



18.9.2014

Gasum Ab
PB 21
02151 Esbo

Referens
Bedömningsprogrammet har anlänt den 28 maj 2014

UTLÅTANDE OM PROGRAMMET FÖR MILJÖKONSEKVENSBEDÖMNING, FINNGULF LNG-TERMINAL TILL INGÅ

1. PROJEKTUPPGIFTER OCH MKB-FÖRFARANDE

Gasum Ab inledde den 28 maj 2014 förfarandet för en miljökonsekvensbedömning av byggandet av en terminal för flytande naturgas (LNG) genom att lämna in ett miljökonsekvensbedömningsprogram till närings-, trafik- och miljöcentralen (NTM-centralen) i Nyland.

Bedömningsprogram och bedömningsbeskrivning

Programmet för miljökonsekvensbedömning är den projektansvarigas plan om vilka miljökonsekvenser som ska utredas och med vilka metoder, samt hur bedömningsförfarandet kommer att ordnas.

Den projektansvariga utarbetar en miljökonsekvensbeskrivning på basis av bedömningsprogrammet och kontaktmyndighetens utlåtande om det.

Den projektansvariga och kontaktmyndigheten

Den projektansvariga är Gasum Ab, vars kontaktperson för projektet är Timo Kallio. Bedömningsprogrammet har upprättats som konsultuppdrag av Sito Ab, vars kontaktperson är Merilin Pienimäki.

NTM-centralen i Nyland verkar i detta projekt som kontaktmyndighet i enlighet med lagen om förfarandet vid miljökonsekvensbedömning. Representant för kontaktmyndigheten är Leena Eerola (3 § 1 mom. 10 punkten i lagen om närings-, trafik och miljöcentraler samt 2 § 1 mom. 3 punkten och 3 § 1 mom. 1 punkten i förordningen om närings- trafik och miljöcentraler).

Bakgrunden till och beskrivning av projektet

Gasum Ab planerar import, lagring och distribution av flytande naturgas (LNG) i huvudsak via det existerande naturgasnätet för att fylla den finländska energimarknadens behov. Målet är att skapa förutsättningar för ett mer konkurrenskraftigt inköp av naturgas för den finländska energimarknaden och i framtiden för marint bruk och kunder utanför det befintliga naturgasnätet.

Faktura till den projektansvariga 8 000 €. Betalningsgrunderna finns som bilaga till utlåtandet

Gasum Ab skaffar LNG från utlandet och transporterar den till Ingå med LNG-fartyg avsedda för transport av flytande naturgas. I det här projektalternativet granskas en fullskalig LNG-terminal som skulle byggas på Fjusö udde i Ingå. LNG:n lagras i två lagercisterner ovan jord eller alternativt i ett flytande LNG-lagerfartyg, som placeras antingen utanför Fjusö eller i Fortums kraftverks hamnområde. En ovanjordisk lagerbehållare har en volym på 165 000 m³ och det flytande lagerfartyget en volym på 150 000 m³.

I återförgasningsanläggningen kan LNG åter omvandlas till gasform och ledas in i gasnätet och vidare till användarna. Av den mängd som kommer till Ingå leds största delen in i högtrycksgasnätverk. Den maximala mängden gas som matas in (20 TWh) motsvarar cirka 50 procent av den nuvarande årliga förbrukningen av naturgas i Finland. LNG kan också lastas i flytande form på bunkringsfartyg (130 000 – 200 000 t/a) och tankbilar (90 000 – 150 000 t/a), för att transporteras till användare som inte nås av gasdistributionsnätverket.

I projekthelheten ingår också byggandet av ett naturgasledning från Ingå till Sjundeå samt byggnation i vattenområden d.v.s. brytning, muddring, deponering av jordmassor och utfyllnad.

Projektets miljökonsekvenser har redan tidigare bedömts i MKB-beskrivningen som anhängiggjordes i april 2013. Det fanns då två placeringsalternativ för projektet, Joddböle i Ingå och Tolkis i Borgå. NTM-centralen i Nyland har den 2 september 2013 gett sitt utlåtande om beskrivningen. Sedan MKB-förfarandet slutfördes har uppgifterna om projektets planering preciserats och på grund av att terminalens placeringsalternativ ändrats, är det skäl att genomföra MKB-förfarandet på nytt.

