihtyvyyteen täytyy huomioida jo rakennusvaiheessa.

Malmikuljetuksia varten rakennettava rautatie sekä rinnalla kulkeva tie Ajoksen satamaan huomattavasti lisääntyvänä liikenteenä sekä pitkinä junina estävät ja rajoittavat merenrannan virkistyskäyttöä sekä estävät vapaan liikkumisen meren rantaan, jossa on paljon eri järjestöjen mökkejä. Olemmekin vaatimassa alikulkutunnelia omakotialueelta tien ja rautatien alitse meren rantaan vapaan ja turvallisen liikkumisen takaamiseksi.

Ajoksentien liikenne tulee kasvamaan jo rakennusvaiheessa ja vaikeuttaa liikennettä Ajoksen omakotialueelle ja omakotialueelta Jatulintien risteuksen osalta. Tämä tulee huomioida myös suunnitelmissa.

Ajoksentie on myös ainut yhteys Ajoksen saarelta "muuhun maailmaan". Tielä tai radalla sattuva paha onnettomuus voi katkaista koko yhteyden. Ajoksesta

tulee olla jokin muukin reitti "Puidenpuuttuma-alueen" ohi kaupunkiin tällaisten tapahtumien varalta.

Ajoksen pohjavesialue tulee myöskin rakennushankkeessa huomioida.

Murhaniemen luonnonsuojelualue ja tuulipuiston retkeily- ja virkistyskäyttömahdollisuus täytyy säilyttää. Sinne täytyy tehdä uusi tielinjaus, sillä vanha tieyhteys jää malmiterminaalin alle.

YHTEYSVIRANOMAISEN LAUSUNTO

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

Ympäristövaikutusten arviointiohjelma on hankkeesta vastaavan laatima suunnitelma tarvittavista selvityksistä ja arviointimenettelyn järjestämisestä. Lapin ympäristökeskus on tarkistanut YVA-ohjelman ja on yhteisviranomaisen lausuntoa laatiessaan ottanut huomioon arviointiohjelmassa yhteisviranomaiselle toimitetut lausunnot.

Lapin ympäristökeskuksen käsityksen mukaan tarkasteltavana olevassa arviointiohjelmassa on käsitelty riittävällä tarkkuudella ne asiat, jotka YVA-asetuksen 9 §:n mukaan tulee arviointiohjelmassa esittää. Seuraavassa ympäristökeskus esittää kannanottonsa ja näkemyksensä arviointiohjelman eri osista sekä esittää asioita, jotka tulee ottaa huomioon YVA-menettelyn kuluessa ja arviointiselostusta laadittaessa.

Arviointiohjelman teksti ja ulkoasu

Arviointiohjelma on kokonaisuutena tarkasteltuna asiantuntemuksella rakennettu, selkeä ja johdonmukainen. YVA-ohjelman raportti on ulkoasultaan laadukas. Ohjelma on otsikko- ja väliotsikkotasolla riittävän kattava. Teksti on tiiviisti kirjoitettu, se etenee loogisesti ja kieli on hyvää. Huomautuksina voidaan mainita, että eräiden käsitteiden osalta on havaittu hieman epätasaisuutta. Tekstistä löytyy mm. keskenjääneitä lauseita. Kuvat ja liitteet valaisevat satama- ja terminaalitoimintojen alueita hyvin, mutta kuvatekstit liitekartoissa ovat varsin pienellä. Ohjelmassa on myös karttoja, joista puuttuvat mitataava ja selite.

Hankekuvaus

Arviointiohjelmassa on esitetty selkeästi tiedot sataman laajennushankkeen tavoitteesta, tarpeesta ja taustoista. Hanke on erittäin mittava, sillä se laajimmin toteutuessaan noin kymmenkertaistaa sataman nykyisen toiminnan. Hanke sijoittuu lähitulevaisuuteen ja sen toteutuminen eri vaiheittain riippuu paljon siitä, miten Lapin kaivosteollisuuden hankkeet etenevät.

Hankekuvaus tulee huomattavasti tarkentumaan YVA-menettelyn kuluessa, sillä lähiaikoina tehdään Lapin kaivosteollisuudessa ratkaisuja siitä, miten paljon ja missä aikataulussa erilaista malmia kuljetetaan Ajoksen sataman kautta.

Ympäristökeskuksen näkemyksen mukaan hakijan tulee arviointiselostukseen konkreettisemmin ja havainnollisemmin esittää mm. ruoppaus- ja läjitystyöt sekä muut sataman laajentamiseen liittyvät rakentamistyöt. Myös tulee selkeämmin esittää, miten sataman eri toiminnot tullaan järjestämään ja sovittamaan yhteen.

