



18.9.2014

Gasum Oy
PL 21
02151 Espoo

Viite
Arviointiohjelma saapunut 28.5.2014

LAUSUNTO YMPÄRISTÖVAIKUTUSTEN ARVIOINTIOHJELMASTA, FINNGULF LNG -TERMINAALI INKOOSEEN

1. HANKETIEDOT JA YVA -MENETTELY

Gasum Oy on 28.5.2014 saattanut vireille nesteytetyn maakaasun (LNG) -terminaalin rakentamista koskevan ympäristövaikutusten arviointimenettelyn toimittamalla Uudenmaan elinkeino- liikenne- ja ympäristökeskukseen (ELY-keskus) hanketta koskevan ympäristövaikutusten arviointiohjelman.

Arviointiohjelma ja arviointiselostus

Arviointiohjelma on hankkeesta vastaavan laatima suunnitelma niistä selvityksistä, joita ympäristövaikutusten arvioimiseksi on tarpeen tehdä sekä siitä, miten arviointimenettely järjestetään.

Hankkeesta vastaava laatii arviointiohjelman ja yhteysviranomaisen siitä antaman lausunnon perusteella arviointiselostuksen.

Hankkeesta vastaava ja yhteysviranomainen

Hankkeesta vastaava on Gasum Oy, jossa hankkeen yhteyshenkilönä on Timo Kallio. Arviointiohjelman on laatinut konsulttitoimeksiantona Sito Oy, jossa yhteyshenkilönä on Merilin Pienimäki.

Uudenmaan ELY-keskus toimii tässä hankkeessa ympäristövaikutusten arviointimenettelystä annetun lain mukaisena yhteysviranomaisena. Yhteysviranomaisen edustaja on Leena Eerola (Laki elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksista 3 §, 1 mom. 10 kohta sekä asetus elinkeino- liikenne- ja ympäristökeskuksista 2 § 1 mom. 3 kohta ja 3 § 1 mom. 1 kohta).

Hanketausta ja hankkeen kuvaus

Gasum Oy suunnittelee Suomeen nesteytetyn maakaasun (LNG) tuontia, varastointia ja jakelua pääosin olemassa olevan maakaasuverkon kautta Suomen energiamarkkinoiden tarpeisiin. Tavoitteena on luoda edellytyksiä kaasun kilpailukykyisemmälle hankinnalle Suomen ener-

Lasku hankkeesta vastaavalle 8 000 €. Maksuperusteet ovat lausunnon liitteenä.

giamarkkinoita ja tulevaisuudessa meriliikenteen ja kaasuverkon ulkopuolisten kohteiden tarpeita varten.

Gasum Oy hankkii LNG:tä ulkomailta, josta se kuljetetaan nesteytetyn maakaasun kuljetukseen tarkoitetuilla LNG-aluksilla Suomeen Inkooseen. Tässä hankevaihtoehdossa tarkastellaan Fjusön niemelle rakennettavaa täysimittaista LNG-terminaalia. LNG varastoidaan kahdessa maanpäällisessä varastosäiliössä tai vaihtoehtoisesti LNG varastoidaan kelluvassa LNG-varastoaluksessa, joka sijoittuu Fjusön edustalle tai Fortumin voimalaitoksen satama-alueelle. Yhden maanpäällisen varastosäiliön vetoisuus on 165 000 m³ ja kelluvan varastoaluksen 150 000 m³.

Höyrystyslaitoksessa LNG voidaan höyrystää uudelleen kaasumaiseen muotoon, minkä jälkeen se johdetaan kaasuputkiverkostoon ja sitä kautta kaasun käyttäjille. Inkooseen tuotavasta määrästä suurin osa siirretään korkeapaineiseen kaasuverkostoon. Syötettävän kaasun enimmäismäärä (20 TWh) vastaa noin 50 % maakaasun nykyisestä vuotuisesta kokonaiskulutuksesta Suomessa. LNG voidaan myös lastata nestemäisenä bunkrausaluksiin (130 000 – 200 000 t/a) ja säiliöautoihin (90 000 – 150 000 t/a), joilla se kuljetetaan kaasuverkoston ulottumattomissa oleville kaasun käyttäjille.

Hankekokonaisuuteen kuuluu myös maakaasuputken rakentaminen Inkoosta Siuntioon sekä vesistörakennustöitä eli louhimista, ruoppausta, läjitystä ja täyttöjä.

Hankkeen ympäristövaikutukset on jo aiemmin arvioitu huhtikuussa 2013 vireille tulleessa ympäristövaikutusten arviointiselostuksessa. Hankkeen sijoitusvaihtoehtoja oli tuolloin kaksi, Inkoon Joddböle ja Porvoon Tolkkinen. Uudenmaan ELY-keskus on antanut selostuksesta lausuntonsa 2.9.2013. YVA-menettelyn päättymisen jälkeen hankkeen suunnittelutiedot ovat tarkentuneet ja terminaalien sijoituspaikkavaihtoehtojen muuttumisen vuoksi ympäristövaikutusten arviointimenettely on tarpeen toteuttaa uudestaan.

Hankkeen vaihtoehdot

Tässä arvioinnissa tarkastellaan kahta uutta hankkeen toteutusvaihtoehtoa ja nollavaihtoehtoa.

Vaihtoehto 1: Täysimittainen LNG-terminaali rakennetaan Inkooseen Fjusön niemelle, jonne sijoitetaan kaksi maanpäällistä säiliötä ja höyrystyslaitos. Hankkeeseen kuuluu lisäksi massiivista maarakentamista, louhintaa, ruoppauksia, vesistötäyttöjä, meriläjitystä sekä noin 20 kilometrin pituisen yhdysputken rakentaminen Inkoosta Siuntioon.

Vaihtoehto 2: Kelluva LNG-terminaali rakennetaan Inkooseen Fjusön niemen edustalle (vaihtoehto 2a) tai Fortumin sataman edustalle (vaihtoehto 2b). Hankkeeseen kuuluu louhintaa, ruoppauksia, meriläjitystä sekä noin 20 kilometrin pituisen yhdysputken rakentaminen Inkoosta Siuntioon.

Vaihtoehto 0: Hanketta ei toteuteta. Maakaasun kulutuksen arvioidaan laskevan ja muiden (esimerkiksi hiili, turve, puu, öljy) polttoaineiden käytön kasvavan.

Hankkeen YVA -menettelyn tarve

Hankkeen YVA-menettelyn tarve määräytyy YVA-asetuksen 6 § hanke-luettelon kohtien 8 d ja 9 f perusteella.

Kohdan 8 d mukaan YVA-menettelyä sovelletaan öljyn, petrokemian tuotteiden tai kemiallisten tuotteiden varastoihin, joissa näiden aineiden varastosäiliöiden tilavuus on yhteensä vähintään 50 000 kuutiometriä.

Kohdan 9 f mukaan YVA-menettelyä sovelletaan pääosin kauppamerenkulun käyttöön rakennettaviin meriväyliin, satamiin, lastaus- tai purkulaitureihin koskien yli 1 350 tonnin aluksia.

Asiaan liittyvät muut hankkeet ja suunnitelmat

Gasum Oy suunnittelee merenalaisen Balticconnector-maakaasuputken rakentamista Inkoosta Viron Paldiskiin. Tavoitteena on yhdistää Suomen ja Viron kaasunjakeluverkostot ja parantaa kaasun alueellista saatavuutta sekä toimitusvarmuutta Suomessa ja Baltian maissa. Finngulf LNG-terminaali on tarkoitettu yhdistää suoraan Balticconnector-kaasuputkeen. Hankkeen YVA-menettely on vireillä.

Rudus Oy suunnittelee tuotantoalueensa laajennusta Inkoon Joddbölessä. Hankkeen YVA-menettely on vireillä.

Hankealueen lähellä on Huoltovarmuuskeskuksen varastoja. Inkoon kunnalla on hanke Fjusön länsipuolella sijaitsevan Kalasataman kehittämiseksi.

Finngulf LNG-terminaalihankkeen vaikutusalueella olevien hankkeiden yhteisvaikutukset arvioidaan tässä YVA-menettelyssä.

Arviointimenettelyn yhdistäminen muiden lakien mukaisiin menettelyihin

Ympäristönsuojelulain (527/2014) mukaista ympäristölupaa edellytetään koko LNG-terminaalin toimintakokonaisuudelle (nestemäisen kaasun varastointi ja käsittely, satama sekä purku- ja lastauspaikat, LNG-terminaali). Ympäristöluvan lupaviranomaisena on Etelä-Suomen aluehallintovirasto.

Ympäristölupa voidaan lisäksi tarvita kalliokiviaineksen louhintaan ja murskaukseen, mikäli murskaus suoritetaan ko. paikassa. Jos louhittava määrä on vähäinen, voi se olla mahdollista tehdä meluilmoituksella.

Ruoppaukselle, vesistötäytöille ja läjittämiselle tarvitaan vesilain (587/2011) mukainen lupa. Vesilupaa vaativat myös satama ja siihen liittyvät kulkuväyläkysymykset sekä mahdolliset vesistökohteet Inko – Siuntio kaasuputken linjauksella. Vesilupa-asiat voidaan ratkaista erikseen itsenäisinä kokonaisuuksina. Vesiluvan lupaviranomaisena on Etelä-Suomen aluehallintovirasto. Väylää koskevat ruoppaustyöt edellyttävät myös Liikenneviraston lupaa.

