



13.3.2013

Outokumpu Stainless Oy
Terästie
95490 Torneå

Referens: Bedömningsprogram ankommit 16.11.2012

OUTOKUMPU STAINLESS OY, LNG-TERMINAL, TORNEÅ, PROGRAM FÖR MILJÖKONSEKVENSBEDÖMNING

Outokumpu Stainless Oy har skickat ett i lagen om förfarandet vid miljökonsekvensbedömning, MKB-lagen, (468/1994 + ändringar) avsett program för miljökonsekvensbedömning (senare bedömningsprogram, MKB-program) gällande en LNG-terminal i Torneå stad till Närings-, trafik och miljöcentralen i Lappland (senare NTM-centralen i Lappland, NTM-centralen). Vid denna tidpunkt inleddes förfarandet för miljökonsekvensbedömning officiellt för detta projekt.

Detta utlåtande är ett i 9 § i MKB-lagen avsett utlåtande från kontaktmyndighet för MKB-programmet gällande LNG-terminalen. I utlåtandet beskrivs huvuddragen i LNG-terminalen och bedömningsprogrammet, de centrala punkterna i utlåtanden och åsikter som avgivits om programmet samt kontaktmyndighetens synpunkter på bedömningsprogrammet och MKB-förfarandet.

NTM-centralen i Lappland fungerar som kontaktmyndighet vid bedömningsförfarandet i enlighet med lagen om förfarandet vid miljökonsekvensbedömning.

1. PROJEKTINFORMATION OCH FÖRFARANDET VID MILJÖKONSEKVENSBEDÖMNING

Projektets namn

Outokumpu Stainless Oy:s LNG-terminal

Projektansvarig

Outokumpu Stainless Oy
Terästie
95490 Torneå

Kontaktperson: MKB-kontaktperson Juha Kekäläinen
tfn 040 8411 591
e-postadress: fornamn.efternamn@outokumpu.fi

Konsult använd av den projektansvarige

Sito Oy
Siarvägen 14
02130 Esbo

Kontaktperson: projektchef Merilin Pienimäki
tfn 020 747 6000
e-postadress: fornamn.efternamn@sito.fi

Kontaktmyndighet

Närings-, trafik- och miljöcentralen i Lappland
Hallituskatu 3 B
96100 Rovaniemi

Kontaktperson: överinspektör Juha-Pekka Hämäläinen
tfn 0295 037 332
e-postadress: fornamn.efternamn@ely-keskus.fi

Förfarandet vid miljökonsekvensbedömning (MKB-förfarande)

Syftet med lagen om förfarandet vid miljökonsekvensbedömning (468/1994, ändrad 458/2006) är att främja bedömningen och ett enhetligt beaktande av miljökonsekvenser vid planering och beslutsfattande och samtidigt öka medborgarnas tillgång till information och deras möjligheter till medbestämmande.

Förfarandet vid miljökonsekvensbedömningen av en LNG-terminal baseras på statsrådets förordning om förfarandet vid miljökonsekvensbedömning (MKBF 713/2006). Enligt 6 § punkt 8 d i MKBF ska ett förfarande för miljökonsekvensbedömning tillämpas vid lager för olja, petrokemiska eller kemiska produkter där lagercisternernas volym är sammanlagt minst 50 000 kubikmeter.

Förfarandet vid miljökonsekvensbedömning består av två faser. Den första fasen är ett bedömningsprogram (MKB-program), som är den projektansvariges plan för hur bedömningen kommer att genomföras. I kontaktmyndighetens utlåtande om bedömningsprogrammet eftersträvar man bl.a. att styra det startade MKB-förfarandet samt granska bedömningsprogrammets ändamålsenlighet och tillräcklighet samt ta ställning till samordningen av förfarandena.

I det andra skedet utför den projektansvarige utifrån bedömningsprogrammet och kontaktmyndighetens utlåtande om detta nödvändiga utredningar och bedömningar om projektets konsekvenser och uppgör en miljökonsekvensbeskrivning (MKB-beskrivning). Kontaktmyndigheten ger även ett utlåtande om konsekvensbeskrivningen och dess tillräcklighet. MKB-förfarandet avslutas med kontaktmyndighetens utlåtande.

Myndigheterna och de vilkas förhållanden eller intressen kan påverkas av projektet samt sammanslutningar och stiftelser vars verksamhetsområde kan beröras av projektets konsekvenser har möjlighet att framföra sin åsikt om både MKB-programmet och MKB-beskrivningen.

Konsekvensbeskrivningen och kontaktmyndighetens utlåtande om denna bifogas till eventuella tillståndsansökningar eller andra ansökningar som fordras för att projektet ska kunna genomföras. Det måste framgå av tillståndsbeslutet hur konsekvensbeskrivningen och kontaktmyndighetens utlåtande om denna har beaktats.

Projekt

I LNG-terminalen som planeras för Röyttä hamn i Torneå planerar man att bygga mottagnings-, lossnings- och lastningsstationer för LNG-fartyg, utrustning för förångning av flytande naturgas och en eller två lagercisterner med en volym på 70 000 kubikmeter. För distributionen av gas byggs ett rörnät och en lastterminal för LNG-tankbilar på Röyttä industriområde. LNG leds längs med rören till stålverkets användningsobjekt. Från Torneå transporteras LNG med tankbilar eller tåg från lastterminalen till kundterminaler och förbrukningsobjekt i norra Finland och norra Sverige. I projektet ingår ett nytt planerat kraftverk som använder LNG-gas för Tornion Voima Oy. Kraftverket kommer att ligga på Röyttä industriområde vid LNG-terminalen eller i anslutning till Tornion Voimas nuvarande kraftverk. I projektet ingår även utfyllnader och muddringar på hamnområdet.

Alternativ som granskas

Alternativ 2 (ALT 2): I Röyttä hamn byggs en LNG-terminal, en cistern med en volym på 70 000 kubikmeter, ett lastområde för tankbilar, utrustning för förångning av flytande naturgas och Tornion Voima Oy:s nya kraftverk som använder LNG (placeringsalternativ 1 och 2). LNG-förbrukningen per år uppgår till högs 540 000 kubikmeter.

Alternativ 2 (ALT 2): I Röyttä hamn byggs en LNG-terminal, två cisterner med en volym på 70 000 kubikmeter, ett lastområde för tankbilar, utrustning för förångning av flytande naturgas och Tornion Voima Oy:s nya kraftverk som använder LNG (placeringsalternativ 1 och 2). LNG-förbrukningen per år uppgår till högst 800 000 kubikmeter.

Nollalternativ (ALT 0): Projektet genomförs inte. Motsvarande energi produceras med propan på nuvarande sätt även i framtiden. Tornion Voima Oy:s nya kraftverk som använder LNG-gas genomförs inte.

Övriga projekt och planer i anslutning till ärendet

I samband med projektet har det lyfts fram att farleden till Röyttä hamn i Torneå enligt preliminära kalkyler måste breddas för LNG-fartyg. Ett eventuellt behov av att muddra farleden kommer att utredas allt efter som projektet framskrider, men i detta MKB-förfarande behandlas inte ärendet noggrannare. Vid behov genomförs ett separat MKB-förfarande för farleden, där den projektansvarige är Trafikverket som ansvarar för utvecklingen av farleden.