Aikataulu

Hankkeella on kiire ja se on perusteltu hankkeen tarvetta kuvatussa kappaleessa varsin hyvin. Ensimmäiset malmikuljetukset arvioidaan tulevan jo vuoden 2011 lopulla. Sitä ennen täytyy sataman olla valmis vastaanottamaan kuljetuksia. Tämä edellyttää YVA-menettelyn, lupaprosessien ym. päätöksien ja suunnitelmien sekä rakentamisen ensimmäisen vaiheen olevan valmiina. Tästä johtuen hankkeen YVA-menettelyn aikataulu on laadittu kireäksi.

YVA-menettelyssä tehtävien ratkaisujen ja toteutettavan vaihtoehdon valinnan pohjaksi selvitystyöllä on suuri merkitys, jonka hyötyjä ei tule menettää liian kireällä aikataululla. Aikataulun kireys vaikuttaa myös siihen, että YVA-selostusta varten mahdollisesti tarvittavia kesäaikaisia maastonselvityksiä ei ehditä tekemään. Esim. vesikasvillisuuden maastoinventoinnit eivät onnistu talvikaudella. Tosin tiedossa on, että hankevastaavan taholta on tehty loppuvuoden 2009 aikana runsaasti maastoinventointeja, jotka eivät ole ehtineet mukaan arviointiohjelmaan. Joka tapauksessa YVA-ohjelmasta annettavien lausuntojen tulee olla ohjenuorana YVA-selvitystä varten tehtävien lisätutkimusten suunnittelussa.

Huomautuksena voidaan mainita, että arviointiohjelmassa on myös hieman ristiriitaisesti esitetty YVA-menettelyn aikataulu. Kappaleessa 8.7.3 esitetään, että arviointiselostus toimitetaan Lapin ympäristökeskukselle kesän 2010 aikana. Kaaviokuvassa 9-1. esitetään, että arviointiselostus esitetään maaliskuuhun.

Luvat ja päätökset

Arviointiohjelmassa on esitetty selkeästi hankkeen tarvitsemat luvat, suunnitelmat, ym. hyväksymismenettelyt. Arviointiselostukseen tulee tarvittavat luvat ja päätökset vielä tarkentaa, mikäli arviointia tehtäessä siihen syytä ilmenee.

Vaihtoehtojen käsittely

Ajoksen satama-alue ei anna kovin paljon mahdollisuuksia vaihtoehtoisille laajennusratkaisuille. Siitä huolimatta hankkeen toteutukselle on esitetty peräti kahdeksan vaihtoehtoa. On hyvä että YVA-lain tarkoittaman nolla-vaihtoehdon (VE 0, hanketta ei toteuteta) rinnalle on laadittu VE 0+ (sataman laajennus toteutetaan ainoastaan alueen pohjoisosaan suunnitellun bulkterminaalin osalta). Nolla-vaihtoehdon tavoitteena on toimia vertailupohjina muille vaihtoehdoille.

Sen sijaan päävaihtoehdoista jää lukijalle sellainen vaikutelma, että hanke toteutetaan molemmissa vaihtoehtosuunnitelmissa (A ja B) loppuun saakka ja lopputulos on lähes sama. Raportissa vaihtoehtojen hahmottaminen on lukijalle vaikeaa. Kaksi päävaihtoehtoa toimintamallia (yleissuunnitelmat A ja B) eroavat toisistaan ensisijaisesti öljylaiturin siirron vaiheistuksen, laiturilinjausten sekä satama-altaan laajuuden osalta. Karttaesityksistä puuttui selitetekstit

ja mittakaavat, joten hankkeen todellisesta suuruudesta on vaikea saada selvää. Lisäksi vaihtoehtojen käsittelyä ja hahmottamista vaikeuttaa se, että tarvittavaa kulkusyväystä (12 m, 13 m vai 14 m) ei ole vielä ratkaistu. Tämä olennaisesti vaikuttaa ruopattavien/läjitettävien massojen määrään ja näin ollen hankkeen ympäristövaikutuksiin.

YVA-menettelyn aikana hakija tulee selkeyttää vaihtoehtojen kuvausta. Toivottavaa on, että ympäristövaikutusten vertailulla saadaan eroavaisuuksia eri vaihtoehtojen välille.

Vaihtoehtojen vertailu ja vertailumenetelmät

Vaihtoehtojen muodostamisen jälkeen YVA-menettelyn aikana erilaisten ympäristö- ja luonto- ym. selvitysten pohjalta ja niitä hyväksi käyttäen tehtävä hankkeen eri toteuttamisvaihtoehtojen vertailu vaikutustarkkailuineen on yksi keskeisimmistä YVA-menettelyn vaiheista.

