



2.12.2004

LAP-2004-R-5-53

Merenkululaitos
Pohjanlahden merenkulkupiiri

PL 20
65101 VAASA

Viite: Merenkululaitos/pohjanlahden merenkulkupiirin kirje tt-229/2004, 21.9.2004

LAUSUNTO YMPÄRISTÖVAIKUTUSTEN ARVIOINTIOHJELMASTA, TORNION 9 METRIN VÄYLÄ

Pohjanlahden merenkulkupiiri on Lapin ympäristökeskukselle osoittamallaan viitekirjeellä (21.9.2004) käynnistänyt ympäristövaikutusten arviointimenettelystä annetun lain (468/1994) mukaisen arviointimenettelyn. Kirjeen mukana toimitettiin ympäristövaikutusten arviointiohjelma (Tornion 9 metrin väylä) YVA-lain ja -asetuksen mukaisia toimenpiteitä varten.

HANKETIEDOT JA YVA-MENETTELY

Hankkeen nimi

Tornion 9 metrin väylä.

Hankkeesta vastaava

Merenkululaitos/Pohjanlahden merenkulkupiiri, PL 20, 65101 VAASA, Puh. 020 4481 (keskus). Hankkeesta vastaavan yhteyshenkilö on Håkan Knip, puh 020 448 7316, gsm 040-580 6314, sähköposti: hakan.knip@fma.fi.

YVA-konsultti

PSV-Maa- ja Vesi Oy/Jaakko Pöyry Infra
PL 20
90571 Oulu, puh (08) 8869 222 (keskus)

YVA-konsultin yhteyshenkilö Lasse Rantala, puh. (08) 8869 253, gsm 040-566 0583, sähköposti: lasse.rantala@poyry.fi.

Yhteysviranomainen

Lapin ympäristökeskus
PL 8060
96101 Rovaniemi, puh. (016) 329 4111 (keskus)

Yhteysviranomaisen yhteyshenkilö on rakennusmestari Pertti Lokio, puh. (016) 329 4448, gsm 0400-290 886, sähköposti: pertti.lokio@ymparisto.fi.

YVA-menettely

Ympäristövaikutusten arviointimenettely (YVA-menettely) tavoitteena on edistää ympäristövaikutusten arviointia ja huomioonottamista suunnittelussa ja päätöksenteossa sekä lisätä kansalaisten tiedonsaantia ja osallistumismahdollisuuksia.

Ympäristöministeriö on 24.6.2004 antanut päätöksen YM2/5521/2004 ympäristövaikutusten arviointimenettelyn soveltamisesta Tornion väylän syventämisessä. Laki ympäristövaikutusten arviointimenettelystä (468/1994, muut. 267/1999) 4 §, 6 § ja 19 §. Asetus ympäristövaikutusten arviointimenettelystä (268/1999) 6 §, 7 § ja 8 §.

YVA-menettely alkaa, kun hankkeesta vastaava toimittaa arviointiohjelman yhteysviranomaisena toimivalle alueelliselle ympäristökeskukselle. Arviointiohjelma on hankkeesta vastaavan suunnitelma siitä, miten arviointi tullaan suorittamaan. Yhteysviranomaisen antamassa lausunnossa esitetään, miltä osin arviointiohjelmaa on mahdollisesti tarkistettava.

Hankkeesta vastaava arvioi hankkeen ympäristövaikutukset arviointiohjelman ja siitä saamansa yhteysviranomaisen lausunnon pohjalta sekä kokoaa arvioinnin tulokset arviointiselostukseen. Yhteysviranomainen antaa lausuntonsa arviointiselostuksesta ja sen riittävydestä.

YVA-menettely päättyy, kun yhteysviranomainen toimittaa lausuntonsa arviointiselostuksesta ja muiden kannanotot hankkeesta vastaavalle, Pohjois-Suomen ympäristölupavirastolle ja Suomalais-ruotsalaiselle rajajokikomissiolle. Hanke vaatii vesilain mukaisen luvan. Lupahakemuksen on hankkeesta vastaava jättänyt heinäkuussa 2004 lupaviranomaisille, jotka ovat Pohjois-Suomen ympäristölupavirasto ja Suomalais-ruotsalainen rajajokikomissio. Lupaviranomainen ei saa myöntää hankkeelle lupaa ennen kuin sillä on käytettävissään edellä mainitut lausunnot.

Tämän hankkeen arviointimenettelyä ei ole tarvetta menettellyllisesti sovittaa yhteen muiden lakien mukaisten menettelyjen kanssa. Tämä YVA-menettely ja meneillään oleva Outokumpu Stainless Oy:n Tornion tehtaiden eräiden toimintojen laajentamisen YVA-menettely on kuitenkin hankerajausten ja arviointityön osalta soviteltava yhteen.

Hanke, sen tarkoitus ja sijainti sekä esitetyt vaihtoehdot

Tornion laivaväylä sijaitsee Perämeren pohjukassa Tornion edustan merialueella merikartan n:o 59 alueella. Väylä johtaa Röyttän satamaan ja sen nykyinen kulkusyvyys on 8 m. Sataman liikenne palvelee pääasiassa Outokumpu Stainless Oy:n Tornion terästehdasta. Röyttän satamassa käy nykyisin noin 350 alusta vuosittain ja tavaraliikenteen määrä on noin 1,5 milj. tonnia. Terästehtaan tuotannon kasvun johdosta vuosittain alusmäärä kasvaa noin 700 alukseen ja tavaramäärä 3 miljoonaan tonniin vuoteen 2007 mennessä. Merkittävimmät terästehtaan vientitavarat ovat ferrokromi, ruostumaton teräs ja kuonatuotteet ja merkittävimmät tuontitavarat ovat romu, koksi, ferronikkeli, kalkkikivi, dolomiitti ja kaasu.

