

Lausunnot

1. Tornion kaupunki, tekninen lautakunta

LNG-terminaalia koskeva ympäristövaikutusten arviointiselostus on laadittu kattavasti ja maankäytöllisesti tarkasteltuna riittävällä tarkkuudella. Vaihtoehtojen 1 ja 2 osalta todettakoon, että nykyiset kaavat ovat ajan tasaiset ja vaikuttavat mahdollistavan hankkeen toteuttamisen ilman asemakaavamuutoksia. Teknisten palvelujen lautakunnalla ei ole huomautettavaa arviointiselostuksesta.

2. Työ- ja elinkeinoministeriö

Outokumpu Stainless Oy:n LNG-terminaalia koskevassa ympäristövaikutusten arviointiselostuksessa on kattavasti ja asianmukaisesti tarkasteltu ja arvioitu suunnitellun LNG-terminaalin ympäristövaikutuksia. Arviointiselostuksessa on ympäristövaikutusten lisäksi tuotu esiin hankkeen myönteisiä vaikutuksia elinkeinoelämään ja työllisyyteen.

Ministeriöllä ei ole huomauttamista arviointiselostuksen sisällön suhteen.

3. Lapin aluehallintovirasto

Lapin aluehallintovirasto katsoo, että hankkeen vaikutukset ihmisten terveyteen, viihtyvyyteen ja elinoloihin on arviointiselostuksessa esitetty riittävän laajasti, joten aluehallintovirastolla ei ole huomauttamista arviointiselostuksesta.

4. Lapin liitto

Hankealueella on vielä voimassa Länsi-Lapin seutukaava, jossa alue on osoitettu satama-alueeksi (LV 1702) ja teollisuusalueeksi (T 705). Alueelle on laadittu Länsi-Lapin maakuntakaava, joka vahvistuessaan kumoaa Länsi-Lapin seutukaavan. Länsi-Lapin maakuntakaava on hyväksytty Lapin liiton valtuustossa 26.11.2012 ja saatettu ympäristöministeriöön vahvistettavaksi 2013 vuoden alussa. Maakuntakaavassa alue on satama-alue (LS 1702) ja teollisuusalue (T 705). Aluetta koskee myös seveso –vyöhykemarkinta (sev 2810). Satamaan johtaa rautatieyhteys. Arviointiselostuksen kohtaa ”Maakuntakaavat” tulisi korjata Länsi-Lapin seutukaavan osalta lisäämällä siihen, että hankealueelle on osoitettu myös satama-alue (LV 1702).

Laadittu ympäristövaikutusten arviointiselostus on hyvin laadittu ja antaa selkeän kuvan hankkeen ympäristövaikutuksista.

Lapin liiton virasto pitää LNG-terminaalin kehittämistä kannatettavana ja maakunnan tavoitteita tukevana hankkeena.

5. Museovirasto

Museovirastolla ei ollut huomautettavaa hankkeen ympäristövaikutusten arviointiohjelmasta (lausunto 11.2.2013, dnro 479/303/2012). Röyttän alueen muinaisjäännöskanta on inventoitu eikä hankealueella tiedetä sijaitsevan muinaisjäännöksiä. Hankealue on pitkään käytössä ollut teollisuusaluetta, jossa on mm. tuulivoimaloita ja alueella on tehty ruoppauksia ja täyttöjä. Kulttuuriympäristöön liittyvät keskeiset tiedot on esitetty asianmukaisesti eikä Museovirastolla ole huomautettavaa arviointiselostuksesta.

6. Liikennevirasto

Ympäristövaikutusten arviointiselostuksessa ei ole tarkasteltu mahdollista saattohinauksen tarvetta yksisuuntaisella ja haastavalla Tornion 9 metrin väylällä. Liikennevirasto piti asian huomioimista tarpeellisenä ympäristövaikutusten arviointiohjelmasta antamassaan lausunnossa.