Vaihtoehtojen vertailumenetelmänä on yhdistelevä menetelmä, jossa vertailaan hankkeen eri toteutusvaihtoehtojen ympäristövaikutuksia suunnittelualueella ja sen lähiympäristössä hankkeen toteuttamatta jättämisen kanssa. Ko. vertailutapa on yleisesti käytetty ja voidaan pitää myös riittävänä.

Ympäristön nykytila

Ympäristön nykytilaa, alueen nykyistä maankäyttöä sekä eri suojelukohteita on kuvattu arviointiohjelmassa melko kattavasti ja se ohjaa vaikutusten arviointia tärkeisiin asioihin. Se tulee edelleen tarkentumaan arviointiselostuksessa. Seuraava "Ympäristövaikutukset ja niiden selvittäminen" –kohta sisältää myös ympäristön nykytilaa koskevia huomautuksia eri ympäristövaikutusten osalta.

Ympäristövaikutukset ja niiden selvittäminen

Ajoksen sataman laajennuksen yhteydessä keskitytään erityisesti hankkeen rakentamisen aikaisiin vaikutuksiin. Lisäksi arvioinnissa tarkastellaan sataman laajentamisen vaikutuksia satama-alueen käyttöön sekä edelleen sen toiminnasta aiheutuviin ympäristövaikutuksiin.

Ympäristökeskus toteaa, että arviointiohjelmassa on tunnistettu hankkeen merkittävimmät ympäristövaikutukset.

Vaikutusalue

Ympäristökeskus pitää arviointiohjelmassa esitettyä hankkeen vaikutusten tarkastelualuetta riittävänä. Jos arviointityön aikana käy ilmi, että jollakin hankkeen ympäristövaikutuksella on ennalta arvioitua laajempi vaikutusalue, on tarkastelualue määriteltävä uudestaan ko. vaikutuksen osalta. Mm. Kemin kaupungin lausunnoissa on esitetty, että mikäli rakentamisen aikana tarvitaan kivi- tai maa-aineksia tuoda arviointiohjelmassa rajatun vaikutusalueen ulkopuolelta, tulee vaikutusaluetta laajentaa ko. toiminnan osalta.

Arvioinnin toteutus

Ympäristövaikutusten arviointimenettelyssä hyödynnetään olemassa oleviin selvityksiin ja suunnitelmiin kerättyä tietoa hankkeen suunnittelualueesta, sen ympäristöstä sekä hankkeen teknisistä toteutusvaihtoehdoista ja niiden vaiku-

tuksista. Lisäksi arvioinnin yhteydessä tullaan puuttuvien tietojen osalta suorittamaan täydentäviä selvityksiä ja tutkimuksia.

Lapin ympäristökeskus esittää vaikutusten arviointiin seuraavia tarkennuksia ja lisäyksiä:

Vaikutukset maa- ja kallioperään sekä pohjaveteen

Hankkeen on todettu sijoittuvan osittain I-luokan pohjavesialueen reunalle ja alueelle on suunniteltu tehtäväksi kvalitatiivinen riskiarvio. Tarvittaessa tehdään lisätutkimuksia mm. maaperän laadusta ja pohjaveden virtaussuunnista. Ympäristökeskuksen käsityksen mukaan suunnitelman mukaisilla selvityksillä pohjavesien ympäristövaikutukset saadaan riittävän hyvin selvitettyä. Mm. Kemin seudun luonnonsuojeluyhdistyksen ja Ajoksen Omakotiyhdistyksen lausunnoissa on ilmaistu huoli hankkeen vaikutuksista arvokkaaseen pohjavesialueeseen.

Vaikutukset merenpohjaan ja pohjasedimenttiin

Hankkeen toteuttaminen edellyttää mittavia täyttöjä ja massansiirtoja satamarakenteisiin, jolloin rakentamisen aikaiset vaikutukset ympäristöön voivat olla merkittäviä. Ruoppaus- ja läjitystyöt liikuttavat maa-aineksia ja pohjasedimenttejä, jotka voivat olla pilaantuneita. Vaikutukset tulee tunnistaa ja samalla esittää myös toimenpiteitä haitallisten vaikutusten lieventämiseksi. Sedimenttien pilaantumisaste tulee selvittää sedimenttitutkimuksin.