Maankäyttö- ja rakennuslaissa (132/1999) ja -asetuksessa (895/1999) säädetään rakennus-, toimenpide- ja maisematyöluvista. Luvat myöntää Inkoon kunta. Varastosäiliöille, lastausasemalle, kelluille LNG-varastoaluksille sekä valvomo- ja hallintorakennuksille tarvitaan rakennusluvat. Laiturin rakentaminen, lastauslaiturit tai muut rakennelmat edellyttävät toimenpide- tai rakennuslupaa.

Toiminnan sijoittamisessa on otettava huomioon oikeusvaikutteisissa kaavoissa osoitettu alueen käyttötarkoitus ja aluetta koskevat kaavamääräykset. Vaihtoehdon 2 kelluva terminaalii edellyttää Joddbölen asemakaavan muutosta, mutta myös vaihtoehdossa 1 saattaa olla tarpeen muuttaa asemakaavaa.

Vaarallisten kemikaalien laajamittainen teollinen käsittely ja varastointi edellyttävät kemikaaliturvallisuuslain 23 §:n ja maakaasunasetuksen (551/2009) mukaista TUKES:n lupaa.

LNG-laitoksilta edellytettävät turvallisuusasiakirjat ovat sisäinen pelastussuunnitelma, toimintaperiaatekäsikirja ja turvallisuus selvitys, jotka hankkeesta vastaava laatii. Turvallisuus selvitys lähetetään TUKES:lle. Pelastuslaitoksen on laadittava ulkoinen pelastussuunnitelma yhdessä toiminnanharjoittajan kanssa.

ATEX-lakia (=räjähdysvaarallisia tiloja ja tiloissa käytettäviä laitteita koskeva lainsäädäntö) ja -asetusta sovelletaan työturvallisuuteen ja yleiseen turvallisuuteen liittyvään räjähdyskelpoisten ilmaseosten aiheuttaman vaaran torjuntaan. Työnantajan on laadittava työturvallisuuslaissa (738/2002) ja asetuksessa tarkoitettu ATEX-selvitys räjähdysvaarallisista tiloista.

Merenkulun ympäristönsuojelulaissa (1672/2009) ja -asetuksessa (76/2010) säädetään aluksen jätehuoltosuunnitelmasta, laiturissa olevasta aluksesta, sataman jätehuoltosuunnitelmasta ja sataman pitäjistä sekä erilaisista valmiussuunnitelmista ja todistuksista. LNG-aluksiin sovelletaan myös lakia aluksen teknisestä turvallisuudesta ja turvallisesta käytöstä (1686/2009).

Suomen maa- ja merialueilla on noudatettava vaarallisten aineiden kuljetussäännöksiä, jotka on annettu laissa vaarallisten aineiden kuljetuksesta (719/94). LNG-aluksilla on myös luotsauslain (940/2003) mukainen luotsinkäyttövelvollisuus.

Maakaasun siirtoverkoston toiminnasta säädetään maakaasumarkkina-laissa (508/2000). Inkoo – Siuntion -yhdysputken rakentaminen edellyttää rakentamislupaa kemikaaliturvallisuuslain (390/2005, 37 §) ja sen nojalla annetun asetuksen (551/2009) nojalla. Lupaviranomainen on TUKES.

Korkeapaineisen maakaasun siirto putken rakentamiselle edellytetään valtioneuvoston myöntämää lunastuslupaa.

Lentoesteluvista määrätään ilmailulaissa (1194/2009) Lupahakemus on toimitettava Liikenteen turvallisuusvirasto Trafille ja siihen on liitettävä Finavian lausunto.

Jatkosuunnittelussa maakaasuputken rakentamisessa tulee noudattaa Liikenneviraston antamia ohjeita ja olla hyvissä ajoin yhteydessä Liikennevirastoon ja Uudenmaan ELY-keskukseen.

Mikäli hankealueelta havaitaan merkkejä mahdollisista muinaismuistolain (295/1963) mukaisista muinaismuistoista, tulee asiasta olla yhteydessä Museovirastoon.

Hanketta koskevan päätöksenteon yhteydessä tulee ottaa huomioon laki vesienhoidon ja merenhoidon järjestämisestä (272/2011) ja valtioneuvoston asetus merenhoidon järjestämisestä (980/2011) sekä näiden mukaiset ympäristötavoitteet, suunnitelmat ja toimenpideohjelmat.

2. ARVIOINTIOHJELMASTA TIEDOTTAMINEN JA KUULEMINEN

Arviointiohjelman vireilläolosta on ilmoitettu Kirkkonummen Sanomat, Västra Nyland, Helsingin Sanomat ja Hbl -lehdissä.

Arviointiohjelma on kuulutettu ja ollut nähtävillä 2.6.2014 – 1.9.2014 seuraavissa paikoissa:

Inkoon kirjasto, Ola Westmanin puistotie 1, 10210 Inkoo
Inkoon kunnantalon info-piste, Ola Westmanin puistotie 3, 10210 Inkoo
Siuntion kunnankirjasto, Asematie 2, 02580 Siuntio

Internetissä: www.ymparisto.fi/IngterminaaliinkooYVA.

Arviointiohjelmasta järjestettiin yleisötilaisuus keskiviikkona 13.8.2014 klo 18 - 20 Ingakodissa, Bölentie 98, 10210 Inkoo.

Viranomaistapaaminen järjestettiin 19.8.2014 Uudenmaan ELY-keskuksessa.

Sidosryhmäyhteistyötä varten hankkeelle perustettiin ohjausryhmä, jonka ensimmäinen kokous oli 5.3.2014 Uudenmaan ELY-keskuksessa.

Hankkeen aikaisemmassa YVA-menettelyssä sovellettiin kansainvälistä menettelyä YVA-lain 14 §, 15 § ja 22 § mukaisesti. Hankesuunnitelmien muutokset eivät aiheuta sellaisia ympäristövaikutuksia, jotka edellyttäisivät kansainvälisen kuulemisen uusimista.

3. YHTEENVETO ESITETYISTÄ LAUSUNNOISTA JA MIELIPITEISTÄ

Uudenmaan ELY-keskus on pyytänyt arviointiohjelmasta lausunnot Inkoon kunnalta, Siuntion kunnalta, Lohjan kaupungilta, Raaseporin kaupungilta, Etelä-Suomen aluehallintovirastolta, Uudenmaan liitolta, Museovirastolta, Länsi-Uudenmaan maakuntamuseolta, TUKESilta, Trafilta, Metsähallitukselta, Liikennevirastolta, Energiavirastolta, Pääesikunnalta, Länsi-Uudenmaan pelastuslaitokselta, Riista- ja kalatalouden tutkimuslaitokselta, Työ- ja elinkeinoministeriöltä, Suomen ympäristökeskukselta, Eteläkärjen ympäristöterveydeltä, Fortum Oyj:ltä, Fingrid Oyj:ltä, Huoltovarmuuskeskukselta, Rudus Oy:ltä ja Inkoo Shipping Oy Ab:ltä.

Arviointiohjelmasta toimitettiin yhteysviranomaiselle yhteensä 18 lausuntoa ja 14 mielipidettä. Lausunnot ja mielipiteet löytyvät kokonaisuudessaan osoitteesta www.ymparisto.fi/IngterminaaliinkooYVA.

Seuraavassa on esitetty yhteenveto lausuntojen ja mielipiteiden pääsisällöstä.

Yhteenveto lausunnoista

Yleistä

YVA-ohjelmaa pidettiin kattavana, mutta hyvin yleispiirteisenä ja osin liian epämääräisenä. Tämän takia ympäristövaikutuksia ei voitu arvioida kokonaisuutena eikä riittävän yksityiskohtaisesti. Ohjelmasta ei riittävästi käy ilmi kuinka kattavia ja laadullisesti riittäviä ympäristöselvityksiä tullessaan tekemään. Ohjelman selkeys kärsii siitä, että osittain viitataan aikaisempaan arviointimenettelyyn. Katsottiin, että puutteellisesti tehty YVA on haitaksi hankkeen toteuttamiselle.

Todettiin, että hallituksen talouspoliittinen ministerivaliokunta on hyväksynyt linjauksen kaasuverkon ja kaasun käytön kehittämiseksi Suomessa. Lisäksi Rikkisääntelyyn sopeutuminen -työryhmä on esittänyt, että valtio ryhtyisi tukemaan LNG-terminaalien ja tarvittavan jakeluinfrastruktuurin rakentamista. Liikenne- ja viestintäministeriö on valmistellut toimintaohjelman, jossa painotetaan LNG:n roolia merenkulussa tulevaisuudessa ja LNG-infrastruktuurin tärkeyttä.

Muistutettiin, että Finngulf LNG -terminaali ja Balticconnector -hankkeet on listattu Euroopan Unionin ns. yhteisen edun hankkeiksi. Näiden hankkeiden kansallisena toimivaltaisena viranomaisena toimii Energiavirasto, joka olisi perusteltua ottaa huomioon osallistumisjärjestelyissä.

Hankkeen suoranaisia ympäristövaikutuksia pidettiin paikallisina. Yhdessä Balticconnector-hankkeen kanssa vaikutukset ovat rajoja ylittäviä. Näiden hankkeiden jakaminen kahteen YVA-selvitykseen ei noudata YVA-lain henkeä.

Katsottiin, että hankkeen rakentamisen aikaisia keskeisiä suoria vaikutusmekanismeja on tunnistettu, mutta käytön aikaisia ja epäsuoria vaikutuksia ei ole huomioitu riittävästi. Epäsuoria vaikutuksia ovat muun muassa kasvavan liikenteen aiheuttama vieraslajiriski, kohonnut onnettomuusriski merellä ja eroosiovaikutukset.