Alternativen inom projektet

I den här bedömningen granskas två nya alternativ för projektet samt nollalternativet.

Alternativ 1: En fullskalig LNG-terminal på Fjusö udde i Ingå, där två cisterner ovan jord och en förångningsanläggning placeras. Projektet omfattar dessutom massiv schaktning, brytning, muddringar, utfyllnad av vattenområden, deponering av jordmassor i havet samt byggnad av en cirka 20 km lång sammanlänkning från Ingå till Sjundeå.

Alternativ 2: En flytande LNG-terminal byggs i Ingå, utanför Fjusö udde (alternativ 2a) eller utanför Fortumshamn (alternativ 2b). Projektet omfattar brytning, muddringar, deponering av jordmassor i havetsamt byggnad av en cirka 20 km lång sammanlänkning från Ingå till Sjundeå.

Alternativ 0: Projektet genomförs inte. Konsumtionen av naturgas bedöms sjunka och konsumtionen av andra bränslen (exempelvis kol, torv, trä, olja) stiga.

Projektets behov av MKB-förfarande

Behovet av MKB-förfarandet definieras enligt punkterna 8 d och 9 f i projektlistan i 6 § i MKB-förordningen.

Enligt punkt 8 d tillämpas MKB-förfarandet på lager för olja eller för petrokemiska eller kemiska produkter, då lagringsvolymen för dessa ämnen är sammanlagt minst 50 000 kubikmeter.

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

Övriga relaterade projekt och planer

Gasum Ab planerar att bygga en Balticconnector-naturgasledning under vattnet från Ingå till Paldiski i Estland. Målet är att förena Finlands och Estlands gasdistributionsnätverk och förbättra den regionala tillgången till gas samt leveranssäkerheten för gas i Finland och de baltiska länderna. Det är meningen att Finngulfs LNG-terminal kopplas direkt ihop med Balticconnector-gasledningen. Projektets MKB-förfarande pågår.

Rudus Ab planerar en utvidgning av sitt produktionsområde i Joddböle i Ingå. Projektets MKB-förfarande pågår.

Projektområdet ligger nära Försörjningsberedskapscentralens lager. Ingå kommun har ett projekt för att utveckla Fiskehamnen som ligger väster om Fjusö.

Den sammanlagda påverkan av projekten inom LNG-terminalprojektets påverkningsområde bedöms i detta MKB-förfarande.

Sammankoppling av bedömningsförfarandet med andra lagenliga förfaranden

Miljötillstånd enligt miljöskyddslagen (527/2014) krävs för LNG-terminalens verksamhet i sin helhet (lagring och hantering av flytande gas, hamn, lossnings- och lastningsplatser samt LNG-terminal). Tillståndsmyndighet för miljötillstånd är Regionförvaltningsverket i Södra Finland.

Miljötillstånd kan dessutom behövas för brytning och krossning av berg och stenmaterial, ifall krossningen sker på platsen. Om brytningsmängden är liten kan det räcka med en bulleransmälan.

För muddring, utfyllnad och deponering krävs tillstånd enligt vattenlagen (587/2011). Vattentillstånd krävs också för hamnen och farledsfrågorna och för eventuella sjöar och vattendrag längs sammanlänkningen Ingå – Sjundea. Vattentillståndsärendena kan avgöras separat som självständiga helheter. Tillståndsmyndighet för vattentillstånd är Regionförvaltningsverket i Södra Finland. Muddringsarbeten som gäller en farled kräver också tillstånd av Trafikverket.

I markanvändnings- och bygglagen (132/1999) och -förordningen (895/1999) finns det bestämmelser om bygglov, åtgärdstillstånd och tillstånd för miljöåtgärder. Tillstånden beviljas av Ingå kommun. Bygglov behövs för lagercisterner, lastningsstation, flytande LNG-lagerfartyg samt övervaknings- och förvaltningsbyggnader. Kajbygget, lastningskajer eller andra konstruktioner förutsätter åtgärdstillstånd eller bygglov.

Vid placering av verksamheten bör man beakta det användningssyfte som anvisats området, samt övriga planbestämmelser, enligt gällande planer med rättsverkningar. Den flytande terminalen i alternativ 2 förutsätter en ändring av detaljplanen för Joddböle, men det kan finnas behov av ändringar av detaljplanen också i alternativ 1.