Alueelle on rautatieyhteys, jossa on puolipuumilla varustettu tasoristeys. Risteävä tie on maantie 922 (Kromitie). Arviointiselostuksessa todetaan, että tasoristeyksessä ei ole tapahtunut onnettomuuksia viimeisen viiden vuoden (sana "vuoden" puuttuu selostuksesta) aikana ja että hankkeen toteuttaminen ei oleellisesti heikennä turvallisuutta tasoristeyksessä. Selostuksessa olisi ollut hyvä mainita nykyinen junaliikenteen määrä ja mahdollisesti ennustettavissa oleva muutos kyseisellä rataosuudella.

Hankkeesta vastaavan tulee olla yhteydessä Liikennevirastoon hankkeen edetessä tarkempaan tekniseen suunnitteluun. Erityistä huomiota on kiinnitettävä talvimerenkulun turvallisuuteen haastavissa olosuhteissa ja tuulivoimapuistojen läheisyydessä. Varsinkin, jos laivakokoa ollaan kasvattamassa yli 220 metriseksi siten, että ruoppaus myös väylällä on tarpeen, tulee olla ajoissa yhteydessä Liikennevirastoon.

7. Liikenteen turvallisuusvirasto Trafi

Yleistä

Trafi tukee LNG:n käyttöä käyttövoimana merenkulussa ja mahdollista käyttöä raskaissa ajoneuvoissa. Alusten kiristyvän polttoaineen rikkipitoisuussäätelyn ja muiden päästömääräysten saavuttamiseksi LNG on yksi hyvä ratkaisu. LNG:n käyttö vähentää rikkioksidipäästöjen lisäksi myös muita haitallisia päästöjä kuten esim. NOx-, partikkeli- ja CO₂ -päästöjä. LNG:n käytön edistämiseksi LNG:n jakelujärjestelmän rakentaminen on taattava.

Outokumpu Stainless Oy:n LNG-terminaalia koskeva ympäristövaikutusten arviointiselostus (jäljempänä arviointiselostus) vaikuttaa Trafien mielestä yleisesti ottaen kattavalta, ja siinä on huomioitu melko hyvin

Trafin aiemmin (11.02.2013) tekemät huomiot ympäristövaikutusten arviointiohjelman puutteista. Trafi haluaa kuitenkin tehdä muutamia lisähuomioita.

Arviointiselostuksen s. 9 mainitaan että LNG-liikenteeseen voidaan käyttää tilavuudeltaan 15 000-60 000 kuutiometriä olevia laivoja, ja että niiden ei tarvitse olla jäävahvistettuja, mikäli ne liikennöivät vain kesäaikaan. Trafi on ympäristövaikutusten arviointiohjelman ja käsillä olevan arviointiselostuksen perusteella ymmärtänyt, että LNG-terminaalin toiminta on ympärivuotista. Trafin näkemys on, että LNG-säiliöaluksilla tulisi olla vähintään jääluokka 1A, jotta ne voisivat liikennöidä ympärivuotisesti pohjoisen Itämeren alueella.

Edelleen Trafi haluaa muistuttaa, että vaatimus alusten jäävahvistuksesta ei ole kokosidonnainen. Suomessa jäänmurtoavustus edellyttää alusten jääluokitusta, joten turvallisen talvimerenkulun vuoksi asialla on merkitystä. Liikennerajoitusten antaminen on Liikenneviraston vastuulla oleva asia.

Arviointiselostuksessa arvioidaan, että noin 50-60% LNG:stä kuljetetaan terminaalista edelleen maitse tai meritse. Ja tästä osuudesta noin 50 % kuljetetaan maitse.

Arviointiselostuksessa on LNG:n maakuljetuksiin liittyen aivan oikein viitattu VAK-lakiin. VAK-laki koskee merikuljetuksista vain kappaletavarakuljetuksia. LNG-tankkerikuljetuksista on erillinen lainsäädäntö.

Trafi haluaa muistuttaa, että kansainvälisiin LNG-säiliöaluskuljetuksiin ("LNG-tankkereihin") sovelletaan IGC-säännöstöä (International Code for the Construction and Equipment of Ships Carrying Liquefied Gases in Bulk, IGC Code) ja vanhoihin aluksiin sovelletaan vastaavia GC- tai eGC-koodia. IGC-säännöstö on saatettu kansainvälisesti voimaan SOLAS-yleissopimuksen VII-luvun osan C perusteella.