Hankkeen toteutuksella on oletettavasti merkittävä taloudellinen vaikutus Länsi-Uudenmaan elinkeinoille. Alueelle luodaan uusia työpaikkoja ja elinkeinoja. Hankkeella voi olla myös merkittäviä vaikutuksia liikenneyhteyksien kehitykselle.

Hankevaihtoehdot

Katsottiin, että LNG-terminaalin sijoituspaikka Joddbölessä on selvitetty sellaisessa YVA-prosessissa, jossa uutena hankevaihtoehtona (3) on LNG-terminaalin sijoitus Inkoo Shipping vaihtoehdon mukaan. Koska YVA-selvitys on tältä osin jo tehty, on vain tehtävä vertailu samojen lähtökohtien ja kriteerien mukaan. Esimerkiksi 165 000 m³ suuruisten säili-

öiden lukumäärä on Inkoo Shippingin vaihtoehdossa kolme, mutta Fjusön vaihtoehdossa kaksi. Inkoo Shipping -vaihtoehtoa supistamalla voidaan esimerkiksi välttää kunnan jätevedenpuhdistamon siirto!

Lisäksi YVA-prosessiin on otettava uutena hankevaihtoehtona (1b) täysimittainen LNG-terminaali Inkoon Fjusön niemellä siten, että kaksi maanpäällistä säiliötä ja höyrystyslaitos sijoitetaan niin, että säiliöiden pohjat ovat tasolla -10 metriä tai syvemmällä. Myös höyrystyslaitos tulee sijoittaa siten, ettei se näy maisemassa.

Vaikutukset merialueeseen ja luontoon

Pidettiin välttämättömänä, että ruoppausmassojen tributyyliina- ym. ympäristömyrkköjen pitoisuudet selvitetään ennen päätöstä läjitykseen soveltuvasta alueesta. Ulommas merelle kaavailtujen läjitysalueiden virtauksien ja läjitysmassojen pysyvyys tulee selvittää.

Todettiin, että esitetyt läjitysalueet soveltuvat läjitykselle joko huonosti (itäinen piste) tai erittäin huonosti (läntinen piste). Ohjelmassa ei kuitenkaan ole esitetty uusia läjitysvaihtoehtoja.

Inkoossa on laajoja alueita, joissa ranta on hyvin eroosioherkkä. Siksi rantojen geologia olisi hyvä esittää, jotta voidaan ottaa kantaa laivaliikenteen vaikutuksiin.

Osittain täytettäväksi suunniteltujen Djupvikenin ja Sundvikenin merkitys kalojen poikastuotantoalueina tulee selvittää. Laivaväylän tuntumassa on muutamia harmaahylkeiden lepäilyluotoja ja hankkeen vaikutukset hylkeisiin tulee käsitellä hankkeen YVA-selostuksessa. Samoin vesiliinulle tärkeät ruokailu- ja levähdysalueet rannikkovesillä tulee selvittää.

Ruoppauksen ja meriläjityksen vaikutuksia uimaveden laatuun ja käytökelpoisuuteen tulee myös arvioida sekä yleisten uimarantojen että virkistyskäytön osalta.

Melu

Todettiin, että vedenalaisesta melusta ei ole mainintaa. Läntisen Suomenlahden tärkein hylkeiden suojelualue on sataman vaikutuspiirissä ja vedenalaiset meluhaitat tulisi tarkastella selostuksessa.

Inkoo – Siuntio yhdysputki

Pidettiin välttämättömänä, että yhdysputken rakentamisen ja käytön aikaiset vaikutukset Storgårdin I-luokan pohjavesialueella sijaitsevan Brännbollstadin vedenottamon veden laatuun ja määrään selvitetään. Lisäksi on tarpeen arvioida vastaavia vaikutuksia yhdysputken rakentamisen aikana yhdysputken läheisyydessä sijaitseviin yksityisiin talousvesikaivoihin.

Maankäyttö

Todettiin, että Uudenmaan 8.11.2006 vahvistetussa maakuntakaavassa on osoitettu LNG-terminaalin sijaintipaikka Fjusön niemellä, joka on sama kuin YVA:ssa tutkittava VE1. Kelluvien terminaalien sijaintivaihtoeht-

dot ovat merialueella, jossa maakuntakaavamerkintänä on laivaväylä sekä maakaasun runkoputken yhteystarve nuolimerkintänä. Sijaintivaihtoehtot eivät ole ristiriidassa vahvistettujen maakuntakaavojen kanssa.

Maakaasun siirtoputken suunniteltu linjaus on maakuntakaavan tarkkuus huomioon ottaen sama, kuin Uudenmaan maakuntakaavassa katkoviivamerkinnällä osoitettu maakaasun runkoputken ohjeellinen linjaus. Maakaasun siirtoputken suunnittelun lähtöaineistoon on hyvä lisätä Uudenmaan liiton tekemä selvitys "Maatalouden kannalta hyvät ja yhtenäiset peltoalueet Uudellamaalla".

Fjusön asemakaava sisältää maakaasuterminaalivarauksen, mutta ei mitään rajoituksia esimerkiksi rakennuskorkeuden suhteen, mikä lienee virhe. Kaavamuutoksen 1992 yhteydessä esiteltyjen havainnepiirustusten ja alustavien suunnitelmien mukaan ajatuksena oli, että säiliöt louhitetaan kallioon siten, että pohjan taso on -10 m merenpinnasta.

Asemakaavan edellyttämä suojavyöhyke, jonka korkeudet ovat +15-20 metriä, vähentävät myös säiliöiden näkyviin jäävää osaa. Säiliöt olivat myös matalampia kuin nyt suunnitellut. Tämä sopeutus maastoon lieinee ollut edellytys, kun kunta hyväksyi asemakaavamuutoksen 1992. Merkinnät on sen jälkeen siirretty Joddbölen asemakaavaan 2009 ilman keskusteluja tai vaikutusten arviointia kaavaselostuksessa. Asemakaavan soveltaminen siten, että 45 m korkeat säiliöt sijoitetaan korkeudelle + 5 metriä nykyisen YVA-ohjelman mukaisesti, ei vastaa asemakaavan alkuperäistä tarkoitusta maiseman huomioon ottamisen suhteen.

Liikenne

Katsottiin, että LNG-terminaali tulee sijoittaa siten, että se ei aiheuta muulle alusliikenteelle haittaa eikä alueella kulkeva alusliikenne vaaranna terminaalin tai LNG-aluksen normaalia käyttöä. Lisäksi terminaali tulisi sijoittaa mahdollisimman lähelle kääntöpaikkaa sekä olemassa olevaa väylää. Näin avustettavan aluksen laituriin avustamiseen liittyvä hinausoperaatio olisi mahdollisimman lyhyt ja siihen liittyvät riskit mahdollisimman pienet.

Vaihtoehdossa 2 pidettiin suositeltavimpana Fjusön sijoitusvaihtoehtoa (Ve 2A). Se sijoittuu operatiivisen merenkulun näkökulmasta hankalasti, sillä se vaatisi aluksen välitöntä 90 asteen käännöstä uloslähdössä. Myös Fortumin voimalaitoksen satama-alueen vaihtoehto (Ve 2B) on haasteellinen operatiiviselle merenkululle. Alue sijaitsee etäällä kääntöalueesta ja aluksen lähtö, varsinkin hätätapauksissa, tulisi olla mahdollisimman helposti navigoitavissa. Lisäksi lahden pohjukassa pakkautuneet jäät hankaloittavat merkittävästi aluksen kiinnittymistä laituriin.

Korostettiin, että hankkeesta vastaavan tulee selvittää tarvittavilta turvallisuus- ja valvontaviranomaisilta voimassa olevat turvamääräykset ja -etäisyydet koskien sekä vesiväylällä liikkuvaa tai laituriin kiinnittynyttä LNG-alusta että LNG-terminaalina toimivan FSRU-aluksen sijoittamista väylän läheisyyteen. Myös hankkeesta aiheutuvan alusliikenteen mahdolliset vaikutukset muuhun samalla väylällä kulkevaan vesiliikenteeseen on selvitettävä. Viranomaisten turvamääräykset voivat vaikuttaa merkittävästi LNG-terminaalin lopulliseen asemapaikkaan sekä muiden alusten liikennöintiin Inkoon väylällä.

Hankkeesta vastaavan on esitettävä Liikennevirastolle omat LNG-tankkialusten liikkumisen turvallisuutta varmistavat toimenpiteet. Myös turvamääräysten soveltamisesta käytäntöön tulee olla yhteydessä Liikennevirastoon, jotta niiden vaikutus väyläliikenteeseen ja -järjestelyihin voidaan arvioida ennen lopullisen sijoituspaikan valintaa. LNG-alukset, jotka kuljettavat nesteytettyä kaasua irtolastina, ovat luotsauslain mukaisesti luotsinkäyttövelvollisia.

LNG-aluksen kiinnittymisen mahdollistamiseksi satama- ja laiturialueet vaativat louhinta- ja ruoppaustöitä. Myös Inkoon väylää Jakobramsjösaaren kohdalla joudutaan leventämään. Väylän tarvittavista muutoksista tulee olla etukäteen yhteydessä Liikennevirastoon ja väylänpitäjiin. Hankkeesta vastaavan tulee laatia väylän muutoksesta väyläesitys Liikennevirastolle, jonka pohjalta se vahvistaa muutokset väyläpäätöksellä.

Läjätyksestä mahdollisesti aiheutuva läjitysaineksen kasautuminen tulee ottaa huomioon väyläalueella ja sen välittömässä läheisyydessä. Ruoppausmassoja kuljettavan proomun tai sitä vetävän hinaajan on pidettävä yhteyttä meriliikenteen ohjauksesta vastaavaan Helsinki VTS-keskukseen.

