



21.6.2012

Gasum Oy
PB 21
02151 Esbo

Referens
Bedömningsprogrammet inkom 28.3.2012

UTLÅTANDE OM PROGRAMMET FÖR MILJÖKONSEKVENSBEDÖMNING, BYGGANDE AV EN FINNGULF LNG-TERMINAL I FINLAND, BORGÅ, INGÅ

1. PROJEKTINFORMATION OCH MKB-FÖRFARANDE

Gasum Oy har den 28 mars 2012 anhängiggjort ett förfarande för bedömning av miljökonsekvenserna vid byggandet av en terminal för flytande naturgas (LNG) genom att lämna in ett program för miljökonsekvensbedömning gällande projektet till Närings-, trafik- och miljöcentralen i Nyland (ELY-centralen).

Bedömningsprogram och konsekvensbeskrivning

Bedömningsprogrammet är en plan som har utarbetats av den projektansvarige. Planen omfattar de utredningar som är nödvändiga att utföra för att kunna bedöma miljökonsekvenserna samt arrangemangen för bedömningsförfarandet.

Den projektansvarige utarbetar en konsekvensbeskrivning utifrån kontaktmyndighetens utlåtande om bedömningsprogrammet.

Projektansvarig och kontaktmyndighet

Den projektansvarige är Gasum Oy, där Pekka Hytinkoski och Ari Suomilampi är kontaktpersoner för projektet. Bedömningsprogrammet har utarbetats av Ramboll som ett konsultuppdrag. Kontaktpersonerna vid Ramboll är Jari Mannila och Reetta Suni.

ELY-centralen i Nyland fungerar som kontaktmyndighet i enlighet med lagen om förfarandet vid miljökonsekvensbedömning. Som kontaktperson vid bedömningsförfarandet fungerar Satu Pääkkönen (3 § 1 mom. 10 punkten i lagen om närings-, trafik- och miljöcentralerna samt 2 § 1 mom. 3 punkten och 3 § 1 mom. 1 punkten i förordningen om närings-, trafik- och miljöcentralerna).

Avgift för den projektansvarige 8 980 euro. Avgiftsgrunderna har bifogats utlåtandet.

Projektets bakgrund och projektbeskrivning

Gasum Oy planerar att importera, lagra och distribuera flytande naturgas (LNG) i Finland. Målet är att utreda och bedöma möjligheterna att bygga en stor LNG-terminal i Finland för behoven på den finländska energimarknaden och för bränslemarknaden för den finländska sjöfarten. Syftet med projektet är att förena det finländska gasnätet med den internationella naturgasmarknaden och skapa förutsättningar för konkurrenskraftig energianskaffning i Finland.

LNG:n skaffas utomlands, varifrån den transporteras till Finland med LNG-fartyg som har byggts för ändamålet. I LNG-terminalen kan LNG:n förångas till gasform på nytt, varefter den leds in i gasnätet och genom detta till användarna av gasen. I vätskeform kan LNG även lastas på bunkerfartyg och i tankbilar och på så sätt transporteras till gasanvändare utanför gasnätet. En LNG-terminal innebär att flytande naturgas även kan användas som bränsle för sjötrafiken.

Mängden gas som matas in i högtrycksnätet för överföring uppgår enligt uppskattningarna till högst 20 TWh (2 md m³) om året, vilket motsvarar cirka 50 procent av den nuvarande totalförbrukningen av naturgas per år i Finland. Mängden LNG som distribueras till sjöfarten och industrin utanför överföringsnätet är uppskattningsvis högst 5 TWh.

I projekthelheten ingår även sprängningsarbeten inför byggandet av LNG-terminalen, muddring av hamnområdet och farleden samt deponering av muddermassorna i havsområdet.

Projektalternativ

ALT. 1: En fullskalig LNG-terminal byggs i Tolkis i Borgå. I alternativet ingår ett cirka 4 km långt anslutningsrör från LNG-terminalområdet till reglerstationen i Nyby i Sköldvik. Anslutningsröret ska monteras på havsbotten.

ALT. 2: En fullskalig LNG-terminal byggs i Joddböle i Ingå. I alternativet ingår ett cirka 20 km långt anslutningsrör från LNG-terminalområdet till Sjundeå.

ALT. 0: Projektet genomförs inte.

LNG-terminalprojektet kan genomföras stegvis. De planerade faserna i byggandet av LNG-terminalen är:

- Fas 1: En småskalig LNG-terminal, inkluderar inte något anslutningsrör.
- Fas 2: En medelstor LNG-terminal, dvs. ett flytande LNG-lagringsfartyg (FSRU), inkluderar ett anslutningsrör.
- Fas 3: En fullskalig LNG-terminal, inkluderar ett anslutningsrör.

Projektet kan avslutas vid fas 1, 2 eller 3. Faserna 2 och 3 kan genomföras antingen direkt eller via mellansteg. När MKB-förfarandet har avslutats kan Gasum beroende på marknadssituationen och slutresultatet av miljökonsekvensbedömningen föreslå att detaljplanering eller en ändring av denna ska inledas samt senare ansöka om tillstånd för att

bygga en LNG-terminal i antingen Tolkis i Borgå, Ingå eller på båda platserna.

Behovet av ett MKB-förfarande inom projektet

Behovet av ett MKB-förfarande inom projektet bestäms utifrån punkt 9 f i projektförteckningen i 6 § i MKB-förordningen.

Enligt punkt 9 f tillämpas MKB-förfarandet på havsfarleder, hamnar, lastnings- eller lossningskajer som i huvudsak byggs för handelssjöfart och som är avsedda för fartyg på mer än 1 350 ton.

Andra projekt och planer med anknytning till ärendet

Gasum har tidigare utrett byggandet av en naturgasledning från Paldiski i Estland till Ingå eller Nordsjö. Ledningen skulle vara en s.k. Balticconnector, en gasledning under vattnet. Målet med utredningen var att undersöka möjligheterna att bygga ett mer enhetligt och mångsidigt distributionsnät för naturgas i synnerhet i det område som Finska viken utgör. Ingen MKB-utredning har gjorts för projektet.

I verkningsområdet för terminalprojektet Finngulf LNG finns flera andra verksamheter och projekt, som saknar direkt anknytning till LNG-projektet. Samverkan av dessa bedöms dock i detta MKB-förfarande.

