

Lausunnot

1. Tornion kaupunki

Teknisten palvelujen lautakunta esittää lausuntonaan, että maankäytöllisestä näkökulmasta tarkasteltuna arviointiohjelmaan on kattavasti todettu maankäytön ja kaavoituksen sekä arvokkaiden maisema- ja kulttuuriympäristöjen nykytila (6. Ympäristön nykytila). Myös ohjelmaan kirjatut arvioitavat vaikutukset (7.4 Hankkeen vaikutukset) maankäyttöön, maisemaan ja kulttuuriperintöön ovat riittävät ja kattavat, joiden pohjalta voidaan arviointimenettely toteuttaa.

2. Työ- ja elinkeinoministeriö

Outokumpu Stainless Oy suunnittelee yhdessä muiden Perämerenkaaren teollisuusyritysten kanssa nesteytetyn maakaasun (LNG) maahantuontia Tornion Röyttän satamaan rakennettavan tuontiterminaalin kautta. Tämä Tornion ManGa-hanke on yhteispohjoismainen infrastruktuuri-investointi, johon kuuluu Tornion LNG-terminaali ja LNG- toimituslogistiikka. Hankkeelle haetaan tukea Suomen ja Ruotsin valtioilta sekä Euroopan Unionilta.

Terminaaliin suunniteltu varastokapasiteetti olisi alkuvaiheessa 70 000 kuutiometriä. Alueelle voitaisiin pitkällä tähtäimellä rakentaa myös toinen samansuuruinen varastosäiliö kulutuksen kasvaessa Pohjois-Suomessa ja Pohjois-Ruotsissa. Terminaali sisältäisi autolastausmahdollisuuden ja varauksen junalastaukselle. Merkittävä osa maakaasusta käytettäisiin Outokummun Tornion tehtaiden tuotannossa, jossa se korvaisi tällä hetkellä käytössä olevan propaanin. LNG:n maahantuonti olisi ympärivuotista, joten hankkeen toteuttaminen edellyttäisi investointeja jäävähvistettuun LNG-laivaan. Röyttän satamaan johtavan väylän mahdollinen ruoppaustarve selvitetään LNG-hankintojen kaupallisten neuvottelujen yhteydessä. Alustavien laskelmien mukaan väylää tulisi leventää kahdesta kohdasta.

LNG toimitettaisiin Tornion LNG-terminaaliin Luoteis-Euroopassa ja Atlantin rannoilla sijaitsevista suurista tuontiterminaaleista. Terminaalista nesteytettyä maakaasua kuljetettaisiin kulutuskohteisiin rekka-autoilla ja mahdollisesti myös junilla.

Hallitus on kuluvan vuoden kesäkuussa päättänyt linjauksesta, jonka mukaan maakaasu pyritään säilyttämään osana Suomen monipuolista energiamuotojen valikoimaa. Hankkeet, jotka toteutuessaan merkitsisivät uusien maakaasun käyttökohteiden syntymistä, ovat hallituksen linjauksen mukaisia.

Outokumpu Stainless Oy:n hanke toisi maakaasun käyttömahdollisuuden alueelle, joka ei ole maakaasun siirtoverkon ja siihen kytkettyjen maakaasun jakeluverkkojen piirissä. Merkittävän maakaasun alueellisen käyttökohteen syntyminen ja mahdollisuus toimittaa kaasua autokuljetuksina uusiin käyttökohteisiin antaisivat hyvän lähtökohdan kaasujärjestelmämme alueelliselle kehittämiselle.

LNG:n käyttö laivojen polttoaineena on osa hankesuunnitelmaa. Nesteytetyn maakaasun käyttö laivojen polttoaineena on hyvä keino täyttää Itämeren aluetta koskevat tiukentuvat rikkienormit. Outokumpu Stainless Oy:n hanke edistäisi LNG:n saatavuutta ja toimitusmahdollisuuksia laivaliikenteen käyttöön.

Suomen energiatalouden ja erityisesti Suomen kaasujärjestelmän kehittämistavoitteiden kannalta ministeriö pitää hanketta kannatettavana. Toteutuessaan hanke edistäisi myös Tornion alueen työllisyyttä ja parantaisi alueella toimivien kaasua käyttävien teollisuuslaitosten toimintaedellytyksiä.

3. Lapin liitto

Outokumpu Stainless Oy suunnittelee yhdessä muiden Perämerenkaaren teollisuusyritysten kanssa nesteytetyn maakaasun (LNG) maahantuontia Tornion Röyttän satamaan rakennettavan LNG-tuontiterminaalin kautta. LNG-terminaaliin on suunniteltu rakennettavaksi LNG-laivojen vastaanotto-, purku- ja täyttöasemat, nestemäisen maakaasun höyrystyslaitteistot ja yhdestä kahteen tilavuudeltaan 70 000 kuutiometrin varastosäiliötä. Kaasun jakelua varten Röyttän teollisuusalueelle rakennetaan putkisto ja autolastaustermiinali LNG-säiliöautoille. Hankkeeseen kuuluu myös Tornion Voima Oy:n uusi suunniteltu LNG-kaasua käyttävä voimalaitos. Ympäristövaikutusten arviointiohjelmassa hankkeelle esitetään kahta eri vaihtoehtoa sekä nollavaihtoehto. Vaihtoehdossa yksi rakennetaan yksi säiliö ja vaihtoehdossa kaksi rakennetaan kaksi säiliötä.

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 --vyöhykemarkintä (sev 2810). Satamaan johtaa rautatieyhteys.

Hankkeen tiedoissa tulisi tuoda esille rakennettavan LNG-säiliön ulkoiset mitat. Säiliön korkeus vaikuttaa maisemakuvaan. Kuvassa 9. tulisi osoittaa jo rakennettujen tuulivoimaloiden sijainti. Ohjelman sivulla 30 todetaan virheellisesti, että Röyttän entinen merivartioasema ympäristöineen kuuluisi RKY 2009 –kohteisiin.

Hankkeen lähtötiedossa oli kerrottu, että Röyttän terminaali voisi toimia maakaasun jakelupisteenä Pohjanlahden laivaliikenteelle. Vaikutusten arvioinnissa tulisi arvioida, onko mahdollisesti kasvavalla meriliikenteellä vaikutuksia laivaväyliin tai Röyttän satamaan.

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

4. Lapin aluehallintovirasto

Lapin aluehallintovirasto katsoo, että hankkeen vaikutukset ihmisten terveyteen, viihtyvyyteen ja elinoloihin on arviointiohjelmassa esitetty arvioitavaksi riittävän laajasti.

5. 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.

Ympäristövaikutusten arviointiohjelmassa (jäljempänä arviointiohjelma) mainitaan, että LNG-terminaalin on tarkoitus valmistua vuonna 2016, jolloin on arvioitu ensimmäisen LNG-säiliöaluksen myös saapuvan Röyttän satamaan. LNG:n saatavuus merenkulun tarpeisiin vuodesta 2015, jolloin tulee voimaan MARPOL- yleissopimuksen ilmansuojeluliitteen (Annex VI) vaatimus käyttää nk. SECA- alueilla, kuten Itämerellä, rikkipitoisuudeltaan korkeintaan 0,1 % - polttoainetta, on tärkeitä. Sekä rikkidirektiivi että MARPOL- yleissopimus sallivat myös vaihtoehtoisten polttoaineiden kuten LNG:n käytön.

Arviointiohjelma vaikuttaa Trafin mielestä yleisesti ottaen kattavalta. Trafi haluaisi kuitenkin tehdä muutamia huomioita. Arviointiohjelman karttaesitykset olivat lähes koko dokumentin osalta vaikeasti luettavissa, ja niiden erilainen mittakaava vaikeutti niiden lukua ja asiaan perehtymistä.

Merenkululle olennainen tieto merialueen jääolosuhteista jää puutteelliseksi. Arviointiohjelmassa mainittiin ainoastaan pintavesien yhteydessä, ympäristön nykytilaa kuvattaessa, että merialue jäätyy säännöllisesti ja jäätalven pituus on keskimäärin kuusi kuukautta. Arviointiohjelmassa kuitenkin todetaan, että toisin kuin propaanialukset, LNG-säiliöalukset liikennöisivät ympäri vuoden. Tästä huolimatta arviointiohjelma ei tee minkäänlaista arviota siitä, millainen jääluokitus tulisi olla LNG- säiliöaluksilla, jotka tuovat LNG:n terminaaliin tai kuljettavat sitä sieltä edelleen.

Suomessa jäänmurtoavustus edellyttää alusten jääluokitusta, joten turvallisen talvimerenkulun vuoksi asialla on merkitystä ja se tulisi selvittää, jotta satamaan voitaisiin liikennöidä ympärivuotisesti, kuten arviointiohjelmassa esitetään. Liikenne rajoitusten antaminen on Liikenneviraston vastuulla oleva asia.

Keskimääräisenä talvena vaaditaan Tornioon purjehtivilta aluksilta jääluokka IA tammi-toukokuun välisenä aikana, ks. liitetiedosto. Trafin näkemys on, että LNG-säiliöaluksilla tulisi olla vähintään jääluokka IA, jotta ne voisivat liikennöidä ympärivuotisesti pohjoisen Itämeren alueella.

Arviointiohjelma ei muutoinkaan liiemmin tarkastele LNG:n aluskuljetuksia ja niiden sääntelyä. Trafi haluaisikin kiinnittää huomiota myös siihen, että lakia aluksen teknisestä turvallisuudesta ja turvallisesta käytöstä (1686/2009) sovelletaan myös kaasusäiliöaluksiin, joilla LNG:tä kuljetaan lastina. Laissa (1686/2009) säädetään aluksen teknisistä turvallisuusvaatimuksista, lastiviivasta, katsastuksesta, aluksenmittauksesta sekä aluksen turvallisesta käytöstä. IGC-säännöstö (International Code for the Construction and Equipment of Ships Carrying Liquefied Gases in Bulk, IGC Code) on kansainvälisissä merikuljetuksissa ja satama-alueilla aluksissa sovellettava kaasujen ja nesteytettyjen kaasujen säiliöaluskuljetusten määräyskokoelma. Vanhoihin aluksiin sovelletaan vastaavaa kansainvälistä GC- tai eGC-säännöstöä.