Erforderliga tillstånd för projektet

LNG-terminalens projektalternativ ALT1 och ALT2 fordrar ett miljötillstånd i enlighet med miljöskyddslagen. Behovet av ett miljötillstånd för själva LNG-terminalen kommer från miljöskyddsförordningens 1 § 5 a, enligt vilken miljötillstånd krävs för upplag för flytande bränslen eller farliga kemikalier i flytande form där det är möjligt att lagra minst 100 m³ sådana kemikalier. LNG-terminalen förläggs till Röyttä hamn, som redan har ett giltigt miljötillstånd, varvid det även är frågan om en väsentlig ändring av hamnverksamheten, så även på detta sätt vore man åtminstone tvungen att förnya hamnens miljötillstånd. Därutöver krävs ett miljötillstånd för det planerade kraftverket utifrån 1 § 3 b i miljöskyddsförordningen, enligt vilken kraftverk, pannanläggningar eller andra anläggningar vars största bränsleeffekt överstiger 5 megawatt kräver miljötillstånd. Miljötillståndsmyndighet i fråga om de verksamheter som läggs fram i projektet är regionförvaltningsverket i Norra Finland.

Muddringar, utfyllnader av vattenområden och eventuella uppläggningar på vattenområden kräver ett tillstånd i enlighet med vattenlagen (587/2011). Tillståndsmyndighet för vattentillstånd är regionförvaltningsverket i Norra Finland. Muddringar i farleden fordrar också tillstånd av Trafikverket.

I markanvändnings- och bygglagen (132/1999) och i markanvändnings- och byggförordningen (895/1999) föreskrivs om bygglov, åtgärdstillstånd och tillstånd för miljöåtgärder. Tillstånden beviljas av Torneå stad.

I kemikaliesäkerhetslagen (KemSL, 390/2005), förordningen om övervakning av hanteringen och upplagringen av farliga kemikalier (855/2012) och förordningen om säkerhetskraven vid industriell hantering och upplagring av farliga kemikalier (856/2012) föreskrivs om industriell hantering, upplagring, förflyttning och förvaring av farliga kemikalier samt om övervakningen av dessa. Omfattande industriell hantering och upplagring av en farlig kemikalie får utövas endast med tillstånd av Säkerhets- och kemikalieverket (Tukes) (KemSL 23 §).

I naturgasförordningen (551/2009) föreskrivs om upplagring och teknisk användning av naturgas samt om rörsystem och aggregat som är avsedda för överföring, distribution och förbrukning av naturgas samt för tankning av fordon med naturgas. I 2 kap i förordningen framförs de nödvändiga tillstånden för upplagring och rörsystem för naturgas som förordningen i fråga ålägger, för vilka Tukes eller ett behörigt besiktningsorgan är tillståndsmyndighet.

Säkerhetshandlingar som fordras av LNG-anläggningar är en intern räddningsplan, handbok om verksamhetsprinciper och en säkerhetsutredning, vilka den projektansvarige gör upp. Säkerhetsutredningen skickas till Tukes. Räddningsverket ska göra upp en extern räddningsplan tillsammans med verksamhetsutövaren.

ATEX-lagen (lagstiftning gällande explosionsfarliga områden och den utrustning som används i dessa) och ATEX-förordningen tillämpas på arbetarskyddet och förebyggande av fara som explosiv atmosfär orsakar i anslutning till den allmänna säkerheten. Arbetsgivaren ska göra upp en i arbetarskyddslagen (738/2002) och arbetarskyddsförordningen avsedd ATEX-utredning om explosionsfarliga områden.

I miljöskyddslagen för sjöfart (1672/2009) och förordningen om miljöskydd för sjöfarten (76/2010) föreskrivs om fartygets avfallshanteringsplaner, fartyg i hamnar, hamnens avfallshanteringsplan och hamninnehavaren samt olika beredskapsplaner och intyg. På LNG-fartyg tillämpas även lagen om fartygs tekniska säkerhet och säker drift av fartyg (1686/2009). I lagen (1686/2009) föreskrivs bland annat om fartygs tekniska säkerhetskrav.

För eventuella ändringar i farleden utanför hamnen ska ett godtagbart farledsförslag göras till Trafikverkets farledsenhet, utifrån vilket Trafikverket fastställer ändringar i farleder med ett farledsbeslut.

På Finlands mark- och havsområden ska de bestämmelser om transport av farliga ämnen vilka föreskrivs i lagen om transport av farliga ämnen (719/1994). LNG-fartyg har även en skyldighet att anlita lots i enlighet med lotsningslagen (940/2003).

Projektområdet ligger på cirka 19 kilometers avstånd från Kemi-Torneå flygplats, så beroende på höjden på LNG-terminalen och byggnaderna och konstruktionerna på kraftverket kan projektet fordra ett tillstånd för flyghinder i enlighet med 165 § i luftfartslagen (1194/2009), som beviljas av Trafiksäkerhetsverket. Ett utlåtande från en behörig leverantör av lufttrafiktjänster ska bifogas till ansökan.

På förbränning av bränsle i anläggningar med en sammanlagd tillförd effekt på mer än 20 megawatt tillämpas lagen om utsläppshandel

(311/2011). Den projektansvarige ska utreda huruvida ett utsläppstillstånd för växthusgaser ska ansökas för kraftverket av utsläppshandelsmyndigheten (Energimarknadsverket) samt utsläppsrättigheter med en ansökan som riktas till arbets- och näringsministeriet.

2. INFORMATION OM BEDÖMNINGSPROGRAMMET, HÖRANDE OCH DELTAGANDE

Outokumpu Stainless Oy har 16.1.2012 levererat ett program för miljökonsekvensbedömning gällande Outokumpu Stainless Oy:s LNG-terminal till NTM-centralen i Lappland.

Programmet för miljökonsekvensbedömning gällande LNG-terminalen och en kungörelse gällande denna har hållits offentligt framlagt på registratorskontoret i Torneå stadskansli och NTM-centralen i Lappland från och med 11.12.2012 under hela bedömningsförfarandet. Kungörelsen gällande bedömningsprogrammet har publicerats i tidningen Pohjolan Sanomat 11.12.2012 och i tidningen Lounais-Lappi 13.12.2012. Bedömningsprogrammet hölls offentligt framlagt till påseende mellan 11.12.2012 och 11.2.2013. Utlåtanden och åsikter skulle skickas till NTM-centralen under denna tid.

Man har även kunnat bli bekant med bedömningsprogrammet på Torneå stadsbibliotek samt på internet på adressen www.ely-keskus.fi/lappi/yva (på finska), sökväg Ympäristönsuojelu > Ympäristövaikutusten arviointi YVA ja SOVA > Vireillä olevat YVA-menettelyt > Energian ja aineiden siirto sekä varastointi > LNG-terminaali, Outokumpu Stainless Oy, Tornio.

Närings-, trafik- och miljöcentralen i Lappland har begärt utlåtanden om bedömningsprogrammet av Torneå stadsstyrelse; nämnder eller tjänsteinnehavare för stadens miljöskydds-, hälsoskydds-, social- och markanvändningsärenden; Torneå, Keminmaa och Tervola miljötjänster, Torneå stad, Lapplands förbund, Trafiksäkerhetsverket Trafi, Trafis norra tillsynsgrupp för sjöfarten, Trafikverket, Säkerhets- och kemikalieverket, Finnpilot Pilotage Ab, Försörjningsberedskapscentralen, staben för Västra Finlands sjöbevakningssektion, Energimarknadsverket, Fingrid, Lapplands räddningsverk, Tornedalens landskapsmuseum, Museiverket, Vilt- och fiskeriforskningsinstitutet, regionförvaltningsverket i Lappland, Finsk-svenska gränsälvscommissionen, Finavia Abp, Lapplands naturskyddsdistrikt, Torneå naturskyddsförening och Pirkkiö fiskelag.