Ruoppausmassat on syytä tutkia ja luokitella voimassaolevien läjitysohjeiden mukaisesti. Ruoppausten yhteydessä on kiinnitettävä erityisesti huomiota yleisimpien raskasmetallien, PCB-aineiden (polyklooratut bifenyylit), kloorifenolien, PCDD/F-aineiden (polyklooratut dibentsodioksiinit/furaanit), PAH-yhdisteiden ja orgaanisten tinayhdisteiden pitoisuuksiin, joista lähialueilla on havaittu ruoppaus- ja läjitysohjeen tason 1 ylittäviä pitoisuuksia.

Vaikutukset meriveteen, vesikasvillisuuteen ja pohjaeliöstöön

Meriveteen, vesikasvillisuuteen ja pohjaeliöstöön koskevien vaikutusten osalta pohjan videokuvauksia ja pohjaeläinnäytteenottoa tulee tehdä sekä ruopattavilla että täytettävillä alueilla. Videokuvauksen lisäksi alueella kasvavan makrofyttisen kasvillisuuden (putkilokasvit, sammaleet, näkinpartaislevät ja makrolevät) lajiston ja sen uhanalaisuuden selvittäminen vaatii sukeltamalla tehtäviä kartoituksia. Käytettävien menetelmien tulee olla vertailukelpoisia ympäristöhallinnon seurannoissa, velvoitetarkkailuissa ja vedenalaisen luonnon VEL-MU-kartoituksissa käytettyjen menetelmien kanssa. Mm. metsähallituksen luontopalvelut on lausunnossaan kiinnittänyt erityisesti huomiota siihen, että merialueen vesi- ja maakasvillisuus on arviointiohjelmassa käsitelty suppeasti.

Vaikutukset kalastoon ja kalastukseen

Kalastoon ja kalastukseen kohdistuvia vaikutuksia on ohjelman mukaan tarkoitus arvioida aikaisempien tutkimusten sekä haastattelujen perusteella. Suunnittelualueen läheisyydessä sijaitsee useita tärkeitä kalojen kutualueita, ja hankkeen kalastovaikutusten arvioinnissa tulee selvittää riittävän tarkkoilla menetelmillä hankkeen vaikutukset kalojen kutu- ja poikasalueisiin. Lapin TE-

keskus on lausunnossaan antanut tarkempia ohjeita lisääntymisaluekartoitukseen.

Hankeen ympäristövaikutusten arviointiselostuksessa tulee selvittää miten hankkeen vaikutusalueen kalataloustarkkailu tullaan järjestämään ja onko se mahdollista liittää muihin alueen kalataloustarkkailuohjelmiin.

Vaikutukset luontoon ja luonnonsuojeluun

Ajoksen saarella suunnittelualueen läheisyydessä on Natura-alueita ja soidensuojelualue, joilla on tehty kartoituksia. Kasvillisuudesta on paljonkin tietoa, mutta YVA-ohjelmaan sitä ei ole kirjoitettu. Sekä alueen vesi- että maakasvillisuutta tulee selvittää tarkemmin YVA-selostuksessa.

Nykytila kuvaus luonnosta on hyvin kattavasti laadittu ja tiedot ovat oikein. Yksityinen luonnonsuojelualue (YSA) Ajoksen letto on pienialainen ja alueella on uhanalaisen, luokkaa vaarantuneen (VU) sääskenvalkun kolme tunnettua esiintymää, joiden tila tosin on epävarma. Esiintymien tila tulee varmentaa ja selostuksessa tulee selvittää vaikuttaako ratapenkkojen kunnostaminen tai rakentaminen heikentävästi YSA -alueen luonnontilaan.

Hankealueella on Hertta -rekisterin Eliöt -osion mukaan muutamien uhanalaisten lajien tunnettuja esiintymiä mm. sääskenvalkku, jotka voivat vaarantua mm. Takalammen itärannalla suunnitellun rautatiepenkan läheisyydessä. Muita lajeja voivat olla noidanlukot tielinjauksen tuntumassa. Kämmeistä on maininta, että mm. rannoilla soramontun alueella esiintyy lajia. Soramontun kämmeköiden esiintymät voivat heikentyä tai hävitä alueelta.

Natura -tarveharkintaselvitys on riittävä lähtökohta selvittää Natura -alueisiin kohdistuvia vaikutuksia tämän hankkeen osalta. Mikäli tarveharkinta osoittaa, että sataman laajentamisella voi olla vaikutuksia näihin kohteisiin, tulee YVA -menettelyn aikana laatia myös varsinainen NATURA -arviointi. Kuitenkin ruoppaustoiminnan aiheuttama kiintoaineksen kulkeutumisen määrä lähelle sijoittuvien Natura -alueiden (Kuukka, Lehtikari, Murhaniemi ja Puidenpuuttuma) rantaluontotyypeille tulee selvittää ja arvioida kiintoaineksen vaikutus rantaluontotyyppien kasvillisuuden muutoksille riittävällä tavalla.