Arviointiohjelmassa todetaan, että hankkeen toteuttaminen edellyttää Tornion laivaliikenteeseen uutta jäävahvistettua 15 000-60 000 kuutiometrin LNG-säiliöalusta (s.7). Myöhemmin arviointiohjelmassa alusliikenteen vilkastumista arvioitaessa laskentaperusteena on käytetty 45 000 kuutiometrin alusta (s.12). Trafin tietojen mukaan maailmassa ei ole jäävahvistettuja LNG:ä kuljettavia aluksia, joten alus täytyy rakentaa tai vahvistaa jäissäkulkua varten.

LNG-säiliöalukset, jotka kuljettavat nesteytettyä kaasua irtolastina, ovat luotsauslain mukaisesti luotsinkäyttövelvollisia aluksen koosta riippumatta. Tämä koskee siis myös bunkrausaluksia. Liikenne- ja viestintäministeriö, Trafi ja Suomen ympäristökeskus ovat tehneet selvityksen koskien pienten säiliöalusten luotsinkäyttövelvollisuutta. Selvityksen perusteella luotsauslakia on syytä muuttaa tältä osin.

Arviointiohjelmassa on todettu, että liikennemäärät terminaaliin johtavalla väylällä eivät juurikaan muuttuisi, sillä nykyisen 400 aluksen lisäksi Röntän satamaan liikennöisi arviolta 12-17 LNG-säiliöalusta vuodessa. LNG-säiliöalukset kuitenkin korvaisivat propaanialukset. Mikäli kuitenkin LNG-säiliöalusten liikennöinti kapealla väylällä edellyttää porrastamista, on mahdollista tehdä liikennejärjestelyitä alusliikennepalvelulain (623/2005) 2 luvun 7 pykälän nojalla antamalla määräyksiä meriliikenteen vaaratilanteiden välttämiseksi tai ruuhkien estämiseksi. LNG-säiliöalusten liikennöidessä kapeilla saaristoväylillä on mahdollista

porrastaa liikennöinti väylällä muun liikenteen osalta. Liikenneviraston VTS-keskus vastaa meriliikenteen ohjauksesta.

Suomenlahdella Neste Oil tuo öljytankkerit Sköldvikin öljysatamaan turvallisuussyistä saattohinauksessa. Arviointiohjelmassa ei ole mitään viittauksia tähän. Trafi kysyy, onko LNG-säiliöalukset tarkoitus tuoda LNG-terminaaliin saattohinauksessa, ja miten pitkältä matkaa ja missä olosuhteissa sekä onko tarkoitus harjoitella saattohinausta simulaattorissa eri osapuolten (alusten päällystö, hinaajien päällystö ja luotsit) kesken ja vastaavatko käytetyt alusmallit operoitavia aluksia? Entä onko saattohinaukseen kykenevien alusten satavuutta arvioitu?

Satama-allasta ja siihen johtaa väylää tulee arviointiohjelman mukaisesti ruopata riittävän ja turvallisen syväyksen ja väylän leveyden saavuttamiseksi. Arviointiohjelmassa kuvataan, että maankohoaminen terminaali-alueella on merkittävää, 8 mm/a, mutta ohjelma ei arvioi maankohoamisen aiheuttamaa jatkuvaa ruoppaustarvetta väylän turvallisen kulkusyvyyden ylläpitämiseksi. Trafi kysyy, muodostuuko LNG-terminaalin johtavalla väylällä ruoppaustarvetta näissä suomalaisittainkin poikkeuksellisissa maankohoamisolosuhteissa?

Arviointiohjelmassa esitetään, että sedimenttien haitta-ainepitoisuusanalyysien suorittaminen riippuu vuoden 2013 jääolosuhteista, koska sedimenttinäytteitä ei voi ottaa meren ollessa jäätyneenä. Trafin tietojen mukaan jääpeite ei estä sedimenttinäytteenottoa talviaikaan, vaan näytteet voidaan ottaa jään läpi, mikäli ahtojäät eivät ole haittana.

Arviointiohjelmassa todetaan, että LNG-terminaalin johtavan väylän läheisyyteen, ollaan suunnittelemassa tuulivoimalapuistoa. Silmämääräisesti kartalta arvioituina lähimmät tuulimyllyt sijaitsevat noin 300-500 metrin etäisyydellä LNG-terminaaliin johtavasta väylästä. Meriturvallisuuden kannalta turvaetäisyys lähimpiin tuulimyllyihin tulee tarkistaa väyläviranomaiselta, jotta alusten tutkat eivät häiriintyisi jäänavigoinissa tai häiriötilanteessa LNG-säiliöalus ajaudu tuulivoimalapuistoon.

In the Baltic Sea area the Finnish and Swedish authorities place a minimum ice class and deadweight requirement to each winter port. These requirements are updated based on the forecasted ice conditions. The rationale behind the minimum deadweight is that if there would be many smaller ships, available icebreaker assistance time per ship would decrease leading to longer waiting times. An average development of the ice class and DWT requirements to various Finnish ports is shown in the Table below.

Table 3.1. The average date to place an ice class and DWT requirement.

Port	21 Dec.	1 Jan.	11 Jan.	21 Jan.	1 Feb.	11 Feb.	21 Feb.	26 Feb.	1 Mar.	11 Mar.	21 Mar.	1 Apr.	6 Apr.	11 Apr.	21 Apr.	1 May	11 May
Tornio, Kemi, Oulu	I, II 2000	IA, IB 2000	IA, IB 2000	IA 2000	IA 2000	IA 3000	IA 4000	IA 4000	IA 4000 2000 (t)	IA 4000 2000 (t)	IA 4000 2000 (t)	IA 4000 2000 (t)	IA 4000 2000 (t)	IA 3000	IA 2000	IA, IB 2000	I, II 2000
Raahen	-	I, II 2000	I, II 2000	IA, IB 2000	IA 2000	IA 3000	IA 4000	IA 4000	IA 4000 2000 (t)	IA 4000 2000 (t)	IA 4000 2000 (t)	IA 4000 2000 (t)	IA 4000 2000 (t)	IA 3000	IA 2000	IA, IB 2000	I, II 2000
Kokkola, Pietarsaari	-	-	I, II 2000	I, II 2000	IA, IB 2000	IA 2000	IA 3000	IA 3000	IA 4000	IA 4000 2000 (t)	IA 4000 2000 (t)	IA 3000	IA 3000	IA 2000	IA, IB 2000	I, II 2000	-
Vaasa	-	-	I, II 2000	I, II 2000	IA, IB 2000	IA 2000	IA 2000	IA 2000	IA 2000	IA 2000	IA 2000	IA 2000	IA 2000	IA, IB 2000	I, II 2000	-	-
Kaskinen	-	-	-	I, II 2000	IA, IB 2000 IC 3000	IA, IB 2000	IA, IB 2000	IA, IB 2000	IA 2000	IA 2000	IA 2000	IA, IB 2000	IA, IB 2000	I, II 2000	-	-	-
Mäntyluoto, Rauma	-	-	-	I, II 1300	IA, IB 1300 IC, II 2000	IA, IB 1300 IC, II 2000	IA, IB 2000 IC 3000	IA, IB 2000 IC 3000	IA, IB 2000	IA 2000	IA, IB 2000	IA, IB 1300 IC, II 2000	IA, IB 1300 IC, II 2000	IA, IB 1300 IC, II 2000	-	-	-
Uusikaupunki	-	-	-	I, II 1300	IA, IB 1300 IC, II 2000	IA, IB 1300 IC, II 2000	IA, IB 2000 IC 3000	IA, IB 2000 IC 3000	IA, IB 2000	IA 2000	IA, IB 2000	IA, IB 1300 IC, II 2000	IA, IB 1300 IC, II 2000	I, II 1300	-	-	-
Naantali, Turku	-	-	-	-	I, II 1300	IA, IB 1300 IC, II 2000	IA, IB 2000 IC, II 3000	IA, IB 2000 IC, II 3000	IA, IB 2000 IC 3000	IA, IB 2000	IA, IB 2000 IC 3000	IA, IB 1300 IC, II 2000	IA, IB 1300 IC, II 2000	I, II 1300	-	-	-
Maarianhamina, Hanko, Koverhar	-	-	-	-	I, II 1300	IA, IB 1300 IC, II 2000	IA, IB 2000 IC, II 3000	IA, IB 2000 IC, II 3000	IA, IB 2000 IC 3000	IA, IB 2000	IA, IB 2000 IC 3000	IA, IB 1300 IC, II 2000	I, II 1300	-	-	-	-
Inkoo, Kantvik	-	-	-	I, II 1300	IA, IB 1300 IC, II 2000	IA, IB 2000 IC, II 3000	IA, IB 2000 IC 3000	IA, IB 2000	IA 2000	IA, IB 2000	IA, IB 2000 IC 3000	IA, IB 1300 IC, II 2000	I, II 1300	-	-	-	-
Helsinki	-	-	-	I, II 1300	IA, IB 1300 IC, II 2000	IA, IB 2000 IC, II 3000	IA, IB 2000 IC 3000	IA, IB 2000	IA 2000	IA, IB 2000	IA, IB 2000 IC 3000	IA, IB 1300 IC, II 2000	I, II 1300	-	-	-	-
Sköldvik	-	-	-	I, II 1300	IA, IB 1300 IC, II 2000	IA, IB 2000 IC, II 3000	IA, IB 2000 IC 3000	IA, IB 2000	IA 2000	IA, IB 2000	IA, IB 2000 IC 3000	IA, IB 1300 IC, II 2000	IA, IB 1300 IC, II 2000	I, II 1300	-	-	-
Loviisa, Kotka, Hamina	-	-	I, II 1300	I, II 1300	IA, IB 1300 IC, II 2000	IA, IB 2000 IC, II 3000	IA, IB 2000	IA 2000	IA 2000	IA 2000	IA, IB 2000	IA, IB 2000 IC 3000	IA, IB 1300 IC, II 2000	I, II 1300	-	-	-

6. Liikennevirasto

Outokumpu Stainless Oy:n toimesta on laadittu ympäristövaikutusten arviointiohjelma, joka koskee LNG-terminaalin rakentamista Tornion Röyttän satamaan. LNG-terminaaliin on suunniteltu rakennettavaksi LNG-laivojen vastaanotto-, purku- ja täyttöasemat, höyrytyslaitteistot sekä yksi tai kaksi varastosäiliötä. Kaasun jakelua varten Röyttän teollisuusalueelle rakennetaan putkisto ja autolastaustermiini LNG-säiliöautoille. Hankkeeseen kuuluu myös vesistötäyttöjä ja ruoppauksia satama-alueella.