Eftersom projektet eventuellt kommer att ha konsekvenser för områden i Sverige, tillämpas konventionen om gränsöverskridande miljökonsekvensbedömning, dvs. den så kallade Esbokonventionen, på projektet utifrån vilket svenska parter har möjlighet att lägga fram synpunkter framför allt i fråga om de delar där miljökonsekvenserna kan anses gälla Sverige. NTM-centralen i Lappland har 4.12.2012 levererat bedöm-

ningsprogrammet till miljöministeriet, som 5.12.2012 har skickat bedömningsprogrammet till den ansvariga svenska myndigheten (Naturvårdsverket). Således bereds svenska parter möjlighet att delta i bedömningsförfarandet samt ge utlåtanden och åsikter om bedömningsprogrammet. Naturvårdsverket har i sitt utlåtande daterat 13.2.2013 meddelat att Sverige vill delta i LNG-terminalens MKB-förfarande och samtidigt skickat utlåtanden om bedömningsprogrammet från följande instanser: Energimyndigheten, Havs- och vattenmyndigheten, Kustbevakningen, Myndigheten för samhällsskydd och beredskap, Sjöfartsverket, Trafikverket, Länsstyrelsen i Norrbottens län, Finsk-svenska gränsälvscommissionen, Haparanda stad och Energigas Sverige.

Informations- och diskussionsmöte

Ett informations- och diskussionsmöte om projektet anordnades 17.12.2012 i auditoriet i Aines konstmuseum i Torneå. Informations- och diskussionsmötet meddelades i kungörelsen. I mötet deltog fem personer samt sammanlagt 8 personer från den projektansvarige, konsulten och kontaktmyndigheten. Därutöver ordnades tolkning på svenska på tillställningen. En promemoria uppgjordes även för mötet. Denna är tillgänglig hos bl.a. NTM-centralen i Lapland.

Åsikter givna på informations- och diskussionsmötet

På informations- och diskussionsmötet gav man åsikter och ställde frågor främst om följande frågor:

- muddringar som ska utföras och konsekvenserna av dessa
- tillväxten och säkerheten i fartygstrafik
- buller- och miljökonsekvenser
- erfarenheter av motsvarande terminaler
- minskning av utsläpp i luften

3. SAMMANDRAG AV AVGIVNA UTLÅTANDEN OCH ÅSIKTER

Sammanlagt skickades 25 utlåtanden och en åsikt om bedömningsprogrammet till kontaktmyndigheten. Kopior på utlåtandena och åsikten har skickats till den projektansvarige elektroniskt efter att de ankommit samt skriftligt i samband med kontaktmyndighetens utlåtande 13.3.2013. De ursprungliga utlåtandena och den ursprungliga åsikten förvaras i NTM-centralen, men alla utlåtanden och åsikten presenteras i sin helhet som bilaga till detta utlåtande. Nedan återges ett sammandrag av de avgivna utlåtandena och åsikten.

Projekt

Utifrån utlåtandena ses byggandet av en LNG-terminal i Röyttä i Torneå som en mycket positiv investering, som vid genomförandet skulle medföra många positiva effekter till verkningsområdet. Ifall projektet genomförs skulle det öka energiutbudet i Bottenviken och bidra till att flera nya användningsobjekt för naturgas uppstår på området, som inte omfattas av ett transportnät för naturgas och därtill kopplade distributionsnät för naturgas. Uppkomsten av ett betydande regionalt användningsobjekt för naturgas med olika distributionsmöjligheter skulle skapa en god utgångspunkt för regional utveckling av naturgassystemet och öka sysselsättningen i området samt förbättra verksamhetsförutsättningarna för de industrianläggningar som använder gas på området.

Svaveldirektivet

Det togs upp att användningen av flytande naturgas som fartygsbränsle är ett bra sätt för att uppfylla de strikta svavelnormerna i Östersjöområdet. Projektet skulle främja tillgången på och leveransmöjligheterna av flytande naturgas för fartygstrafiken.

Konsekvenser för vattendrag och vattenekosystem

I fråga om konsekvenser för vattendrag påminde man om att man i bedömningen av konsekvenser för vattendrag även bör beakta eventuella gränsöverskridande konsekvenser. Det togs upp att Bottenviken är ett bräckvattenområde och särdragen i detta borde ha lyfts fram bättre. Dessutom konstaterades det att man i bedömningsprogrammet inte bedömer risken som eventuella nya arter medför.

Konsekvenser för fiskbeståndet

Det togs upp på ett kraftfullt sätt att bedömningsprogrammet inte tillräckligt beaktar konsekvenserna för Torne älvs lax-, havsörings- och vandringsfiskbestånd under byggtiden. Det konstaterades att programmet inte nämner de eventuella konsekvenser som riktas mot fiskbeståndet under byggtiden eller hur konsekvenserna ska undersökas och hur eventuella problem kunde undvikas. Beträffande detta konstaterades bristerna i bedömningsprogrammet vara allvarliga, eftersom man verkar vid mynningen av Östersjöns viktigaste vildlaxälv. Bedömningsprogrammet borde åtminstone ta upp frågor i anslutning till vandringsfisk, även om man inte anser att byggarbetet har väsentliga konsekvenser för fiskbeståndet och fisket. Även beredskapen för uppföljning efter byggarbetet ska omnämnas, eftersom det är fråga om en bestående ändring i miljön kring älvmynningen.

Beträffande frågan anmärktes det att en omfattande vindkraftpark har planerats på Röyttäområdet. Miljöutredningar och eventuella uppfölj-

ningar som utförts i samband med denna borde utnyttjas bättre även för projektet som nu planeras.

Muddringar och sedimentprovtagning

Det preciserades att man i konsekvensbedömningen särskilt ska beakta antalet muddringsmassor och kvaliteten på dessa samt tekniken och tidpunkterna för muddring. Det finns skäl att fästa särskild uppmärksamhet vid förebyggandet och lindrandet av skadliga konsekvenser och störningar som riktas mot vattenområdet i samband med muddring och byggande. Tidpunkten för dessa arbeten har särskild betydelse för konsekvenserna. Därutöver tog man upp att konsekvenserna av muddringarna borde studeras på ett större område än det föreslagna, med beaktande av bl.a. vind och strömningar. Som gräns föreslogs minst 5 kilometer. Det föreslogs att muddringarna för projektet och projekten för högvattenreglering i Torne älv skulle samordnas så att de sker samtidigt. Det konstaterades att det finns skäl att i MKB-beskrivningen framföra sedimentprovtagning och analyser samt bedömningar om sedimentens kvalitet (särskilt beträffande tungmetaller) och konsekvenserna av grumling. Därutöver frågades det huruvida det finns ett behov av kontinuerlig muddring för underhåll av hamnområdet och farleden med anledning av landhöjningen i området.

Konsekvenser för näringar och rekreationsanvändning

Det togs upp att projektets eventuella konsekvenser för fiske- och turismnäringarna samt rekreationsanvändningen ska beaktas bättre än vad som nu lagts fram.

Farled

Beträffande farleden som kommer att gå till Röyttä anmärktes att det i bedömningsprogrammet inte framkommer i vilket skede av projektplaneringen ett eventuellt behov av muddring av Röyttä farled kommer att identifieras. Dessutom tog man upp frågan om reglering av trafiken i farleden i anslutning till eventuell stockning av farleden. Det konstaterades att Trafikverket inte tills vidare har planer eller finansiering för ändringar av farleder söder om hamnområdet.