Liikenteen turvallisuusvirasto on antanut 18.12.2012 määräyksen kotimaanliikenteessä liikennöivien kaasusäiliöalusten turvallisuudesta (TRAFI/17478/03.04.01.00/2012). Määräyksen, joka astui voimaan 1.1.2013, säädösperusta on laki aluksen teknisestä turvallisuudesta ja turvallisesta käytöstä (1686/2009), sen 23 §:n 1 momentti ja 57 §:n 2 momentti). Määräystä sovelletaan suomalaisiin ja ulkomaisiin nesteytettyjä kaasuja kotimaanliikenteessä kuljettaviin LNG-säiliöaluksiin. Määräyksen tarkoituksena on uudistaa kaasusäiliöaluksia koskeva sääntely lakiteknisesti asianmukaiseksi ja edistää vaihtoehtoisten polttoaineiden saatavuutta sekä käyttöä. Määräyksellä pyritään ottamaan huomioon suunniteltu LNG-kuljetus tulevaisuudessa, esimerkiksi sellaisilla LNG-bunkrausaluksilla, joiden vetoisuus voisi olla 30 -1 000 m³ ja pituus 40 - 80 m. Alusten pienen syväyksen takia ne voisivat liikennöidä myös rannikkoväylillä. Määräystä ei kuitenkaan sovelleta aluksiin, joissa kuljetetaan nesteytettyä kaasua pakkauksissa, kuljetussäiliöissä, konteissa tai muulla vastaavalla tavalla; LNG:n kuljetukseen pakattuna vaarallisena

aineena (kappaletavarana) sovelletaan lakia vaarallisten aineiden kuljetuksesta (719/1994) ja sen nojalla annettuja kuljetusmuotokohtaisia (maantie, rautatie, ilmailu ja meri) säädöksiä.”

Trafin mielestä arviointiselostuksessa esitetyt väylä- ja simulaatiomallinnustulokset on hyvä keino arvioida väylän riittävyttä ja ruoppaustarvetta. Trafi jäi kuitenkin kaipaamaan simulaatiomallinnustuloksia saattohinauksesta. Suuren LNG-aluksen poikkeamatilanne saattaa aiheuttaa vaaratilanteen kapealla satamaan johtavalla väylällä.

Sivulla 74 arviointiselostuksessa todetaan, että merelle rakennettavien tuulivoimapuistojen aiheuttamista navigointia häiritsevistä vaikutuksista ei ole tällä hetkellä tutkittua tietoa, eikä Rajakiiri 2 hankkeen vaikutusta nykyisen vesiväylän toimivuuteen voida siten arvioida. Trafin tietojen mukaan maailmalla on tutkittu tuulivoimaloiden vaikutuksia merenkulkuun, esim. Alankomaiden dokumentti Kansainvälisen merenkulkujärjestön (IMO) NAV-alakomitean kokoukseen (NAV58/INF.2) vuodelta 2012, kts. ss. 36-39. Edelleen Liikenne- ja viestintäministeriö on teettänyt selvityksen tuulivoimaloiden vaikutuksista liikenneturvallisuuteen tie-, rautatie-, meri-, ja lentoliikenteen osalta. Selvityksen sivuilla 57-59 käsitellään tuulivoimaloiden mahdollisia vaikutuksia tutkavalvontaan ja alusten tutkiin. Julkaisu löytyy sivulta:

<http://www.lvm.fi/julkaisu/4133261/tuulivoimaloiden-vaikutukset-liikenneturvallisuuteen-selvitys-etaisyyysvaatimuksista-tie-rautatie-meri-ja-lentoliikenteen-osalta>.

Arviointiselostusta laadittaessa, erityisesti osioissa 7.4 Pintavedet ja sedimentit ja 7.5 kalastus ja kalasto, on viittausten perusteella turvauduttu suurelta osin konsulttien raportteihin. Molempiin osioihin löytyy runsaasti myös tieteellistä aineistoa, joihin tutustuminen olisi lisännyt arviointiselostuksen asiantuntemusta.