Merenkululaitoksella/Pohjanlahden merenkulkupiirillä on tarkoitus syventää Röyttän satamaan johtavaa Tornion laivaväylä 9 metrin kulkusyvyYTEEN. Ruoppauskohteita väylällä on 25 kpl yhteispinta-alaltaan noin 11,4 ha. Ruopattava massamäärä on noin 770 000 m³ ktr, josta pehmeitä imuruopattavia massoja on noin 580 000 m³ ktr. Merellä sijaitsevia läjitys-alueita on 2 kpl, joiden lisäksi Outokummun tehdasalueen edustalle on suunniteltu imu-

ruoppausmassojen läjitysallas. Outokumpu Stainless Oy on aloittanut YVA:n laatimisen tehtaan toimintojen laajentamiseen liittyen, ja imuruoppausaltaan rakentaminen sisältyy siihen YVA-tarkasteluun.

Hankkeen tarkoituksena on Tornion laivaväylän syventäminen siten, että se turvaa Tornion terästehtaan toimintaedellytykset tulevana vuosina ja vuosikymmeninä. Tornion väylän ongelmana on ollut 8,0 m kulkusyvyuden rajoittama jäänmurtajaliikenne, murtajien syväyksen ollessa 8 – 8,4 metriä. Veden ollessa matalalla eivät jäänmurtajat pääse väylälle kuin vajilla tankeilla. Jäänmurtoavustus on kuitenkin Tornion väylän talvikäytön kannalta täysin välttämätöntä.

Tämä hanke, josta Pohjanlahden merenkulkupiiri vastaa, koskee valtion väylän syventämistä ruoppaamalla ja massojen läjitystä merellä oleville läjitysalueille sekä ranta-alueelle rakennettavaan imuruoppausaltaaseen. Läjitysallasta ei samanaikaisesti käytetä muiden ruoppaus Hankkeiden massojen läjitykseen.

Pohjanlahden merenkulkupiirin vastuualueena on valtion väyläalue satama-alueen rajasta alkaen ulkomerelle. Satama-alueen raja sijaitsee väyläsuunnitelman paalulla 23800. Outokumpu Stainless Oy:n vastuualue on satama-allas ja väylä satama-alueen rajaan saakka. Satama-alueen rajalta Röyttän satamaan väylän ruoppaamisesta 9,0 metrin kulkusyvyyyteen vastaa Outokumpu Stainless Oy.

Arvioitavat vaihtoehdot

Ympäristövaikutusten arvioinnissa tarkastellaan ja vertaillaan toteutusvaihtoehtoa, jossa väylänkulkusyvyys kasvaa 8 metrillä 9 metriin. sekä ns. nollavaihtoehtoa, jossa kulkusyvyys jää nykyiseen tasoon eli 8 metriin.

Nollavaihtoehto

Nollavaihtoehdossa Tornion väylää ei syvennetä nykyisestä, vaan kulkusyvyys jää entiselle tasolle 8,0 metriin. Nollavaihtoehtoon kuitenkin sisältyy väylän kunnossapitoon välttämättömiä toimenpiteitä. Väylän syväys on palautettu kaventamalla väylää, joten väylää on joka tapauksessa levennettävä pienellä kunnossapitoruoppauksella. Kulkusyvyuden ylläpito myös vaatii ajoittain toistuvia kunnostusruoppauksia.

Väylä ei nykyisellä mitoituksella riitä kasvavan liikenteen tarpeisiin eikä liikenteen säännöllisyyttä voida turvata veden pinnan ollessa normaalia alempana. Myöskään säännöllisen liikenteen vaatimaa jäänmurtoa ei voida nykyisellä väylän syvyydellä turvata, koska suurimmat murtajat vaativat yli 8 metrin syvyyden.

Kuljetuksiin ei välttämättä ole myöskään tulevaisuudessa saatavissa alle 8 metrin syväystä käyttävää tonnistoja, koska väylien syvyys muualla Suomessa on jo yli 8 metriä ja markkinoilla oleva aluskalusto on rakennettu käyttämään väylien kulkusyvyyttä maksimaalisesti.

Vaihtoehto 1

Vaihtoehdossa 1 Tornion väylä syvennetään kulkusyvyyyteen 9 m. Ruoppausmäärä on noin 770 000 m³ ktr, josta imuruoppattavia massoja on 580 000 m³ ktr. Imuruoppausallas on suunniteltu Röyttän edustalle. Merellä sijaitsevia läjitysalueita on 2 kpl. Kustannusarvio on noin 11 milj. euroa.

ARVIOINTIOHJELMASTA TIEDOTTAMINEN JA KUULEMINEN

Arviointiohjelman vireillä olosta on kuulutettu YVA-lain ja –asetuksen mukaisesti Tornion ja Kemin kaupunkien kaupungintaloilla sekä Lapin ympäristökeskuksessa Rovaniemen virastotalolla. Kuulutus ja arviointiohjelma on asetettu nähtäville 30.9.2004 alkaen ja pidetään nähtävillä koko arviointimenettelyn ajan.

Kuulutus arviointimenettelyn vireillä olosta ja arviointiohjelman nähtävänä olosta on julkaistu Pohjolan Sanomissa 4.10.2004.

Hankkeen esittely ja tiedotustilaisuus yleisölle järjestettiin 14.10.2004 Tornion kaupungin valtuustosalilla ja samana päivänä Haaparannan kaupungin hotellilla.

Hanketta varten on perustettu ohjausryhmä, johon on hankkeesta vastaavan ja pääkonsultin lisäksi kutsuttu edustajat Lapin ympäristökeskuksesta, Lapin TE-keskuksen kalatalousyksiköstä, Outokumpu Stainless Oy:stä, Tornion kaupungista, Kemin kaupungista, Haaparannan kaupungista, Norrbottenin lääninhallituksesta, Ruotsin kalastuslaitoksesta, Perämeren kalastusalueesta ja Norbottenin rannikkokalastajista.