Kombination av bedömningsförfarandet och andra lagstadgade förfaranden

Miljötillstånd enligt miljöskyddslagen (86/2000) krävs för hela den verksamhetshelhet som anknyter till LNG-terminalen (lagringen och hanteringen av flytande gas, hamnen samt lossnings- och lastningsplatserna, LNG-terminalen). Om man först genomför alternativ 1, dvs. en lastningsterminal för fartyg, behövs ett nytt miljötillstånd för att genomföra alternativen 2 och 3, eftersom det är fråga om "en väsentlig förändring av verksamheten". Tillståndsmyndigheten för miljötillstånd är Regionförvaltningsverket i Södra Finland.

Ett miljötillstånd kan dessutom behövas för att spränga och krossa stenmaterial, om krossningen utförs på den aktuella platsen. Om mängden material som ska sprängas är liten kan sprängningen eventuellt utföras med en bulleranmälan.

För muddringen och deponeringen behövs tillstånd enligt vattenlagen (587/2011). Vattentillstånd krävs även för hamnen och de farledsfrågor som anknyter till denna, anläggande av gasledningen under vattnet mellan Tolkis och Nyby samt eventuella objekt i vattnet i anslutning till gasledningen mellan Ingå och Sjundeå. Vattentillståndsärendena kan avgöras separat som självständiga helheter. Tillståndsmyndigheten för vattentillstånd är Regionförvaltningsverket i Södra Finland. Muddringsarbetena i farleden förutsätter även tillstånd av Trafikverket.

Om bygglov, åtgärdstillstånd och tillstånd för miljöåtgärder stadgas i markanvändnings- och bygglagen (132/1999) och -förordningen

(895/1999). Tillstånden beviljas av den kommun där området finns. Under den första fasen av genomförandet av projektet behövs bygglov för cisterner på cirka 20 000 m³, en lastningsstation, ett permanent placerat fartyg med tankar samt ett kontrollrum och en administrationsbyggnad. I den andra fasen av genomförandet krävs åtgärdstillstånd eller bygglov för byggandet av en kaj, lastningskajer eller andra konstruktioner. De flytande LNG-lagringsfartygen förutsätter bygglov om de placeras permanent vid stranden. I den tredje fasen av genomförandet, dvs. den mest omfattande fasen, är det viktigaste tillägget tre fullskaliga cisterner på markområdet. För cisternerna krävs nya bygglov. Om expansionen förutsätter ändringar i de övriga konstruktionerna krävs nya bygglov för dessa ändringar.

I lagen om säkerhet vid hantering av farliga kemikalier och explosiva varor (KemSL, 390/2005) och förordningen om industriell hantering och upplagring av farliga kemikalier (InKF 59/1999) stadgas om industriell hantering, upplagring, transport och förvaring av farliga kemikalier. För omfattande industriell hantering och upplagring av farliga kemikalier krävs tillstånd av Tukes (KemSL 23 §).

De säkerhetsdokument som krävs av LNG-anläggningar är en intern räddningsplan, ett dokument med verksamhetsprinciperna och en säkerhetsutredning. Dessa dokument utarbetas av den projektansvarige. Säkerhetsutredningen ska skickas till Tukes. Räddningsverket ska utarbeta en extern räddningsplan tillsammans med verksamhetsutövaren.

ATEX-lagen (= lagstiftningen om explosionsfarliga utrymmen och den utrustning som används i dessa utrymmen) och ATEX-förordningen tillämpas på förebyggandet av risker till följd av explosionsfarliga luftblandningar inom arbetarskyddet och med tanke på den allmänna säkerheten. Arbetsgivaren ska utarbeta en ATEX-utredning om explosionsfarliga miljöer i enlighet med arbetsskyddslagen (738/2002) och arbetsskyddsförordningen.

I miljöskyddslagen för sjöfarten (1672/2009) och förordningen om miljöskydd för sjöfarten (76/2010) stadgas om avfallshanteringsplanen för fartyg, fartyg i hamn, avfallshanteringsplanen för hamnar och hamninnehavare samt olika beredskapsplaner och certifikat. På LNG-fartyg tillämpas även lagen om fartygs tekniska säkerhet och säker drift av fartyg (1686/2009).

Inom Finlands land- och havsområden ska bestämmelserna om transport av farliga ämnen iakttas. Dessa bestämmelser finns i lagen om transport av farliga ämnen (719/1994). LNG-fartyg är också skyldiga att anlita lots i enlighet med lotsningslagen (940/2003).

Om verksamheten i naturgasnätet stadgas i naturgasmarknadslagen (508/2000). Byggandet av anslutningsröret mellan Tolkis och Nyby och anslutningsröret mellan Ingå och Sjundeå kräver båda bygglov i enlighet med lagen om säkerhet vid hantering av farliga kemikalier och explosiva varor (390/2005, 37 §) och den förordning (551/2009) som har utfärdats med stöd av denna. Tillståndsmyndigheten är Tukes. För att bygga en gasledning mellan Tolkis och Nyby krävs dessutom Trafikverkets tillstånd att dra ledningen under Tolkisfarleden.

För att bygga högtrycksnaturgasledningar krävs ett inlösningstillstånd som beviljas av statsrådet.

MKB-förfarandet är nära knutet till planläggningsprocessen för terminalområdet på båda placeringsorterna för LNG-terminalen. En detaljplan ska utarbetas för terminalområdet i Tolkis i Borgå. I Ingå ska den gällande detaljplanen för terminalområdet ändras.

2. INFORMATION OM BEDÖMNINGSPROGRAMMET OCH HÖRANDE

Anhängiggörandet av bedömningsprogrammet har tillkännagetts i Helsingin Sanomat, Hufvudstadsbladet, Uusimaa, Borgåbladet, Kirkkonummen Sanomat och Västra Nyland.

Bedömningsprogrammet har kungjorts och varit framlagt på följande platser mellan den 10 april och den 25 maj 2012:

- Huvudbiblioteket i Borgå, Prästgatan 20, 06100 Borgå
- Borgå stads kundserviceställe, Rådhusgatan 9, 06100 Borgå
- Ingå bibliotek, Ola Westmans allé 1, 10210 Ingå
- Tekniska kansliet i Ingå, Ola Westmans allé 3, 10210 Ingå
- Sjundeå kommunbibliotek, Stationsvägen 2, 02580 Sjundeå

På internet: www.ely-keskus.fi/uus/yva > Aktuella MKB-projekt

Allmänna möten om bedömningsprogrammet ordnades i Folkets hus i Tolkis i Borgå onsdagen den 18 april 2012 kl. 18–20 och i Ingå kommuns fullmäktigesal i Ingå torsdagen den 19 april 2012 kl. 18–20.