Jatkosuunnittelussa maakaasuputken rakentamisessa rautatien ali tulee olla yhteydessä Liikennevirastoon. Jos maakaasuputken rakentamisen yhteydessä pitää tehdä louhintoja radan läheisyydessä, on huomioitava Liikenneviraston ohjeet.

Suunniteltaessa maakaasuputkea tiealueelle tai sen läheisyyteen, tulee noudattaa Liikenneviraston ohjeita ja olla hyvissä ajoin yhteydessä alueelliseen ELY-keskukseen.

Selvitettäessä hankkeen toteutusvaihtoehtojen rakentamisen ja toiminnan aikaisia liikenteellisiä vaikutuksia on tarkennettava arviota maaliikennemääräistä etenkin raskaan liikenteen osalta sekä selvitettävä ajoyhteyksien (mm. sillat, rummut) kestävyys.

Todettiin, että ohjelmassa ei ole tehty selkoa alueen jääolosuhteista. Suomessa jäänmurtoavustus edellyttää alusten jääluokitusta, joten turvallisen talvimerenkulun vuoksi asia tulee selvittää, jotta satamiin voitaisiin liikennöidä ympärivuotisesti.

Turvallisuus ja riskit

Todettiin, että kyseessä on merkittävän kokoluokan hanke, jolla on suuri vaikutus alueen turvallisuuteen. Hankkeen toteuttaminen lisää tieliikenne- ja kemikaalikuljetusonnettomuuksien riskiä. Pelastuslaitoksen toimintavalmiusajan takia kohteen omatoimisen varautumisen tulee olla erittäin korkealla tasolla.

Tärinävaikutusten arvioinnissa tulee ottaa huomioon louhinnan tärinävaikutus läheisiin polttoainevarastojen rakenteisiin.

Katsottiin, että pelastustoiminnan edellytykset voidaan turvata paremmin maanpäälle rakennettavassa terminaalissa kuin terminaalialuksissa.

Arkeologinen kulttuuriperintö, kulttuuriympäristö ja maisema

Katsottiin, että molempiin vaihtoehtoihin sisältyvät rakennustyöt tapahtuvat arkeologisesti merkittävässä ympäristössä, jossa on ollut pitkäaikaista asutusta, vesiliikennettä ja muuta ihmisen toimintaa. Siten hankkeella voi olla vaikutusta sekä maassa että vedessä olevaan arkeologiseen kulttuuriperintöön. Arkeologisen kulttuuriperinnön suojelun näkökulmasta molemmat vaihtoehdot voivat olla hankkeen jatkosuunnittelun pohjana.

Ohjelmassa on kuvattu asiallisesti hankealueiden ympäristössä tunnetut muinaisjäänne- ja esitetty, että maassa olevien muinaisjäänne- ja esineiden inventointia päivitetään ja vedenalaisten osuuksien inventointi tulaaan täydentämään lopullisen hankesuunnitelman selvitettynä. Katsottiin, että lisäselvitystarpeiden esiin tuominen on tärkeää. Muinaisjäänne- ja esineiden kattava inventointi on tehtävä riittävän hyvissä ajoin ennen hankkeen toteuttamista. Mikäli inventoinneissa havaitaan muinaisjäänne- ja esineitä, on oltava aikaa suunnitella ja sopia Museoviraston kanssa mahdollisesti tarvittavista muinaismuistolain mukaisista suojelutoimista.

Todettiin, että rakennetun ympäristön ja maiseman osalta esitetyt lähtöaineistot ja arviointimenetelmät ovat pääosin riittäviä. Lisäksi on hyvä huomioida myös tuore Inkoon rakennetun kulttuuriympäristön selvitys.

Maisemallisesti Fjusö sijaitsee keskeisellä paikalla väyläristeyksessä ja Kyrkfjärdenin ja Inkoon kirkonkylän tuloväylän kohdalla. Suuret säiliöt ja/tai LNG-alukset ovat Fjusön niemellä maisemaa häiritsevämpiä kuin Inkoo Shipping -vaihtoehdossa lähempänä satamaa ja voimalaa. Pidettiin erityisen tärkeänä sekä lähi- että kaukomaisemassa näkyvien maisemavaikutusten arvioimista.

Maanpäällisen kaasuputkilinjan vaikutuksia rakennettuun kulttuuriympäristöön ja maisemaan pidettiin myös suurina ja vaikutukset tulee jo tässä vaiheessa arvioida koko putkilinjan osalta sekä lähi- että kaukomaisemassa.

Yhteisvaikutukset

Pidettiin tärkeänä sitä, että hankkeen yhteisvaikutukset muun alueelle suunnitellun, aluetta voimakkaasti muokkaavan maankäytön kanssa arvioidaan riittävällä tavalla.

Hankealueen pohjois-länsipuolelle sijoittuu Fingrid Oyj:n Inkoon sähköasema ja useita voimajohtoja.

Hankealueen länsipuolelle sijoittuu Rudus Oy:n nykyinen toiminta-alue ja suunniteltu laajennusalue. Katsottiin, että yhteisvaikutukset tulee arvioida YVA-selostusvaiheessa tiiviissä yhteistyössä Gasum Oy:n ja Rudus Oy:n välillä ja suunnittelussa tulee kiinnittää erityistä huomiota mahdollisiin turvallisuus- ja ympäristöriskeihin.

Inkoon voimalaitos on pitkäaikaisessa säilönnässä. Voimalaitosalueella sijaitsevan sataman toiminta kuitenkin jatkuu ja kelluvan varastoaluksen sijoittamiselle Inkoon voimalaitoksen alueelle ei nähty esteitä. Hankkeen toteuttaminen tukisi teollista alueen jatkokehittämistä merkittävästi. Pi-

dettiin kuitenkin tarpeellisena, että hankkeen selvityksissä ja suunnittelussa huomioidaan ne menettelytavat ja ratkaisut, joilla vältetään varastoituksen ja siihen liittyvän toiminnan aiheuttamat rajoitukset Inkoon voimalaitoksen nykyisen sataman toimintaan.

Terminaalin rakentamiseen liittyvät ruoppaukset ja ruoppausmassojen läjitykset sijoituspaikoille tuottavat mahdollisesti haittaa puolustusvoimien mereen sijoitetuille järjestelmille, kaapeleille tai laitteille. Hankkeen toteuttaminen edellyttää lääkärin konsultaatiota muun muassa vaihtoehtoisten läjitysalueiden määrittämiseksi ja ruoppausalueilla olevien kaapeleiden siirtämiseksi.

Muita kommentteja

Ympäristövaikutusten arviointiselostuksessa olisi havainnollisuuden lisäämiseksi hyvä esittää suunnitellun laitoksen profiilikuva, josta käy ilmi laitoksen mittasuhteet.

Kartat ovat heikkolaatuisia. Merialueista puuttuvat syvyyssiedot sekä uloimmat saaret ja luodot. Lisäksi pohjanlaatutiedot karttamuodossa ovat tarpeen esittää.

Fjusö-vaihtoehdon ruoppausmassojen määräksi arvioidaan 598 000 m³ (josta 81 000 m³ louhetta, joka otetaan talteen), jäljelle jäävä määrä on huomattavasti enemmän kuin Inkoo Shipping -vaihtoehdon 164 000 m³, joka on tarkoitus läjittää mereen. Kysyttiin mistä erotus johtuu.

Ruoppausmassojen sijoittaminen maalle on myös selvitettävä. Louhetta ei tule läjittää, vaan käyttää hyödyksi.

Djupvikenin ja Sundvikenin sisäosien täyttämistä ei voida pitää hyötykäyttönä. Fjusön mahdollinen tilanpuute tulee korvata mantereelta.

Kohdasta 7.14. Kooste tehtävistä selvityksistä puuttuu arkeologinen vedenalaisinventointi.

Pidettiin tärkeänä, että terveydensuojeluviranomaiset ovat mukana arviointimenettelyssä, koska heillä on paikallinen asiantuntemus terveydensuojelullisesti herkkien kohteiden ja vaikutusalueen elinympäristön terveydellisistä olosuhteista.

Kohdasta 4.13.6. Vaarallisten aineiden merikuljetukset tuotiin esille, että terminaaliiin suunnitellaan kiinteitä eikä irrallisia LNG-säiliöitä. Mikäli satama-alue ei kuulu Valtioneuvoston asetuksen vaarallisten aineiden kuljetuksesta ja tilapäisestä säilytyksestä satama-alueella piiriin, Trafi ei hyväksy tekstissä mainittua turvallisuusselvitystä.

Yhteenveto mielipiteistä

Hanke

Hankkeen katsottiin olevan hyödyllinen Inkoon kunnalle ja koko Suomelle sekä EU:lle. Maakaasumarkkinat monipuolistuisivat ja hankkeella on työllistävä vaikutus. Palautteessa kuitenkin vastustettiin LNG-terminaaliiin sijoittamista Fjusön niemelle. Korostettiin kestävän

kehityksen periaatteiden ja luonnon monimuotoisuuden merkitystä suunnittelussa.

Hankevaihtoehdot

Päävaihtoehdot ovat hyvin erilaisia, mitä pidettiin hyvänä vaikutusten arvioinnin kannalta.

Terminaalin rakentaminen luonnonsuojelu- ja Natura-alueiden kylkeen, keskelle myös maailman mittakaavassa ainutlaatuista saaristoa, ei ole suotavaa. Laivaterminaalit, satama-alueet ja maakaasuvärrastot tulee rakentaa olemassa oleviin satamakohteisiin, joissa myös laivaliikenteen kaasuasialkkaat ovat lähellä.