Tornion väylä sijaitsee suurimmaksi osaksi Suomen ja Ruotsin rajan välittömässä läheisyydessä ja noin 2 km:n matkan Ruotsin puolella. Vaikutusten ulottuessa toisen valtion puolelle YVA-lain 15 §:n mukaan tällaisessa tapauksessa on toisen valtion viranomaisille sekä luonnollisille henkilöille ja yhteisöille varattava tilaisuus osallistua arviointimenettelyyn. Tätä tarkoitusta varten on Lapin ympäristökeskus, YVA-lain 14.3 §:n mukaisesti, toimittanut arviointiohjelman ympäristöministeriölle Ruotsin valtiolle ilmoittamista varten. Ruotsin valtion puolella tapahtuvan kuulemisen ja osallistumisen järjestää ja koordinoi Naturvårdsverket.

Lapin ympäristökeskus on pyytänyt lausuntoa arviointiohjelmasta Tornion ja Kemin kaupunginhallituksista. Lisäksi ympäristökeskus on varannut liitteessä 1 esitetyille viranomaisille ja muille tahoille mahdollisuuden lausua arviointiohjelmasta.

YHTEENVETO LAUSUNNOISTA JA MIELIPITEISTÄ

Arviointiohjelmasta on annettu lausuntoja yhteensä yhdeksän, joista yksi on Natur Vårdsverketin lausunto. Kopiot lausunnoista on 10.11.2004 lähetetty hankkeesta vastaavan käyttöön.

Lapin TE-keskuksen kalatalousyksiköllä ei ole huomauttamista ohjelman suhteen.

Pekka Kalla Perämeren kalastusalueen lausunnoissa 20.9.2004 ja 22.10.2004 esittää mm. seuraavaa: "Alkuperäiset läjitysalueet 2 ja 3 tulisi säilyttää. Ei ole järkevää läjittää karkeita massoja yhteen samaan paikkaan juuri puiston rajalle (siirretty läjitysalue 2). Tämä tulisi aiheuttamaan pysyvää haittaa Pensaskarin, Mainuan, Mainuan krunnin ja Etukarin lohen kalastuspaikoille.

YVA-selostuksessa tulee arvioida lisääntyvän laivaliikenteen haittavaikutuksia väylän läheisyydessä sijaitseville kalastuspaikoille mm. laivojen peräaallot, kalojen kulun muuttuminen, melu, pyydysten kuluminen laivojen peräaallokossa ja hankkeen vaikutukset talvikalastukseen.

Museovirasto meriarkeologin yksikkö pitää arviointiohjelmassa kappaleessa 6.7.1 esitettyä viistokaikuluotausta hyvänä sekä lisäksi esittää, että ennen viistokaikuluotauksen tilaamista ja toteuttamista on oltava yhteydessä meriarkeologian yksikköön.

Lapin liitolla ei ole huomauttamista arviointiohjelman suhteen.

Tiehallinnon Lapin tiepiiri ilmoittaa, ettei sillä ole huomauttamista arviointiohjelman johdosta.

Kemin kaupungin kaupunkirakennuskeskus katsoo lausunnossaan, että ympäristövaikutusten arviointiohjelman voidaan kokonaisuutena katsoa täyttävän tehtävänsä hankkeen tiedonsaannin osalta, sillä arviointiohjelma selvittää mitä hankkeen tärkeimmäksi tunnistetut ennalta arvioitavissa olevat ympäristövaikutukset ovat.

Arviointimenetelmien kuvaus jäi arviointiohjelmassa kuitenkin monien asiakohtien osalta avoimeksi. Tältä osin arviointiohjelmaan olisi kaivannut yksityiskohtaisempaa tietoa ja esitystä niistä menetelmistä ja/tai tietolähteistä joilla hankkeen ympäristövaikutuksia tullaan arvioimaan.

Arviointiohjelmassa oli mainittu, että tarvittaessa ylitevesien laatua voitaisiin säätää kemikaalinnilla. Kemikaalien käyttö tulisi kuitenkin viimeiseen saakka välttää tai niiden käyttö tässä yhteydessä jopa kieltää, sillä ylimääräisten, luontoon normaalisti kuulumattomien kemiallisten yhdisteiden käyttö ei ole ekologisesti suotavaa. Ylitevedet eivät ole laadultaan sellaisia, että niihin tarvitsisi lisätä kemikaaleja.

Arviointiselostuksessa olisi tullut ottaa kantaa myös imuruoppausmassojen loudepadon (selkeytysallas) ympäristöturvallisuustarkasteluun ja siihen mitkä ovat padon mahdolliset riskit ja vaikutukset ympäristölle mahdollisessa vuototilanteessa.

Kokonaisuutena Tornion väylän ruoppaaminen 9 –metriin on kannatettava ja tarpeellinen, sillä väylän syventäminen 9 metriin mahdollistaa ja turvaa elinkeinoelämän tarvitsemat vesitiekuljetukset kaikissa olosuhteissa tulevina vuosina ja vuosikymmeninä. Tornion väylän ongelmana on ollut juuri sen mataluus. Väylän nykyinen 8 metrin kulkusyvyys on rajoittanut mm. jäänmurtajaliikennettä, joiden syvyys on 8 – 8,4 metriä. Lisäksi on ennakoitavissa, että alusliikenne Tornion terästehtaalle tullaan tulevaisuudessa suorittamaan nykyistä suuremmilla aluksilla. Täten YVA:ssa esitetty ns. nollavaihtoehto, jossa väylää ei syvennettäisi nykyisestäään, vaan kulkusyvyys jäisi entiselle tasolle 8 metriä, ei riittäisi mitoitukseltaan kasvavan liikenteen tarpeisiin eikä liikenteen vaatimaa jäänmurtoa voitaisi nykyisellä väylän syvyydellä turvata.