Omfattande industriell hantering och upplagring av farliga kemikalier förutsätter tillstånd hos Tukes i enlighet med 23 § i kemikaliesäkerhetslagen (390/2005) och naturgasförordningen (551/2009).

De säkerhetsdokument som krävs av LNG-anläggningarna är en intern räddningsplan, ett dokument över verksamhetsprinciperna och en säkerhetsrapport, vilka utarbetas av den projektansvariga. Säkerhetsrapporten ska skickas till TUKES. Räddningsverket ska göra upp en extern räddningsplan tillsammans med verksamhetsutövaren.

ATEX-lagen (= lagstiftningen om explosionsfarliga områden och den utrustning som används i dessa) och -förordningen tillämpas vid förebyggande av fara för arbetssäkerheten och den allmänna säkerheten som orsakas av explosiv atmosfär. Arbetsgivaren ska göra en ATEX-utredning om explosiva miljöer enligt vad som avses i arbetarskyddslagen (738/2002) och förordningen.

I miljöskyddslagen och förordningen för sjöfarten (1672/2009 resp. 76/2010) finns det bestämmelser om en avfallshanteringsplan för fartyg, om fartyg i hamn, om en avfallshanteringsplan för hamn och om hamninnehavaren samt om olika beredskapsplaner och intyg. På LNG-fartyg tillämpas också lagen om fartygs tekniska säkerhet och säker drift av fartyg (1686/2009).

På de finländska land- och havsområdena ska man iaktta bestämmelserna om transport av farliga ämnen enligt lagen om transport av farliga ämnen (719/94). LNG-fartyg har också skyldighet att använda lots enligt lotsningslagen (940/2003).

Bestämmelser om naturgasnätverksamhet finns i naturgasmarknadslagen (508/2000). Byggandet av sammanlänkningslinjen Ingå-Sjundeå kräver bygglov enligt kemikaliesäkerhetslagen (390/2005, 37 §) och förordningen (551/2009). Tillståndsmyndigheten är TUKES.

För byggandet av en sammanlänkande högtrycksledning för överföring av naturgas krävs ett inlösningstillstånd som beviljats av statsrådet

Tillstånd för flygförbud regleras i luftfartslagen (1194/2009). Tillståndsansökan riktas till trafiksäkerhetsverket Trafi och ska innehålla ett utlåtande av Finavia.

I den fortsatta planeringen av byggandet av naturgasledningen ska man följa trafikverkets anvisningar och i god tid kontakta trafikverket och NTM-centralen i Nyland.

Om man inom projektområdet observerar tecken på eventuella fornminnen i enlighet med fornminneslagen (295/1963) ska man kontakta Museiverket.

I samband med beslutsfattandet ska man beakta lagen om vattenvårds- och havsvårdsförvaltningen (272/2011) och statsrådets förordning om havsvårdsförvaltningen (980/2011) samt miljömålen, planerna och åtgärdsprogrammen enligt dessa.

2. INFORMERING OM BEDÖMNINGSPROGRAMMET OCH SAMRÅD

Om bedömningsprogrammets anhängighet har annonserats i Kirkkonummen Sanomat, Västra Nyland, Helsingin Sanomat ja Hufvudstadsbladet.

Bedömningsprogrammet har kungjorts och varit framlagt för påseende den 2 juni – 1 september 2014 på följande platser:

Ingå bibliotek, Ola Westmans allé 1, 10210 Ingå
Ingå kommunhus, Ola Westmans allé 3, 10210 Ingå
Sjundeå kommunbibliotek, Stationsvägen 2, 02580 Sjundeå

På webben: www.ymparisto.fi/IngterminaaliinkooYVA.

Projektet presenterades för allmänheten onsdagen 13 augusti 2014 kl. 18 - 20 i Ingåhemmet, Bölevägen 98, 10210 Ingå.

Ett möte med myndigheterna ordnades den 19 augusti 2014 i NTM-centralen i Nyland.

En styrgrupp för samarbetet med intressegrupper grundades, och gruppen hade sitt första sammanträde den 5 mars 2014 i NTM-centralen i Nyland.