Palautteessa esitettiin, että terminaali sijoitettaisiin vanhan hiilivoimalan ja Fjusön väliselle alueelle. Aiemman suunnitelman mukaisella paikalla alueen ympäristö on jo ennestään käsitelty eikä kaasuterminaali olisi niin näkyvällä paikalla.

Katsottiin, että aiemmin esillä olleita vaihtoehtoja kannattaisi kehittää edelleen ja ennakkoluulottomasti hakea vaihtoehtojen yhdistelmäratkaisuja. Ehdotettiin esimerkiksi suurten kaasunsäilytystankkien sijoittamista osittain kallion sisään tai jo valmiiksi louhitulle alueelle sekä useampia pienempiä säiliöitä.

Todettiin, että aiemmin Fjusötä oli pidetty liian ahtaana ja sopimattomana terminaalin sijoituspaikkana ja ihmeteltiin miten se nyt olisi vähemmän ahdas ja merenkulullisesti turvallisempi. Palautteessa katsottiin, että uusi suunnitelma on aiempaa suunnitelmaa haitallisempi luonnon, maiseman ja asutuksen kannalta. Katsottiin myös, että tulevaisuudessa todennäköisesti halutaan laajentaa LNG-terminaalialuetta ja silloin Fjusö on liian ahdas alue. Voimassa oleva kaava ei ole riittävä peruste hankkeen sijoituspaikan valinnalle.

Vaikutukset merialueeseen ja luontoon

Todettiin, että Inkoon vedet ovat huonoimmassa kunnossa koko Suomenlahdella. Fjusöhön suunnitellulla suurhankkeella olisi erittäin tuhoisat vaikutukset veden laatuun ja veden luontaisiin virtauksiin.

Ruoppausten ja vedenalaisten räjäytystöiden tarvetta ei ole perusteltu. Myös laiturin rakentamisen sekä Djupvikenin ja Sundvikenin vesistöäytöjen vaikutukset puuttuvat.

Rakentamisessa tulee kiinnittää huomiota alueen luontoarvoihin ja suojelualueisiin sekä pohjavesiin. Kartoista ja selvityksistä puuttuvat Natura-alueiden ja luonnonsuojelualueiden rajat. Natura-alueille aiheutuvia haittoja ja muutoksia ei ole käsitelty YVA-selvityksessä riittävästi. Jatkuva laivaliikenne aiheuttaa Inkoon ulkosaariston Natura 2000-alueille merkittäviä haittoja lintujen pesintäkaudella. Väylän mahdollinen lisälouhinta tai alueelle suunnitellut ruoppaukset aiheuttavat suoria haittoja Fagervikin lahdelle ulottuvalle Stor-Ramsjön luonnonsuojelualueelle.

Fjusön niemeltä ei ole tehty kartoituksia luonnon nykytilasta. Fjusön niemen osalta on tehtävä vaikutusten arvioimista varten luontoselvitys, joka kattaa sekä maa- että vesialeen kasvillisuuden että eläimistön. Luontoarvojen osalta on tärkeää määrittää myös METSO-luokkien I-II kohteet ja käyttää arvottamisessa myös Uudenmaan liiton maakunnallista LAKU-kriteeristöä.

Maakaasuputki tulee reitittää siten, että siitä on mahdollisimman vähän riskejä luonnolle ja ihmisille. Rakentamisessa tulisi hyödyntää jo käytössä otettuja alueita.

Putken rakentamisen jälkeiset viimeistely- ja maisemointityöt sekä lähteiden, purojen ja kosteikoiden huomioiminen jäivät epäselviksi.

Melu- ja valohaitat

Hankkeen toteuttaminen Fjusön niemelle lähelle asutusta on melun ja valohaittojen kannalta epäedullisempi vaihtoehto kuin alkuperäisen suunnitelman mukainen paikka. Haittojen vähentämiseen tulee kiinnittää erityistä huomiota.

Suunniteltu hanke aiheuttaa lisääntyvää liikennettä, mutta nykyäänkin isojen laivojen meteli aiheuttaa suurta haittaa asutukselle.

Päästöt ja ilmasto

Savukaasupäästöjen vähentämiseksi suositeltiin sähkökäyttöisiä yksiköitä kaasuturbiinikäyttöisten yksiköiden sijaan.

Katsottiin, että hanke tukisi Inkoon kunnan ilmasto-ohjelmaa, jossa pyritään hiilidioksidipäästöjen vähentämiseen.

Liikenne

Ohjelmassa ei ole arvioitu sitä, miten paljon liikenne tulisi kasvamaan Inkoossa. Hanketta toteutettaessa on tärkeää tietää miten suuri osa kaasusta kuljetettaisiin maitse ja miten rekkaliikenne toteutetaan tiestöä ja Inkoon ilmasto-ohjelmaa ajatellen.

Rakennusvaiheen aikaisten teiden rakentamisen tarve jäi ohjelmassa epäselväksi.

Turvallisuus ja riskit

Mahdolliset kaasusäiliöihin tai kaasuputkeen kohdistuvat onnettomuudet huolestuttavat. Näiden riskien osalta toivottiin erittäin tarkkoja riskianalyyskejä ja varotoimenpiteitä. Riskit ihmisiin ja mereen tulee huolellisesti selvittää. Turvallisuusnäkökohtien perusteella hanke tulee sijoittaa mahdollisimman kauas asutuksesta.

Maanpuolustuksellinen näkökulma ja mahdolliseen terrorismiin varautuminen puuttuvat. Myös suuren sähkölinjan läheisyyden tarkastelu puuttuu.

Katsottiin, että LNG-terminaali vähentäisi Itämeren öljykuljetuksia sekä kuljetuksista koituvia riskejä Itämerelle.

Arkeologinen kulttuuriperintö, kulttuuriympäristö ja maisema

Todettiin, että suunnitellut maisemaa dominoivat Fjusön 63 metriä korkeat säilöt näkyisivät pitkälle ja pilaisivat kansallisesti merkittävän maiseman. Hankkeen sijainti on erittäin keskeinen kysymys Inkoolle.

Maisemavaikutukset muun muassa Barösundin väylään ja Kuninkaan-tiehen tulee selvittää. Havainnekuvia maisemavaikutuksista pidettiin harhaanjohtavina, koska jättiläiskokoiset kaasusäiliöt näyttivät jäävän sankan täysikasvuisen metsän keskelle. Voisiko maisemavaikutusta vähentää maisemoinnilla?

Yhteisvaikutukset

Suurien projektien suunnittelu samanaikaisesti Joddbölessä asutuksen lähellä keskellä ainutlaatuista saaristoluontoa huolestuttaa asukkaita. Eri hankkeiden yhteiset ilmanlaatu- ja meluvaikutukset tulee selvittää. Mahdolliset yhteiset riskivaikutukset muiden alueella toimijoiden kanssa tulee kartoittaa.

Ruduksen laajentamishankkeen toteutuessa laivaliikenne lisääntyy ja laivaväylällä tulee olemaan erittäin ahdasta. Tämä aiheuttaa turvallisuusriskejä ja intressiristiriidan Ruduksen ja Gasumin välille.

Fjusön puustoa kaadettaessa Ruduksen ja satamatoimintojen meluhaitat lisääntyvät.

Ohjelmasta ei käy ilmi, miten yhteisvaikutukset Balticconnector-, Rudus ja Kalasatama -hankkeiden kanssa arvioidaan.

Muita kommentteja

Toivottiin, että hankkeen rakentamisvaiheessa ja toiminnan käynnistyessä alueen asukkaita ja kesäasukkaita sekä Inkoon kuntaa informoidaan ennakoivasti ja avoimesti. Gasumia kiitettiin tähän astisesta hyvästä ja selkokieelisestä tiedottamisesta.

4. YHTEYSVIRANOMAISEN LAUSUNTO

Ympäristövaikutusten arviointiohjelma kattaa YVA-asetuksen 9 §:ssä mainitut arviointiohjelman sisältövaatimukset. Arviointiohjelma on käsitelty YVA-lainsäädännön vaatimalla tavalla.

Arviointiohjelmassa esitetyn lisäksi seuraaviin seikkoihin on syytä kiinnittää huomiota arviointimenettelyssä, selvitysten tekemisessä ja arviointiselostuksen laadinnassa.

Hankkeen kuvaus

Hankkeen kuvaus, tarkoitus ja sijainti sekä hankkeesta vastaava on esitetty arviointiohjelmassa pääosin selkeästi. Saadun palautteen perus-

teella yhteysviranomaisen kuitenkin katsoo, että hankkeen suunnitellut sijaintipaikkavaihtoehdot edellyttävät tarkennuksia ja lisäyksiä.

Arviointiohjelmassa LNG-terminaalin tekniset tiedot on esitetty yleisajuisesti ja selkeästi. Tehtyjen ympäristöselvitysten tietoja tulee kuvata tarkemmin arviointiselostuksessa, ei riitä, että viitataan aiempaan YVA-menettelyyn.

Vaihtoehtojen käsittely

Ympäristövaikutusten arviointiohjelmassa on esitetty kolme päävaihtoehtoa alavaihtoehtoineen: Vaihtoehto 0 (ei toteuteta), vaihtoehto 1 (täysimittainen LNG-terminaali Fjusön niemelle) ja vaihtoehto 2 (kelluva LNG-terminaali Fjusön niemen tai Fortumin sataman edustalle). Arviointiohjelmassa on lisäksi esitetty, että selostusvaiheessa vaihtoehtojen vertailuun otetaan mukaan myös päätyneen YVA-menettelyn Joddbölen Inkoo Shipping-sijaintivaihtoehto ja sen vaikutusarviot.