Arviointiselostuksen liitekarttaan nro 4 olisi havainnollistamisen parantamiseksi hyvä laittaa selitteeseen myös läjitysalueet (nyt siinä on vain ruoppausalueet ja Natura-alueet). Imuruoppausmassojen selkeytysallas olisi havainnollisuuden vuoksi hyvä merkitä samalla värillä kuin läjitysalueetkin, koska arviointiselostuksen tekstiosassa selkeytysallas on yksi läjitysalue. Asiaan perehtymätön saattaa karttaliitteen nro 4 perusteella saada käsityksen, että läjitysalueita on vain kaksi kappaletta, kun todellisuudessa niitä on kolme. Kyseiseen liitekarttaan olisi hyvä merkitä myös eri läjityspaikkoihin läjitettävien massojen määrät.

Hankkeen ympäristövaikutuksiin voidaan ottaa yksityiskohtaisemmin kantaa vasta ympäristövaikutusten arviointisuunnitelman käsittelyn yhteydessä.

Kemin kaupunginhallitus esittää lausunnossaan samat asiat kuin kaupunkirakennuskeskus edellä.

Lapin lääninhallituksen sosiaali- ja terveys osastolla ei ole huomautettavaa ohjelman suhteen.

Naturvårdsverket esittää lausunnossaan, pyydettyään lausunnot: Sjöfartsverkets kontor i Luleå (Merenkululaitoksen Luulajan konttori), Fiskeriverkets utredningskontor i Luleå (Kalastuslaitoksen Luulajassa oleva selvityskonttori), Pelastuslaitos, Norrbottenin lääninhalitus sekä Haaparannan kaupunki, niistä yhteenvetona mm. seuraavaa:

Koska toiminta sijoittuu Ruotsin alueelle ja Ruotsin alueen välittömään läheisyyteen, on erittäin tärkeää huomioida ympäristövaikutukset myös Ruotsin puolella.

Suunniteltua ruoppaushanketta voidaan sekä laajuuteen että aikaan nähden pitää erittäin suurena. Riskit, että huomattavia määriä epäpuhtauksia irtoaa sedimenteistä ja vaikuttaa biologiseen elämään verrattain suurella merialueella, ovat siksi ilmeiset. Ympäristövaikutusten pienentämiseksi on ympäristötyötä suunnattava minimoimaan sameutumista ja partikkelien leviämistä.

Työstä on laadittava suuntaviivat; milloin ja miten työ tehdään, jotta parhaalla mahdollisella tavalla voidaan estää partikkelien ja epäpuhtauksia leviäminen sekä ympäristöön kielteisesti vaikuttavat seikat. Toimenpiteet ympäristövaikutusten minimoimiseksi on selostettava selvästi. Lisäksi on selvitettävä, mikä olisi hyväksyttävissä oleva raja sameutumismäärä ja partikkelien leviämismäärä. Itse ruoppaustyön aikana on tärkeä jatkuvasti seurata veden sameutumista niin, että vaikutukset ympäristöön voidaan minimoida keskeyttämällä ruoppaustyö liian korkean sameutumisen aikana.

Odotettavissa olevat vaikutukset läjitysalueilla tapahtuvasta toiminnasta on selvitettävä. Selvityksestä on lisäksi käytävä ilmi, mihin varotoimenpiteisiin aiotaan ryhtyä minimoimiseksi riskiä, että sedimenttiä leviää läjitysalueista työn aikana ja tulevaisuudessa.

Ympäristökaaren 4 luvussa 2 § sanotaan, että Norrbottenin läänin rannikolla ja saaristossa, aina Suomen valtakunnan rajalle asti, on luvallisuutta arvioitaessa matkailun ja vapaa-ajan intressit erityisesti huomioitava. Tämä alue on, siellä olevien luonnon- ja kulttuuriarvojen suhteen, kiinnostava koko valtakunnan tasolla. Ympäristöön vaikuttavat toimenpiteet voidaan ympäristökaaren 4 luvun 1 § mukaan toteuttaa ainoastaan, jos ne voidaan toteuttaa aiheuttamatta huomattavaa vahinkoa alueen ympäristö- ja kulttuuriarvoille sekä mikäli ne eivät millään tavoin ole ristiriidassa matkailun ja vapaa-ajan intressien kanssa alueella. Tulevassa ympäristövaikutusten arviointiselostuksessa on siksi arvioitava hankkeen vaikutus luonto- ja kulttuuriarvoihin ja otettava huomioon sen vaikutus matkailun ja vapaa-ajan intresseihin alueella.

Sen lisäksi mitä muut lausuntoa antaneet organisaatiot ovat esittäneet, on Naturvårdsverketin mielestä seuraavat asiat otettava mukaan tulevaan ympäristövaikutusten arviointiselostukseen:

Pohjolan koskemattomanpiin jokiin kuuluva Tornionjoki on Natura 2000 –alue ja mahdollisuudet lohen luonnolliseen lisääntymiseen ovat sillä suurimmat koko Itämeren alueella. Siksi on erittäin tärkeää, ettei hanke vaikuta kielteisesti lohen jokivaellukseen. Lohen lisäksi on myös muita vaeltavia kalalajeja, joiden ekologinen ja taloudellinen merkitys on suuri, esim. taimen, siika, nahkiainen ja harjus. Harjusta ei mainita raportissa, mutta se esiintyy koko Pohjanlahden rannikkoalueella. Muutama rannikonläheinen harjuskanta lisääntyy virtaavassa vedessä, mutta luultavasti on myös rannikkoalueen altistetuilla paikoilla kutevia kantoja. YVA:ssa on mainittujen kantojen esiintymät sekä muut meressä kutevat kalalajit huomioitava. Tarkka analyysi kalafaunaan kohdistuvista odotettavissa olevista vaikutuksista on myös tärkeä sen arvioimiseksi ovatko ruoppauksen myönteiset vaikutukset kielteisiä suuremmat.