I enlighet med konventionen om gränsöverskridande miljökonsekvensbedömning, dvs. den s.k. Esbokonventionen (Convention on Environmental Impact Assessment in a Transboundary Context) gav Miljöministeriet den estniska staten möjlighet att uttala sig om programmet för miljökonsekvensbedömning och uttrycka sin önskan om att delta i bedömningsförfarandet.

3. SAMMANFATTNING AV UTLÅTANDENA OCH SYNPUNKTERNA

ELY-centralen i Nyland har begärt utlåtanden om bedömningsprogrammet av Borgå stad, Ingå kommun, Sjundeå kommun, Lojo stad, Regionförvaltningsverket i Södra Finland, Nylands förbund, Museiverket, Västra Nylands landskapsmuseum, Östra Nylands landskapsmuseum, Tukes, Trafiksäkerhetsverket Trafi, Trafikverket, Forststyrelsen, Försvarsmakten, Vilt- och fiskeriforskningsinstitutet, Neste Oil, Fortum, Fingrid, Försörjningsberedskapscentralen, Inkoo Shipping Oy Ab och Prima Shipping Oy Ab.

Kontaktmyndigheten tog emot 17 utlåtanden och 8 synpunkter beträffande bedömningsprogrammet. Utlåtandena och synpunkterna har i sin helhet bifogats detta utlåtande. Nedan presenteras en sammanfattning av det huvudsakliga innehållet i utlåtandena och synpunkterna.

Sammanfattning av utlåtandena

Estlands miljöministerium meddelade i ett utlåtande daterat den 22 maj 2012 sin önskan om att delta i MKB-förfarandet för LNG-projektet. Estland fäste i sitt utlåtande uppmärksamhet vid Balticconnector-projektet och förutsatte att konsekvenserna av detta beaktas vid bedömningen av LNG-projektets konsekvenser. I konsekvensbeskrivningsfasen ville Estland dessutom få en utförlig sammanfattning av beskrivningen, översatt till estniska.

I de övriga utlåtandena betonades följande frågor:

Projektet

Ett önskemål var att ett tredje alternativ, enligt vilket LNG-terminalen placeras i Sköldvik i Borgå, ska inkluderas i MKB-förfarandet. Dessutom ville man att alternativet gällande halvön Fjusö i Ingå ska inkluderas som ett likvärdigt alternativ.

I fråga om Ingåalternativet krävde man att samverkan med Suomen Merituuli Oy:s projekt gällande ett vindkraftverk till havs, den elkabel som har planerats i Fagervik och Balticconnector ska utredas. Byggnad på industriavstjälningsplatsen i Grundviken ska också utredas. Dessutom ska konsekvenserna för Ingå kommuns avloppsreningsverks verksamhet och placering samt dess avloppsledning utredas. I MKB-beskrivningen ska informationen i förslaget till etappplansplan 2 för Nyland beaktas.

Man krävde att behoven av skyddszoner i de olika alternativen för uppförandet av LNG-anläggningen ska definieras. Konsekvensbedömning av skydds- och konsulteringszonerna ansågs viktig: vilka är konsekvenserna för bostadshusen, daghemmen, skolorna och de övriga fastigheterna inom zonerna? Kan verksamhetsområdena för terminalområdena användas i enlighet med de gällande detalj- och generalplanerna? Eventuella skyddszoner på olika nivåer inom konsulteringszonen ska utredas. Dessutom ska det fastställas om LNG-terminalen påverkar de konsulterings- och skyddszoner som redan har angetts för Sköldviksområdet.

Man ville att de situationer där fackling används vid LNG-terminalen ska utredas närmare. Man önskade att bullret från facklingen ska begränsas. Dessutom ansågs det viktigt att utreda utsläppen vid störningar.

Man krävde en närmare utredning av hur eskortbogseringen av LNG-fartygen kommer att genomföras. Man ville även att det ska göras en uppskattning av LNG-fartygens isklass med tanke på isbrytarassistenten.

Säkerhet och risker

Säkerhetsaspekterna ansågs mycket viktiga i utlåtandena. Man krävde att risken för en stor olycka i LNG-terminalen och konsekvenserna av en sådan olycka ska bedömas med beaktande av dominoeffekten.

Det ansågs även viktigt att bedöma olycksriskerna för fartygstrafiken. Man ville att LNG-terminalens konsekvenser för riskerna med sjötransporter av farliga ämnen på farlederna till Sköldvik och Tolkis ska bedömas.

Man ville att det ska utredas hur förtöjningen vid kajen påverkar sjösäkerhetskraven i form av större avståndsnormer och om den innebär att behovet av muddring blir större. Det ansågs viktigt att reda ut vilken terminalfartygets juridiska ställning är och hur ansvarsfrågorna ser ut i förhållande till de gällande säkerhetskraven på land och till sjöss.

Muddring och deponering

I flera utlåtanden påpekade man att vattenområdena som ska muddras och deponeringsområdena för muddermassorna ska undersökas. Dessutom ska bottenfaunan på deponeringsplatsen utredas och deponeringsplatserna flyttas till ett djupare område. Det ska finnas ackumuleringsbotten i deponeringsområdena. Man ville minimera behovet av muddring. Man ville även att alternativen för deponering på land ska utredas i synnerhet i fråga om det förorenade sedimentet. Dessutom krävde man att deponeringens konsekvenser för kvaliteten på badvattnet och rekreationsanvändningen av badstränderna ska bedömas.

Sprängning

Man ville att konsekvensbeskrivningen ska innehålla noggranna redogörelser för behovet av sprängning och krossning. De olägenheter som sprängningarna medför, till exempel buller, vibrationer, damm, konsekvenser för trivseln etc., ska bedömas. Om krossningen inte kan utföras i Tolkis ville man ha en utredning om vilka konsekvenser borttransporteringen av sprängstenen får.

Fiskbeståndet och den övriga naturen

Man krävde en utredning av det fiske som idkas i närområdet kring deponeringsplatserna och av områdenas betydelse som fortplantningsområde för fiskarna. I fråga om Tolkisalternativet betonades att havsöring har planterats ut i Svartsån och att man i åns övre lopp har påträffat naturliga öringsyngel. Verksamheten måste därför planeras och förläggas så att den inte stör havsöringens vandring upp i Svartsån.

Man krävde att de konsekvenser som deponeringen av muddermassorna får för Natura 2000-området och andra skyddsområden ska utvärderas. Det påpekades att Naturaområdena grundas i enlighet med naturdirektivet.

Man påpekade att det från och med 1970-talet finns uppföljningsrapporter om de bottenlevande djuren, fisket och vattenkvaliteten i vattenområdet i Ingåalternativet, eftersom sådana har utarbetats i samband med övervakningen av Ingå kraftverks inverkan på vattenmiljön i Fagerviken. Rapporterna kan fås från Ingå kommun.