Yhteysviranomaisen katsoo, että vaihtoehtojen asettelun ja vertailun selkeyttämiseksi arviointiselostuksessa Joddbölen Inkoo Shipping-sijaintivaihtoehto on esitettävä omana, muiden vaihtoehtojen kanssa samanarvoisena vaihtoehtona (vaihtoehto 3).

Palautteessa on esitetty voimakas huoli kaasusäiliöiden ja höyrystyslaitoksen merkittävistä maisemahaitoista vaihtoehdossa 1. Yhteysviranomaisen katsoo, että arviointiselostuksessa Fjusön niemelle tulee esittää uusi, maiseman kannalta vähemmän haitallinen säiliöiden ja höyrystyslaitoksen sijainti- ja kokovaihtoehto.

Palautteessa on tuotu esiin, että suunnitellut läjitysalueet soveltuvat huonosti läjitykseen. Myös yhteysviranomaisen on jo aiemmasta arviointiselostuksesta antamassaan lausunnossa todennut, että läntinen läjitysvaihtoehto on pohjanlaadun perusteella huonosti läjitykseen soveltuva. Lisäksi itäisen läjitysvaihtoehdon osalta oli tarkennettava arviointia ja varmistettava massojen pysyvyys läjitysalueella. Yhteysviranomaisen katsoo, että jos lisäselvitysten perusteella myöskään itäinen läjitysvaihtoehto ei sovellu läjitysalueeksi, on arviointiselostuksessa syytä etsiä uusi tarkoitukseen soveltuva läjitysalue.

Hanketta ja hankealuetta koskevat strategiat, ohjelmat ja suunnitelmat

Arviointiselostuksessa tulee esittää ja ottaa huomioon kaikki hanketta tai hankealuetta koskevat olemassa olevat ja valmisteilla olevat lait, asetukset, ympäristösopimukset, -ohjelmat ja -linjaukset sekä valmisteilla oleva EU:n merialuesuunnitteludirektiivi.

Arviointiselostuksessa tulee myös selostaa, miten Kymijoen-Suomenlahden vesienhoitosuunnitelman ja Suomen merenhoitosuunnitelman strategiset tavoitteet ja toimenpiteet otetaan huomioon hankkeen suunnittelussa, toteutuksessa ja käytössä.

Vaikutusten selvittäminen ja merkittävyyden arviointi

Vaikutusten arviointi on arviointiohjelmassa kohdistettu hankkeen kannalta keskeisiin vaikutuksiin ja arvioitavat asiat on tuotu pääosin selkeästi esille. Seuraavilta osin suunniteltua arviointia on täsmennettävä.

Vaikutukset pohjavesiin

Terminaalialueella ei ole luokiteltuja pohjavesialueita eikä käytössä olevia talousvesikaivoja. Inkoo – Siuntio kaasuputki kulkee Storgårdin I-luokan pohjavesialueen halki. Yhteysviranomaisen katsoo, että kaasuputken rakentamisen ja käytön aikaiset vaikutukset Storgårdin pohjavesialueella sijaitsevan Brännbollstadin vedenottamon veden laatuun ja määrään tulee selvittää. Lisäksi on tarpeen arvioida kaasuputken vaikutukset yksityisiin talousvesikaivoihin.

Vaikutukset pintavesiin

Arviointiohjelmassa todetaan, että vaikutusarvioinnissa otetaan huomioon yhteysviranomaisen aiemmasta arviointiselostuksesta esiintuomat seikat. Vesistövaikutusten osalta on mainittu meriläjäytyksen arvion tarkentaminen, vieraslajien vaikutukset, potkurivirtausten vaikutukset, merenalaisten louhintojen vaikutukset ja Inkoo-Siuntio-maakaasuputken vesistöylitysten vaikutukset. Ohjelmassa ei ole tarkemmin esitetty, miten mainitut asiat käsitellään. Yhteysviranomaisen toteaa, että aiemmasta arviointiselostuksesta annetussa lausunnossa esitetyt vesistövaikutusten arvioinnin täydennykset on tarpeen tehdä YVA-selostukseen riittäväällä tarkkuudella vaihtoehtojen vaikutusten arvioimista ja vertailua varten.

Läjäytysalueiden osalta on tehtävien selvitysten koosteessa mainittu vain vaikutusten mallisimulointi. Selvitykset tulee tehdä sellaisessa laajuudessa ja sellaisella tarkkuudella, että varmistetaan läjitykseen soveltuvan alueen olemassaolo. Yhteysviranomaisen aiemmasta YVA-selostuksesta antamassa lausunnossa on todettu, että läntinen läjäytysaluevaihtoehto on pohjanlaadun perusteella huonosti läjitykseen soveltuva. Itäisestä vaihtoehdosta on todettu, että myös sen osalta on tarkennettava arviointia ja varmistettava massojen pysyvyys läjäytysalueella, jos se valitaan jatkosuunnitteluun. Epäilyksiä itäisen vaihtoehdon soveltumattomuudesta on aiheuttanut muun muassa arviointiselostuksen kuvassa 7-73 (b) esitetty ROV-kartoituksen kuva, joka kuitenkin kartoituksia käsittelevän Subzonen Oy:n raportin (18.1.2013) perusteella mahdollisesti ei ole kummaltakaan läjäytysalueelta. Raportista ei käy ilmi, onko itäiseltä läjäytysalueelta käytettävissä kuvia. Mikäli olemassa olevan aineiston ja lisäselvitysten perusteella ei voida osoittaa itäisen alueen soveltuvuutta läjitykseen ja massojen pysyvyyttä alueella, on etsittävä muu soveltuva läjäytysalue.

Arviointiohjelman mukaan vesistömallinnus päivitetään vastaamaan nykyisiä hankevaihtoehtoja ja sillä simuloidaan ruoppausten ja läjitysten vaikutuksia. Mallituloksia raportoitessa on syytä kiinnittää huomiota tulosten esittämiseen muun muassa mahdollisimman selkein karttakuvoin. Erityisesti rannanläheisillä alueilla vesisyvyyden vaihtelu aiheuttaa käytetyssä mallissa laskentakerroksen paksuuden vaihtelua, jonka merkitys

esimerkiksi pintakerroksen tulosten tulkinnassa on tulosten ymmärrettävyyden takia syytä tuoda esille.

Laivaliikenteen vaikutuksiin liittyen on vieraslajien vaikutuksia arvioitaessa arvioitava myös mahdollisuudet haitallisten vaikutusten torjuntaan. Laivaliikenteen eroosiovaikutusten arvioinnissa on tarpeen ottaa huomioon sekä potkurivirtaukset että aallokonmuodostus, ja laivaliikenteestä aiheutuvan kiintoaineen vaikutuksen arvioinnissa myös ravinteiden ja haitallisten aineiden leviämisen merkitys.

Yhteysviranomaisen pitää tarpeellisena sitä, että arviointiselostuksessa tarkennetaan myös merenalaisten louhintojen vaikutuksia ympäristöön. Lisäksi on tarpeen arvioida terminaalialueen louhintavaiheen hulevesien ja rakentamisen aikaisten pölypäästöjen vaikutuksia pintavesiin. Myös hankkeen vaikutuksia uimaveden laatuun ja käyttökelpoisuuteen tulee arvioida sekä yleisten uimarantojen että virkistyskäytön osalta.

Inkoo-Siuntio -maakaasuputken kulkureitiltä ja sen työmaa-alueelta tulee asiantuntijan inventoida joet, järvet, purot, norot, lammet ja lähteet. Lisäksi tulee arvioida niiden luonnontilaisuus ja hankkeen vaikutukset niiden luonnontilaisuuteen, veden laatuun ja eliöstöön. Putken rakentamisen jälkeiset viimeistely- ja maisemointityöt tulee esittää tarkemmin.

Lisäksi yhteysviranomaisen toteaa, että hankkeesta vastaavan tulee arvioida hankkeen vaikutukset vesien tilan tavoitteiden saavuttamiseen sekä vesienhoidon osalta rannikkovesimuodostumien että merenhoidon osalta koko Suomen kansallisen merialueen kannalta.

Luontovaikutukset

Arviointiohjelman mukaan terminaalialueella tehdään pesimälinnustoselvitys, kasvillisuusselvitys ja uhanalaisten sekä rauhoitettujen lajien selvitys. Luontoselvitys sisältää liito-orava- ja viitasammakkoinventoinnin. Inkoo-Siuntio yhdysputken uusilla linjauksilla tehdään kasvillisuusselvitys ja uhanalaisten sekä rauhoitettujen lajien selvitys, joka sisältää liito-oravainventoinnin. Lisäksi hyödynnetään aiemmin tehtyjä selvityksiä ja inventoidulla putkilinjalla tehdään tarkennuksia. Yhteysviranomaisen toteaa, että arviointiohjelmassa esitetyt luontoselvitykset on tarpeen tehdä vaikutusten arviointia varten.

Arviointiohjelman mukaan arvioinnissa otetaan huomioon yhteysviranomaisen aiemmasta arviointiselostuksesta antama lausunto. Lausunossaan yhteysviranomaisen katsoi muun muassa, että jatkosuunnittelussa tulee tarkemmin arvioida läjityksen vaikutukset Söderskärin ja Långörenin saariston Natura 2000 -alueelle ja esitettävä haittojen lieventämistoimenpiteet. Jos lisäselvityksessä ilmenee, että merkittäviä haitallisia vaikutuksia voi ulottua Natura 2000 -alueelle, on varovaisuusperiaatteen mukaisesti etsittävä uusia haitattomampia läjityspaikkavaihtoehtoja.