Fartygstrafik

Det togs upp att man vid konsekvensbedömningen bör bedöma huruvida en eventuellt ökad sjötrafik till följd av distributionstrafik har konsekvenser för fartygsfarlederna eller Röyttä hamn.

Isklass

Det togs upp att bedömningen inte omnämner vilken isklass LNG-tankfartyg som trafikerar året runt ska ha. Denna fråga ska beaktas vid bedömningen.

Lotsning och bogsering

Det togs upp att LNG-tankfartyg har skyldighet att anlita lots oberoende av fartygets storlek. Detta skulle också gälla bunkringsfartyg. Det konstaterades att en utredning har gjorts beträffande små tankfartygs skyldighet att anlita lots. Utifrån utredningen finns det skäl att ändra på lotslagen till denna del. Det konstaterades att man inte omnämner i bedömningsprogrammet huruvida LNG-tankfartygen hämtas till terminalhamnen med eskortbogsering, för vilken sträcka och under vilka förhållanden samt om de olika parterna avser öva på eskortbogsering i en simulator. I ett annat utlåtande togs det upp att simulationer har utförts med tre olika fartygsstorlekar. Vid simulationerna har man kunnat konstatera att muddringsarbeten är nödvändiga endast i hamnområdet då fartygen är högst 220 meter långa. Därutöver konstateras det att det vid lotsningen av LNG-fartyg ska finnas tillgång till ett tillräckligt antal bogserbåtar efter fartygsstorlek och fartygstyp. Vindgränsen för att LNG-fartyg säkert ska kunna ankomma och lägga ut är 10 m/s. Vid högre vindhastigheter kan dessa inte genomföras på ett säkert sätt.

Konsekvenser för luftkvalitet

Det togs upp att man genom att använda naturgas kan minska utsläpp av kväveoxider, partiklar, svaveldioxid och koldioxid då frågan granskas ur synpunkten för områdets nuvarande verksamhet. Detta ansågs vara en mycket positiv sak. Dessutom tog man upp frågan om förebyggandet av eventuella negativa effekter av en ökad belastning av t.ex. kväveoxider på området till följd av projektet, med beaktande av t.ex. kväveoxidernas effekt på uppkomsten av ozon i den nedre atmosfären.

Säkerhet

I utlåtandena lyfte man på ett kraftfullt sätt fram olika säkerhetssynpunkter på såväl fartygs- som biltrafik, liksom även de egentliga upplagringsverksamheterna. Bland annat tog man upp vindkraftverkens placering i närheten av farleden och biltrafikens transportrutter samt miljökonsekvenser som orsakas av eventuella olyckor och de risker som befintliga verksamheter orsakar för den egentliga terminalverksamheten.

Landskapsplan

Det togs upp att regionplanen för västra Lappland fortfarande är i kraft för området. I landskapsplanen anges området som hamnområde (LV 1702) och industriområde (T 705). En landskapsplan för västra Lappland har gjorts upp för området. När landskapsplanen fastställs häver den regionplanen för västra Lappland. Landskapsplanen för västra Lappland har godkänts i Lapplands förbunds fullmäktige 26.11.2012 och hänskjutits till miljöministeriet för fastställelse i början av 2013. I landskapsplanen utgör området ett hamnområde (LS 1702) och indu-

striområde (T 705). För området gäller en Seveso-zonbeteckning (sev 2810).

Landskap

Det konstaterades att de yttre måtten på LNG-cisternen som ska byggas ska anges i projektinformationen. Cisternens höjd inverkar på landskapet. Dessutom borde man i bild 9 ange placeringen för de vindkraftverk som redan byggts.

Arkeologiskt kulturarv och kulturmiljö

Det togs upp att man på sidan 30 i programmet felaktigt konstaterar att Röyttä före detta sjöbevakningsstation med kringliggande miljö hör till RKY 2009-objekten. I övrigt fanns det i de avgivna utlåtandena inte något att anmärka beträffande skyddet av arkeologiska kulturarv eller den byggda kulturmiljön.

Medbestämmande

Det betonades att det är motiverat att i god tid informera invånarna och de fritidsboende på området om färdigställandet av MKB-beskrivningen och hörandet om denna. De lokala invånarnas medbestämmande och betydelsen av detta för projektplaneringen ska analyseras och beskrivas i MKB-beskrivningen.

Presentation i bedömningsprogrammet

Det begärdes att kartorna skulle presenteras tydligare och i större storlek som separata bilagor. Därutöver borde de kartor som presenteras i mån av möjlighet ha samma skala.

Tillstånd

Projektets tillståndprocesser och kraven i lagstiftningen beträffande bl.a. tillstånd för flyghinder, naturgasförordningen och ändringar i farleder uppmärksammades. Kontaktmyndigheten har uppmärksammat dessa påminnelser i kapitlet "Erforderliga tillstånd för projektet" i detta utlåtande.

4. KONTAKTMYNDIGHETENS UTLÅTANDE

Programmet för miljökonsekvensbedömning är en plan som den projektansvarige har uppgjort för de utredningar och arrangemang för bedömningsförfarandet, utifrån vilka miljökonsekvensbeskrivningen uppgörs. Nedan framför NTM-centralen sina synpunkter på bedömningsprogrammet med iakttagande av vad som föreskrivs i 9 § i lagen om förfarandet vid miljökonsekvensbedömning (468/1994) om kontaktmyndighetens utlåtande och med iakttagande av vad som föreskrivs i 9 § i

statsrådets förordning om förfarandet vid miljökonsekvensbedömning (713/2006) om vad som skall framföras i bedömningsprogrammet. Vid behov föreslår NTM-centralen preciseringar och tillägg för bedömningsprogrammet, vilka ska iakttas i samband med MKB-förfarandet och konsekvensbeskrivningen eller senast i samband med ansökningarna om tillstånd.

Projektbeskrivning

Av bedömningsprogrammet framgår tydligt vilken typ av projekt det är fråga om, vart projektet förläggs, vem som står bakom projektet och vad projektets syfte är. Beträffande projektets syfte framförs saken väl såväl ur den projektansvariges perspektiv som ur regionalt och nationellt perspektiv med beaktande av bl.a. ökad försörjningssäkerhet och kraven på ökad vindkraftkapacitet beträffande reservkraft. Även de olika delarna i projektet tas upp i tillräcklig omfattning. NTM-centralen anser det vara särskilt bra att projektalternativen inte endast begränsas till beskrivningen av verksamheterna i det s.k. startskedet. Även en eventuell ökning av upplagringskapaciteten i fortsättningen ifall förbrukningen av naturgas kommer att öka i framtiden presenteras som ett separat projektalternativ, samt eventuella olika lastnings- och användningssätt, bl.a. en reservation för lastning i tåg samt verksamhet som tankställe för fartyg. Därutöver presenteras både regionalt och nationellt betydande synpunkter i projektet på ett tydligt sätt.

Projektalternativ

Som olika projektalternativ granskas LNG-terminaler, vilkas högsta upplagringskapacitet samt gasmängder avviker från varandra samt ett s.k. 0-alternativ, där projektet inte genomförs. 9 § i MKB-förordningen förutsätter att 0-alternativet granskas, såvida inte ett sådant alternativ av särskilda skäl är obehövligt. Båda alternativen för LNG-terminal innehåller Tornion Voimas naturgaskraftverk med två olika placeringsalternativ. NTM-centralen anser att valet är projektalternativ är bra med beaktande av projektets syfte och placering. Bl.a. skulle en betydande andel av slutanvändningen av naturgas ske precis bredvid terminalens placering, där den skulle ersätta det nu använda propanet. Detta skulle särskilt betonas beträffande alternativ 1. Som ett andra alternativ granskas ökningen av verksamheten till följd av en eventuell ökad efterfrågan på gas. Således skulle terminalen placeras i förbindelse med en betydande användare och på befintligt hamnområde, där man redan nu hanterar flytgas. Utifrån det ovan nämnda är det enligt NTM-centralens synpunkt inte nödvändigt att granska övriga placeringsalternativ för projektet.