Tornion 9 m väylä johtaa suunniteltuun Röyttän LNG-terminaaliin. Arviointiohjelman mukaan hanke tulee vaatimaan ruoppauksia sataman edustan laivojen kääntöalueella, joka sijaitsee hankkeesta vastaavan hallinnoimalla väyläosalla. Lisäksi arviointiohjelmassa on mainittu Tornion 9 m väylän mahdollisista levennys- tai syvennystarpeista Liikenneviraston hallinnoimalla väyläosalla sataman eteläpuolella. Liikennevirasto toteaa, ettei sillä ainakaan toistaiseksi ole suunnitelmia eikä rahoitusta satama-alueen eteläpuolisiin väylämuutoksiin.

Satama-alueen ruoppauksiin ja vesistötäyttöihin Liikennevirasto tulee antamaan tarvittaessa ohjeistusta hankkeiden vesilupavaiheessa. Lisäksi hankkeesta vastaavan tulee tehdä aikanaan sataman edustan mahdollisista väylämuutoksista hyväksyttävä väyläesitys Liikenneviraston Meriväylät -yksikölle, jonka pohjalta se vahvistaa väylämuutokset väyläpäätöksellä.

LNG-liikenne edellyttää meriliikennejärjestelyissä suunnitelmallisuutta, jolla varmistetaan väylän käyttö oikeaan aikaan tietyille aluksille yksisuuntaisella ja haastavalla Tornion 9 m väylällä. Liikennevirasto toteaa, että arviointiohjelmassa ei ole mainintaa saattohinauksesta, jonka mahdollista käyttötarvetta olisi syytä tarkastella.

Väylän ja satamanavigoinnin sekä manöveerauksen turvallisuuteen sekä talvimerenkulkuun liittyviin toimintoihin vaikuttaa ensisijaisesti LNG kuljetuksiin käytettävän aluksen koko. Alle 20 000 m³ LNG-tankkereilla (pituus noin 160 m, leveys alle 24 m ja syväys noin 7,5 m) ei nykyisellä väylällä liikkumisen tai satamaoperointien pitäisi aiheuttaa ruoppaus- tai muitakaan muutostarpeita väylällä tai kääntöpaikan laajuudessa. Mikäli aluskoko kasvaa tästä, on sekä kääntöpaikan että väylän osalta tarkennettava ruoppaustarpeita joihin ohjelmassakin viitataan. Lisäksi mikäli aluskoko kasvaa yli edellä esitetyn, on talvimerenkulun osalta odotettavissa haasteita, kun avustettava LNG-tankkeri muuttuu avustavaa jäänmurtajaa leveämmäksi ja pituuden kasvaessa LNG-tankkerin jäissäkulkuominaisuudet muutenkin huononevat.

Kuusiluodonselälle, Tornion 9 m väylän välittömään läheisyyteen, on suunnitteilla tuulivoimapuisto, jonka vaikutukset väylällä kulkeville aluksille tulee arvioida YYA-selostuksessa. Arviointia vaatii myös LNG-alusten talviliikennöinti hankalissa jääolosuhteissa mm. tuulivoimapuiston edustalla.

Tornion sataman lähestymisväylän itäpuolen suunnitteilla olevat tuulivoimalat näyttävät karttatarkastelun perusteella olevan selvästi lähempänä kuin 500 m:n päässä väylän reunasta. Voimaloiden sijoittuminen väyläalueeseen tulisi esittää YVA-selostuksessa tarkemmalla kartalla, jotta Liikenneviraston lähtökohtaisen minimietäisyyden (500 m väyläalueen reunasta) alitus voitaisiin arvioida. Kovin lähelle väylää sijoittuvat tuulivoimalat voivat myös haitata alusten navigointia huonon näkyvyyden vallitessa, niiden merenkulun tutkiin aiheuttamien häiriöiden johdosta. Lisäksi tuulivoimalat aiheuttavat alueella olevalle liikenteenohjauksen tutkalle katvealueen Tornion 9 m väylälle. Tutkanäkyvyyden rajoittuminen aiheuttaa merkittävää haittaa väyläliikenteelle, koska navigointi väylällä tapahtuu pimeän ja huonon näkyvyyden vallitessa tutkalla. Sama koskee liikenteenohjausta, joka ei pysty rajoitetulla tutkanäkyvyydellä tarjoamaan sovittuja palveluja ja joutuu kasvattamaan turvarajojaan.

7. Länsi-Suomen merivartioston esikunta

Länsi-Suomen merivartiosto katsoo hankkeen vaihtoehtoissa 1 ja 2 olevan mahdollisia synergiaetuja, koska Rajavartiolaitoksen rakenteilla oleva uusi ulkovartiolaiva käyttää polttoaineenaan dieselöljyn lisäksi LNG:tä.

8. Turvallisuus- ja kemikaalivirasto (Tukes)

Toiminnanharjoittaja on keskustellut hankkeesta myös Tukesin kanssa ja on tietoinen toiminnalta vaadittavasta kemikaalilainsäädännön mukaisesta lupamenettelystä (kohdat 3.8.4 ja 3.8.5). Tukes haluaa kuitenkin tarkentaa, että lupaa tulee hakea Tukesilta sekä kemikaaliturvallisuuslain (390/2005) että maakaasusetuksen (551/2009) mukaisesti. Lisäksi kohdassa 3.8.4 mainittu asetus vaarallisten kemikaalien teollisesta käsittelystä ja varastoinnista (59/1999) on kumottu ja 1.1.2013 alkaen on ollut voimassa asetus vaarallisten kemikaalien käsittelyn ja varastoinnin valvonnasta (855/2012) sekä asetus vaarallisten kemikaalien teollisen käsittelyn ja

varastoinnin turvallisuusvaatimuksista (856/2012). YVA-ohjelman kohdan 3.5 perusteella toiminnanharjoittaja on ymmärtänyt hankkeen aiheuttamien riskien kattavan tarkastelun tärkeyden. Tukes haluaa korostaa, että viimeistään sille toimitettavassa lupahakemuksessa toiminnanharjoittaja joutuu tarkastelemaan kattavasti myös Röyttän alueella jo sijaitsevien toimintojen (myös oman tuotantolaitoksensa) aiheuttamia riskejä LNG-terminaalille

Tukes toteaa, että alueen kaava otetaan huomioon myös kemikaalilainsäädännön mukaisen lupahakemuksen käsittelyssä. Nykyinen T/kem1 -kaavamerkintä ei aseta esteitä toiminnan sijoittamiselle esitetylle alueelle.

9. Energiamarkkinavirasto

Energiamarkkinaviraston keskeisenä tehtävänä on valvoa ja edistää sähkö- ja maakaasumarkkinoiden toimintaa sekä varmistaa, että edellytykset tehokkaasti toimiville sähkö- ja maakaasumarkkinoille ovat olemassa ja kohtuuhintaisen ja riittävän hyvälaatuisen sähkön ja maakaasun saanti voidaan turvata. Osana tätä tehtävää virasto seuraa ja arvioi sähkön ja maakaasun toimitusvarmuutta sekä käytettävissä olevan kapasiteetin määrää ja investointeja. Näiden tavoitteiden saavuttamisen ensisijaisina keinoina ovat terveen ja toimivan taloudellisen kilpailun turvaaminen sähkön tuotannossa, sähkön ja maakaasun myynnissä, varastoinnissa sekä kohtuullisten ja tasapuolisten palveluperiaatteiden ylläpito siirto- ja jakeluverkkojen toiminnassa.

Energiamarkkinavirastolla ei ole laissa määriteltyjen tehtäviensä puitteissa edellytyksiä ottaa kantaa raportissa esitettyihin ympäristövaikutuksiin. Energiamarkkinavirasto toteaa kuitenkin, että maakaasumarkkinoiden kannalta olisi tervetullutta, jos Outokumpu Stainless Oy:n LNG-terminaalihanke toteutuisi ja sen kautta maakaasua olisi tehokkaammin saatavilla myös nykyisen putkiverkoston vaikutusalueen ulkopuolella.

10. Museovirasto

Museovirastolla ei ole huomautettavaa YVA-ohjelmaan arkeologisen kulttuuriperinnön eikä rakennetun kulttuuriympäristön suojelun osalta.

11. Riista- ja kalatalouden tutkimuslaitos

Riista- ja kalatalouden tutkimuslaitos kiinnittää tässä lausunnossaan huomiota arviointiohjelman niihin kohtiin, jotka liittyvät tutkimuslaitoksen toimialaan, ja esittää pyydettyä lausuntonaan seuraavan.

Ottaen huomioon rakennushankkeen vaikutukset Tornionjoen suualueella arviointiohjelman puutteena on se, ettei siinä huomioida Tornionjoen lohi-, meritaimen ja vaellussiikakantaa. Ohjelmassa ei ole mainittu kalastoon rakennusaikana mahdollisesti kohdistuvia vaikutuksia eikä sitä, miten vaikutuksia tulisi tutkia ja miten mahdollisia ongelmia voisi välttää. Jokisuulla tehtävä vesialueen täyttö ja satama-

alueen ruoppaus vaikuttavat jokeen nouseviin ja sieltä laskeutuviin vaelluskaloihin, mikä pitäisi töiden suunnittelussa ja toteutuksessa ottaa huomioon. Kyseessä on Itämeren alueen tärkein lohijoki ja Suomen suurin meritaimenen lisääntymisjoki. Ympäristön nykytilan kuvaamisessa ja vaikutusarviossa käytettävissä selvityksissä kohdassa 5.6 on mainittu lähteenä vain Röyttän merituulivoimapuiston kalataloudellisiin lisäselvityksiin kuuluvaa kalojen syönnösalue selvitys, jonka sisältöä hieman valotetaan kohdassa 6.9.1.

Arviointiohjelman kohdassa 7.1 kerrotaan selvitettävät ympäristövaikutukset, mutta ei mainita kaloja. Kohdassa 7.4.9 kerrotaan, että biologi tekee asiantuntija-arvion hankkeen vaikutuksista kalastoon, vesikasvillisuuteen ja linnustoon. Kohdassa ei mainita, millaisia kalastoarvioita tullaan tekemään, ainoastaan kasvillisuuteen ja linnustoon liittyviä tekijöitä mainitaan lyhyesti. Röyttän alueelle on suunniteltu laajaa tuulivoimapuistoa. Sen yhteydessä tehtyjä ympäristöselvityksiä ja mahdollisia seurantoja pitäisi hyödyntää myös suunnitteilla olevan satamaterminaalin ympäristövaikutuksia arvioitaessa. Lähdeluettelosta käy ilmi, ettei esim. Riista- ja kalatalouden tutkimuslaitoksen Tornionjokea koskevia vuotuisten lohiseurantojen tuloksia ole käytetty hyväksi edes sen toteamiseen, miten suuri merkitys joen lohikannalla on ja miksi lohi ja muut vaelluskalakannat tulisi suunnitelmassa erikseen mainita.