Merenrannikon luontotyyppien selvittäminen tulee koskea myös mahdollisten uhanalaisten luontotyyppien tunnistamisen ja kuvion rajaamisen hankealueen ja lähiympäristöä koskeville kartoille. Luontotyyppiselvityksen tulisi perustua Suomen uhanalaiset luontotyypit -selvitykseen (Suomen ympäristö 8/2008). Hankealueen lähiympäristössä mahdollisen maankohoamisrannikon kasvillisuuden piirteet ja sukkessiokehitys tulee selvittää YVA -selostuksessa.

Linnuston kuvaus on asianmukaista ja riittävää (nykytila) s. 25. Linnustonselvitykset perustuvat sekä olemassa oleviin Lintuatlas -selvityksen (Xenus ry) havaintotietoihin ja Ajoksen tuulipuiston YVA -selostuksessa laadittuun linnustonselvitykseen. Linnustovaikutusten selvittäminen on kuitenkin kuvattu yleispiirteisesti (s.32) viittaamalla vain Ajoksen merituulipuistoa varten tehtyyn selvitykseen. Selostuksessa tulee mainita, millä menetelmällä ja mihin aikaan muutonaikainen ja pesivä linnusto on selvitetty merituulipuistohankkeen yhteydessä. Ajoksen tuulipuiston YVA -menettelyssä viime vuosina (2002-2008) tehtyjä linnustonselvityksiä voidaan pitää riittävinä kuvaamaan linnustoon kohdistuvia vaikutuksia myös Ajoksen sataman YVA -menettelyssä.

Kasvillisuusvaikutusten selvittäminen on kuvattu selvittävien kohteiden ja menetelmien osalta hyvin yleispiirteisesti. Satama- ja terminaalialueen laajenuksen vaikutuksia kasvillisuuteen ei ole mm. mahdollisten kuivatus-, sadevesien johtamis- ja rakentamisvaikutusten osalta vielä tunnistettu kuin yleisellä tasolla. Maastoinventointi on tehty kesällä 2009, jonka yhteydessä on täydennetty tietoja erityisesti suunnittelualan kasvillisuustyypeistä ja mahdollisista uhanalaisista kasvilajeista. Kasvillisuuden ja luontotyyppien selvitysmenetelmistä ja tarkasta ajankohdasta ei ole kuitenkaan mainintaa.

Vaikutukset maisemaan

Ympäristökeskuksen katsoo, että suunnittelualueesta ja sen lähiympäristöstä tehtävä maisema-analyysi on riittävä menetelmä maisemavaikutusten arviointiin.

Vaikutukset kulttuurihistoriallisesti arvokkaisiin kohteisiin

Arviointiohjelmassa on tunnistettu osa kulttuuriympäristökohteista sataman ympäristöstä. Esitetty arvioinnin toteutus näyttää periaatteessa riittävältä. Kohteiden sijainnit selvitetään ja laaditaan teemakartta ja säilymisen edellytyksiä tarkastellaan arvioinnin yhteydessä yhteistyössä ympäristökeskuksen ja Museoviraston kanssa. Lisäksi arvioinnissa tulee tunnistaa erilaisten kohteiden historiallinen luonne ja suunniteltujen toimenpiteiden vaikutus siihen. Yleensä näissä on tarkasteltu vain fyysisiä muutoksia ja fyysisiä säilymisedellytyksiä. Valtakunnallisesti merkittävien kohteiden luettelo on syytä päivittää, sitten kun se on valtioneuvoston hyväksymä.

Ympäristövaikutusten arvioinnissa tulee tunnistaa erityyppiset kulttuuriympäristökohteet ja maisemat:

- rakennettu kulttuuriympäristö
- muinaisjäännökset
- vedenalaiset muinaisjäännökset ja löydöt
- muut kulttuuriympäristökohteet
- arvokkaat maisema-alueet
- perinnemaisemat

Lisäksi tulee tunnistaa kulttuuriympäristökohteiden status:

- valtakunnallisesti merkittävät (RKY 1993 ja RKY 2000 = VAT)
- maakunnallisesti merkittävät (maakuntakaava tai Lapin kulttuuriympäristöohjelma)
- paikallisesti merkittävät (LKYT-hanke tai erilliset inventoinnit (esim. kaavaprosessi tai maakuntamuseo))
- kaavalla suojellut kohteet (asemakaava)
- rakennussuojelulla suojellut
- asetuksella suojeltu tai vaalittava valtion omistama rakennusperintö (Museovirasto)