Grundvattnet

Det påpekades att dragningsalternativen för anslutningsröret mellan Ingå och Sjundeå går igenom Storgårds grundvattenområde av klass I. Konsekvenserna för vattenkvaliteten och vattenmängden i den vattentäkt som finns i grundvattenområdet måste utredas. Dessutom ville man att konsekvenserna för privata hushållsvattenbrunnar medan byggandet pågår ska utredas.

Det arkeologiska kulturarvet, kulturmiljön och landskapet

Flera objekt som är viktiga med tanke på kulturarvet och som ligger inom projektområdena lyftes fram. Exempel på sådana objekt är gravhögar och vrak. Man krävde att en arkeologisk undervattensinventering ska göras innan projektet genomförs. Dessutom ska en inventering av fornlämningarna på land göras både på terminalområdena och längs ruterna för gasledningarna. Inventeringarna och åtgärderna för att minska de skadliga konsekvenserna ska planeras tillsammans med Museiverket. Man ville även att konsekvensbeskrivningen ska innehålla definitionen av en undervattensfornlämning.

Kulturmiljöer av landskapsmässigt och lokalt värde ska utredas. Samtidigt krävde man även en utredning av de byggnadsobjekt som är belägna i verkningsområdena och deras värde.

Vid bedömningen av konsekvenserna för landskapet ville man att det ska beaktas hur de nya stora konstruktionerna på terminalområdet förändrar vyerna. Dessutom ska en landskapsutredning göras längs hela naturgasledningen, inklusive konsekvenserna under byggandet av ledningen. På havsområdena måste sikten i fråga om terminalområdet och fartygstrafiken beaktas, liksom även landskapskonsekvenserna av muddringen och sprängningen. Utöver landskapsanalysen ville man även att det ska genomföras en landskapshistorisk undersökning utifrån historiskt kartmaterial.

I Ingåalternativet önskade man dessutom att det ska utredas om den nuvarande skyddande klippkanten vid stranden kan bevaras åtminstone delvis. Det påpekades att industrilandskapet i Joddböle kommer att förändras mycket och att detaljplanen innehåller bestämmelser enligt vilka den största tillåtna höjden för avfallsdeponeringsplatsen i Grundviken är +20 m.

Klimatet

Man krävde att projektets konsekvenser för EU:s målsättningar i fråga om en minskning av utsläppen och målsättningarna beträffande förnybar energi ska bedömas för att utreda huruvida ibruktagandet av förnybar energi bromsas upp.

Trafiken

Man krävde att få information om trafiken med LNG-fartygen och de trafik- och ankringsbegränsningar som denna medför för den övriga fartygstrafiken. I Tolkisområdet ville man att det ska utredas om båttrafiken på basfarleden för småbåtstrafik kommer att begränsas när LNG-

fartyget färdas i den intilliggande farleden för fartyg. Man betonade att projektet inte får störa fartygstrafiken till Tolkis hamn eller affärsverksamheten i hamnen. I fråga om Ingåalternativet ville man att eventuella trafikbegränsningar inom verksamheten i den intilliggande fiske- och båthamnen ska utredas. Konsekvenserna för funktionaliteten hos den hamn som Borgå stad äger och Port of Tolkkinen Oy:s hamn ska också bedömas.

Det påpekades att man bör lämna in ett farledsförslag över de nödvändiga farledsändringarna till Trafikverkets enhet för farleder. Dessutom måste man i god tid kontakta enheten och ägarna till farleden.

Vidare krävde man att konsekvenserna för trafiken och trafiksäkerheten under byggandet av gasledningarna ska bedömas.

Övriga kommentarer

I några utlåtanden nämndes att man inte motsätter sig projektet, utan anser att det är välkommet.

Man önskade att kartpresentationerna ska vara lättlästa och i samma skala. Under punkt 11.6 ville man att det felaktiga ordet flytgas ska korrigeras till flytande naturgas.

Det påpekades att Trafi inte är rätt myndighet att kräva eller godkänna den säkerhetsutredning som nämns i MKB-programmet. På LNG-fartygen tillämpas lagen om fartygs tekniska säkerhet och säker drift av fartyg (1686/2009) – dock inte på kemikalietankfartyg, som omfattas av förordningen om miljöskydd för sjöfarten (76/2010), som har utfärdats med stöd av miljöskyddslagen för sjöfarten.

Projektets fördelar för energiförsörjningen i Finland, försörjningsberedskapen och ekonomin ska bedömas. Man antog att fördelarna kan förbli oförverkligade i alternativ 1.

Projektets indirekta konsekvenser för Neste Oils verksamhet måste också bedömas. Dessutom ska anslutningsrörets konsekvenser för infrastrukturen i Sköldviks industriområde bedömas.

Av ELY-centralen önskade man ett konstaterande av att MKB:n för Gasums LNG-projekt omfattar all verksamhet som idkas i Joddböle. Sådan verksamhet i Joddböle som skulle kräva ett MKB-förfarande om det var fråga om separat verksamhet ingår alltså i Gasums MKB-förfarande.

Sammanfattning av synpunkterna

Projektet

Det påpekades att farledsdelen och deponeringsområdet i Ingåalternativet ligger i omedelbar närhet av havsvindparken och anslutningskabeln till elnätet. Suomen Merituuli Oy:s MKB-förfarande avslutades år 2011. Suomen Merituulis projekt ska beaktas i MKB-förfarandet: t.ex. fartygstrafikens inverkan på användningen av vindkraftsparken, samverkan i fråga om deponeringen av muddermassor och bullret, havska-

belanslutningens inverkan på muddringen och samverkan i fråga om rekreation och semesterbosättning. Dragningen av havskabeln har märkts ut i förslaget till etapplandskapsplan 2 för Nyland.

Det konstaterades att Rudus Oy har ett avtal om överlåtelse av rätten till täkt av stenmaterial med Inkoo Shipping Oy och en inskrivning av en särskild rättighet i fastigheter inom området för Ingåalternativet. Vid bedömningen av samverkan måste man beakta den verksamhet på terminalområdet och i dess närmiljö som hänför sig till Rudus Oy:s utnyttjande av stenmaterialet (fastigheterna Viinimäki/Viinivuori). Inom projektet måste man beakta Rudus Oy:s möjligheter att verka i området.

Man önskade att det ska utredas om projektet kan placeras i Sköldvik. Man önskade även att projektområdet och projektets storlek ska begränsas så mycket som möjligt. Man oroade sig för konsulteringszonens och säkerhetszonens omfattning.