Riista- ja kalatalouden tutkimuslaitoksen käytössä olevalla kaikuluotainkalustolla on seurattu lohien nousun ajoittumista ja tehty määräärvioita, joita pitäisi hyödyntää terminaali hankkeen töiden ajoituksessa ja arvioitaessa rakentamisen vaikutuksia kalojen nousuun. Paras ratkaisu kalojen kannalta olisi ajoittaa terminaalin maanrakennustyöt ja sataman ruoppaustyöt talviaikaan, jolloin kalojen aktiivista vaellusta ei ole käynnissä. Samaten muun eläimistön, kuten muutto- ja riistalinnuston, osalta talvi on hiljaisinta aikaa, ja töiden aiheuttamat häiriöt olisivat minimissään.

Riista- ja kalatalouden tutkimuslaitos toteaa, että kalaston osalta terminaali hankkeen YVA ei nykyisellään täytä arviointiohjelmalle asetettuja edellytyksiä. Arviointiohjelman puutteet ovat vakavia, koska toimitaan Itämeren merkittävimmän luonnonlohijoen suulla. Minimissään arviointiohjelmassa pitäisi vaelluskaloihin liittyvät asiat tuoda esille, vaikkei rakennustöillä katsottaisi kaloihin ja kalastukseen olennaisia vaikutuksia olevankaan. Myös valmius rakennustöiden jälkeiseen seurantaan tulee mainita, koska kyse on jokisuun ympäristön pysyvästä muutoksesta.

12. Suomalais-ruotsalainen rajajokikomissio

Outokumpu Stainless Oy suunnittelee LNG-tuontisataman rakentamista yhteispohjoismaisena infrastruktuuri hankkeena Röyttän teollisuusalueelle ja satamaan Torniossa. Hankealue sijaitsee teollisuusalueen eteläosassa.

Hanke on sellainen, jossa tulee tehdä kansainvälinen ympäristövaikutusten arviointi (YVA-menettely) Espoon sopimuksen mukaisesti (mahdollisia rajat ylittäviä haitallisia vaikutuksia). YVA-menettelyn jälkeen LNG-hanke hakee ympäristö- ja vesilupaa Pohjois-Suomen aluehallintovirastosta.

Satamahankkeen edistyessä tunnistetaan mahdollinen tarve Röyttän väylän syventämiselle tai leventämiselle. LNG-hankkeen YVA-menettely on erillinen mahdollisesta väylähankkeesta, jossa hankkeesta vastaava taho on Liikennevirasto. Satamahankkeelle on toisin sanoen mahdollinen yhteys Röyttän väylähankkeeseen. YVA-ohjelmasta ei käy ilmi, missä hankkeen suunnitteluvaiheessa mahdollinen tarve Röyttän väylän ruoppaamiseen tunnistetaan.

Hankkeeseen liittyy täyttöjä ja ruoppausta hankealueella Röyttän satama-alueella. Ruoppausmassojen määrä ja laatu sekä ruoppaustekniikka ja –ajankohdat tulee erityisesti huomoida vaikutusarvioinnissa. YVA-ohjelmassa ei ole kuvattu ruoppausmassojen määrää tai täyttöalueen pinta-alaa vaikutusten merkittävyyden arvioinnin pohjaksi, ne on kerrottu esitettävän YVA-selostuksessa. Erityistä huomiota on syytä kiinnittää ruoppauksen ja rakentamisen yhteydestä vesialueelle kohdistuvien haitallisten vaikutusten ja häiriöiden ennalta ehkäisyyn ja lieventämiseen. Näiden töiden ajankohdalla on merkitystä vaikutusten kannalta.

YVA-menettelyssä on tarkoitus hyödyntää olemassa olevia selvityksiä ja tietoja. Hankkeeseen liittyviä sedimenttitutkimuksia on tarkoitus tehdä 2013 alkupuolella. Ohjelmassa on esitetty lista olemassa olevista selvityksistä. YVA-selostuksessa on syytä esittää sedimenttinäytteenotto ja analyysit sekä arvio sedimenttien laadusta (erityisesti raskasmetallit) ja samentumisen vaikutuksista.

Vaikutuksiin, jotka kohdistuvat kalastukseen ja kalalajistoon Perämeren rannikkoalueella tulee kiinnittää enemmän huomiota, kuin mitä on esitetty YVA-ohjelman luvussa 7 hankkeen keskeisinä vaikutuksina ja luvussa 7.4.2 elinkeinoista, joihin kohdistuu vaikutuksia. Kalastus- ja matkailuelinkeinot tulee huomioida. Erityisesti kun tiedossa on muitakin hankkeita rannikkoalueella, joilla voi olla näihin elinkeinoihin mahdollisia haitallisia vaikutuksia.

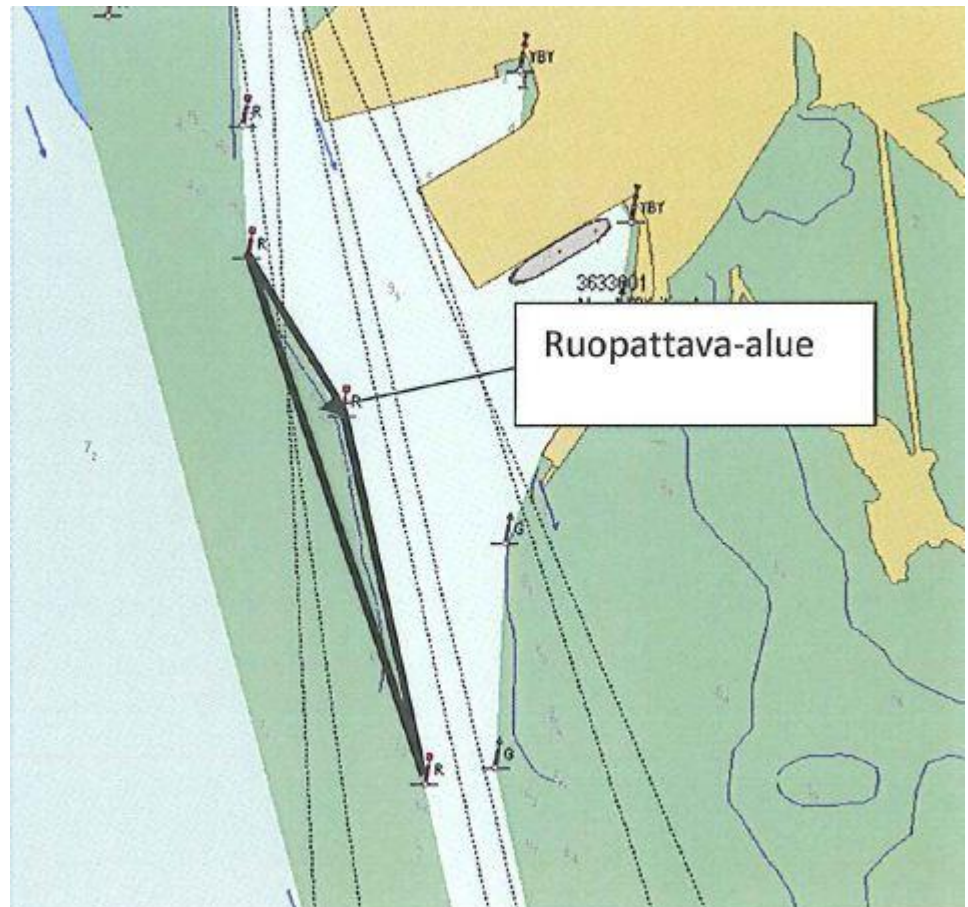
Alueen asukkaiden ja loma-asukkaiden kannalta on perusteltua tiedottaa heille hyvissä ajoin YVA-selostuksen valmistumisesta ja siitä kuulemisesta. Paikallisen osallistuminen ja sen merkitys hankesuunnittelussa on tarpeen analysoida ja kuvata YVA-selostuksessa.

Yleisenä huomiona YVA-ohjelma-asiakirjasta komission toteaa, että kartat voisivat olla selkeämpiä ja suuremmassa koossa, esitettynä erillisinä liitteinä YVA-selostuksessa.

13. Finnpilot Pilotage Oy

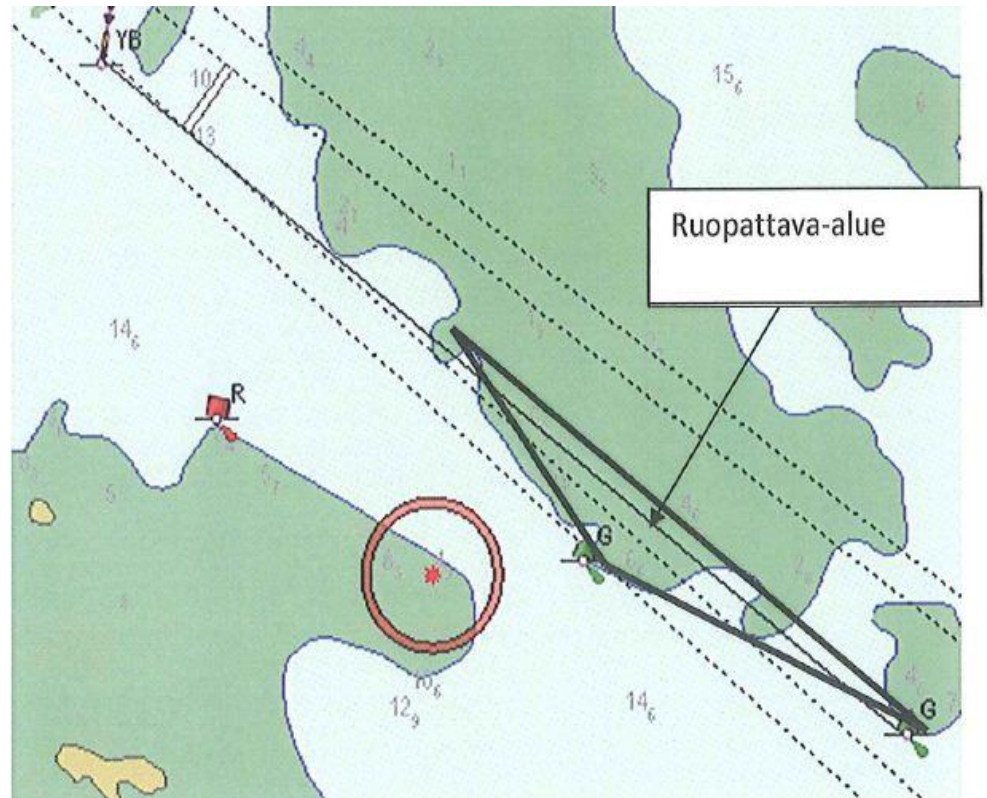
Finnpilot lausuu meriturvallisuuden näkökulmasta tässä asiassa. Kolme Finnpilotin luotsia on ollut simuloimassa Force Technologyn tutkimussimulaattorissa viikon ajan Tornion terminaalihanketta varten. Finnpilotin lausunto perustuu näihin simulaatioihin ja vuosikymmenten kokemukseen luotsauksesta Torniossa.