Hylyistä ja muinaisjäännöksistä kertovassa kappaleessa todetaan, että ”Ajoksen satama-alueella ei ole tiedossa historiallisesti merkittäviä laivanhylkyjä”. Mm. Museovirasto on lausunnossaan todennut, että hankkeen vaikutuksia vedenalaisiin muinaisjäännöksiin ei voida arvioida ennen vedenalaisinventointia. Inventointi on suunniteltava yhteistyössä Museoviraston kanssa ja toteutettava hyvissä ajoin ennen hankkeen toteuttamista.

Vaikutukset yhdyskuntarakenteeseen, maankäyttöön ja kaavoitukseen

YVA- ja kaavoitusmenettelyiden yhdistämistä ei ole esitetty. Kaavoitus- ja kaavamuutostarpeiden tunnistus YVA-menettelyssä yksilöisi myös tarvittavia lupamenettelyitä.

Valtakunnalliset alueiden käyttötavoitteet

YVA-ohjelmassa ei ole valtakunnallisia alueidenkäyttötavoitteita tunnistettu. Valtionneuvoston päätöksen mukaisten otsikoiden luetteleminen ei yksilöi tavoitteita. Puheena olevaa hanketta koskevat tavoitteet tulee tunnistaa, jotta YVA-selostuksessa voi esittää, millä tavoin hanke ja sen vaihtoehdot edistävät valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden saavuttamista

Vaikutukset liikenteeseen

Arviointiohjelmasta annetuissa lausunnoissa on esitetty ja perusteltu hyvin huoli sataman laajennuksen vaikutuksista liikenteeseen. Rautateiden ja maanteiden risteysiin on kiinnitettävä erityistä huomiota liikenneturvallisuuden ja liikenteen sujuvuuden kannalta. Eritasoristeykset ovat paras ratkaisu risteysiä rakennettaessa. Myös kevyen liikenteen vaatimukset ja ennen kaikkea turvallisuus tulee huomioida liikennetarkasteluissa. Mm. Northland Resources Inc, Stora Enso Oyj:n Veitsiluodon tehtaat, Oy Metsä-Botnia Ab, Kemi Shipping Oy ja Ajoksen Omakotiyhdistys ry ovat lausunnoissaan esittäneet tärkeitä näkökohtia, jotka tulee huomioida suunnitellessa sataman laajentamisen liikenejärjestelyitä.

Melu ja värinä sekä vaikutukset ilman laatuun ja ilmastoon

Lisääntyvän raideliikenteen aiheuttamiin melu-, värinä- ja malmipölyhaittoihin ja niiden ehkäisemiseen tulee kiinnittää erityistä huomiota. Jo rakennusvaiheessa melun, värinän ja pölyn vaikutukset Ajoksen asukkaisiin ja yleiseen viihtyvyyteen voivat olla huomattavia.

Tutkimuksin on selvitettävä, ettei malmin lastaus- ja käsittelyalueilta kantaudu minkäänlaista pölyä Ajoksessa sijaitsevien paperi-, ym. metsätaloustuotteiden varastoalueille. Laskeuman lisäksi on myös huomioitava liikkuvan kaluston pyörissä kulkeutuva pöly. Kemi Shipping, Stora Enso Veitsiluodon tehtaat ja Metsä-Botnia ovat lausunnoissaan voimakkaasti vaatineet em. asian huomiointamista vaikutusten arvioinnissa ja sataman toimintoja suunniteltaessa.

Ihmisten terveyteen, elinoloihin ja viihtyvyyteen kohdistuvien vaikutusten arviointi

Ihmisten terveyteen, elinoloihin ja viihtyvyyteen vaikuttavat monet tekijät sekä erikseen että myös yhteisvaikutusten kautta. Arviointiohjelmassa ihmisiin kohdistuvat vaikutukset on tunnistettu laajasti ja selvitetään asianmukaisesti riittävän monipuolisin menetelmin mm. kartta- ja tilastoaineistojen, lehtikirjoitusten, yleisötilaisuus-palautteen ja mahdollisten ryhmähaastattelujen tuloksia analysoimalla. Hankkeen vaikutuksia selvitetään sekä asiantuntija-arvioiden että paikallisten ihmisten kokemusten perusteella.

Alueiden virkistyskäytön (kalastus, veneily), pysyvään asumisen ja lomaa-asumisen, viihtyvyyden ja maiseman selvitysmenetelmiä ei ole kuitenkaan kuvattu tarkasti.