Man föreslog att fackelgaserna ska transporteras längs ett rör till facklingen vid terminalen i Sköldviksområdet för att brännas eller att facklingen ska avlägsnas helt. Ett nytt förslag till placering i Tolkis framfördes: placering i en sänka i terrängen, mellan en klippkam och stranden, i ett område mellan ellinjerna till Fingrids reservkraftverk och ett markområde som ägs av staden.

Man frågade om möjligheterna till rekreationsanvändning av Gasums övriga område. Man ville att vistelse och fiske i området ska begränsas. Man krävde att invånarna i området ska informeras om all verksamhet.

Man motsatte sig byggandet av en gasledning från Ingå till Sjundeå. Man lyfte dock fram möjligheten att bygga ledningen om ett avtal kan nås i frågan. Alternativa dragningar av ledningen kan diskuteras.

Säkerhet och risker

Projektet antogs öka risken för olyckor till sjöss. Man krävde att det ska göras en bedömning av riskerna för en stor olycka inom projektet samt av konsekvensernas räckvidd och styrka. Räddningsplaner och planer för evakuering av invånarna ska utarbetas. Det bör utredas hur man ska informera invånarna om läckor.

De tilläggsrisker som fartygstrafiken inom projektet medför för den övriga fartygstrafiken ska utredas. Man ville att säkerheten vid lossning av gaslaster ska bedömas. Risken för hot mot utomstående säkerhet ska kartläggas.

Man ville även att säkerhetsriskerna i anslutning till tankbilstrafiken ska utredas.

Sprängning

Man ville begränsa sprängningen och bevara de befintliga bergklackarna. Sprängningen får inte genomföras mellan maj och augusti. All verksamhet ska äga rum kl. 8–19.

Man krävde att vibrationerna från sprängningarna ska begränsas och följas upp. Det ansågs mycket viktigt att invånarna informeras.

Naturen

Man krävde att fartygstrafikens och muddringarnas konsekvenser för Naturaområdena och fågelbeståndets värde i FINIBA-området ska bedömas. Naturutredningarna ska utsträcka sig till vattenområdena, och områdenas betydelse för det fågelbestånd som rastar där på våarna och konsekvenserna för fågelbeståndets värde i vattenområdena ska bedömas.

Trafiken

Det påpekades att Svartbäckfjärden redan nu är tungt belastad med fartygstrafik till Sköldviks hamn. Fartygstrafiken skadar fiskbeståndet och den havsbiologiska miljön. Fartygstrafiken stör även bosättningen längs kusten och semesterbosättningen.

Sociala konsekvenser

Man ville att det ska utredas hur mycket arbetskraft som behövs för att bygga gasledningen mellan Ingå och Sjundeå och varifrån arbetskraften kommer att tas. De sociala förändringar och samhällsliga konsekvenser som arbetstagarna innebär för livet i bysamfundet i Ingå ska utvärderas.

Man frågade vilka psykiska konsekvenser projektet kommer att få för invånarna i området.

Övriga kommentarer

Beträffande placeringsorten för LNG-terminalen och expansionen av gasnätet ska utvecklingen av vattenvägsbyggandet i Insjöfinland beaktas. LNG:n skulle kunna transporteras med fartyg längs nätverket av vattenvägar till inlandet. Kotka hamn skulle också kunna vara en placeringsort för en LNG-terminal i framtiden. Man borde även utreda möjligheten att i nätet leda gas som småföretag har producerat ur biomassa.

4. KONTAKTMYNDIGHETENS UTLÅTANDE

Bedömningsprogrammet uppfyller de innehållskrav som nämns i 9 § i MKB-förordningen. Bedömningsprogrammet har behandlats på det sätt som MKB-lagstiftningen förutsätter.

Utöver det som har lagts fram i bedömningsprogrammet bör även följande punkter beaktas i bedömningsförfarandet, utarbetandet av utredningar och sammanställningen av konsekvensbeskrivningen.

Projektbeskrivning

Projektbeskrivningen, syftet och läget har tydligt presenterats i bedömningsprogrammet. Av de mottagna utlåtandena har det dock framgått att de alternativa placeringsorter som tidigare har uteslutits kräver mer ingående motiveringar. Konsekvensbeskrivningen måste innehålla en

noggrannare beskrivning av varför t.ex. Sköldvik eller halvön Fjusö i Ingå inte finns med som placeringsorter i MKB-förfarandet.

Processerna vid LNG-terminalen och utsläppen från denna har presenterats på ett begripligt sätt. Konsekvensbeskrivningen måste innehålla en noggrannare redogörelse för störningar och undantagssituationer samt utsläppen i samband med dessa. Det är också nödvändigt att i båda alternativen precisera mängden stenmaterial som ska brytas, inklusive mängden stenmaterial som ska transporteras bort från området.

Konsekvensbeskrivningen ska innehålla ett omnämnande av vilken punkt i projektförteckningen i MKB-förordningen som projektets MKB-förfarande bygger på.

Behandling av alternativen

I bedömningsprogrammet har 3 huvudalternativ med underalternativ presenterats: ALT. 0 (genomförs inte), ALT. 1 (Tolkis) och ALT. 2 (Ingå). Dessutom har man i redogörelsen för alternativen påpekat att även kombinationen Tolkis + Ingå är möjlig, eftersom Gasum senare kan ansöka om tillstånd för att bygga en LNG-terminal på båda platserna. Denna möjlighet borde presenteras som ett separat alternativ, t.ex. ALT. 3 eller åtminstone ALT. 1+2. På så sätt skulle konstellationen av alternativ och jämförelsen av dessa förtydligas i konsekvensbeskrivningen.

Utredning av konsekvenserna och bedömning av relevansen

Bedömningen av konsekvenserna har i bedömningsprogrammet riktats mot de konsekvenser som är av central betydelse med tanke på projektet, och de omständigheter som ska bedömas har i huvudsak lyfts fram på ett tydligt sätt. Till följande delar måste den planerade bedömningen preciseras.

Samverkan

Utöver de projekt och verksamheter som har presenterats i bedömningsprogrammet måste LNG-terminalprojektets samverkan med följande projekt och verksamheter bedömas:

- Balticconnector-gasledningen från Estland till Ingå,
- Suomen Merituuli Oy:s vindkraftverk till havs i Ingå,
- dragningen av den havskabel som har märkts ut på förslaget till etappplansplan 2 för Nyland (Ingå),
- Rudus Oy:s täkt av stenmaterial i Joddböle i Ingå,
- industriavstjälpningsplatsen i Grundviken i Ingå,
- företagsparken Augustinranta, som har planerats på området för före detta Tolkis såg,
- biokraftverket som Borgå Energi planerar i Tolkis.