Tehdyissä simulaatioissa käytettiin kolmea erilaista aluskokoa: pituus 195 m, 216 m ja 239 m. Aluksen pituuden ollessa alle 220 m voitiin todeta, että ainoastaan satama-alueen ruoppaustyöt ovat tarpeellisia.

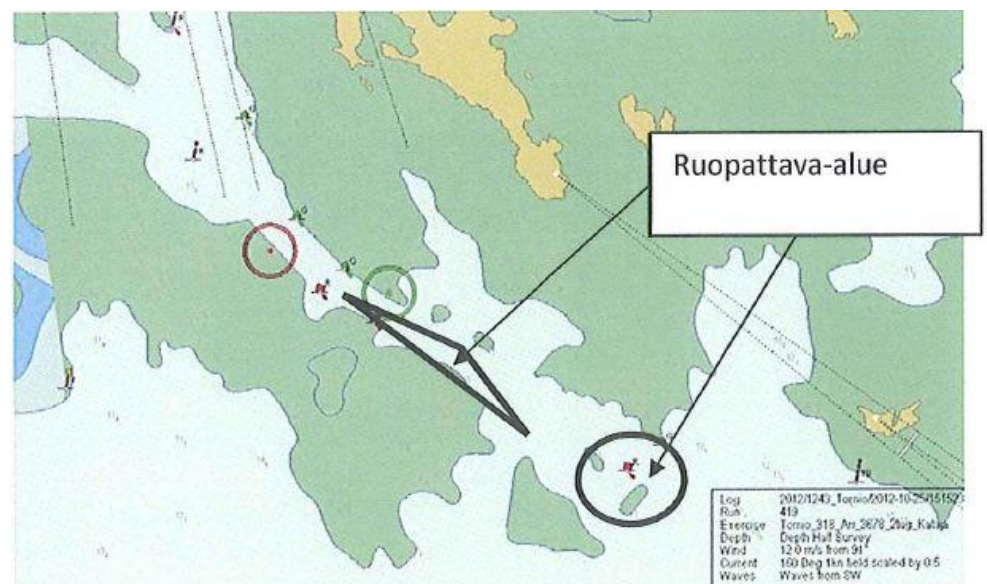


kuva 1.

Mikäli aluskoko kasvaisi pituudeltaan yli 220 metrin, niin tällöin tulee ruopata myös väylän varrella olevat kolme kohdetta.



kuva 2.



kuva 3.

Ruoppausten lisäksi tulee LNG-alusten luotsauksissa olla käytettävissä riittävä hinaajakalusto, aluskoko- ja tyypikohtaisesti. Tuuliraja LNG-alusten operoinnille on 10 m/s. Tuulen ollessa enemmän kuin 10 m/s sisääntuloa tai uloslähtöä ei voida toteuttaa turvallisesti. Näiden nyt kirjattujen turvallisuusvaatimusten lisäksi harkitaan erilaisia käytäntöön liittyviä tarkempia ohjeistuksia.

14. Fingrid

Yhtiöllä ei ole huomautettavaa laaditusta YVA-ohjelmasta.

15. Finavia Oyj

Hankealue sijaitsee 19 km:n etäisyydellä Kemi-Tornion lentoasemasta. Hankkeeseen liittyvän voimalaitoksen rakentaminen saattaa edellyttää ilmailulain 165 §:n mukaista lentoestelupaa, jonka myöntää Liikenteen turvallisuusvirasto Trafi. Lentoestelupaahan liittyy Finavian lentoestelausunto, joka on hyvä pyytää riittävän ajoissa, jotta hankkeen vaikutukset tulevat selvitettyiksi. Täten YVA-ohjelman kappaleeseen 3.8 Hankkeen edellyttämät luvat ja päätökset tulee sisällyttää myös velvoite pyytää Finavia Oyj:n lausunto asiasta. Tämä lausunto voidaan antaa, kun on tiedossa voimalaitoksen tarkka sijainti ja rakenteiden kuten piipun korkeudet.

16. Tornion, Keminmaan ja Tervolan ympäristöpalvelut

Arviointiohjelma on riittävän laaja hankkeen sijainti ja laajuus huomioiden.

17. Lapin ELY-keskus, kalatalousviranomainen

Kalastovaikutusten arviointi osana luonnonoloihin kohdistuvien vaikutusten arvioinnissa ei ole riittävä (s.42). YVA-ohjelmaa on täydennettävä kalasto- ja kalastusvaikutuksista tehtävällä arviolla.

Hanke sijaitsee valtakunnallisesti merkittävän ja Itämeren tärkeimmän vaelluskalajoen Tornionjoen suualueen läheisyydessä. Hankkeen ympäristövaikutusten lähitarkastelualueella (2-5 km) sijaitsee

- 1) lailla nro 722/2010 voimaan saatetussa Suomen ja Ruotsin välisessä ja rajajokisopimuksessa säädettyjä rauhoituspiirejä, joissa lohien kulkua ei saa estää
- 2) ammattikalastajien vakiintuneita rysäkalastuspaikkoja
- 3) ahvenen, hauen ja siian syönnösalueita

YVA-ohjelmaa on täydennettävä siten, että se selvittää terminaalihankkeen rakennus- ja toiminnanaikaiset vaikutukset

- 1) lohien kulkuun vaikutusalueen rauhoituspiireissä
- 2) lohien ja meritaimenen kutu- ja vaelluspoikasvaellukseen vaikutusalueella Tornionjoen suistossa
- 3) ammattikalastajien rysäkalastukseen Kuusiluodonselällä Koivuluodon-Sassin-Kuusiluodon länsipuolella
- 4) ammattikalastajien talvikalastukseen vaikutusalueella
- 5) ahvenen, hauen ja siian syönnösalueiden määrään ja laatuun

sekä ottaa huomioon terminaalihankkeen ja alueen tuulivoimahankkeiden yhdysvaikutukset edellä mainittuihin kalastoa ja kalastusta koskeviin seikkoihin.

Muilta osin kalatalousviranomaisella ei ole huomautettavaa YVA-ohjelmasta.

Mielipide

1. A ja B

Me Tornion kaupungin Pirkkiön kylän vesialueella toimivat kalastusoikeuden omistajat ja kalastajat, jotka olemme jääneet huomiotta edellä mainitussa hankkeessa YVA-selvityksen aikana, haluamme tuoda esille ja korostaa vielä muutamia seikkoja, joita pidämme erityisen tärkeänä.

Satama-altaan ruoppaamisessa tulee ottaa paremmin huomioon kaivuajankohta ja varovaisuus niin, että ei aiheuteta veden samentumista samalla tavalla kuin kävi väyläruoppauksessa, jossa vesi samentui vielä kaksi vuotta töiden jälkeenkin. Vyöhykerajat olisi pitänyt laajentaa ainakin 5:een kilometriin asti, koska kaivun seuraukset näkyvät veden samentumisena ajoittain niinkin kaukana riippuen tuulista ja virtauksista.

Haluamme vielä puuttua tai kysyä, miksi jokien virtaama on niin pieni kuin 30 m³ vuodessa, koska yksistään esim. Liakanjokikin virtaa jo yksistään tuon saman määrän kuivimpana aikana 5:ssä sekunnissa. (sivu 33, 6, 8)

Kysymme täsmennyksenä, tarkoitetaanko sanalla muikku täällä Perämerellä yksinomaan kutsuttua termiä maiva. (sivu 35)

Vesistön seuranta ko. alueella on mielestämme harjoitettava useita vuosia kaivamisen jälkeenkin ja tuloksista informoitava julkisesti ainakin kalastajia. Tässä tilanteessa olisi suotavaa, että tämän hankkeen ja Tornionjoen tulvasuojeluhankkeiden ruoppaus koordinoitaisiin yhtä aikaa tapahtuvaksi.

Lausunnot Ruotsin viranomaisilta

Kustbevakningen

Kustbevakningen har inget att invända mot den planerade etableringen av LNG-terminalen, men anser emellertid att miljökonsekvensbeskrivningen bör innehålla information om miljöräddningsplan i händelse av olycka som medför utsläpp av olja eller andra skadliga ämnen, samt i vilken omfattning fartygstrafiken till området kommer att öka.

För att underlätta för Kustbevakningen att planera sin verksamhet och säkerställa en tillräckligt hög nivå av beredskap för miljöräddningstjänst till sjöss, bör myndigheten med god framförhållning informeras innan arbetena påbörjas och avslutas samt hållas underrättad om hur arbetena fortskrider underbyggnationsfasen. Sådan information lämnas

till Kustbevakningen, Regionledning Nordost, tel 08-789 79 00, fax 08-716 26 88, e-post: registrator.krn@kustbevakningen.se eller vb.krn@kustbevakningen.se.

Kustbevakningen har fortsatt intresse i processen avseende den kommande miljökonsekvensbeskrivningen och -bedömningen.

Beslut om detta yttrande har fattats av enhetschef Ingvar Lindholm. I ärendets handläggning har chefsjuristen Sara Thörngren, handläggaren Anders Litzén (föredragande) deltagit

Länsstyrelsen Norrbotten

Bakgrund

Naturvårdsveket önskar eventuella synpunkter på programmet för miljökonsekvens-bedömning i rubricerat ärende med fokus på de miljökonsekvenser som kan beröra Sverige.

Yttrande

Länsstyrelsen är intresserad av fortsatt medverkan i miljökonsekvensbedömningen samt de risker som detta projekt eventuellt kan medföra för Sverige.

Länsstyrelsen föreslår att MKB:n ska omfatta beskrivningar av följande:

Utsläpp till mark, vatten och luft

Åtaganden och försiktighetsmått för att reducera läckage av LNG till atmosfären.