Hankkeen vaikutusalueella on Ruotsin Natura 2000 –alueita, joiden tarkoituksena on säilyttää "Suuria matalia lahtia ja salmia" sekä "Sublittoraaleja hiekkasärkkiä" (ts. pysyvästi veden peittämiä hiekkasärkkiä). YVA:n täytyy käsittää selvityksen ruoppauksen vaikutuksista Natura 2000 –alueisiin.

YHTEYSVIRANOMAISEN LAUSUNTO

Hankekuvaus

Hankkeen tarkoitus on esitetty ja sitä on perusteltu, mutta hankkeen merkitys myös valtakunnallisesta näkökulmasta (valtion priorisointi) olisi hyvä tuoda esiin korostamaan hankkeen merkitystä. Koska hanke perustuu Tornion tehtaiden toimintaedellytyksien turvaamiseen tulisi tehtaiden laajentuminen ja alusliikenteen kasvu kuvata selvemmin myös hankkeen tarkoitus (yleiskuvaus, luku 4.1) –kohdassa eikä jättää tätä keskeistä seikkaa ainoastaan johdanto-osaan. Merenkulkupiiri on aiemmissa yhteyksissä korostanut myös alusliikenteen turvallisuuden parantamista. Myös tämä seikka olisi ollut syytä tuoda esiin. Hankkeen tarve ja tarkoitus tulee YVA-selostuksessa esittää ja perustella tarkemmin.

Arviointiohjelmasta saa hyvän yleiskäsityksen väylän syventämishankkeesta. Hankkeen toteutusta käytännössä olisi kuitenkin tullut esitellä yksityiskohtaisemmin, jotta esitettyihin vaikutusarviointeihin ja mm. tarkastelualueiden riittävyteen olisi hanketietojen pohjalta voinut ottaa selkeämmin kantaa. Tarkempia tietoja olisi tullut esittää ruopattavien massojen laadusta ja laadun edellyttämästä käsittelystä, ruoppaustöiden teknisestä toteutuksesta ja ajoituksesta jne. Hankekuvausta tulee huomattavasti syventää YVA-selostuksessa. Muun muassa ruoppausmassojen laatua ja ominaisuuksia tulee tarkastella yksityiskohtaisesti ja verrata tietoja HELCOM:in suosituksiin sekä YM:n ruoppausmassojen läjityskriteereihin.

Toteutusvaihtoehto ja sen rajaus hankkeesta vastaavan (merenkulkupiiri) ja Outokumpu Stainless Oy:n vastuualueeseen kuuluvien toimintojen osalta on esitetty selvästi. YVA-ohjelmassa on myös tuotu esiin, että väylän syventäminen edellyttää toimenpiteitä satama-alueella, mutta että satama-altaan työt on rajattu hankekokonaisuuden ulkopuolelle, eikä niiden toimenpiteiden vaikutusten arviointia ole esitetty tehtäväksi muillakaan tavoin. Sataman syventäminen väylän syventämisen yhteydessä on ympäristökeskuksen näkemyksen mukaan oleellinen osa hankekokonaisuutta, mikä tulee myös tarkastella kokonaisuutena tämän YVA-menettelyn yhteydessä, jotta saadaan oikea kuva koko kokonaisuuden ympäristövaikutuksista. Satama-altaan syventäminen läjitysalueineen on käsiteltävä Tornion tehtaiden YVA-menettelyssä. Satama-alueen asiat tulee yhteenvetona esittää myös tämän hankkeen YVA-selostuksessa oleellisena osana tähän hankkeeseen liittyvää kokonaisuutta.

Hankekuvauksessa on keskitytty hankkeen ns. rakentamisvaiheeseen eli ruoppausten toteutukseen. Hankkeen elinkaari eli väylän käyttö (ml. talvikäytön edellyttämä jäänmurto) ja tarvittavat kunnossapitotoimenpiteet on jätetty esittämättä. Hankekuvauksen ja ympäristövaikutusten arvioinnin tulee kattaa edellä mainitut elinkaarivaiheet. Myös imuruoppausaltaan osalta on esitettävä sen ruoppausten jälkeinen tila ja mahdollinen jälkikäyttö.

Tarkemman hankekuvauksen (ohjelman luku 4.1.6) yleistajuisuutta tulee YVA-selostuksessa lisätä. YVA-selostuksessa tulee esittää väylän mitoitus ja väylätermistöön liittyvät asiat havainnollisesti ja kattavammin sanaselityksin. Esimerkiksi poikkeusleikkaukua hyödyntäen tulee esittää, mitä tarkoitetaan 'rännillä' ja esittää muut väylän muotoon ('linjat') ja mitoitusliittävät seikat vastaavalla tavalla. Myös 'haraamisen' merkitys ja toteutus tulisi selittää, kuten myös sen tarkoitus kulkusyvyyden turvaajana. Tarkempaan

hankekuvaukseen tulee YVA-selostuksessa myös lisätä väylän käytön, mukaan lukien talvi-käytön edellyttämän jäänmurron, ja kunnossapidon kuvaus.

Hyvää on, että YVA-ohjelmassa on esitetty sanasto ja lyhenteet. Kaikki termit eivät tästä huolimatta välttämättä selviä asiaa tuntemattomalle, vaan mm. edellä mainitut termit kai-paavat havainnollisemman esityksen.