Man bör dessutom vara medveten om att Nordkalk Oy Ab har preliminära planer på att i närheten av hamnområdet i Ingå grunda en anläggning som producerar eldningsolja av krossade däck. Något beslut om att inleda ett MKB-förfarande för projektet har dock inte fattats.

Konsekvenser för grund- och ytvattnet

Terminalområdena ligger inte i klassificerade grundvattenområden. De alternativa dragningarna för gasledningen mellan Ingå och Sjundeå går genom Storgårds grundvattenområde av klass I. I bedömningsprogrammet har man konstaterat att man vid konsekvensbedömningen kommer att beakta konsekvenserna för grundvattnet, men man har inte uppgett hur bedömningen kommer att genomföras. Kontaktmyndigheten anser att man i samband med bedömningen av konsekvenserna för grundvattnet ska göra en grundlig bedömning av de konsekvenser som anslutningsröret mellan Ingå och Sjundeå medför för i synnerhet Brännbollstads grundvattentäkt i Ingå. Vattentäkten är mycket viktig för Ingå kommun. Dessutom måste man bedöma anslutningsrörets konsekvenser för de privata brunnarna för hushållsvatten.

Bedömningen av konsekvenserna för ytvattnet har presenterats på ett täckande sätt i bedömningsprogrammet. Kontaktmyndigheten kan dock inte bedöma om de kompletterande sedimentundersökningarna är tillräckliga, eftersom det exakta innehållet i dessa inte har angetts i bedömningsprogrammet. Utöver de parametrar som har analyserats i de tidigare undersökningarna måste man till de delar som detta är ändamålsenligt även utreda halterna av dioxin, furan och klorfenol i sedimentet (t.ex. i verkningssområdet för före detta Tolkis såg). Sedimentens kvalitet bör utredas också i de områden inom vilka transporterna kommer att öka blandningen av sedimenten.

Bedömningsprogrammet ska innehålla en motivering till varför deponering av förorenade sediment på land inte finns med bland alternativen. Alternativt ska detta tas med i bedömningen.

Resultaten av Ingå kraftverks långvariga biologiska undersökning (undersökningar av de bottenlevande djuren, fiskbeståndet, vattenvegetationen och växtplanktonet från och med 1970–80-talet) och kontroll av vattenkvaliteten ska utnyttjas i MKB-förfarandet. När konsekvenserna för temperaturerna och issituationen bedöms ska man utnyttja informationen från de undersökningar av temperaturen och issituationen som har utförts på de båda alternativa terminalområdena samt informationen från separata utredningar.

Vid konsekvensbedömningen av muddringen, deponeringen, undervattensgasledningen i Borgå och det övriga byggandet i vattendragen på de båda områdena ska en strömnings- och vattenkvalitetsmodell användas. Modellen kompletterar informationen från de tidigare undersökningarna och observationerna.

Vid bedömningen av konsekvenserna för grund- och ytvattnet är det viktigt att beakta samverkan med den övriga belastningen.

Konsekvenser för naturen

Terminalområdena

På det planerade terminalområdet i Tolkis finns ett naturobjekt av lokalt värde, Tolkislandets ormbunksskog. Objektet har dock inte beaktats i delgeneralplanen och objektet har planerats som ett industri- och lagerområde. Det mångfacetterade objektet har trots de avverkningar och dikningar som har gjorts fortfarande lokalt värde, bland annat förekommer här rikliga mängder av strutbräken och andra stora ormbunkar samt murkna träd. Av kartmaterialet att döma finns det även en källa i området, men enligt den utredning som har gjorts är den svår att upptäcka. Enligt MKB-programmet kontrolleras situationen i fråga om källan i MKB-förfarandet.

Kontaktmyndigheten anser att tillräckliga naturutredningar har gjorts inom projektområdet i Tolkis och de närliggande områdena, om man kontrollerar nuläget beträffande den ovannämnda källan på det sätt som anges i den uppdaterade naturutredningen. Projektets konsekvenser för värdefulla objekt i enlighet med 10 § i skogslagen ska också bedömas.

Enligt MKB-programmet görs revisionerna och uppdateringarna av naturutredningen för projektområdet i Ingå inför beskrivningen. Naturutredningen inkluderar även en utredning om flygekorren. Kontaktmyndigheten anser att de ovannämnda uppdaterade naturutredningarna ska genomföras i projektområdet i Ingå och att projektets konsekvenser för värdefulla objekt ska bedömas.

Dragningen av anslutningsrören

Naturutredningarna för markområdena längs dragningarna av anslutningsrören på sträckorna Tolkis–Nyby i Borgå och Joddböle–Pölans i Ingå har ännu inte gjorts. I närområdet till de alternativa dragningarna för anslutningsrören på sträckan Joddböle–Pölans finns Natura 2000-området Åkärr, Strykmossen och Pytberg, Pytedungens naturskyddsområde och ett värdefullt klippområde med namnet Storberget–Långberget. Enligt MKB-programmet görs naturutredningarna för markområdena längs dragningarna av anslutningsrören inför beskrivningen. Kontaktmyndigheten anser att det är nödvändigt att genomföra naturutredningar för markområdena längs de planerade anslutningsrören inför konsekvensbedömningen.

Havsområdena

Enligt MKB-programmet genomförs en prövning av behovet av en Naturabedömning i enlighet med naturvårdslagen för de Naturaområden till vilka konsekvenserna av projektet eventuellt utsträcker sig.

En prövning av behovet av en Naturabedömning ska göras beträffande projektets konsekvenser för Natura 2000-områdena i Ingå skärgård och Söderskärs och Långörens skärgård. Om det är sannolikt att betydande negativa konsekvenser kommer att uppstå ska en egentlig Naturabedömning i enlighet med 65 § i naturvårdslagen göras.

Dessutom ska konsekvenserna av den ökande trafiken, muddringarna och deponeringarna utredas och bedömas också för naturvärdena i de övriga vattenområdena, i synnerhet för de värdefulla FINIBA-områdena.

Kontaktmyndigheten anser att undervattensnaturen ska utredas vid de planerade muddrings- och deponeringsområdena, i området för gasledningen mellan Tolkis och Nyby och vid andra eventuella vattenbyggnadsobjekt. Nödvändiga dykundersökningar ska genomföras, såvida det inte redan tidigare har genomförts undersökningar i områdena.