Konsekvenser för miljön i form av ökad kvävebelastning med effekter som över-gödning, förurning och bildning av marknära ozon samt försiktighetsmått för att minimera dessa konsekvenser.

Enligt programmet kommer LNG-förbrukningen vid kraftverket att uppgå till 540 000 – 800 000 kubikmeter per år. MKB:n bör innefatta en redovisning av hur mycket detta utsläpp till luft motsvarar i ton koldioxid, kväveoxider och svavel samt dess miljökonsekvenser.

Risk- och säkerhet

Denna typ av anläggning omfattas enligt svensk lagstiftning, 2 kap.4 § lagen (2003:778) om skydd mot olyckor. Den definieras som en anläggning där verksamheten innebär fara för att en olycka ska orsaka allvarliga skador på människa eller miljön, s.k. "farlig verksamhet".

Anläggningens ägare eller den som utövar verksamheten på anläggningen är därmed skyldig att i skälig omfattning hålla eller bekosta beredskap med personal och egendom som kompletterar den

kommunala räddningstjänsten och i övrigt vidta nödvändiga åtgärder för att förhindra eller begränsa skador på människors hälsa och miljön.

Länsstyrelsen känner inte till om finsk lagstiftning är likartad svensk lagstiftning i detta avseende men utifrån det gränsöverskridande samarbete som finns mellan räddningstjänsterna i Haparanda och Torneå städer önskar Länsstyrelsen poängtera vikten av att eventuella konsekvenser för det kommunala ansvaret för insatsplaner för denna typ av anläggningar beskrivs.

Länsstyrelsen anser vidare att transporter av farligt gods på väg och järnväg och som berör svensk infrastruktur och bebyggelse ska uppmärksammas och beskrivas.

Länsstyrelsen uppfattar att verksamheten omfattas av Sevesodirektivet och därmed även av bland annat kraven på riskanalyser, intern plan för räddningsinsatser och om att vidta förebyggande åtgärder för att förhindra och åtgärder för att begränsa följderna av en allvarlig kemikalieolycka. MKB:n bör innehålla redovisningar av eventuella konsekvenser för svenskt territorium vid såväl skadedimensionerande olyckor som för s.k. "Worst Case"- händelser från lossning/lastning/transport och lagring av LNG samt från kraftverket.

Länsstyrelsen har i övrigt inga synpunkter.

De som deltagit i ärendet

I detta ärende har miljödirektör Martin Lindgren beslutat efter föredragning av miljöhandläggare Staffan Åsén. I ärendet har även Anna Högdahl, miljöanalysenheten samt Ulrica Fjällman, krishanteringsenheten deltagit.

Haparanda stad

Samhällsbyggnadskontoret har tagit del av programmet för för miljökonsekvensbedömning av LNG-terminal och lämnar följande synpunkter:

1. Haparanda stad har intresse av en fortsatt medverkan i miljökonsekvensbedömningen.
2. De miljökonsekvenser som presumtivt kan beröra Sverige har beskrivits på ett relevant sätt.

Användning av LNG-gas, d.v.s. flytande naturgas, istället för propan ger minskade CO₂ (koldioxid) utsläpp i Haparanda/Tornio regionen. Detta medför minskad klimatpåverkan och projektet ligger helt i linje med Haparandas miljömål, specifikt avseende målen Frisk luft och Begränsad klimatpåverkan.

Trafikverket

Trafikverket önskar att ta del av handlingar i fortsatt process av miljökonsekvensbedömningen.

Energimyndigheten

Statens energimyndighet har i skrivelse, daterad 2012-12-13, beretts möjlighet att avge yttrande i rubricerat ärende.

Statens energimyndighet tillstyrker programmet för miljökonsekvensbedömning. Därutöver vill statens energimyndighet förbehålla sig rätten att lämna synpunkter på miljökonsekvensbeskrivningen av projektet.

Beslut i detta ärende har fattats av avdelningschefen Zofia Lublin. Därutöver har Tobias Persson deltagit i den slutgiltiga handläggningen. Föredragande har varit handläggaren Linda Kaneryd.

Sjöfartsverket

Inledning

Sjöfartsverket har ansvar för tillgänglighet, framkomlighet och säkerhet i svenska farleder och farvatten. Sjöfartsverket arbetar dessutom för hög transportkvalitet, god miljö, regional utveckling och ett jämställt transportsystem. I Sjöfartsverkets uppdrag ingår att bevaka sjöfartens transportleder och hamnterminaler inklusive dess anslutningar till landbaserad infrastruktur.

Synpunkter

Sjöfartsverket har tagit del av rubricerade underrättelse material.

Yttrande

Sjöfartsverket har inte att erinra.

Energigas Sverige

Energigas Sverige, som är branschorganisation för energigaserna i Sverige, har tagit del av rubricerat ärende och vill redan i detta som vi uppfattar tidigt skede av MKB processen komma med några synpunkter.

I er annonsering och inbjudan inom ramen för Esbo- konventionen vill ni att man skall tycka till om LNG-planerna och det program som tagits fram för miljökonsekvensbedömningen, MKB.

Vår uppfattning är att programmet för MKB förefaller vara väl genomarbetat och ger en bra bild av vad som skall konsekvensbeskrivas. Hur de formella krav som ställs på en MKB uppfylls har vi inte närmare analyserats.

När det gäller LNG- planerna ser vi som branschföreträdare mycket positivt på utvecklingen i Finland och att det finns många synergier med utvecklingen i Sverige och Norge. En mottagningsterminal är redan uppförd sedan början på 2011 i Nynäshamn och en är underuppförande

i Lysekil. Ytterligare terminaler planeras utefter den svenska kusten. Dessa terminaler skapar förutsättningar för att ersätta andra fossila bränslen i de industrier som geografiskt inte nås av det svenska naturgasnätet. Redan har ett antal industrier ersatt sin olje användning med LNG och många står i tur att göra det. Terminalerna möjliggör dessutom att naturgasen kan ersätta bunkerolja för fartygsdrift när de nya miljökraven införs för Östersjön och delar av Nordsjön. Redan idag är världens största naturgasdrivna passagerarfärja tagen i drift mellan Sverige och Finland. Stora satsningar görs även inom långväga transporter med lastbil där LNG framstår som ett mycket bra alternativ till diesel.

Vad motiverar en övergång från olja till naturgas? Vår uppfattning är att naturgasen kan göra skillnad idag. Utsläppen av CO₂ är avsevärt lägre än från andra bränslen. Men den kanske allra största fördelen är att emissionerna av sot, partiklar, svavel, tungmetaller, cancerogena ämnen elimineras eller reduceras till mycket små mängder. Naturgasens egenskaper, att den är i gasfas till skillnad från fasta och flytande bränslen, innebär dessutom att utsläppen av kväve kan reduceras till mycket låga nivåer med förbränningstekniska åtgärder.

Vi ser mot ovan angivna bakgrund det som mycket lämpligt att en terminal uppförs i norra delen av Östersjön/Bottenviken. Den bidrar till att olja och kol ersätts i Finland vilket är positivt även för Sverige inte minst för miljön. Kan dessutom industrier i norra Sverige samt fartyg försörjas från anläggningen är det ytterligare ett stort plus.

Finland och Sverige har redan idag ett antal så kallade gaskombi kraftvärmeverk. Dessa anläggningar är mycket effektiva och karaktäriseras av ett mycket högt elutbyte uppemot 60 procent av den tillförda energin blir el motsvarande siffra för fasbränsleeldad kraftvärme ligger på 40-45 procent. Kraftvärme har generellt mycket hög totalverkningsgrad, används naturgas kan dessutom elproduktionen från dessa maximeras och ersätta elproduktion från koleldade anläggningar på den nordeuropeiska elmarknaden. Även mot den bakgrunden är det mycket lämpligt att uppföra ett naturgaseldat kraftvärmeverk i norra Finland.

Industrierna i Sverige som använder eller är på väg att konvertera till naturgas framhåller allt oftare att de måste ha likartade förutsättningar som sina konkurrenter i övriga världen, och en viktig konkurrensfaktor är att ha tillgång till naturgas. I de processer som normalt används i järn- och stålindustrin är inte fasta träbränslen ett alternativ och företrädare för den industrin framhåller att inte heller el alltid kan ersätta oljan, gasolen eller naturgasen.

Det måste ses som positivt att man i de norra delarna av Norden skapar förutsättningar för industrins fortlevnad och samtidigt satsar på en energiform som kan ersättas med biogas när den kan produceras i

tillräckliga mängder. Förutsättningarna för att via en förgasningsprocess producera biogas från skogsråvara, som på sikt kan ersätta naturgasen förefaller mycket goda i en region med stora skogstillgångar. Efter sommaren beräknas en sådan anläggning, GobiGas, tas i drift i Göteborg.

I dag pågår ett intensivt arbete med att göra naturgasen tillgänglig för industrin utefter den Svenska Östersjökusten och även för industrin i Kiruna/Malmberget (LKAB) som har visat stort intresse för naturgas som ersättning för kolet. Vi bedömer att en utbyggd infrastruktur, som den planerade terminalen och de fartyg som ska försörja terminalen, höjer försörjningstryggheten vad avser energi i hela regionen även på de orter i Sverige som i en krissituation kan försörjas från terminalen.

Havs- och vatten myndigheten

Naturvårdsverket har i enlighet med Esbokonventionen givit Havs- och vattenmyndigheten möjligheten att lämna synpunkter på Outokumpu Stainless Oy:s program för miljökonsekvensbedömning för anläggande av LNG-terminal. Havs- och vattenmyndigheten lämnar härmed följande yttrande.

Havs- och vattenmyndighetens ställningstagande

Havs- och vattenmyndigheten bedömer att en påverkan på vattenmiljön till följd av projektet kommer uppkomma. För att bedöma den gränsöverskridande vattenmiljöpåverkan behövs ytterligare information. Graden av påverkan på vattenmiljön till följd av muddring och utfyllnad beror på flera faktorer vilka det inte redogörs för i underlaget (muddringsmängd, sedimentens föroreningsinnehåll, tidpunkt för genomförande, strömningsförhållanden mm). Det är därför svårt att göra en bedömning av miljöpåverkans omfattning i nuläget.

Under anläggningskedet kommer en inverkan på vattenmiljön ske i och med grumling och spridning av sediment, mobilisering av föroreningar och övergödande ämnen. Grundområden kommer tas i anspråk för anläggande av kaj, vilket kan medföra en förlust av habitat och därmed en minskning av fiskproduktion. Detta är dock beroende på habitatens värde idag. Förlust av habitat bör kompenseras för och sker lämpligen genom kompensationsåtgärder (tex återställande av motsvarande habitat på annan plats) men även fiskeavgift kan vara relevant.