Vaikutukset luonnonvarojen hyödyntämiseen

Sataman laajennuksessa tarvitaan suuri määrä maa-aineksia. Ympäristökeskus yhtyy siihen, mitä Kemin kaupunki on lausunnossaan maininnut. Mikäli maa-aineksia/kalliokiviaineksia hankitaan muualta ehdotetun vaikutusalueen ulkopuolelta, tulee sataman rakentamisessa ja YVA – tarkastelussa mahdollisuuksien mukaan huomioida Valtioneuvoston asetuksen 591/2006 (28.6.2006: "Eräiden jätteiden hyödyntäminen maanrakentamisessa") antama mahdollisuus hyödyntää betonimursketta sekä kivihiihen, turpeen ja puuperäisten ainesten poltossa muodostuvan lentotuhkan ja pohjatuhkan hyötykäyttöä. Alueella toimii isoja lämpölaitoksia, joissa muodostuu runsaasti tuhkaa. Jos tuhkaa hyödynnetään sataman rakentamisessa, voidaan tällä korvata osittain kalliokiviaineksen käyttöä ja säästää luonnonvaroja. Tuhkan hyötykäyttö vähentää sen läjitystä myös kaatopaikoille.

Arvio ympäristöriskeistä

Arvio ympäristöriskeistä on tämän kaltaisissa hankkeissa hyvin tärkeää selostaa. Tunnistamista on esitetty varsin hyvin jo YVA-ohjelmassa. Arviointiselostuksessa tulee käsitellä mahdollisista erityistilanteista (onnettomuudet, palot, käyttöhäiriöt, poikkeukselliset luonnonolot ym.) aiheutuvia ympäristövaikutuksia sekä toimenpiteitä / varautumista erityistilanteisiin niistä aiheutuvien haitallisten vaikutusten lieventämiseksi. Lapin pelastuslaitos ja Turvatekniikan keskus ovat lausunnoissaan esittäneet selkeästi, mitä mahdollisiin onnettomuusuhkiin ja niiden seurausvaikutuksiin liittyviä seikkoja tulee selvittää ennalta arviointimenettelyssä. Samalla tulee arvioida niihin liittyvät riskienhallintamahdollisuudet.

Sataman toiminnan riskienarvioinnissa tulee huomioida sataman alueella sijaitsevat kemikaaliterminaalien toiminnan, niillä mahdollisesti tapahtuvien onnettomuuksien ja niille tapahtuvien laiva- ja autokuljetusten satamatoiminnalle aiheuttamat turvallisuusnäkökohdat. Kyseiset terminaalit ovat Seveso-direktiivin mukaisia turvallisuusselvityslaitoksia.

Ympäristökeskus esittää, että Lapin pelastuslaitoksella tulee olla mahdollisuus seurata hankkeen etenemistä ja olla mukana turvallisuusasiantuntijana jo hankkeen suunnitteluvaiheessa.

Epävarmuustekijä

Sataman laajentamiseen samoin kuin sen myötä lisääntyviin toimintoihin liittyy myös erityiskysymyksiä ja epävarmuustekijöitä, joilla voi olla merkitystä esim. päästöihin ja ympäristö- ja terveysvaikutuksiin. Arviointiselostuksessa tulee esittää seikkaperäisesti arvioinnissa käytettyjen tietojen ja menetelmien mahdolliset puutteet ja epävarmuustekijät sekä tarkastella niiden merkitystä, jotta lukijalle muodostuu niistä hyvä käsitys ja jotta ne osataan ottaa oikealla tavalla huomioon päätöksenteossa.

Haitallisten vaikutusten ehkäiseminen

Hankkeesta aiheutuvien mahdollisten haitallisten vaikutusten ehkäisemistä tai rajoittamista tulee tarkastella arviointiselostuksessa asianmukaisella tavalla ja esittää toimenpiteitä sekä luonnonympäristöön ja maisemaan että rakennettuun ympäristöön ja ihmisten terveyteen, elinoloihin ja viihtyvyyteen kohdistuvien mahdollisten haitallisten vaikutusten vähentämiseksi.