Samarbetet med föreningar

Enligt MKB-programmet kontaktas de lokala naturskyddsföreningarna under MKB-förfarandet för att uppdatera naturinformationen. Kontaktmyndigheten anser att samarbetet är mycket viktigt i synnerhet då man bedömer projektets konsekvenser för värdefulla fågelbestånd i miljön i projektområdena.

Konsekvenser för fiskbeståndet

Vid miljökonsekvensbedömningen bör man utreda de alternativa terminalområdenas och deras närliggande områdens betydelse som fortplantningsområden för fiskarna samt byggandets, inklusive deponeringens, konsekvenser för de eventuella fortplantningsområdena och fisket. Konsekvensbedömningen för Tolkisalternativet ska inkludera en uppskattning av konsekvenserna för havsöringens vandring upp i Svartsån.

När konsekvenserna utreds bör man samarbeta med Vilt- och fiskeriforskningsinstitutets projekt för kartläggning av fiskarnas fortplantningsområden och VELMU-projektet.

http://www.rktl.fi/kala/itameritutkimukset/kalojen_lisaantymisalueiden_kartoittaminen/

http://www.rktl.fi/kala/itameritutkimukset/kalojen_lisaantymisalueiden_kartoittaminen/velmu/

Bullerkonsekvenser

Som utgångspunkt antar man i bedömningsprogrammet att projektet inte kommer att ge upphov till störande buller. Under byggandet kan bullerolägenheterna dock vara betydande (sprängningar, schaktning, krossning etc.).

Beträffande trafiken kan man i enlighet med programmet godkänna också annat än en kalkylmässig undersökning, om verksamhetens inverkan på trafikmängden är liten. Man måste dock beakta att en ökning av den tunga trafiken snabbt höjer bullernivåerna, även om ökningen av antalet fordon är liten.

De verksamheter och processer som inom LNG-terminalprojektet ger upphov till buller ska beskrivas väl i konsekvensbeskrivningen. Utgångsinformationen om det buller som verksamheten orsakar ska an-

ges tydligt, och beskrivningen ska framför allt innehålla uppgifter om vilka beräkningar man har utgått ifrån i utgångsinformationen om bullerutsläppen från den utrustning och de fartyg som kommer att användas. Av konsekvensbeskrivningen ska framgå om verksamheten ger upphov till lågfrekvent, smalbandigt eller slagartat buller.

Den jämförelse som i bedömningsprogrammet görs med det redan befintliga bullret är god. Kontaktmyndigheten anser att det totala bullret på de båda projektområdena ska beaktas i bullerberäkningarna. Dessutom ska antalet facklingar och det intervall med vilket dessa upprepas samt de högsta bullernivåerna som dessa orsakar i näromgivningen beskrivas i konsekvensbeskrivningen.

Konsekvenser för luftkvaliteten och klimatet

Bedömningsprogrammet innehåller de nödvändiga uppskattningarna av konsekvenserna för luftkvaliteten. Som utgångsmaterial för uppskattningen har man dock angett föråldrad information, rapporterna om luftkvaliteten i Nyland åren 2004–2008. Man bör inkludera den nyaste publikationen: Luftkvalitet inom Nyland i år 2010. Närings-, trafik- och miljöcentralen i Nylands publikationer 16/2011.

Dessutom måste man bedöma utsläppen under byggskedet, bl.a. från hanteringen av jord- och stenmaterialet samt spridningen av trafikdammet i omgivningen.

När man bedömer konsekvenserna för klimatet måste man även beakta Finlands nationella mål att öka användningen av förnybara energikällor.

Konsekvenser för markanvändningen

De gällande planerna har beskrivits med tillräcklig noggrannhet i bedömningsprogrammet. I Ingå är en strategisk generalplan för hela kommunen och delgeneralplaner för kusten och den inre skärgården anhängiga. Dessutom har Nylands förbund lagt fram förslaget till etapplandskapsplan 2 till påseende. Situationen i fråga om dessa anhängiga planer ska beskrivas i konsekvensbeskrivningen.

På området för en generalplan med rättsverkningar gäller landskapsplanen inte, utom när en plan ändras.

Konsekvenser för det arkeologiska kulturarvet, kulturmiljön och landskapet

Information om de arkeologiska objekt man känner till ska läggas till i konsekvensbeskrivningen och konsekvenserna för dessa objekt ska bedömas. Dessutom ska definitionen av en undervattensfornlämning läggas till i konsekvensbeskrivningen. En arkeologisk undervattensinventering och en inventering av fornlämningarna på land ska planeras och genomföras i enlighet med Museiverkets krav innan projektet genomförs, senast i det skedet när de slutgiltiga läges- och dragningalternativen för projektet har valts.

Kontaktmyndigheten har inget att tillägga till den konsekvensbedömning som i bedömningsprogrammet läggs fram beträffande landskaps- och kulturmiljön.

Konsekvenser för trafiken

Enligt bedömningsprogrammet presenteras de förändringar som LNG-transporterna medför i den nuvarande trafikmängden i beskrivningen, där man även utreder projektets konsekvenser för trafiksmidigheten och trafiksäkerheten samt presenterar åtgärderna för att lindra olägenheterna för trafiken. Vid bedömningen av konsekvenserna för trafiken beaktas även projektets konsekvenser för vägtrafiken under byggtiden (också eventuella transporter av stenkrosset som bryts i området).

Kontaktmyndigheten anser att man i fråga om konsekvenserna under byggtiden även ska utreda de specialtransporter av delar till terminalen som kommer att äga rum när terminalområdet byggs samt eventuella störnings- och riskfaktorer i anslutning till dessa. Konsekvenserna för trafiken och trafiksäkerheten medan gasledningarna byggs ska också utvärderas.

Av MKB-beskrivningen ska framgå om projektets konsekvenser för trafiken (i synnerhet med tanke på trafiksäkerheten och trafikens funktion) kommer att medföra behov av att ändra eller förbättra vägarna, även i det vägnät som upprätthålls av staten. Om den trafik som projektet orsakar till sin omfattning och form motsvarar vad som har lagts fram i MKB-programmet för projektet, är det dock osannolikt att det kommer att uppstå behov av ändringar i trafiksystemet.

I bedömningsprogrammet har det konstaterats att det inte får finnas passerande trafik i farleden till Sköldvik eller Ingå när LNG-fartygen rör sig i farleden. Beskrivningen ska innehålla en redogörelse för vad denna begränsning bygger på och vilka konsekvenser samtidig trafikering kan få.

Utöver konsekvenserna för fartygstrafiken måste man bedöma hur trafiken med LNG-fartyg påverkar båttrafiken (t.ex. fiskebåtar och fritidsbåtar).