I projektets tidigare MKB-förfarande tillämpades internationell praxis enligt 14 §, 15 § och 22 § i MKB-lagen. Ändringar i projektplaneringen orsakar inte sådana miljökonsekvenser som skulle förutsätta ett nytt internationellt samråd.

3. SAMMANDRAG AV FRAMFÖRDA UTLÅTANDEN OCH ÅSIKTER

NTM-centralen i Nyland har begärt utlåtanden om bedömningsprogrammet av Ingå kommun, Sjundeå kommun, Lojo stad, Raseborgs stad, Regionförvaltningsverket i Södra Finland, Nylands förbund, Museiverket, Västra Nylands landskapsmuseum, TUKES, Trafi, Forststyrelsen, Trafikverket, Energiverket, Huvudstaben, Räddningsverket i Västra Nyland, Vilt- och fiskeriforskningsinstitutet, Arbets- och näringsministeriet, Finlands miljöcentral, Sydspetsens miljöhälsa, Fortum Abp, Fingrid Abp, Försörjningsberedskapscentralen, Rudus Ab och Ingå Shipping Oy Ab.

Kontaktmyndigheten fick in sammanlagt 18 utlåtanden och 14 åsikter om bedömningsprogrammet. Utlåtandena och åsikterna finns i sin helhet (på finska) på adressen www.ymparisto.fi/IngterminaaliinkooYVA.

Nedan följer ett sammandrag av det huvudsakliga innehållet i utlåtandena och åsikterna.

Sammandrag av utlåtandena

Allmänt

MKB ansågs omfattande, men mycket allmänt och delvis för diffust. Därför kunde miljökonsekvenserna varken bedömas som en helhet eller tillräckligt detaljerat. Ur programmet framgår inte hur omfattande och kvalitativt tillräckliga miljöutredningar som kommer att göras. Programmet tydlighet lider av att man delvis hänvisar till ett tidigare bedömningsförfarande. Man ansåg att en bristfälligt framställd MKB är till nackdel för projektets förverkligande.

Det konstaterades att regeringens finanspolitiska ministerutskott har godkänt linjedragningen om en utveckling av gasnätet och gasanvändningen i Finland. Dessutom har arbetsgruppen för anpassning till svaveldirektivet föreslagit att staten skulle börja stödja byggandet av LNG-terminalen och distributionsinfrastrukturen. Kommunikationsministeriet har berett ett verksamhetsprogram där man poängterar LNG:s roll inom den framtida sjöfarten och vikten av ett LNG-infrastrukturprogram.

Man påminde om att Fingulf LNG -terminalprojektet och Balticconnector -projektet finns med på listan över Europeiska Unionens sk. projekt av gemensamt intresse. Energiverket fungerar som statlig behörig myndighet för projekten, vilket borde beaktas i deltagararrangemangen.

Projektets direkta miljökonsekvenser ansågs lokala. Tillsammans med Balticconnector-projektet är konsekvenserna gränsöverskridande. Att dela upp dessa två projekt i två MKB-utredningar är inte förenligt med MKB-lagens anda.

Man ansåg att de centrala och direkta konsekvensmekanismerna av uppförandet har identifierats, men att de indirekta konsekvenserna av driften inte har beaktats i tillräcklig utsträckning. Indirekta konsekvenser är bl.a. den ökade risken för främmande arter som en följd av den ökade trafiken, en förhöjd olycksrisk till havs och erosionspåverkan.

Genomförandet av projektet har antagligen betydande ekonomiska konsekvenser för näringslivet i Västra Nyland. Nya arbetsplatser och näringar kommer att skapas i området. Projektet kan också ha betydande konsekvenser för utvecklingen av trafikförbindelser.

Projektalternativ

Man ansåg, att LNG-terminalens placering i Joddböle bör utredas i en sådan MKB-process, där LNG-terminalens placering enligt Ingå Shipping-alternativet ingår som ett nytt alternativ (3). Eftersom MKB-utredningen redan är gjord på den punkten, bör man endast göra en jämförelse utifrån samma utgångspunkter och kriterier. Exempelvis är cisternerna på 165 000 m³ tre till antalet i Inkoo Shipping -alternativet, men endast två i Fjusö-alternativet. Genom att krympa Inkoo Shipping -alternativet kan man till exempel undvika att flytta kommunens avloppsreningsverk!