Trafi on tyytyväinen, että arviointiselostus huomioi myös ilmailulain (1194/2009) edellyttämän lentoesteluvan LNG-terminaalille. Virastomme myöntää lentoesteluvan Finavia Oyj:n lausunnon perusteella.

8. Riista- ja kalatalouden tutkimuslaitos

Aiempaan ympäristövaikutusten arviointiohjelmaan verrattuna arviointiselostuksessa on kiinnitetty enemmän huomiota terminaalihankkeen kalastovaikutuksiin. Toiminta Itämeren tärkeimmän luonnonlohjoen suistossa edellyttää tietämystä uhanalaisten tai taloudellisesti arvokkaiden kalalajien elintavoista. Sinänsä maanrakennustöistä ja sataman ruoppauksesta koituvat melu- ja samentumahaitat eivät liene kovin pitkäaikaisia, mutta töiden ajoituksella on keskeinen merkitys vaelluskalojen, lohen, meritaimenen ja vaellussiian sekä nahkiaisen, nousukäyttämiseksi. Kuten YVA-selostuksessakin on todettu, ongelmalliseksi tilan-

teen tekee se, ettei ruoppausajankohta ole vielä tiedossa. Talvi olisi kalojen vaelluksen kannalta sopivin aika. Samaten linnustolle koituvat häiriöt mahdollisista räjäytyksistä ja muusta rakennusmelusta olisivat talvella vähäisimmillään, joten intensiivisin rakennusvaihe tulisi töiden aikataulua suunniteltaessa ajoittaa talveen.

Huolimatta kalastoon ja kalastukseen kohdistuvien vaikutusten arviointiosion parannuksista on arviointiselostukseen kirjattu vaikutusten seuranta kalastotarkkailun osalta puutteellinen. Kalastovaikutuksia mainitaan arvioitavan välillisesti samentuma- ja vedenlaatutietojen perusteella, mutta sen tarkemmin ei kuitenkaan selosteta kuka ja miten arviointi käytännössä tehdään. Nämä asiat eivät myöskään käy ilmi, kun kerrotaan toimenpiteiden vaikutuksista vaelluskalojen nousuun Tornionjokeen. Positiivista on, että mahdollisesti esiintyvät kalastushaitat, niiden laatu ja kesto, pyritään välittömästi toteamaan ja selvittämään.

Arviointiselostuksen suuri puute kalaston suhteen on sama kuin jo arviointiohjelman yhteydessä esille tuotu: hankkeen jälkiseurannasta ja valmiuksista puuttua mahdollisesti esille tuleviin ongelmiin ja niiden korjaamiseen ei mainita mitään. Samaten linnuston osalta ei vaikutusten seuranta ole kuvattu, vaikka etukäteen rakentamisen aikaiset vaikutukset onkin arvioitu vähäisiksi. Ympäristön pysyvällä muutoksella ja kaasujen poltosta syntyvällä soihdulla voi kuitenkin olla vaikutuksia esimerkiksi lintujen lentoreitteihin ja ruokailualueisiin. Vaikutusten seurantaan tulisi liisätä näitä seikkoja käsittelevä rakennustöiden jälkiseuranta koskeva osio.

9. Suomalais-ruotsalainen rajajokikomissio

Ympäristövaikutusten arviointi (YVA) Outokumpu Stainless Oy:n suunnittelemasta LNG-terminaalista valmistui 7.5.2013. Suomalais-ruotsalainen rajajokikomissio on lausunut aiemmin hankkeen YVA-ohjelmasta (lausunto 7.2.2013 Naturvårdsverketille).

Vaikutukset kalastolle ja kalastukselle arvioidaan olevan vähäiset, kohdallaiset tai merkittävät, riippuen ruoppausajankohdasta. Vaikutus ja johdopäätökset veden samentumisen vaikutuksista on tuotu esiin, ei tosin tarkastellen kalalajikohtaisesti tai kalojen elinkierron vaiheiden näkökulmasta. Vaikutusarviointiin liittyy tiettyjä epävarmuustekijöitä riippuen ruoppausajankohdasta sekä mahdollisista muista hankkeista Röyttän merialueella. Numeeristen pisteiden laskutapa vaikutustaulukoissa jää epäselväksi ajatellen vaikutusarviointia kokonaisuutena.