Uppskattning av planeringsskedet och tidsplanen för genomförande

I belöningsprogrammet presenteras uppgifter om projektets planeringsskede och uppskattningar om tidtabeller för planering och genomförande samt en uppskattning om tidpunkten för konsekvensbeskrivningens färdigställande. Beträffande den egentliga miljökonsekvensbedömningen anser NTM-centralen att den planerade tidtabellen är mycket krävande särskilt i fråga om den uppskattade tidpunkten för lämnande av konsekvensbeskrivningen.

Tekniska data samt process- och anläggningsbeskrivning

Beträffande LNG-terminalen presenteras tekniska data och processbeskrivningen i tillräcklig omfattning för granskning av bedömningsprogramskedet. I konsekvensbeskrivningen ska dessa data emellertid preciseras med en mer detaljerad beskrivning som beskriver terminalen i fråga. I konsekvensbeskrivningen ska man särskilt fästa mer uppmärksamhet vid det nya kraftverket, olika lastnings- och lossningsplatser samt rörlinjer till Torneåverken.

Uppgifter om erforderliga tillstånd för projektet

De erforderliga tillstånden för projektet presenteras i regel på ett tydligt sätt i bedömningsprogrammet. NTM-centralen föreslår dock preciseringar i denna punkt bland annat utifrån avgivna utlåtanden. Dessa preciseringar presenteras ovan i kapitlet "Erforderliga tillstånd för projektet" i detta utlåtande.

Samverkan med andra projekt och planer

I bedömningsprogrammet presenteras de mest centrala projekten för vilka det planerade projektet har konsekvenser eller vilka orsakar konsekvenser för det planerade projektet. Dessa projekt är olika projekt för vindkraftparker på området och projekt som riktas mot farleden som leder till Röyttä hamn. Det egentliga LNG-terminalprojektet kan fordra att farleden i fråga breddas, såsom bedömningsprogrammet och detta utlåtande omnämner. NTM-centralen anser att man har kunnat identifiera dessa projekt väl i bedömningsprogrammet och när man tar hänsyn till ett eventuellt samordnande av muddringar med muddringar för högvattenreglering, som även tas upp i åsikten, har NTM-centralen inget att tillägga i frågan.

Däremot behandlas de riksomfattande målen för områdesanvändning mycket knapphändigt i bedömningsprogrammet. Konsekvenserna av de riksomfattande målen för områdesanvändning på projektet i fråga ska granskas och identifieras på ett mer omfattande sätt. Likaså ska man lägga fram hur de riksomfattande målen för områdesanvändning främjas genom projektet i fråga. De riksomfattande målen för områdesanvändning ska upptas som en utgångspunkt för planeringen och bevisa

hur dessa främjas genom projektet i fråga. I kapitel 6.1.1 diskuteras statsrådets beslut att granska de riksomfattande målen för områdesanvändning 13.11.2008. En viktigare uppgift vore emellertid ikraftträdandet dagen för de granskade riksomfattande målen för områdesanvändning, som är 1.3.2009.

Därutöver ska man i konsekvensbeskrivningen beakta Lapplands energi- och industristrategier samt landskapsplanen för Lappland, vilka alla siktar mot en långsiktig utveckling av området fram till år 2030. Detta betyder att man i konsekvensbeskrivningen ska ta upp saker som stöder eller hindrar dessa strategier.

Samordnande av bedömningsförfarandet med förfaranden enligt andra lagar

Bedömningsprogrammet tar inte tydligt upp samordnandet av den konsekvensbedömning som krävs med stöd av MKB-förfarandet och markanvändnings- och bygglagen i planläggningen med bestämmelser gällande medbestämmande. Bedömningsprogrammet behandlar situationen i områdets planläggning på landskaps-, general- och stadsplanenivå. Förhållandet mellan de planer som är i kraft för området och projektet ska däremot uppskattas för att få en tydlig bild av huruvida områdets planer är tillräckliga för att genomföra projektet eller om det eventuellt finns behov av att ändra planerna.

Miljöns nuvarande tillstånd och miljökonsekvensbedömning

Nedan framför NTM-centralen sin synpunkt på bl.a. beskrivningen av miljöns nuvarande tillstånd som tas upp i bedömningsprogrammet, identifieringen och avgränsningen av konsekvenser för miljön och samt metoderna för att identifiera konsekvenserna. Enligt NTM-centralen har man i huvudsak kunnat ta upp de viktigaste faktorerna som påverkar miljön och som ska bedömas i utredningsskedet. Enligt bedömningsprogrammet omfattar konsekvensbedömningen konsekvenserna under både byggande och användning, och vid bedömningen kommer man att betona de konsekvenser som riktas mot bl.a. människors levnadsförhållanden, vattendrag samt fartygs- och vägtrafik. Projektets konsekvenser jämförs med andra projekialternativ och nuläget. Utifrån de resultat som erhålls från bedömningsförfarandet kommer man att bedöma de åtgärder som ska utföras för att minska miljökonsekvenserna samt uppgöra en plan för att minska olägenheterna. Metoderna för att bedöma konsekvenserna ska emellertid preciseras. Av konsekvensbeskrivningen ska det framgå hur bedömningarna har utförts, vilka metoder de bygger på, vem som har utfört dem och kompetensen hos personen som utfört bedömningen. Vid bedömningen ska även eventuella osäkerhetsfaktorer beaktas, vilket man även i bedömningsprogrammet föreslår att göra beträffande uppgiftens utgångsuppgifter, byggalternativ och konsekvensbedömning, samt ta upp betydelsen av dessa.

Beskrivning av miljöns nuvarande tillstånd

I bedömningsprogrammet presenteras en mycket tydlig beskrivning av det nuvarande tillståndet i projektets uppskattade verkningsområde utifrån befintlig information. Till exempel baseras beskrivningen av det nuvarande tillståndet i växt- och djurbeståndet i vattenmiljön på tidigare utredningar som gjorts i området och kan anses vara tillräcklig. I beskrivningen av det nuvarande tillståndet beaktas bl.a. den nuvarande markanvändningen på området, de närmast liggande objekten som utsätts för störningar, grundvattenobjekt och skyddsobjekt, som områden med fågelbestånd. NTM-centralen anser att beskrivningen av det nuvarande tillståndet i området är tillräcklig med iakttagande av preciseringen i utlåtandena och nedan.

I kapitlet för beskrivning av det nuvarande tillståndet i ytvattnet (6.8) beskrivs särdragen i kustvattnet i projektområdet och faktorer som belastar vattenområdet, men en egentlig beskrivning av det nuvarande tillståndet saknas. Denna brist ska korrigeras i miljökonsekvensbeskrivningen.

Konsekvenser för naturförhållanden

Som det framgår av bedömningsprogrammet är projektområdet förlagt till ett hamn-/industriområde där så kallad naturmiljö inte förekommer. I bedömningsprogrammet lyfter man på ett tydligt sätt fram att de konsekvenser som riktas mot naturmiljön i projektet uppkommer i huvudsak genom konsekvenser för vattendrag, då man utför utfyllnader och muddringar av vattendrag under byggtiden. Före utfyllnaderna avstängs vattenområdet med terrasseringar, varför konsekvenserna för vattendrag uppskattas bli ringa.