Dessutom bör man i MKB-processen som ett nytt projektalternativ (1b) inkludera en fullskalig LNG-terminal på Fjusö udde i Ingå så, att de två

cisternerna ovan jord samt förågningsanläggningen placeras på ett sådant sätt att cisternernas botten är på nivån -10 m eller djupare. Också förågningsanläggningen bör placeras så att den inte syns i landskapet.

Konsekvenser för havsområdet och naturen

Man ansåg det nödvändigt att muddringsmassornas halter av tributyltenn och andra miljögifter utreds innan beslutet om område som lämpar sig för deponering. Strömmarna samt massornas varaktighet i de områden som planerats för deponering längre ut till havs bör utredas.

Det konstaterades att de föreslagna deponiområdena lämpar sig för deponering antingen dåligt (den östliga punkten) eller mycket dåligt (den västliga punkten). Det finns emellertid inga nya deponialternativ i programmet.

I Ingå finns vidsträckta områden med mycket erosionskänsliga stränder. Därför vore det bra att presentera strändernas geologi så att det blir möjligt att ta ställning till fartygstrafikens konsekvenser.

Betydelsen av Djupviken och Sundviken, som enligt planen delvis kommer att fyllas igen, för fiskarnas yngelproduktion bör utredas. I närheten av farleden finns ett antal kobbar som gråsälen använder som viloplats och projektets påverkan på sälarna bör behandlas i projektets MKB-beskrivning. Likaså bör de för sjöfåglarna viktiga födo- och viloplatserna bör utredas.

Man bör också bedöma vilka konsekvenser muddring och deponering till havs har för badvattnets kvalitet och användbarhet, både vad gäller offentliga badstränder och rekreationsanvändning.

Buller

Man konstaterade att undervattensbuller inte nämnts. Det viktigaste skyddsområdet för sälar i västra Finska viken ligger inom hamnens påverkningsområde och undervattensbullrets störande påvekan borde granskas i beskrivningen.

Ingå – Sjundeå sammanlänkningsområdet

Det ansågs nödvändigt att utreda påverkan av byggandet och driften av sammanlänkningsområdet på vattenkvaliteten och -mängden på Brännbollstads vattentäkt inom Storgårds grundvattenområde av I klass. Dessutom behöver motsvarande påverkan av byggandet på närliggande privata hushållsbrunnar utredas.

Markanvändning

Det konstaterades att Fjusö udde angetts som placeringsplats för LNG-terminalen i Nylands landskapsplan, fastställd den 8 november 2006. Platsen är densamma som MKB:s alternativ 1. Placeringsalternativen ligger inom ett havsområde med en landskapsbeteckning för farled, samt en pilbeteckning för förbindelsebehovet av naturgasledningens

stomlinje. Placeringsalternativen är inte strid med de fastställda landskapsplanerna.

Sammanlänkningens planerade sträckning är, med beaktande av landskapsplanens precision, densamma som den riktgivande sträckningen för naturgasledningens stomlinje, vilken angetts med streckad linje i Nylands landskapsplan.

Det vore bra att lägga till Nylands förbunds utredning "Bördiga och enhetliga åkerområden som lämpar sig för jordbruksproduktionen" till källmaterialet för planeringen av sammanlänkningen.

Fjusö plan innehåller en reservation för en gasterminal, men inga begränsningar för exempelvis byggnadshöjd, vilket torde vara ett misstag. Enligt de illustrerande ritningarna och preliminära planerna som framlades i samband med planändringen 1992 var tanken att cisternerna skulle sprängas in i berget så att bottennivån skulle vara -10 m från havsytan.

Den skyddszon på +15-20 meter, som förutsätts i detaljplanen, minskar också cisternernas synliga delar. Cisternerna var också lägre än de som planeras nu. Den här anpassningen till terrängen torde ha varit en förutsättning när kommunen godkände detaljplaneändringen 1992. Markeringarna har sedermera överförts till Joddböle detaljplan 2009 utan diskussioner eller konsekvensbedömning i planbeskrivningen. Tillämpandet av planen så, att 45 m höga cisterner placeras på nivån + 5 meter enligt det aktuella MKB-programmet, är inte förenligt med detaljplanens ursprungliga avsikt gällande beaktandet av miljön.