Tärkeimmät kalalajit Torniojoen alueella, lohi, taimen ja vaellussiika on huomioitu arvioinnissa. On syytä huomata, että Itämeren lohi, ts. muutkin kuin Tornionjoen lohi eli jokikohtaiset lohikannat jotka palaavat merialueelta, vaeltavat Suomen rannikkoa seuraten Torniojokisuun kautta länteen, Ruotsin puoleisiin jokiin. Niinpä ruoppauksen ja samentumisen vaikutukset tulisi kuvata huomioiden Itämeren lohien vaellus, johon vaellusreitit lähellä sijaitsevalla hankkeella voi olla vaikutuksia. Erityi-

sesti kun hankkeella on mahdollisia merkittäviä yhteisvaikutuksia suuremmalla alueella mahdollisen Torniojoen ruoppaushankkeen ja Röytän tuulipuiston rakentamisen kanssa.

Vaikutukset kalastus- ja matkailuelinkeinoon ja työllisyyteen on tunnistettu. Kalastukseen kohdistuvat vaikutukset on kuvattu merkittäviksi tai erittäin merkittävästi kielteisiksi, ruoppauksen, samentumisen ja melun johdosta. Merialueen käyttöön kohdistuvat vaikutukset on arvioitu merkittäviksi arvokkaan kalaston johdosta, tosin vaikutukset on arvioitu lyhytaikaisiksi. Arviointi perustuu asianmukaiseen analyysiin hankkeen vaikutuksista.

Vaikutusten seuranta painottuu selvästi rakennusaikaisiin vaikutuksiin. Olisi hyvin perusteltua pidentää vaikutusten seuranta-aikaa alueen kalaston ja kalastuksen osalta kun vaikutusarviointi osoittaa selvästi, että vaikutukset näihin ovat voimakkaasti kielteisiä. Jotta mahdollisia pitkäaikaisia kielteisiä vaikutuksia tai mahdollista kalaston ja kalastusolosuhteiden palautumista voidaan seurata, tulisi hankkeen seurantasuunnitelma laatia nämä seikat huomioiden. Seuranta tulee mahdollisuuksien mukaan koordinoida muun alueen kalakantaa koskevan seurannan ja selvitysten kanssa.

Yleisön osallistumismahdollisuudet (yleisötilaisuus ja sidosryhmätyöskentely) ja lähialueen asukkaiden ja vapaa-ajan asukkaiden tiedottaminen on kuvattu. Miten tieto on käytännössä saavuttanut asukkaat Ruotsin puolella ei näy selostuksessa. Yleisön osallistuminen aiemmin hankkeen YVA-ohjelmavaiheessa ja sen vaikutus hankesuunnitteluun jää siten osin epäselväksi.

Yleisenä huomiona ohjausryhmätyöskentelystä, joka on yleistä YVA-hankkeissa vaikka sitä ei YVA-laissa mainitakaan. Koska YVAn tarkoitus on lisätä kansalaisten tiedonsaantia ja mahdollisuuksia osallistumiseen, olisi suotavaa että ohjausryhmätyöskentelyn tulokset, päätökset ja vaikutus hankkeen muotoutumiseen olisivat läpinäkyviä ja yleisön saatavilla (käytännössä julkaistuna sähköisesti yhteysviranomaisen YVA-sivulla) sinä aikana kun valmis YVA-selostus on kuulutettu ja nähtävillä.

10. Länsi-Suomen merivartioston esikunta

Länsi-Suomen merivartiostolla ei ole huomautettavaa ympäristövaikutusten arviointiselostuksesta.

11. Turvallisuus- ja kemikaalivirasto (Tukes)

Tukes on antanut lausunnon YVA-ohjelmasta 8.2.2013. Lausunnossa esitetyt asiat on pääosin huomioitu YVA-selostuksessa.