Yhteisvaikutukset muiden alueen hankkeiden kanssa

Ympäristövaikutusten arvioinnissa tulee ottaa huomioon muiden alueella toteutettujen tai suunnitteilla olevien hankkeiden (esim. Ajoksen tuulipuiston, suunnitteilla olevien Ajoksen merituulivoimapuiston laajennus ja Fennovoima Oy:n ydinvoimalaitoshanke) ja kyseessä olevan hankkeen yhteisvaikutukset, jotka YVA-ohjelmassa on varsin suppeasti mainittu. Ohjelmasta ei käy selville, miten yhteisvaikutuksia on tarkoitus selvittää tai kuvata selostuksessa. Yhteisvaikutuksissa linnustoon sekä ranta-alueiden luontotyyppeihin kohdistuvat vaikutukset ovat keskeisimmät. Myös kalastolle ja kalastukselle kohdistuvat yhteisvaikutukset ovat tärkeitä selvittää. Viihtyvyyshaitta veneilylle ja loma-asutukselle sekä talviaikaisen jääalueella liikkumisen estevaikutus (jääalue kaventuu sataman ympäristössä, tuulivoimaloiden rakenteiden jäämuodostus ja jään putoamisen varoalue) tulee selvittää riittävällä tavalla myös yhteisvaikutusten osalta.

Osallistuminen

Ympäristökeskuksen käsityksen mukaan osallistuminen hankkeen YVA-menettelyyn järjestetään riittävällä tavalla.

Muita näkökohtia

Arviointiselostusta tehtäessä tulee panostaa myös hankkeen ja sen vaikutusten havainnollistamiseen taulukoin, kuvin, selkein kartoin jne. Näissäkin on melkoisesti haastetta hankkeesta vastaavalle ja arviointiselostusta laativalle konsultille.

Valtioneuvoston asetuksessa YVA-menettelystä (713/2006) 10 §:ssä kohdassa 11) mainitaan, että YVA-selostukseen on esitettävä selvitys, siitä miten yhteysviranomaisen lausunto arviointiohjelmasta on otettu huomioon. Myös YVA-selostus tulee sisältää yleistajuisen ja havainnollisen yhteenvedon.

Johtopäätökset

Ajoksen sataman laajennushankkeen ympäristövaikutusten arviointiohjelma täyttää hyvin YVA-asetuksessa arviointiohjelmalle asetetut vaatimukset. Ympäristökeskuksen käsityksen mukaan se muodostaa hyvän pohjan hankkeen ympäristövaikutusten arvioinnille. Ohjelmaa toteutettaessa ja arviointiselostusta laadittaessa tulee ottaa huomioon YVA-ohjelmasta annetuissa lausunnoissa ja edellä tässä yhteysviranomaisen lausunnossa esitetyt näkökohdat ja vaatimukset.

LAUSUNNON NÄHTÄVILLÄOLO

Arviointiohjelmasta annetut alkuperäiset lausunnot säilytetään Lapin ympäristökeskuksessa. Kopiot lausunnoista on lähetetty hankkeesta vastaavalle. Yhteysviranomaisen lausunto lähetetään hankkeesta vastaavalle sekä tiedoksi lausunnonantajille. Lausunto pidetään nähtävillä koko arviointimenettelyn ajan Kemin kaupunginvirastossa ja Lapin ympäristökeskuksessa sekä internetissä osoitteessa <http://www.ymparisto.fi> hakupolkuna: Alueelliset ympäristökeskukset > Lappi > Ympäristönsuojelu > Ympäristövaikutusten arviointi > Viireillä olevat YVA-hankkeet.

.....
Tämän lausunnon laatimiseen ovat osallistuneet Lapin ympäristökeskuksessa ylitarkastajat Leena Ruokanen (maankäyttö- ja kaavoitusasiat), ylitarkastaja Pekka Herva (luonnonsuojeluasiat, luontoselvitykset ja Natura-asiat), biologi Annukka Puro-Tahvanainen (vesistövaikutusten kalasto- ja pohjaeläinselvitykset) ja hydrogeologi Heikki Hautala (maaperä- ja pohjavesiasiat)

Ympäristönsuojelupäällikkö

Tiina Kämäräinen

Vanhempi insinööri

Reino Kurkela

SUORITEMAKSU 4 370 €

MAKSUN MÄÄRÄYSTÄ KOSKEVA MUUTOKSENHAKU

Alueellisten ympäristökeskusten maksullisista suoritteista annetun ympäristöministeriön asetuksen (1387/2006) mukaan YVA-laissa tarkoitettua arviointiohjelmasta annettavan yhteysviranomaisen lausunnon maksu on 4 370 €. (Hkp-tili 350102152/M10/3012/531/MT3)

LIITTEET

Maksua koskeva oikaisuvaatimusohje (vain hankkeesta vastaavalle)
Kopiot arviointiohjelmasta annetuista lausunnoista (vain hankkeesta vastaavalle)

TIEDOKSI

Lausunnon tai mielipiteen antaneet
Ympäristöministeriö
Suomen ympäristökeskus