Vaikutukset kalastoon

Arviointiohjelmassa on merialueen kalastoa ja kalastusta esitetty riittävästi aikaisempien tietojen pohjalta. Ohjelmassa esitetyt lisätutkimukset ovat tarpeellisia ja riittäviä merialueen osalta.

Kalastoa ja kalastusta ei sen sijaan ole esitetty rakennettavan maakaasuputken linjalla olevien virtavesiuomien osalta. Ohjelmassa kuitenkin mainitaan, että YVA-selostukseen tarkennetaan maakaasuputken linjalla olevien purojen ja jokien sijainti ja kuvaus siltä osin, kun tietoa on saatavilla. Maakaasuputkilinjalla olevista uomista Kälträskbäckenistä ja Ingarskilajoesta löytynee tietoa Ingarskilajoen meritaimenkannan vuoksi. Yhteysviranomaisen toteaa, että arvokkaan meritaimenkannan vuoksi ainakin nämä kaksi uoma on syytä alittaa suuntaporaamalla.

Meluvaikutukset

Yhteysviranomaisen katsoo, että arviointiohjelmassa esitetyt suunnitellut selvitykset toiminnan aiheuttamasta melusta ovat pääosin riittäviä. Arviointiselostuksessa tulee kuitenkin laskennoilla tarkastella toiminnan kokonaismelu tyypillisenä päivänä, jolloin alus saapuu ja se tyhjenetään. Keskiäänitaso tulee laskea päivä tai yöajan lisäksi myös sille ajanjaksolle, jolloin toiminta on täysimääräistä. Lisäksi toiminnan aiheuttamat enimmäistasot ja arvio meluisten tapahtumien (esimerkiksi soihdutukset) määrästä tulee esittää.

Koska alusliikenne on oleellinen osa toimintaa, on perusteltua, että alusten aiheuttamaa melua selvitetään myös väylällä aina Stora Fagerön tasolta alkaen. Tällöinkin vuorokauden keskiäänitason lisäksi tulee tarkastella melutasoja väylän ympäristössä aluksen ohituksen aikana.

Meluselvityksessä tulee myös arvioida toiminnan vaikutus alueen melutasoon yleisesti, ottaen huomioon muut alueella melua aiheuttavat toimijat ja toiminnot.

Laivoista tulee esittää satamaan tulon ja satamasta lähdön aiheuttamien melutasojen lisäksi laiturissa olon aikaiset melutasot.

Arviointiselostuksessa tulee esittää myös arvio siitä, sisältääkö toiminta sellaisia lyhytaikaisia kolahduksia tms. joita ei voida huomioida laskennoissa, mutta voivat olla lähialueen asukkaiden kannalta häiritseviä.

Laitosten ja hankkeen kokonaissuunnittelussa tulee kiinnittää huomiota meluun ja akustiseen suunnitteluun. Tavoitteena tulee olla, että valitaan sellaisia laitteita ja koneita, jotka ovat mahdollisimman hiljaisia ja joiden käytöstä ei aiheudu melun ohjearvojen (Valtioneuvoston päätös 993/1002) ylityksiä laitoksen ympäristössä melulle alttiissa kohteissa. Mahdolliset tarvittavat meluntorjuntatoimet ja niiden vaikutus tulee esittää laskelmissa. Laitoksen suunnittelussa ja meluntorjunnassa tulee ottaa huomioon parhaan käytettävissä olevan tekniikan periaate.

Yhteysviranomaisen toteaa, että vesienhoidon ja merenhoidon järjestämistä koskevan lain ja merenhoidon järjestämistä koskevan asetuksen perusteella hankkeen tarkasteltavia vaikutuksia on myös vedenalainen melu. Vedenalainen melu ei saa tasoltaan olla sellaista, että se vaikuttaisi haitallisesti meriympäristöön. Rakentamisen ja käytön aikainen melu tulee arvioida seuraavien päätösten ja raja-arvojen mukaisesti: EU komission päätös merivesien hyvän tilan arvioinnissa käytettävistä perusteista ja menetelmästandardeista (2010/477/EU) ja Valtioneuvoston päätös Suomen merenhoitosuunnitelmasta (ensimmäinen osa).

Vaikutukset ilmanlaatuun ja ilmastoon

Arviointiohjelmassa on esitetty asianmukaisesti arviot ilmanlaatuvaikutuksista. Lisäksi on kuitenkin arvioitava maantieliikenteen päästöjen vaikutukset.

Arviointiselostuksessa tulee kuvata myös ilmastovaikutusten arviointi.

Vaikutukset maankäyttöön

Alueen maankäyttöä ohjaavat kaavat mahdollistavat hankkeen mukaisen toiminnan. Arviointiohjelmassa esitetyt terminaalin ja maakaasuputken sijaintivaihtoehdot eivät maakuntakaavojen tarkkuus huomioon ottaen ole ristiriidassa vahvistettujen maakuntakaavojen kanssa. Voimassa oleva Joddbölen asemakaava sisältää maakaasuterminaalivarauksen. Palautteessa tuotiin kuitenkin esille, että arviointiohjelmassa esitettyjen korkeiden säiliöiden sijoittaminen maisemallisesti arvokkaalle alueille ei vastaa asemakaavan alkuperäistä tarkoitusta.

Yhteysviranomainen toteaa, että arviointiohjelman kohdassa 4.13.3 *Rakennus- ja toimenpideluvat sekä kaavoitus* kerrotaan virheellisesti, ettei toimenpidelupaa tarvita jos toiminnot on osoitettu yksityiskohtaisesti asemakaavalla. Vähäisempien rakennelmien (muun muassa laiturit, vesirajaa muuttavat rakennelmat, varastosäiliöt) rakentaminen edellyttää maankäyttö- ja rakennuslain (MRL) 126 § mukaista toimenpidelupaa, ellei kunnan rakennusjärjestyksessä ole erityisesti määrätty lievennyksiä toimenpideluvan tarpeeseen. Toimenpiteen maankäytöllisten ja ympäristöllisten vaikutusten arvioimiseksi toimenpidelupaa ratkaistaessa noudatetaan soveltuvin osin, mitä rakennusluvan edellytyksistä MRL 72, 135, 136 ja 137 §:ssä sekä rakennuskielloista säädetään.

Mahdolliset vesistötäytöt edellyttänevät asemakaavan muutosta, jotta tarvittavat vesilain mukaiset luvat voidaan myöntää. Arviointiohjelmassa ei ole esitetty hankkeen mukaisten rakennelmien kerrosneliömetrimääriä, joten asemakaavan muutostarpeita rakennusoikeuden näkökulmasta ei voida arvioida. Vuonna 2009 hyväksytyn asemakaavamutoksen E-2 -alueen tehokkuusluku on 0,5 ja rakennusoikeus 25886 k-m². Jos alueen rakentaminen edellyttää rakennusoikeudenylityksiä, eikä asemakaavaa muuteta, tarvitaan hankkeelle poikkeamislupa.

Vaikutukset arkeologiseen kulttuuriperintöön, kulttuuriympäristöön ja maisemaan

Suunnitellut rakennustyöt tapahtuvat arkeologisesti merkittävässä ympäristössä, joten hankkeella voi olla vaikutusta sekä maassa että vedessä olevaan arkeologiseen kulttuuriperintöön.

Ohjelmassa on kuvattu asiallisesti hankealueiden ympäristössä tunnetut muinaisjäännökset. Hankesuunnitelmien muuttumisen vuoksi maassa olevien muinaisjäännösten inventointia päivitetään ja vedenalaisten osuuksien inventointi tullaan täydentämään lopullisen hankesuunnitelman selvittyä. Yhteysviranomainen toteaa, että muinaisjäännösten kattava inventointi on tehtävä riittävän hyvissä ajoin ennen hankkeen toteuttamista. Mikäli inventoinneissa havaitaan muinaisjäännöksiä, on ol-

tava aikaa suunnitella ja sopia Museoviraston kanssa mahdollisesti tarvittavista muinaismuistolain mukaisista suojelutoimista.

Fjusön niemellä ei sijaitse rakennetun kulttuuriympäristön ja maiseman näkökulmasta merkittäviä kohteita. Hankealueen tarkasteluvyöhykkeellä sijaitsee kuitenkin valtakunnallisesti arvokkaita kulttuuriympäristöjä ja maisemallisesti Fjusön niemi sijaitsee keskeisellä paikalla väyläristeyksessä ja Kyrkfjärdenin ja Inkoon kirkonkylän tuloväylän kohdalla. Suuret säiliöt ja LNG-alukset ovat Fjusön niemellä huomattavasti maisemaa häiritsevempiä kuin Inkoo Shipping -vaihtoehdossa lähempänä satamaa ja voimalaa. Tämän vuoksi yhteysviranomaisen korostaa sekä lähi- että kaukomaisemassa näkyvien maisemavaikutusten arvioimisen ja haittavaikutusten lieventämistoimenpiteiden tärkeyttä.

Selostukseen tulee arvioida myös maanpäällisen kaasuputkilinjan vaikutukset rakennettuun kulttuuriympäristöön ja maisemaan koko putkilinjan osalta sekä lähi- että kaukomaisemassa.