Enligt bedömningsprogrammet utförs inga nya terrängutredningar vid bedömningen av konsekvenser för naturen, vilket NTM-centralen i huvudsak anser vara motiverat. Under vindkraftparkprojekten Puuska 1 och 2 och i samband med vindkraftparkprojekten i Rajakiiri har man under de fem senaste åren utfört många utredningar om fågelbestånd och om växtlighet i vattenområdet omkring Outokumpu industriområde, så det finns inte ett behov av att utföra nya naturutredningar i terrängen med beaktande av projekttyp och placering, till den del man kan utnyttja redan utförda utredningar.

Yt- och grundvatten

Enligt bedömningsprogrammet utförs konsekvensbedömningen för vattendrag vid utfyllnaden och muddringen av vattendrag som en expertbedömning utifrån befintliga uppgifter och uppgifter som produceras i projektet. Vid bedömningen används bl.a. observationsrapporter om vattendrag och bottendjur som utförts på området samt resultaten från en sedimentundersökning som utförs under projektet (ifall isläget tillåter

provtagning), av vilket kvaliteten av massan som ska muddras framkommer. Den plan för utredningen av konsekvenser för ytvatten som presenteras i bedömningsprogrammet kan i huvudsak anses vara tillräcklig. NTM-centralen anser emellertid att de föreslagna sedimentundersökningarna ska utföras. Ifall sedimentundersökningar inte kan utföras nu på grund av förhållanden, bör det av konsekvensbeskrivningen åtminstone framgå hur och när undersökningarna (undersökningsplanen) ska utföras och konsekvenserna ska bedömas utifrån befintliga uppgifter.

Om det nu eller då planeringen framskrider framgår att avlopps-, process-, kyl- eller dagvatten, som leds direkt till vattendrag eller via ett befintligt/nytt rörsystem till vattendrag eller till ett externt reningsverk, uppstår i kraftverket eller på kraftverks- och terminalområdet, ska mängden och egenskaperna av detta vatten samt eventuella konsekvenser för vattendrag vid behov bedömas i samband med detta förfarande eller senast i samband med behandlingen av tillstånd.

Det närmaste klassificerade grundvattenområdet är Kyläjoenkangas på cirka 10 kilometers avstånd från projektområdet, vilket innebär att NTM-centralen inte har något att anmärka beträffande grundvatten.

Fiskbestånd

Konsekvensbedömningen för fiskbeståndet som en del av konsekvensbedömningen för naturförhållandena är däremot inte tillräcklig enligt NTM-centralen. Den nu framlagda bedömningen ska för konsekvensbeskrivningen kompletteras med en noggrannare bedömning av konsekvenserna för fiskbestånd och fiske. NTM-centralen anser att kompletteringen behövs eftersom projektet ligger i närheten av Torne älvs mynningsområde, som är av nationell betydelse och den viktigaste vandringsfiskälven i Östersjön. Det närmaste granskningsområdet (2–5 km) för projektets miljökonsekvenser ligger

1) fredningsområden som föreskrivs i gränsälvsavtalet mellan Finland och Sverige som trätt i kraft med lag nr 722/2010, i vilka laxens gång inte får hindras

2) etablerade platser för ryssjefiske för yrkesfiskare

3) matområden för abborre, gädda och sik.

Bedömningen ska kompletteras så att den utreder terminalprojektets konsekvenser under byggtid och verksamhet för

1) laxens gång i fredningsområden på verkningsområdet

2) laxens och havsöringens lek- och yngelvandring på verkningsområdet i Torne älvs delta

3) yrkesfiskarnas ryssjefiske på Kuusiluodonselkä väster om Kouvola–Sassi–Kuusiluoto

4) yrkesfiskarnas vinterfiske på verkningsområdet

5) antalet matområden för abborre, gädda och sik och kvaliteten i dessa

samt ta hänsyn till samverkan av terminalprojektet och områdets vindkraftprojekt på ovan nämnda frågor gällande fiskbestånd och fiske.

Fågelbestånd

Vid bedömningen av konsekvenserna för fågelbeståndet ska man bl.a. utreda och ta upp konsekvenserna under LNG-terminalens byggtid (grumling, buller) för fågelbeståndets matområden på havsområdet samt konsekvenserna under användningen bl.a. beträffande fackling och buller på fåglarnas flygning efter mat och flyttfåglarnas flyttrutter bl.a. på fågelbeståndsområdena i Niemenjuova och Alkunkarinlahti.

Konsekvenser för människors levnadsförhållanden, näringar och rekreationsanvändning

I bedömningsprogrammet nämns att konsekvenserna för människor kopplas till de övriga delarna i bedömningen, där de konsekvenser som behandlas sammankopplas med människornas levnadsförhållanden och trivsel. Samma förenlighet gäller även för de konsekvenser som riktar mot näringar. NTM-centralen anser att dessa frågor granskas i tillräcklig omfattning i bedömningsprogrammet, då bedömningen även beaktar följande saker.

NTM-centralen har fordrat en noggrannare utredning av konsekvenserna för fiskbeståndet än den nuvarande och därigenom kan även konsekvenser för fiskenäringen utredas noggrannare i samband med bedömningen. Samma gäller även för andra motsvarande fall som uppkommer vid bedömningen.

Båtliv och fiske nämns som viktiga former av rekreationsanvändning på havsområdet. I konsekvensbeskrivningen ska man i tillräcklig omfattning utreda LNG-terminalens konsekvenser för båtliv och fiske med hänsyn till eventuellt utvidgande av de begränsnings- och förbudsområden som krävs av säkerhetsskäl. Även konsekvenserna under byggtiden och anläggningens användningstid tillsammans med ökad fartygstrafik och andra projekt, som Rajakiiri havsvindkraftpark, ska utredas bl.a. beträffande ändringar i markeringen av båtfarleder.

Konsekvenserna av eventuella avvikande situationer, t.ex. olyckor, för rekreativ användning av havsområdet och fritidsbosättningens (Prännärinniemi, Koivuluoto) säkerhets- och hälsokonsekvenser ska utredas i tillräcklig omfattning. Beredskapen för olyckssituationer ska beskrivas i tillräcklig omfattning.

Konsekvenser för klimat och luftkvalitet

Enligt bedömningsprogrammet kommer projektets konsekvenser för klimatet bedömas genom att jämföra energieffektiviteten i den nuvarande propananvändningen med energieffektiviteten i den kommande naturgasanvändningen. Bedömningarna för luftkvaliteten utförs utifrån trafikmängderna. I bedömningsprogrammet nämns även bl.a. att användningen av naturgas som energikälla skulle öka hanterbarheten av kväveoxidutsläppen i Torneåverken och minska koldioxidutsläppen med 10–30 % jämfört med användningen av t.ex. propan och lätt brännolja.