YVA-selostuksessa tulee myös ruoppausmenetelmät pyrkiä kuvaamaan mahdollisimman yleistajuisesti ja havainnollistaa sanallista selitystä mahdollisuuksien mukaan kuvin ja piir-roksin.

Liitteessä 4. esitetty kokonaisvaltainen kartta hankealueesta on hyvä, mutta se tulee esittää vähintään A3-koossa ollakseen luettavissa. Lisäksi YVA-selostuksessa tulee esittää yksi-tiskohtaisempia karttakuvia tarpeen mukaan.

Hankkeen edellyttämissä luvissa (luku 7) ei ole tuotu esiin kaikkia huomioon otettavia lu-pia. Ympäristöllisesti keskeiset maankäyttö- ja rakennuslain mukaiset luvat ja hyväksynnät on jätetty selvittämättä. YVA-ohjelmassa ei myöskään ole tuotu esiin, että Perämeren kan-sallispuistosta annetussa asetuksessa (538/1991) vesikulkuväylien syventäminen ja ruop-paaminen ovat sallittuja vain Metsähallituksen luvalla.

Vaihtoehtojen käsittely

YVA-ohjelmassa on esitetty kaksi vaihtoehtoa: toteutusvaihtoehto ja ns. nollavaihtoehto. Hyvää on, että väylän vaihtoehtoiset syvyudet on esitetty ja niiden pois jättäminen perustel-tu. Sen sijaan puutteellista on, että hankkeelle ei ole esitetty vaihtoehtoisia ruoppausmasso-jen läjitysalueita eikä näiden vaihtoehtojen pois jättämistä ole edes perusteltu. Ruoppaus-massojen sijoitusvaihtoehdot ovat oleellinen osa tällaista ruoppaushanketta. Hankkeen ai-emmissä vaiheissa meriläjitysalueiksi oli esitetty erilaiset sijoituspaikat kuin YVA-ohjelmassa. Ympäristökeskuksen käsityksen mukaan kuitenkin myös nyt esittämättä jätetyt läjitysalueet olisivat olleet perusteltu vaihtoehto, sillä ne ovat ympäristökeskuksen käsityk-sen mukaan aiemminkin läjitykseen käytettyjä alueita. YVA-ohjelmassa esitetyille uusille meriläjityssijoituspaikoille ei ole esitetty valintaperusteita, mikä on oleellista tietoa ja tulee esittää yksityiskohtaisesti YVA-selostuksessa.

Ympäristökeskuksen näkemyksen mukaan ei ole perusteltua jättää meriläjityssijoituspai-koille vaihtoehtoja käsittelemättä ja esittää, että YVA-ohjelmassa esitettyjen läjityspaikko-jen lisäksi, myös aiemmissä hanke-esityksissä ilmoitetut meriläjityspaikat käsitellään tässä YVA-menettelyssä vaihtoehtoisina paikkoina.

Läjitysalueiden lisääminen arviointiohjelmassa Perämeren kansallispuiston ja samalla Natu-ra-alueen sisälle vuonna 1991-91 käytetyn läjitysalueen paikalle syvänteeseen (noin 14 met-rin syvyys), ei ympäristökeskuksen mielestä aiheuttane sellaista muutosta Natura-alueen suojelun perusteena oleviin luontoarvoihin, että suojelun ulkopuolinen koskemattoman merenpohjan vaihtoehto olisi selväsi meriluonnon luontoarvojen kannalta perustellumpi rat-kaisu. Ympäristökeskus kuitenkin pitää tarpeellisena Natura-arvioinnin tarveselvityksen te-kemistä tältäkin osin. Tarveselvitys osoittaa sitten tarvitseeko varsinaista Natura-arviointia tehdä.

Ympäristökeskus toteaa myös, että hankkeen ruoppausvaiheen ympäristövaikutukset voivat poiketa toisistaan merkittävästi ruoppaustöiden ajoituksesta ja kestosta riippuen. Tässä tu-lisikin harkita erilaisten ruoppausaikataulujen käsittelyä vaihtoehtoina. Vähintäänkin tulee

esittää erot ympäristövaikutuksissa, mikäli ruoppauksille haetaan alueella normaaliksi vakiintuneista työajankohdista poikkeavat ajat. Toisin sanoen tulee esittää ympäristövaikutukset vakiintuneiden ruoppausajankohtien mukaan toteutettuna ja erot ympäristövaikutuksissa esimerkiksi poikkeavan pituisesta ruoppausjaksosta johtuen tai päinvastoin.

Nollavaihtoehdon kuvauksessa on tuotu esiin asianmukaisia seikkoja, mutta niiden lisäksi nollavaihtoehdossa tulee esittää arviot Tornion tehtaiden raaka-aine ja tuotekuljetusten muiden kuljetusmuotojen edellyttämistä liikennemääristä ja arvio niiden merkityksestä tie- ja rautatieliikenteeseen alueella (mm. liikenteellinen kasvu, kaluston riittävyys jne.). Muiden kuljetusmuotojen kapasiteetin rajallisuus ym. seikat tulee tuoda esiin, myös siitä syystä, että ne oletettavasti puoltavat väylähankkeen toteuttamista.

Nollavaihtoehdossa tulee myös ottaa huomioon ja tarkastella Ajoksen sataman nykyistä aktiivisempi hyödyntäminen nollavaihtoehdon tapauksessa.

YVA-ohjelmassa ei ole esitetty mitään vaihtoehtojen vertailusta. Vaihtoehtojen vertailuun liittyen ympäristökeskus korostaa sen olevan keskeinen osa ympäristövaikutusten arvioinnin tuloksia sillä siinä yleensä tiivistetään, jäsennellään ja tulkitaan vaikutusarvioinnissa tuotettu tieto sekä otetaan usein kantaa eri vaihtoehtojen paremmuuteen eri osatekijöiden suhteen. YVA-selostuksessa vaihtoehtoja tulee vertailla ja vertailumenetelmä, eli se miten vertailaan, tulee kuvata ja sen valinta perustella yksityiskohtaisesti. Vertailun yhteydessä tai muussa soveltuvassa kohdin tulee myös arvioida vaikutusten merkittävyyttä.