LNG-terminalen ligger inte långt ifrån den svenska ytvattenförekomsten Haparandafjärden (EU_CD: SE654560-246250) som är klassificerad i enlighet med vattendirektivet (se motivering). Havs- och vattenmyndigheten anser att bolaget bör redogöra för hur planerad verksamhet kan komma att påverka denna vattenförekomst under anläggnings- och driftskede.

Den kommande miljökonsekvensbeskrivningen bör även redovisa förekomst av skyddade områden (naturresevat, nationalparker, Natura 2000-områden, riksintressen) och värdefulla habitat (tex lekområden för fisk) på finsk och svensk sida som kan påverkas av verksamheten. För detta behöver kartunderlaget utökas till att omfatta även havsområdet på den svenska sidan inom påverkansområdet.

Vid planeringen av anläggandet bör hänsyn till andra projekt som genomförs i området och detaljplanering kring utförande av vattenverksamheter bör ske så att den totala miljöpåverkan minimeras. Det finns som exempel i dagsläget planer från Haparanda kommun att genomföra muddringar i Torne älvs mynning (ansökan till Umeå miljödomstol, M 2288-12). Det finns även planer på anläggande av en havsbaserad vindkraftpark söder om Røyttää hamn vilket även anges i underlaget.

Under driftfasen finns risker för gränsöverskridande påverkan i händelse av olyckor, så som läckage av miljöfarliga ämnen från kajen eller vid fartygshaverier. Havs- och vattenmyndigheten förutsätter att sökanden utför fullgoda riskanalyser för att undvika olyckor.

Flera fiskarter företar vandringar i Haparandafjärden (t.ex. öring och sik som vandrar upp i Torne älv). Det är viktigt att vattenarbetena utförs på så vis att fiskvandringen inte störs. Det är även viktigt att ta hänsyn till de tider på året då fiske sker.

I området sker yrkes- och husbehovsfiske och friluftslivet är aktivt. Hur detta kan komma att påverkas av verksamheten bör redovisas.

I underlaget anges att sjötrafiken till LNG-terminalen eventuellt kommer att öka i framtiden. I miljökonsekvensbeskrivningen bör ingå en analys av risken för spridning av främmande arter med den fartygstrafik som terminalen möjliggör för. Det gäller både spridning via ballastvatten och organismer som transporteras fastsittande på fartygens skrov.

Motivering

Bottenvikens kust- och havsmiljöer utgör en unik brackvattenmiljö. Arterna här har anpassat sig till den speciella situationen med stor sötvattenpåverkan. Spridning av förorenande ämnen är ett prioriterat miljöproblem i Bottenviken. Påverkanskällor är tätorter, industrier och hamnar. I Haparanda kust och skärgård finns flera Natura 2000-områden med utpekade naturtyper med höga skyddsvärden.

Angränsande till planerad verksamhet i Finland finns den svenska vattenförekomsten Haparandafjärden (EU_CD: SE654560-246250). Vattenförekomsten har måttlig ekologisk status enligt vattenförvaltningens klassificering. Den kemiska statusen (exklusive kvicksilver) är god. Miljökvalitetsnormerna är god ekologisk status

2021 och god kemisk ytvattenstatus 2015. Identifierade miljöproblem för vattenförekomsten är övergödning och miljögifter.

Redogörelse för ärendet

Outokumpu Stainless Oy planerar i samarbete med övriga industriföretag i Bottenviksbågen införsel av kondenserad naturgas (LNG) via en terminal i Röyttä hamn i Torneå. Projektet består av flera delar: utfyllnad av vattenområde och muddring av hamnområde, byggnad av LNG-tank med volym 70 000 kubikmeter, genomförande av transportlinje för gasen till Torneå stålverk, lossnings- och lastbrygga för fartyg, lastområde för LNG-tankbilar och Tornion Voima Oy:s nya kraftverk.

Beslut om detta yttrande har fattats av enhetschefen Fredrik Nordwall efter föredragning av utredaren Malin Hemmingsson

Finsk-svenska gränsälvskommissionen

Outokumpu Stainless Oy planerar en LNG-importterminal som en samnordisk infrastrukturinvestering i Röyttä fabriksområdet och hamn i Torneå. Projektområdet finns i fabriksområdets södra del. Projektet anses vara ett projekt i vilket ett MKB-förfarande enligt Esbokonventionen ska iakttas (möjliga skadliga gränsöverskridande miljöpåverkningar). Efter MKB-processen ska LNG-projektet ansöka miljö- och vattentillstånd från regionförvaltningsverket i Norra Finland.

Vid terminalprojektets framskridande identifieras eventuellt behov för fördjupning eller breddning av farleden till Röyttä hamn. LNG-projektets MKB är separat från eventuell farledsprojekt, där den ansvarige projektledare skulle vara Trafikverket. Farledprojektet är i andra ord möjligtvis kopplat till terminalprojektet. I programmet klargörs inte i vilken planeringsskede behov för eventuell mudring av Röyttä farled blir identifierat.

I projektet ingår utfyllning och muddring i projektområdet vid Röyttä hamn. Kvalitet och mängd på muddringsmassor samt muddrings- teknik och -tid borde särskilt iakttas i konsekvensbedömningsarbete. I programmet finns inte information om mängd muddringsmassor eller areal av området som ska utfyllas för att bedöma konsekvensernas storlek i projektet, de ska enligt programmet presenteras senare i MKB-beskrivningen. Speciell hänsyn behövs för bekämpning och lindring av konsekvenser och störningar vid vattenområdet vid muddring och byggnad. Tidpunkten för dessa arbeten påverkar konsekvenserna.

I MKB-processen ska befintliga utredningar och data används. Sedimentutredningar ska genomföras i början av 2013 i sikte på detta projekt. I programmet nuvarande dokumenten (som en lista) presenteras. I beskrivningen är det viktigt att presentera provtagning

och analyser samt bedömning av sedimentens kvalitet (särskilt halter av tungmetaller) och konsekvenser av grumling.

Konsekvenser till fiske och fiskearterna i Bottenhavets kustområde behövs mer iakttagelse än vad är presenterat i programmets kapitel 7 som centrala konsekvenserna, och i kapitel 7.4.2 om näringar som blir påverkade, så att fiske och turismnäring är med. Speciellt i tanke på andra projekt i området, som kan ha negativa konsekvenser till båda näringar.

I tanke på invånare och fritidsboende på nära håll är det väl grundat att informera dem i bra tid om MKB-beskrivningen och offentliga tillställningar. Dessutom borde en analys om lokalt deltagande och dess påverkan i projektutveckling synas i beskrivningen.

Som allmän iakttagelse, kartorna kunde vara tydligare och större om dem placerades som separata A4/A3-bilagor vid MKB-beskrivningen i senare läge.

Myndigheten för samhällsskydd och beredskap

Myndigheten för samhällsskydd och beredskap (MSB) har av Naturvårdsverket beretts tillfälle att lämna synpunkter på Outokumpu Stainless Oys planer på införsel av flytande naturgas (LNG) till en terminal i Röytää hamn, Torneå stad, Finland.

Enligt underrättelsen från Naturvårdsverket bör svaren fokusera på

1. Om det finns intresse av en fortsatt medverkan i miljökonsekvensbedömningen.
2. Synpunkter angående miljökonsekvenser av projektet som kan beröra Sverige

MSB framför följande:

1. MSB har vid tillståndsprövningar enligt miljöbalken som uppgift att vara part i tillståndprocessen för att tillvarata miljöintressen och andra allmänna intressen avseende säkerhetsfrågor i Sverige. MSB:s uppdrag är främst att föra talan i frågor som rör fara för allvarliga olyckor, i syfte att förebygga och begränsa följderna av dessa. MSB ska bevaka att beslutsunderlaget i de olika ärendegrupperna håller sådan kvalitet att risk- och säkerhetsfrågorna kan bedömas.

Avståndet mellan Haparanda stad i Sverige och Outokumpu i Röytää hamn, Torneå stad i Finland är ca 7 km. Det finns dock öar på den svenska sidan av Bottenviken som är bebyggda med hus. Avståndet till de närmast belägna öarna och husen är ca 2 km. Enligt MSB:s bedömning torde risken vara minimal att boende i husen på öarna eller i

Haparanda stad skulle komma att påverkas av en allvarlig kemikalieolycka skulle inträffa vid planerad LNG-terminal i Röytää hamn, Torneå stad.

MSB erinrar om att säkerhetsfrågor för storskalig lagring av kemikalier och räddningsplaner i Finland behandlas av säkerhets- och kemikalieverket (TUKES). MSB har inga synpunkter gällande miljötillståndet för Torneåverken. MSB ser därför inte att det finns något intresse av en fortsatt medverkan i miljökonsekvensbedömningen för rubricerat projekt.

2. Hantering av LNG är förenat med risker vilket innebär att hög säkerhet med förebyggande åtgärder och skadebegränsande åtgärder är en mycket viktigt vid denna typ av anläggning. MSB:s uppfattning är att risk- och säkerhetsfrågor ska integreras i de miljökonsekvensbedömningar som görs för planerade projekt (verksamheter och åtgärder).

I övrigt avstår MSB från att yttra sig i ärendet.

Beslut i detta ärende har fattats av enhetschefen Ingemar Malmström. I den slutliga handläggningen deltog även myndighetsjuristen Per-Olof Wikström, och handläggaren Helena Håkanson föredragande.

Naturvårdsverket

Underrättelse om Outokumpu Stainless Oys planer på en LNG-terminal i Röytää hamn, Torneå stad, Finland

Sammanfattning av projektet

Projektet som benämns Tornio ManGa LNG ska erbjuda naturgas till industri, gruvdrift och sjöfart i norra Finland och norra Sverige. I LNG-terminalen planeras mottagnings-, lossnings- och lastningsstationer för LNG-fartyg, utrustning för förångning av flytande naturgas samt en eller två lagercisterner med en volym på 70 000 m³. Förutom för Outokumpus Stainless eget behov planeras transporter av LNG med tankbil eller tåg från terminalen till användare i norra Sverige och Finland. I projektet ingår ett nytt naturgaseldat kraftverk. I projektet ingår även utfyllnader och muddring i hamnområdet. En breddning av farleden omnämns men omfattas inte av detta projekt.

I miljökonsekvensbedömningen granskas och jämförs två olika alternativ, bl a vad gäller mängden LNG som lagras samt ett nollalternativ.