Beträffande dessa konsekvenser vill NTM-centralen emellertid precisera den presenterade bedömningen och anser att det i fråga om konsekvenser för klimatet och luftkvaliteten tydligt ska framgå en uppskattning om naturgasanvändningens konsekvenser för de mest betydande kända utsläppen, särskilt av kväveoxider, i Röyttäområdet. Vid bedömningen ska det nya kraftverket samt eventuellt ökad fartygstrafik beaktas. Vid bedömningen ska åtminstone de sammanräknade utsläppen från följande anläggningar i Röyttäområdet beaktas: Outokumpu Stainless Oy och Outokumpu Chrome Oy med stödfunktioner, Tornion Voima Oy:s nuvarande kraftverk och Outokumpu Shipping Oy:s hamnfunktioner. Bedömningen ska även utföras med att använda av de större utsläppsmängderna i Outokumpu Stainless Oy:s och Outokumpu Chrome Oy:s miljötillstånd. Därutöver ska bedömningen innehålla en grov uppskattning av eventuella naturgasutsläpp vid terminalverksamheten (bl.a. lastning) samt en uppskattning om behovet av fackling. Dessa uppskattningar måste enligt NTM-centralens syn utföras, eftersom Röyttäområdet utgör den mest betydande belastningen på området och då utsläpp i luften granskas, granskas alltid olika utsläppskällors samverkan på områdets luftkvalitet. Därutöver är det fråga om en ny verksamhet på området, varvid det finns skäl att beakta befintlig verksamhet på ett så övergripande sätt som möjligt, även om de antagna konsekvenserna skulle vara ringa eller positiva. I fråga om kraftverket ska man även framföra en uppskattning om anläggningens användningstid per år samt de sannolika gränsvärdena som ges för anläggningens utsläpp i luften.

Konsekvenser för landskapet

I konsekvensbeskrivningen ska de yttre måtten på olika konstruktioner och byggnader tydligt framgå. Detta ska särskilt beaktas vid utförandet av landskapsgranskningar. I samband med landskapsgranskningarna ska man även beakta befintliga verksamheter på området samt i mån av möjlighet de verksamheter, t.ex. nya vindkraftverk, som man känner till att kommer att placeras på området.

Konsekvenser för trafiken

Beträffande trafiksystemen konstaterar NTM-centralen att den inte för närvarande har några planer för att förbättra landsväg 922. Beträffande projektet konstaterar NTM-centralen att man i samband med bedömningsförfarandet borde granska säkerheten i den ökade vägtrafiken på landsväg 922 särskilt i samband med genomförandet av alternativ ALT2. Även stålfabrikens reservvägsarrangemang borde beaktas vid granskningen. Fabriksverksamheten är förlagd till båda sidorna av landsvägen nära fabriksområdet, vilket ökar trafiksäkerhetsrisken. På landsväg 922 nära stålfabriken finns en plankorsning försedd med en halvbom. Det vore bra att i samband med bedömningsförfarandet bedöma trafiksäkerhetsriskerna i plankorsningen och diskutera sätt för att minska riskerna.

I konsekvensbeskrivningen nämns att LNG transporteras med tankbilar eller tåg från lastterminalen i Torneå till kundterminaler och förbrukningsobjekt i norra Finland och norra Sverige. Ökningen i långtradartrafiken jämfört med nuvarande trafik ska beskrivas i konsekvensbeskrivningen. Det är bra att beskriva trafikökningen som det ökade antalet långtradarare. En liknande bedömning ska även göras beträffande fartygstrafiken även med beaktande av terminalens funktion som tankningsställe för fartyg.

Bullerkonsekvenser

I bedömningsprogrammet tas upp att det sammanräknade bullret från trafiken, facklan och tankningen samt dess verkningsområde kommer att uppskattas. Vid uppskattningen beaktas även befintliga bullerkällor i närheten av projektområdet. NTM-centralen anser att det framlagda är tillräckligt, men preciserar att man vid bedömningen av buller ska ta hänsyn till utredningen om miljöbuller och planen för förebyggande av buller för Torneå stålfabrikområdet, vilka redan har utnyttjats i detta bedömningsprogram, samt eventuella utredningar om buller för vindkraftverken i Röyttäområdet. NTM-centralen är skyldig att göra det ovan nämnda, eftersom stålfabrikens bullerkonsekvenser redan nu härstammar från flera olika källor, varmed ett långsiktigt förebyggande av buller som är effektivt i fråga om kostnader och verkningar förutsätter

en sambedomning av hela områdets bullerkällor och konsekvenserna av dessa.

Samkonsekvenser

I bedömningsprogrammet konstateras att man beträffande samkonsekvenser kommer att beakta vindkraftprojekten på området genom att utnyttja befintliga utredningar i konsekvensbeskrivningen. Utöver detta förutsätter NTM-centralen att man beträffande samkonsekvenser så väl som möjligt bedömer konsekvenser av en eventuell breddning eller fördjupning av farleden till Röyttä utifrån befintliga uppgifter eller uppgifter som erhålls i samband med att projektet framskrider. NTM-centralen förutsätter detta, eftersom man redan nu känner till muddringar som kommer att utföras på farleden utanför det egentliga projektets granskningsområde och som föranleds av detta projekt. Detta innebär inte att den egentliga bedömningen ska utsträckas helt utanför det nu presenterade granskningsområdet (den egentliga farleden), utan beaktande av saker som man har vetskap om eller saker som uppkommer i beskrivningsskedet vilka tydligt skapar konsekvenser, såsom identifiering av områden som ska muddras vilka man har vetskap om. Utöver detta konstaterar NTM-centralen att den granskning av samkonsekvenser som presenteras i bedömningsprogrammet ska kompletteras med bl.a. saker i anslutning till fartygstrafikens säkerhet. Detta har uppmärksamats i utlåtandena samt ovan i detta utlåtande beträffande konsekvenser för fisk- och fågelbestånd.

Olyckor

Enligt kapitel 3.5 i bedömningsprogrammet genomförs riskanalyser med flera olika metoder i projektet för att identifiera och förebygga säkerhets-, olycks- och miljörisker. Olycksriskerna kommer att bedömas i samarbete med Tukes.

Utöver det som presenteras i bedömningsprogrammet ska man i konsekvensbeskrivningen utreda eventuella riskfaktorer för fartygs-, tankbils- eller rörlinjeolyckor både för människor och för miljön ifall man inte redan avser göra detta. Detta innebär att granskningen i detta fall ska utsträckas utanför det egentliga anläggningsområdet och gälla hela projektområdet och det närmaste granskningsområdet. Beträffande landsvägstransporter ska man i granskningen ta upp huruvida transporterna är farliga eller ofarliga vid olyckssituationer i tätortsområden.

Konsekvenser av verksamhetens nedläggande

I bedömningsprogrammet presenteras inte konsekvenserna av den bedömda verksamhetens nedläggande. Dessa konsekvenser ska emellertid bedömas generellt i konsekvensbeskrivningen.

Avgränsning av verkningsområdet

I bedömningsprogrammet presenteras granskningsområdena för projektets miljökonsekvenser i tillräcklig omfattning. Detta avser de områden på vilka miljökonsekvenserna utreds och bedöms. Därutöver anges det tydligt att konsekvenser som orsakas av en eventuell breddning av farleden nu lämnas utanför granskningen (se avsnitt samkonsekvenser). I bedömningsbeskrivningen ska man emellertid presentera gransknings- och verkningsområdena efter konsekvenstyp med t.ex. separata kartbilagor som omfattar hela verkningsområdet. I granskningsområdena ska man även uppmärksamma kraftverkets båda eventuella placeringsplatser likadant.