Vaikutukset ja niiden selvittäminen

Arviointiohjelmassa on esitetty alustava kuvaus ympäristön nykytilasta. Nykytilan kuvaus on tarpeen jo ohjelmavaiheessa, sillä se muodostaa perustan vaikutusten tunnistamiselle ja niiden merkittävyyden arvioinnille. Ympäristön nykytilan kuvaus on pääasiassa riittävä ja painottunut oikein, mitä tulee merialueen tilan muita sektoreita laajempaan käsittelyyn. Ympäristön nykytilan kuvausta tulee kuitenkin selvästi syventää YVA-selostuksessa. Esimerkiksi hanketta varten tehtyjen sedimentin laatu –ym. selvitysten tulokset tulee esitellä.

Sosiaalisia vaikutuksia, kuten esimerkiksi merenkulkuun ja kalastukseen liittyviä työllisyyskysymyksiä alueella ei nykytilan kuvauksessa ole tarkasteltu. Nämä kysymykset tulee käsitellä YVA-selostuksessa. Nykytilan kuvauksesta ei myöskään käy ilmi, mikä on meriarkeologien kohteiden nykytilanne alueella. Merialueen nykyistä virkistyskäyttöä ei ole esitetty. Myös nämä seikat sekä hankkeen vaikutukset niihin tulee esittää YVA-selostuksessa.

Kasvillisuutta, eläimistöä ja suojelukohteita käsittelevässä luvussa (5.4) ei ole tuotu esiin Perämeren kansallispuistossa suojeltavana luontotyyppinä myös vedenalaisia kohteita, kuten vedenalaisia hiekkasärkkiä. Ruoppausten ja läjitysten vaikutukset on otettava huomioon kaikkien suojeltujen luontotyyppien osalta.

Nykytilan kuvauksessa olisi ollut hyvä esimerkiksi yhteenvedon muodossa esittää arvio siitä, minkä tekijöiden suhteen ympäristö on kuormitettavuuden suhteen herkkää, sillä tämä on suorassa yhteydessä vaikutusten arviointitarpeeseen.

Ympäristövaikutusten tunnistaminen on YVA-ohjelmassa esitetty hyvin yleispiirteisesti. Lisäksi vaikutuksia on käytännössä tunnistettu ainoastaan ruoppausvaiheen osalta. Väylän käytön, ml. talvikäyttö ja jäänmurto, sekä kunnossapidon ympäristövaikutuksia ei ole tunnistettu. Myös näiden vaiheiden ympäristövaikutukset on tunnistettava ja ne tulee arvioida.

YVA-ohjelmassa on melko kattavasti esitetty mitä ruoppausten vaikutuksia aiotaan arvioida, mutta käytettäviä arviointimenetelmiä tai selvityksissä käytettävää asiantuntemusta ei ole kuvattu (YVA-asetus 11 §). YVA-ohjelman yksin keskeisistä tarkoituksista on esittää kattava arviointisuunnitelma (tunnistaa vaikutukset sekä esittää tarvittavat selvitykset menetelmien) siten, että eri sidosryhmät ja yhteysviranomaiset voi ottaa suunnitelmaan kantaa. Nyt tähän ei ole ollut juurikaan mahdollisuuksia. Arviointiselostuksessa tai sen mahdollisissa liitteissä tulee käydä ilmi selvitysten laatijat, käytetyt menetelmät sekä niiden kuvaukset. Selostuksessa tai sen liitteissä tulee myös esittää käytettyihin menetelmiin ja/tai lähtötietoihin liittyneet epävarmuustekijät sekä puutteet.

YVA-ohjelmassa ei tuoda esiin, tuleeko YVA-selostus sisältämään arvion mahdollisista ympäristöönnettomuuksista ja niiden seurauksista. Tämä tulee YVA-asetuksen 12 §:n mukaan sisältyä YVA-selostukseen ja sen tulee kattaa sekä ruoppausvaihe, väylän käyttö ja imuruoppausaltaan täytön jälkeinen aika että väylän kunnostustoimenpiteet.

Ympäristövaikutusten tarkastelualueita ei ole rajattu eikä rajauksia perusteltu systemaattisesti. Tarkastelualue on esitetty ainoastaan vesistövaikutusten osalta. Käytetyt tarkastelualueet ja todetut vaikutusalueet tulee esittää YVA-selostuksessa. Esitetyt vesistövaikutusten tarkastelualueita tulee selvitysten edetessä tarvittaessa laajentaa. Tarkastelualueen tulee kaikkien vaikutusten osalta kattaa se alue, missä vaikutuksia ilmenee.

Osallistuminen

Osallistumista on kuvattu YVA-ohjelmassa ja mm. ohjausryhmän kokoonpano on tuotu riittävän yksilöidysti esiin. YVA-ohjelmasta saa kuitenkin sen käsityksen, että ohjausryhmä työskentelee vain ohjelmavaiheessa sillä YVA-selostuvaiheen ohjausryhmätyöskentelyä ei ole esitetty. YVA-ohjelmassa olisi myös tullut tuoda esiin, miten ohjausryhmätyöskentely ja muu osallistuminen on otettu YVA-ohjelman laadinnassa huomioon, sillä ohjausryhmässä on esitetty paljon kannanottoja tehtävää ympäristövaikutusten arviointia silmällä pitäen.