Liikennevaikutukset

YVA-ohjelman mukaan hankkeessa selvitetään terminaalin tuottaman liikenteen lisäyksen vaikutukset lähiliikenneverkon liikenteelliseen toimivuuteen. Yhteysviranomaisen muistuttaa, että liikenteellisen toimivuuden ohella tulee selvittää vaikutukset lähitieverkon liikenneturvallisuuden sekä hankkeen rakentamisen että sen toiminnan aikana. Tämän lisäksi on varmistettava lähitieverkon rakenteellinen soveltuvuus erityyppisten kuljetusten välittämiseen, etenkin kantavuuden osalta.

Liikennevirasto on tuonut lausunnossaan esiin useita muun muassa meriliikenteen turvallisuuteen liittyviä seikkoja, jotka on otettava huomioon hankkeen jatkosuunnittelussa.

Vaikutukset turvallisuuteen ja ihmisten elinoloihin

Saadussa palautteessa tuotiin esiin voimakas huoli hankkeen turvallisuus- ja onnettomuusriskeistä. Riskien osalta toivottiin tarkkoja riskianalyysyjä ja varotoimenpiteitä sekä hankkeen sijoittamista mahdollisimman kauas asutuksesta.

Hankkeen turvallisuutta on käsitelty aiemmin toteutetussa arviointineettelyssä. Laaditussa riskinarviossa ja arviointiselostuksessa on kuvattu LNG-laivakuljetusten, satamatoimintojen, prosessialueen ja säiliörekaliikenteen riskejä.

Arviointiohjelman mukaan riskien arvioinnit tarkentuvat suunnittelun edetessä. Vaikutusten arvioinnissa tehdään alustava riskien arviointi, jossa tunnistetaan mahdollisia vaaratilanteita ja arvioidaan niiden vaikutuksia ihmisille ja ympäristölle. Tarkempia riskinarvioiteja tehdään myöhemmin ja TUKESille toimitettavan turvallisuusselvityksen yhteydessä tehdään muun muassa suuronnettomuuden arviointi. Sekä terminaalialueelle että sen ulkopuolelle muodostetaan suoja-alueita pahimman mahdollisen skenaarion perusteella.

Yhteysviranomaisen katsoo, että arviointiselostuksessa on arvioitava ja esitettävä toiminnan riskit ja turvallisuusnäkökohdat YVAvaihe huomi-

oon ottaen mahdollisimman laajasti. Lisäksi riskinarviomenetelmät ja riskien ennaltaehkäisy on kuvattava tarkasti. Arviointiselostuksessa on esitettävä myös suoja-alueiden rajaukset ja kuvattava, mitä rajaukset merkitsevät maankäytölle, asumiselle ja alueen muulle käytölle. Myös Inkoo-Siuntio maakaasuputken vaikutukset alueen viihtyisyyteen ja virkistyskäyttöön on arvioitava. Lisäksi hankkeen toteuttamisen aiheuttamat sosiaaliset vaikutukset on otettava huomioon arvioinnissa.

Yhteisvaikutukset

Suunnitellun LNG-terminaalihankkeen läheisyydessä on runsaasti erilaista toimintaa, muun muassa Ruduksen nykyinen toiminta, Joddbölen jätevedenpuhdistamo, Fortum Power and Heat Oy:n Grundvikenin teollisuuskatopaikka, Inkoo Shippingin satama, Inkoon kala- ja venesatama, Huoltovarmuuskeskuksen toiminta, Fingrid Oyj:n Inkoon sähköasema ja useita voimajohtoja sekä puolustusvoimien mereen sijoitettuja järjestelmiä. Fortumin voimalaitoksen toiminta on lakkautettu, mutta voimalaitosalueella sijaitsevan sataman toiminta jatkuu. Suunniteltuja uusia toimintoja ovat Balticconnector-maakaasuputki Inkoon ja Viron Paldiskin välillä, Ruduksen toiminnan laajentaminen, Kalasataman kehittäminen ja Suomen Merituuli Oy:n Inkoon ja Raaseporin merituuli-voimapuisto.

Yhteysviranomainen toteaa, että selostusvaiheessa tulee esittää eri hankkeiden ajan tasalla oleva suunnittelutilanne ja arvioida yhteisvaikutukset näiden hankkeiden kanssa. Yhteisvaikutuksista olisi hyvä laatia yhteenveto, jossa nostetaan esiin olennaisimmat yhteisvaikutukset ja niiden merkittävyys. Yhteisvaikutusten lisäksi tulee tarkastella myös eri toimintojen aiheuttamia riskejä ja niiden asettamia reunaehdoja.

Seuranta

Arviointiohjelman mukaan selostuksessa esitetään YVA-asetuksen mukaisesti ehdotus seurannan sisällöksi, jos seuranta katsotaan selvitysten perusteella tarpeelliseksi.

Yhteysviranomainen toteaa, että hankkeesta on odotettavissa muun muassa vesistöiden osalta vaikutuksia, jotka edellyttävät seurantaa ja korostaa, että selostuksessa on välttämätöntä esittää ehdotus seurannan sisällöstä. Seurannan tavoitteena on hankkia tietoa hankkeen vaikutuksista ympäristöön ja lieventämistoimenpiteiden onnistumisesta sekä tunnistaa hankkeesta aiheutuvat odottamattomat vaikutukset.

Muita yksityiskohtia

Kohdasta Maanomistus 7.1.3. puuttuu maininta siitä, että lähimpänä Joddböleä sijaitsee Fortum Power and Heat Oy:n Grundvikenin läjitysalue, joka on vielä toiminnassa. Alueelle läjitetään muun muassa ruopausmassoja, tuhkaa, hylkyhiiltä ja suodatinkakkua.

Kohdasta 7.14. Kooste tehtävistä selvityksistä puuttuu arkeologinen vedenalaisinventointi.

Uusi ympäristönsuojelulaki (527/2014) astui voimaan 1.9.2014 ja uusi ympäristönsuojeluasetus (713/2014) astui voimaan 10.9.2014.

Osallistuminen ja raportointi

Arviointiohjelman nähtävillä olon aikana Inkoon Ingakodissa järjestettiin 13.8.2014 esittelytilaisuus, jossa paikalla olivat hankkeesta vastaavan, konsultin ja yhteysviranomaisen edustajien lisäksi noin 60 henkilöä. Esittelytilaisuudessa keskusteltiin vilkkaasti muun muassa hankkeen rakentamisen aikaisista sosiaalisista vaikutuksista, vesialueiden omistajien oikeuksista, kiinteistöjen arvon alenemisen kompensoinnista ja turvallisuusriskeistä. Esille nousivat myös hankkeen eri sijoitusvaihtoehdot, säiliöiden koko, havainnekuvien täydentäminen, ruoppausalueiden laajuus ja merenlahden täytöt sekä laivaliikenteen vaikutukset luontoarvoihin. Lisäksi keskusteltiin luontoselvitysten riittävydestä ja eri hankkeiden yhteisvaikutuksista.

Sidosryhmäyhteistyötä varten hankkeelle perustettiin ohjausryhmä.

Viranomaisille järjestettiin esittely- ja keskustelutilaisuus 19.8.2014 Uudenmaan ELY-keskuksessa.

Arviointiohjelmassa on esitetty selkeästi osallistumisjärjestelyt. Arviointiin liittyvät aineistot ovat olleet nähtävillä myös internetissä Uudenmaan ELY-keskuksen YVA-sivuilla.

Kansainvälinen menettely

Hankkeen aikaisemmassa YVA-menettelyssä sovellettiin kansainvälistä menettelyä YVA-lain 14 §, 15 § ja 22 § mukaisesti. Uudenmaan ELY-keskus on 2.9.2013 selostuksesta antamassaan lausunnossa todennut, että hankkeen toteuttamisesta ei aiheudu merkittäviä haitallisia valtioiden rajat ylittäviä ympäristövaikutuksia.

Yhteysviranomainen katsoo, että hankesuunnitelmien muutokset eivät aiheuta sellaisia ympäristövaikutuksia, jotka edellyttäisivät kansainvälisen kuulemisen uusimista.

5. LAUSUNNON NÄHTÄVILLÄ OLO

Lähetämme yhteysviranomaisen lausunnon tiedoksi lausunnonantajille ja tiedon lausunnosta mielipiteiden esittäjille. Lausunto on nähtävillä internetsivuilla osoitteessa: www.ymparisto.fi/IngterminaaliinkooYVA.

Lähetämme kopiot arviointiohjelmasta saamistamme lausunnoista ja mielipiteistä hankkeesta vastaavalle. Alkuperäiset asiakirjat säilytetään Uudenmaan ELY-keskuksessa.

Johtaja



Satu Pääkkönen

Ylitarkastaja



Leena Eerola

LIITE**1) Maksun määräytyminen ja muutoksenhaku**

Saadut lausunnot ja mielipiteet löytyvät osoitteesta www.ymparisto.fi/IngterminaaliinkooYVA.

TIEDOKSI

Suomen ympäristökeskus (lausunto + 2 kpl arviointiohjelmia)
Lausunnon antajat
Mielipiteiden esittäjät

LIITE 1**MAKSUN MÄÄRÄYTYMINEN JA MUUTOKSENHAKU****Sovelletut oikeusohjeet**

Valtion maksuperustelaki (150/1992) 8 §

Valtioneuvoston asetus (291/2014) elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskusten sekä työ- ja elinkeinotoimistojen maksullisista suoritteista vuonna 2014 annetun valtioneuvoston asetuksen muuttamisesta.

Maksua koskeva muutoksenhaku

Maksuvelvollinen, joka katsoo, että lausunnosta perittävän maksun määrittämisessä on tapahtunut virhe, voi vaatia siihen oikaisua elinkeino-, liikenne ja ympäristökeskuksesta kuuden kuukauden kuluessa tämän lausunnon antamispäivästä.