Jämförelse av alternativ och bedömning av konsekvensernas betydelse

Enligt bedömningsprogrammet tillämpas en så kallad specificerande metod för att jämföra olika alternativ, varvid man betonar ett beslutsfattande med utgångspunkt i olika värderingar. NTM-centralen anser att beskrivningen av den tillämpade metoden ska öppnas upp i konsekvensbeskrivningen så att vem som helst kan förstå vilken jämförelsemetod används. Med andra ord ska man beträffande metoden förklara de utgångsvärderingar som utgör grunden jämförelsen. För varje alternativ eller delområde som jämförs jämför man det granskade alternativet med både nuläget och andra alternativ, vilket NTM-centralen anser vara mycket bra. I jämförelsetabellen lyfts inte heller enskilda objekt fram, utan jämförelsen baseras på en sammanställning av de konsekvenser som alternativet medför. Det är mycket positivt att konsekvenserna kommer att åskådliggöras med färgkoder, men samtidigt ska man även förklara betydelsen av de olika färgkoderna, dvs. vad det innebär om ett alternativ har t.ex. många positiva konsekvenser. Detta innebär att jämförelsen av alternativen i sin helhet ska presenteras så att en person som inte är insatt i miljöfrågor kan förstå bl.a. de mest betydande skillnaderna av alternativens miljökonsekvenser, utöver att man i jämförelsen av alternativen presenterar en bedömning av genomförbarheten i projektet och dess alternativ. På motsvarande sätt ska betydelsen av enskilda konsekvenser förklaras verbalt i bedömningen utöver att den presenterade femgradiga skalan används.

Lindring av skadliga konsekvenser och uppföljning av konsekvenser

I bedömningsprogrammet nämns att man i konsekvensbeskrivningen kommer att i behövlig omfattning presentera de åtgärdsförslag med vilka man kommer att förebygga och begränsa skadliga miljökonsekvenser. Enligt NTM-centralen borde man redan i bedömningsprogrammet ha presenterat de principiella metoder för skadelindring vilka

man redan känner till, som man delvis redan har gjort i fråga om utfyllnaden av vattenområden.

I bedömningsprogrammet föreslås att man under bedömningsarbetet ska utreda huruvida det på området finns objekt som är föremål för betydande konsekvenser eller väsentliga osäkerhetsfaktorer i anslutning till konsekvensbedömningen. Om uppföljning anses vara behövlig beträffande dessa, presenteras ett förslag för innehållet i uppföljningen i konsekvensbeskrivningen. Enligt NTM-centralen borde man i denna punkt redan ha tagit upp eventuella konsekvenser för vilka uppföljning sannolikt kommer att anses behövlig. Förfarandet i fråga kunde ha genomförts utifrån uppgifterna för befintliga terminaler. Denna fråga borde i mån av möjlighet uppmärksammas i konsekvensbeskrivningen. Utöver detta konstaterar NTM-centralen att man i konsekvensbeskrivningen ska ta upp beredskapen för konstaterade olyckssituationer.

Rapportering

NTM-centralen anser att bedömningsprogrammet är tydligt för sitt ändamål och att textinnehållet framskrider logiskt. Dispositionen är bra och huvudpunkterna i frågorna framgår av texten.

Ordnande av bedömningsförfarande och tillhörande medbestämmande

Förfarandet vid miljökonsekvensbedömning presenteras på ett bra sätt i bedömningsprogrammet. Av bedömningsprogrammet framgår förfarandets framskridande och olika skeden i det på ett konsekvent sätt. I bedömningsprogrammet tas upp hur man kommer att informera om projektet samt hur MKB-förfarandets framskridande följs upp för att säkerställa informationsflödet och växelverkan. Beträffande intressegruppsarbetet skulle man ha kunnat nämna de styrgruppsmöten som hållits och centrala ärenden som behandlats på dessa. Man hade även redan kunnat bifoga till bedömningsprogrammet det informationsbrev som skickas till invånarna på området. Detta innebär att lokalt medbestämmande och beaktandet av dess betydelse måste beskrivas bättre i samband med konsekvensbeskrivningen än vad som presenterats nu.

Internationellt förfarande

I detta MKB-förfarande tillämpas ett internationellt förfarande i enlighet med 14 §, 15 § och 22 § i MKB-lagen, eftersom Sverige har uttryckt sin vilja att medverka i förfarandet. Således måste man vid bedömningsförfarandet iakttä det som avtalats om MKB-förfarandet i konventionen gällande gränsöverskridande miljökonsekvensbedömning (Esbokonventionen) och i det bilaterala avtalet mellan Finland och Sverige.

Den projektansvarige ska därmed se till att man i konsekvensbeskrivningen iakttar de frågor som tas upp i utlåtandet från Sverige daterat 13.2.2013 och att konsekvensbeskrivningen översätts till svenskan till behövliga delar. Miljöministeriet sköter om anmälnings- och förhandlingsuppgifter i anslutning till Esbokonventionen och bereder möjlighet för Sverige att ge sitt utlåtande om konsekvensbeskrivningen.

Slutsatser

Bedömningsprogrammet gällande projektet för att bygga en LNG-terminal beaktar med tillräcklig noggrannhet frågor i enlighet med 9 § i MKB-förordningen. Enligt NTM-centralens synpunkt möjliggör det företedda bedömningsprogrammet att MKB-förfarandet framskrider konsekvent såvida man iakttar utlåtanden avgivna i detta skede av kontaktmyndigheten och övriga instanser vid bedömningarna och konsekvensbeskrivningen. Syftet med lagen om förfarandet vid miljökonsekvensbedömning är att främja bedömningen och ett enhetligt beaktande av miljökonsekvenser vid planering och beslutsfattande och samtidigt öka medborgarnas tillgång till information och deras möjligheter till medbestämmande, vilket enligt NTM-centralens synpunkt har förverkligats beträffande det nu företedda bedömningsprogrammet.

5. FRAMLAGT TILL PÅSEENDE

Kontaktmyndighetens utlåtande och bedömningsprogram framläggs till påseende under hela bedömningsförfarandet i NTM-centralen, på registratörskontoret i Torneå stadskansli samt på internet på adressen www.ely-keskus.fi/lappi (på finska), sökväg Ympäristönsuojelu > Ympäristövaikutusten arviointi YVA ja SOVA > Vireillä olevat YVA-menettelyt > Energian ja aineiden siirto sekä varastointi > LNG-terminaali, Outokumpu Stainless Oy, Tornio. Utöver detta kan man bli bekant med utlåtandet på Torneå stadsbibliotek. Kontaktmyndighetens utlåtande skickas till den projektansvarige samt för kännedom till dem som mottagit begäran om utlåtande samt dem som avgett åsikter.

Vid NTM-centralen har följande personer deltagit i uppgörandet av detta utlåtande: Pekka Herva (naturskyddsenheten), Annukka Puro-Tahvanainen (uppföljnings- och vattenvårdsenheten), Anu Rautiala (uppföljnings- och vattenvårdsenheten, grundvattenärenden), Jani Hiltunen (enheten för områdesanvändning), Eira Järviluoma (ansvarsområdet för trafik och infrastruktur) och Pekka Keränen (enheten för landsbygd och energi, fiskerihushållningstjänster)

Miljöskyddsenhetens chef Tiina Kämäräinen

Överinspektör

Juha-Pekka Hämäläinen

Avgift

5 140 €

Fastställande av avgift

Avgiften fastställs enlighet med avgiftstabellen i statsrådets förordning (1538/2011) [ändring (210/2012)] om närings-, trafik- och miljöcentralernas samt arbets- och näringsbyråernas avgiftsbelagda prestationer 2012, vilken givits med stöd av lagen om grunderna för avgifter till staten.

Bilagor

Ändringssökande gällande avgiften (endast för den projektansvarige)
Avgivna utlåtanden (25 st.) och åsikter (1 st.)

Till kännedom

Arbets- och näringsministeriet
Miljöministeriet
Finlands miljöcentral
Outokumpu Stainless Oy, Terästie, 95490 Torneå
De som mottagit begäran om utlåtande och de som framfört åsikt