Osallistumisen vaikutukset ympäristövaikutusten arviointiin koko menettelyn aikana tulisi-kin tuoda esiin arviointiselostuksessa, sillä osallistuminen on keskeinen osa arviointimenetelyä ja arviointiselostuksessa kuvaamalla sen merkitys saadaan esiin.

Raportointi

Arviointiohjelma on laadittu kokonaisuudessaan selkeästi ja sujuvasti.

Arviointiohjelmassa on pyritty tiiviiseen ja helposti ymmärrettävään esittämistapaan, mikä on asian lähestyttävyyden kannalta hyvä, mutta näin on myös väistämättä jäänyt joitakin arviointiohjelman kannalta keskeisiä asioita liian yleispiirteisen esittämisen varaan.

Yhteenveto ja ohjeet jatkotyöhön

Ympäristökeskus katsoo arviointiohjelman pääosaltaan täyttävän YVA-asetuksen (268/1999) 11 §:n vaatimukset.

Arviointiselostuksessa tulee kiinnittää huomiota vaikutusten merkittävyyden arviointiin. Merkittävyyden arviointi tulee tehdä systemaattisesti ja esittää selkeästi ja perustellusti.

Haittojen ehkäiseminen ja lieventäminen on YVA-ohjelmassa esitetty selkeästi omana luvunaan. Ympäristökeskus haluaa korostaa haittojen ehkäisemisen ja lieventämisen kattavan

selvittämisen ja laadukkaan ja riittävän yksityiskohtaisen esittämisen olevan YVA-selostuksen keskeistä sisältöä. Kuten muiltakin osin, myös tämän kohdan tulee kattaa hankkeen elinkaari eli ruoppausten lisäksi väylän käyttö ja kunnossapito.

Vaikutusten seuranta tulee YVA-selostuksessa esittää YVA-ohjelmaa perusteellisemmin ja sen suunnittelussa tulee ottaa arviointityön tulokset huomioon.

LAUSUNNON NÄHTÄVILLÄOLO

Arviointiohjelmasta annetut alkuperäiset lausunnot säilytetään Lapin ympäristökeskuksessa. Yhteysviranomaisen lausunto lähetetään hankkeesta vastaavalle sekä tiedoksi lausunnonantajille ja muille 'Tiedoksi' kohdassa mainituille tahoille. Lausunnon ruotsinnot toimitetaan tiedoksi ruotsalaisille lausunnonantajille.

Yhteysviranomaisen lausunto arviointiohjelmasta on nähtävänä 3.12.2004 alkaen koko arviointimenettelyn ajan seuraavissa paikoissa:

- Tornion kaupunki, kaupungintalo, Suensaarenkatu 4, Tornio
- Kemin kaupunki, kaupungintalo, Valtakatu 26, Kemi
- Lapin ympäristökeskus, virastotalo, Hallituskatu 5, Rovaniemi

Lisäksi lausunto ja sen käännös ruotsiksi ovat nähtävänä Internetissä osoitteessa: <http://www.ymparisto.fi> hakupolkuna: Alueelliset ympäristökeskukset > Lappi > Ympäristönsuojelu > Ympäristövaikutusten arviointi > Vireillä olevat YVA-hankkeet

Arviointiohjelmaa ja tätä lausuntoa on käsitelty Lapin ympäristökeskuksen YVA-ryhmässä.

Ympäristönsuojelupäällikkö

Tiina Kämäräinen

Rakennusmestari

Pertti Lokio

LIITTEET

1. Luettelo viranomaisista ja muista tahoista, joille on varattu tilaisuus lausua arviointiohjelmasta
2. Suoritemaksun määräytyminen ja sitä koskeva oikaisuvaatimusosoitus

SUORITEMAKSU

4880 euroa

JAKELU

Merenkululaitos/Pohjanlahden merenkulkupiiri suoritemaksua vastaan

TIEDOKSI

Ympäristöministeriö/YVA-asiat
Pohjois-Suomen ympäristölupavirasto
Suomalais-ruotsalainen rajajokikomissio
Lausunnon antajat ja mielipiteiden esittäjät
Outokumpu Stainless Oy
Seurantaryhmän jäsenet
Naturvårdsverket ja ruotsalaiset lausunnon antajat ja mielipiteiden esittäjät
(lausunnon ruotsinnot)

**LUETTELO VIRANOMAISISTA JA MUISTA TAHOISTA, JOILLE ON VARATTU
TILAISUUS LAUSUA ARVIOINTIOHJELMASTA**

Tornion kaupunki
Kemin kaupunki
Pirkkiön osakaskunta/Pekka Mäkinen, Vanhapirkkiöntie 49, 95470 Pirkkiö
Perämeren kalastusalue
Outokumpu Stainless Oy
Suomen ympäristökeskus
Lapin liitto
Lapin lääninhallitus, sosiaali- ja terveysosasto
Lapin TE-keskus, Kalatalouspalvelut
Tiehallinto, Lapin tiepiiri
Merenkululaitos, Pohjanlahden merenkulkupiiri
Turvatekniikan keskus
Lapin luonnonsuojelupiiri
Tornion luonnonsuojeluyhdistys
Metsähallitus, Perämeren kansallispuisto
Museovirasto

MAKSUN MÄÄRÄYTYMINEN JA MAKSUA KOSKEVA MUUTOKSENHAKU

Maksu määräytyy ympäristöministeriön asetuksessa (1237/2003) alueellisen ympäristökeskuksen maksullisista suoritteista olevan maksutaulukon mukaisesti.

Maksuvelvollinen, joka katsoo, että julkisoikeudellisesta suoritteesta määrätyn maksun määrittämisessä on tapahtunut virhe, voi valtion maksuperustelain (150/1992) 11 b §:n mukaan vaatia oikaisua maksun määränneeltä viranomaiselta kuuden kuukauden kuluessa maksun määrittämisestä.