Toiminnanharjoittaja on keskustellut hankkeesta Tukesin kanssa ja on tietoinen terminaalien toiminnalta vaadittavista luvista. Tukes haluaa tarkentaa, että Tornion Voima Oy:n voimalaitos tarvitsee erilliset luvat,

koska kyseessä on eri toiminnanharjoittaja. Lisäksi Tukes tarkentaa, että kohdassa 3.8.6. mainitun toimintaperiaateasiakirjan velvoitteet sisältyvät samassa luvussa mainittuun turvallisuusselvitykseen, joten kahta erillistä asiakirjaa ei tarvitse laatia. Myös Outokumpu Stainless Oy:n terästehtaan turvallisuusselvitys tarvitsee todennäköisesti päivittämää. Toiminnanharjoittaja on ymmärtänyt hankkeen aiheuttamien riskien kattavan ja järjestelmällisen tarkastelun tärkeyden. (kohta 3.5). Riskejä sekä onnettomuus- ja poikkeustilanteisiin varautumista on kuvattu tarkemmin kohdassa 7.11. Tukes korostaa, että viimeistään lupamenettelyn yhteydessä toiminnanharjoittaja joutuu tarkastelemaan kattavasti myös Röytän alueella jo sijaitsevien toimintojen (mukaan lukien oman tuotantolaitoksensa) aiheuttamia riskejä LNG-terminaalille.

Käytettävissä olevien tietojen perusteella Tukes ei näe periaatteellista estettä kummankaan esitetyn vaihtoehdon (VE1 ja VE2) toteuttamiselle. Tukes ei tässä yhteydessä ota kantaa hankkeen tekniseen toteutukseen.

12. Fingrid Oyj

Fingrid Oyj:llä ei ole huomautettavaa ympäristövaikutusten arviointiselostuksesta.

13. Finavia Oyj

Finavia antoi 11.2.2013 lausuntonsa ympäristövaikutusten arviointiohjelmasta. Finavian lausunto on huomioitu arviointiselostuksessa ja selostukseen on lisätty kappale 3.8.8 Lentoestelupa.

Arviointiselostuksen mukaan häiriötilanteita varten LNG-terminaalilla tarvitaan soihtu. Lisäksi soihtua tarvitaan kunnossapitotöiden aikana. Soihdun piippu tulee olemaan noin 15-30 metriä ja liekin pituus suurimmillaan 10-20 metriä eli piipun ja soihdun yhteispituus tulee olemaan enimmillään noin 50 metriä. Soihdutustarve on noin 15-20 kertaa vuodessa. Sen lisäksi, että soihdun piippu mahdollisesti tarvitsee lentoesteluvan, on selvítettävä soihdun vaikutukset lentoturvallisuuteen ja mahdolliset lentoliikenteelle aiheutuvat rajoitukset. Esim. lentokielto- rajoituksista määrää Liikenteen turvallisuusvirasto Trafi.

Finavia edellyttää, että lentoaseman läheisyyteen sijoittuva toiminta ei millään tavalla vaaranna lentoturvallisuutta ja hankkeen jatkosuunnittelussa otetaan asia huomioon.

14. Lapin pelastuslaitos

Tornion Röyttäessä sijaitsevalla Outokummun tehdasalueella on useita toimijoita. Alueen toimijoiden tulee huomioida, että missä tahansa yrityksessä tapahtuvat vakavat toimintahäiriö- ja onnettomuustilanteet vaikuttavat nopeasti myös alueen muiden toimijoiden toimintaan ja turvallisuuteen.

Lakivelvoitteellisten selvitysten ja suunnitelmien lisäksi pelastuslaitos katsoo, että jatkuva ja säännöllinen hyvä keskinäinen yhteistoiminta alueen toimijoiden kesken sekä selkeät yhteisesti sovitut käytännöt suuronnettomuus- ja vaaratilanteita varten ovat kaikkien osapuolten etu.

15. Huoltovarmuuskeskus

Huoltovarmuuskeskuksella ei ole lausuttavaa YVA-selostuksesta.

16. Lapin ELY-keskus, kalatalousviranomainen

Hankkeen luonne, sijainti ja laajuus huomioon ottaen YVA-selostus antaa riittävän kuvan hankkeen vaihtoehtojen kalasto- ja kalastusvaikutuksista sekä haitallisten vaikutusten estämisestä ja lieventämisestä. Selostusta ei ole näiltä osin tarpeen täydentää.