Finlands miljökonsekvensbedömning (mkb-process)

Den finska mkb-processen omfattar två faser. I den första fasen överlämnar den projektansvarige ett bedömningsprogram till kontaktmyndigheten som i detta fall är Närings-, trafik- och miljöcentralen i Lappland. Myndigheter och allmänhet ges tillfälle att

lämna synpunkter på bedömningsprogrammet. Kontaktmyndigheten sammanställer synpunkterna och ger därefter sitt utlåtande till projektansvarige.

Utifrån bedömningsprogrammet och kontaktmyndighetens utlåtande tar den projektansvarige fram en miljökonsekvensbeskrivning (mkb). Myndigheter och allmänhet ges möjlighet att yttra sig över den framtagna mkb:en. Kontaktmyndigheten sammanställer yttranden och ger därefter sitt utlåtande till den projektansvarige.

Efter att mkb-förfarandet är avslutat lämnar den projektansvarige mkb:en och utlåtandet om den samt tillståndsansökan till den tillståndsgivande myndigheten.

Gränsöverskridande miljökonsekvenser

Enligt Esbokonventionen om miljökonsekvensbeskrivningar i ett gränsöverskridande sammanhang, ska ett land inom vilket det planeras ett projekt som kan förorsaka betydande miljöpåverkan i ett annat land (upphovspart) underrätta det berörda landet (utsatt part) om detta och erbjuda det att delta i proceduren för att ta fram en miljökonsekvensbeskrivning.

Naturvårdsverket är enligt förordningen (1998:905) om miljökonsekvens-beskrivningar ansvarig myndighet för att lämna och ta emot underrättelser och i övrigt fullgöra skyldigheter för miljökonsekvensbeskrivningar i ett gränsöverskridande sammanhang.

Om Sverige begär att få delta i mkb-processen sänds den färdiga mkb:en på samråd till Sverige i enlighet med Esbokonventionen.

Möjlighet att lämna synpunkter

Svenska myndigheter, organisationer och allmänhet erbjuds nu möjlighet att lämna synpunkter på programmet för miljökonsekvensbedömning.

Svaren bör fokusera på:

- Om det finns intresse av en fortsatt medverkan i miljökonsekvensbedömningen.
- Synpunkter angående miljökonsekvenser av projektet som kan beröra Sverige.

Svar på denna underrättelse lämnas per e-post till registrator@naturvardsverket.se eller skriftligen till Naturvårdsverket, 106 48 Stockholm (ange ärendenummer NV-10360-12 och LNG-terminal Torneå).

Naturvårdsverket vill ha eventuella synpunkter senast den 7 februari för att lämna ett samlat svar till Finland senast den 11 februari 2013.

Informationsmöte i Torneå 17 december

För allmänheten arrangeras ett informationsmöte i Torneå, Aines konstmuseum, den 17 december kl 18.00. Informationsmötet är även öppet för svenska medborgare.

Ytterligare information

Underlag och ytterligare information om underrättelsen kan hämtas på Naturvårdsverkets webbplats www.naturvardsverket.se/lnq

För frågor om denna remiss vänligen vänd er till Naturvårdsverket, Egon Enocksson, egon.enocksson@naturvardsverket.se eller tel 010-698 11 91.

Sveriges svar på anmälan enligt ECE-konventionen om miljökonsekvensbeskrivningar i ett gränsöverskridande sammanhang i projektet LNG-terminal i Torneå

Sammanfattning

Naturvårdsverket bekräftar mottagandet av anmälan om projektet LNG-terminal i Torneå och meddelar att Sverige avser att delta i MKB-förfarandet.

Yttranden om intresse att delta i det fortsatta förfarandet och om vad som bör ingå i den kommande miljökonsekvensbeskrivningen (mkb) har inkommit från myndigheter och Haparanda kommun.

Samrådsförfarande

Underrättelsen har remitterats till berörda centrala myndigheter, berörd länsstyrelse och kommun samt Gränsälvskommissionen. I remissen informerades om informationsmötet som hölls i Torneå den 17 december.

Annons om underrättelsen och informationsmötet infördes i Haparandabladet och Norrländska Socialdemokraten.

Underrättelsen med underlag har även varit tillgänglig på Naturvårdsverkets webbplats.

Remisstiden i Sverige har varit från den 13 december 2012 till den 7 februari 2013.

Yttranden har inkommit från Energimyndigheten, Havs- och vattenmyndigheten, Kustbevakningen, Myndigheten för samhällsskydd och beredskap, Sjöfartsverket, Trafikverket, Länsstyrelsen i Norrbottens län, Finsk-svenska Gränsälvskommissionen, Haparanda stad och Energigas Sverige.

Samtliga inkomna yttranden bifogas.

Kort sammanfattning av inkomna yttranden

Statens Energimyndighet tillstyrker programmet för miljökonsekvensbedömning.

Havs- och vattenmyndigheten (HaV) bedömer att en påverkan på vattenmiljön till följd av projektet kommer att uppkomma men för att bedöma den gränsöverskridande vattenmiljöpåverkan behövs ytterligare information.

Förutom inverkan på vattenmiljön i och med grumling och spridning av sediment mm under anläggningsskedet kommer också ianspråktagande av grundområde för anläggande av kaj, att medföra habitatförlust och en minskad fiskproduktion. Detta är dock beroende av habitatets värde i dag. Förlust av habitat bör kompenseras.

Den kommande mkb:en bör redovisa hur projektet kan komma att påverka den svenska ytvattenförekomsten Haparandafjärden samt påverkan på skyddade områden och värdefulla habitat för fisk på finsk och svensk sida.

HaV påtalar behovet av hänsynstagande till andra planerade projekt i området för att minimera den totala miljöpåverkan.

HaV påtalar vidare behovet att vattenarbeten utförs på sådant sätt och vid tider på året så att fiskvandringen i området inte störs.

Verksamhetens påverkan på yrkes- och husbehovsfisket bör redovisas.

I mkb:en bör ingå en analys av risken för spridning av främmande arter med den fartygstrafik som terminalen möjliggör.

HaV motiverar de synpunkter man lämnar utifrån den unika havs-och vattenmiljö som Bottenvikens brackvattenmiljö utgör.

Kustbevakningen har inget att invända mot den planerade etableringen av LNG-terminalen, men anser att mkb:en bör innehålla information om miljöräddningsplan samt i vilken omfattning fartygstrafiken till området kommer att öka.

Kustbevakningen vill för sin planering och för att säkerställa en tillräckligt hög nivå av beredskap för miljöräddningstjänst, bli informerad innan arbetena påbörjas och avslutas samt hållas underrättad om hur arbetet fortskrider under byggnationsfasen.

Myndigheten för samhällskydd och beredskap (MSB) bedömer att risken torde vara minimal att boende i husen på öarna på den svenska sidan om gränsen eller i Haparanda stad skulle komma att påverkas av en allvarlig kemikalieolycka som skulle inträffa vid planerad LNG-terminal.

MSB:s uppfattning är att risk- och säkerhetsfrågor ska integreras i de miljökonsekvensbedömningar som görs för projekt.

Sjöfartsverket och **Trafikverket** har inga synpunkter på projektet.

Länsstyrelsen i Norrbottens län framför synpunkter på vad mkb:en bör innehålla vad gäller utsläpp till mark, vatten och luft samt vad gäller risk- och säkerhet.

Åtgärder och försiktighetsmått för att reducera läckage av LNG till atmosfären efterfrågas liksom beskrivning av konsekvenser.

Konsekvenser för miljön i form av ökad kvävebelastning med effekter som över-gödning, försurning och bildning av marknära ozon samt försiktighetsmått för att minimera dessa konsekvenser bör redovisas.

Mkb:en bör innefatta en redovisning av hur mycket detta utsläpp till luft motsvarar i ton koldioxid, kväveoxider och svavel samt dess miljökonsekvenser.

Vad gäller risk- och säkerhetsfrågor poängterar Länsstyrelsen vikten av att eventuella konsekvenser för det kommunala ansvaret för insatsplaner för denna typ av anläggningar beskrivs.

Länsstyrelsen anser vidare att transporter av farligt gods på väg och järnväg och som berör svensk infrastruktur och bebyggelse ska uppmärksammas och beskrivas.

Länsstyrelsen uppfattar att verksamheten omfattas av Sevesodirektivet och därmed även av bland annat kraven på riskanalyser, intern plan för räddningsinsatser och om att vidta förebyggande åtgärder för att förhindra och åtgärder för att begränsa följderna av en allvarlig kemikalieolycka. Mkb:en bör innehålla redovisningar av eventuella konsekvenser för svenskt territorium vid såväl skadedimensionerande olyckor som för s.k. "Worst Case"- händelser från lossning/lastning/transport och lagring av LNG samt från kraftverket.

Finsk-svenska Gränsälvscommissionen påtalar att kvalitet och mängd på muddermassor samt muddringsteknik och – tidpunkt borde särskilt uppmärksammas i konsekvensbedömningsarbetet. I beskrivningen är det viktigt att presentera provtagningar och analyser samt bedömning av sedimentens kvalitet.

Konsekvenserna för fiske och fiskearter i Bottenvikens kustområde behöver ägnas mer uppmärksamhet än vad som framgår av programmets kapitel 7. Likaså vad gäller påverkan på näringar såsom fiske och turismen i beaktande av andra projekt i området som kan ha negativa konsekvenser för båda näringarna.

Kommissionen lyfter också fram behovet av god information till invånare och fritidsboende samt behovet av tydligare och större kartor i kommande mkb.

Haparanda stad genom Samhällsbyggnadskontoret anser att de miljökonsekvenser som presumtivt kan beröra Sverige har beskrivits på ett relevant sätt. Man framför även att användningen av LNG-gas istället för propan ger minskade CO₂ utsläpp i Haparanda/Torneåregionen vilket ligger i linje med Haparandas miljömål.

Energigas Sverige uppfattar att programmet för mkb förefaller vara väl genomarbetat och ger en bra bild av vad som ska konsekvensbeskrivas.

Som branschföreträdare ser man mycket positivt på utvecklingen i Finland och att det finns många synergier med utvecklingen i Sverige och Norge.

Energigas Sverige framhäver fördelarna med en ökad användning av naturgas bl a när den ersätter andra fossila bränslen och bunkerolja för fartygsdrift men också ur konkurrenssynpunkt för industrin i de norra delarna av Norden samt vad gäller försörjningstryggheten vad avser energi i hela regionen.