Konsekvenser för säkerheten och människornas levnadsförhållanden

Eftersom LNG-terminalverksamheten är ny i Finland har frågor kring säkerheten och olycksriskerna varit starkt framträdande i de mottagna utlåtandena och synpunkterna samt under de allmänna mötena. Enligt bedömningsprogrammet kommer man vid konsekvensbedömningen att beakta transporterna av farliga ämnen i fartygs- och vägtrafiken och bedöma de risker som dessa orsakar för bl.a. naturen i omgivningen kring terminalområdet och den lokala befolkningen.

Riskerna med verksamheten och säkerhetsaspekterna ska bedömas så ingående som möjligt i den skala som det är möjligt utifrån den information som finns tillgänglig i konsekvensbeskrivningsskedet. Metoden för

riskbedömningen ska beskrivas närmare. Vid bedömningen ska den s.k. dominoeffekten beaktas, eftersom det finns annan riskverksamhet på båda de alternativa projektområdena.

De exakta gränserna för de skydds- och konsulteringszoner som projektet förutsätter planeras tillsammans med Tukes. Gränsdragningarna ska dock anges så exakt som möjligt i konsekvensbeskrivningsskedet. Konsekvensbeskrivningen ska även innehålla en redogörelse för vad zonavgränsningen innebär för markanvändningen, boendet och den övriga användningen av området, t.ex. rekreatiansanvändningen. Eventuella överlappande zoner ska beaktas.

Utöver det som har lagts fram i bedömningsprogrammet ska även de konsekvenser som gasledningen mellan Ingå och Sjundeå medför för trivseln och rekreatiansanvändningen av området bedömas. Dessutom ska de sociala konsekvenserna under byggandet av ledningen beaktas i bedömningen.

Konsekvensbeskrivningen ska innehålla en redogörelse för hur invånarna kommer att informeras om konsekvenserna under byggtiden (t.ex. buller, sprängningar) och eventuella störningar under användningen av terminalen.

Övriga detaljer

- I kapitel 7.2 hänvisar man till att deponeringen av stenkolsflygaska på deponeringsområdet i Grundviken har upphört. Det aktuella deponeringsområdet används dock fortfarande, och man deponerar aska där. Endast den västra änden av deponeringsområdet har återställts.
- Naturaområden grundas i enlighet med naturdirektivet, inte i enlighet med ramdirektivet för vattenpolitik (kapitel 7.1.2).
- Ordet flytgas ska ersättas med flytande naturgas (kapitel 11.6), om de aktuella säkerhetsdokumenten krävs även för flytande naturgas.
- Trafi är inte rätt myndighet att kräva eller godkänna den säkerhetsutredning som nämns i MKB-programmet (kapitel 11.7.3).
- På LNG-fartyg tillämpas lagen om fartygs tekniska säkerhet och säker drift av fartyg (1686/2009). Kemikalietankfartyg omfattas av förordningen om miljöskydd för sjöfarten (76/2010), som har utfärdats med stöd av miljöskyddslagen för sjöfarten. LNG kan inte transporteras med ett kemikalietankfartyg.

Deltagande och rapportering

Under framläggningen av bedömningsprogrammet ordnades två möten för allmänheten, som drog stor publik utöver den projektansvarige, konsulten och representanterna för kontaktmyndigheten. Projektet har även väckt intresse i medierna, och det har skrivits mycket om ämnet i tidningarna.

Arrangemangen för deltagande har förklarats tydligt i bedömningsprogrammet. Den omfattande verksamheten inom uppföljningsgruppen och

de verkstäder som ordnas för invånarna är ett exempel på utmärkt interaktiv planering.

Bedömningsprogrammet är tydligt och konsekvent. Att texten är så liten försvårar dock läsningen på de sidor som inte innehåller några bilder, utan enbart text. De åskådliggörande bilderna och kartorna är välvalda.

Internationellt förfarande

I detta MKB-förfarande tillämpas ett internationellt förfarande i enlighet med 14 §, 15 § och 22 § i MKB-lagen, eftersom Estland har meddelat att det vill delta i förfarandet. I bedömningsförfarandet och utarbetandet av konsekvensbeskrivningen måste man beakta det som har avtalats i Esbokonventionen (Convention on Environmental Impact Assessment in a Transboundary Context) och i det bilaterala avtalet mellan Finland och Estland om MKB-förfaranden.

Den projektansvarige ska därför se till att konsekvensbeskrivningen innehåller den samverkan med Balticconnector-projektet som lyfts fram i Estlands utlåtande av den 22 maj 2012 och att konsekvensbeskrivningen översätts till estniska till de delar som detta är nödvändigt. Miljöministeriet sköter de anmälnings- och förhandlingsuppgifter som hänför sig till Esbokonventionen och ger bl.a. den estniska staten möjlighet att uttala sig om konsekvensbeskrivningen.

5. FRAMLÄGGANDE AV UTLÅTANDET

Vi sänder kontaktmyndighetens utlåtande för kännedom till dem som har gett utlåtanden och information om utlåtandet till dem som har kommit med synpunkter. Utlåtandet finns till påseende på internet på adressen: www.ely-keskus.fi/uusimaa/yva > Utlåtanden om MKB.

Vi sänder kopior av de utlåtanden och synpunkter vi har tagit emot beträffande bedömningsprogrammet till den projektansvarige. Originalhandlingarna förvaras på ELY-centralen i Nyland.

Biträdande direktör

Rolf Nyström

Utvecklingschef

Satu Pääkkönen

BILAGOR

- 1) Påförande av avgift och sökande av ändring
- 2) Erhållna utlåtanden och synpunkter

FÖR KÄNNEDOM

Finlands miljöcentral (utlåtande + 2 st. bedömningsprogram)
De som har gett utlåtanden
De som har framfört synpunkter

BILAGA 1**PÅFÖRANDE AV AVGIFT OCH SÖKANDE AV ÄNDRING****Tillämpad lagstiftning**

Lagen om grunderna för avgifter till staten (150/1992) 8 §
Lagen om ändring av 1 och 8 §§ lagen om grunderna för avgifter till staten

Statsrådets förordning (210/2012) om närings-, trafik- och miljöcentralernas samt arbets- och näringsbyråernas avgiftsbelagda prestationer år 2012.

Sökande av ändring i avgiften

En betalningsskyldig som anser att ett fel har begåtts när avgiften för utlåntagandet påfördes kan inom sex månader från det att detta utlåntagande gavs yrka på rättelse hos närings-, trafik- och miljöcentralen.