Trafik

Man ansåg att LNG-terminalen bör placeras så att den inte orsaka olägenheter för övrig fartygstrafik och att fartygstrafiken i området inte hotar terminalens eller LNG-fartygets normala bruk. Dessutom borde terminalen placeras möjligast nära vändplatsen och den existerande farleden. På så sätt skulle bogseringsoperationen vid assistans till bryggan vara möjligast kort och de tillhörande riskerna möjligast små.

I alternativ 2 ansågs placeringen på Fjusö vara det mest rekommenderade placeringsalternativet. Det ligger besvärligt till med tanke på den operativa sjöfarten, eftersom det skulle kräva en omedelbar kursändring på 90 grader då fartyget lämnar kajen. Också hamnområdet vid Fortums kraftverk, alternativ 2b) är utmanande för den operativa sjöfarten. Området ligger långt från svängområdet och det borde vara lätt att navigera fartyget då det lägger ut, i synnerhet i nödsituationer. Dessutom försvårar packisen i vikbotten betydligt angörandet av fartyget vid kajen.

Det betonades att den projektansvariga bör utreda de gällande säkerhetsbestämmelserna och -avstånden för LNG-fartyg hos de säkerhets- och övervakningsmyndigheter som krävs, både beträffande fartyg som rör sig längs farleden och ligger vid bryggan samt även placeringen av ett FSRU-fartyg som fungerar som LNG-terminal invid farleden. Också en eventuell påverkan av projektets fartygstrafik på övrig trafik längs farleden bör utredas. Myndigheternas säkerhetsbestämmelser kan märk-

bart påverka LNG-terminalens slutliga placering samt övriga fartygs trafikering längs Ingå farled.

Den projektansvariga bör för Trafikverket presentera sina egna åtgärder för att trygga LNG-tankfartygens säkerhet. Man bör vara i kontakt med trafikverket också angående tillämpandet av säkerhetsbestämmelserna i praktiken, för att dess påverkan på farledstrafiken och -arrangemangen ska kunna bedömas före valet av den slutliga placeringen. LNG-fartyg som transporterar gasen i vätskeform som bulklast är enligt lotsningslagen skyldiga att anlita lots.

För att möjliggöra angörandet av LNG-fartyget krävs brytnings- och muddringsarbeten i hamn- och kajområdena. Också Ingå-farleden måste breddas vid ön Jakobramsjö. Man bör i förväg vara i kontakt med trafikverket och den som upprätthåller farleden angående nödvändiga ändringar i farleden. Den projektansvariga bör för trafikverket upprätta ett farledsförslag, som används för att fastställa ändringarna genom ett farledsbeslut.

En eventuell ackumulering av deponimassor bör beaktas i farledsområdet och i dess omedelbara närhet. En pråm som transporterar muddringsmassor, eller ett bogserfartyg som bogserar pråmen, bör vara i kontakt med VTS-centralen i Helsingfors som ansvarar för styrningen av trafiken till havs.

I den fortsatta planeringen av en gasledning under järnvägen bör man vara i kontakt med trafikverket. Om det i samband med byggandet av gasledningen blir nödvändigt att göra brytningsarbeten i närheten av järnvägsspåret, bör man beakta trafikverkets anvisningar.

Vid planering av gasledningar inom ett vägområde eller i dess närhet, bör man följa trafikverkets anvisningar och i god tid vara i kontakt med den regionala NTM-centralen.

Vid utredandet av trafikpåverkan av byggandet och driften av projektets olika alternativ, bör man precisera de uppskattade trafikmängderna till lands, i synnerhet vad gäller tung trafik, och utreda vägförbindelsernas (bl.a. broar, trummor) hållbarhet.

Det konstaterades att isförhållandena inte har utretts i programmet. I Finland förutsätter isbrytarassistans att fartygets isklass har fastställts. Därför bör ärendet utredas för att möjliggöra trafik till hamnen året runt.

Säkerhet och risker

Man konstaterade att det är fråga om ett projekt av betydande omfattning, som har en stor betydelse för områdets säkerhet. Genomförandet av projektet ökar risken för vägtrafik- och kemikalieolyckor. Med tanke på räddningsverkets beredskapstid bör anläggningens egen beredskap vara på en mycket hög nivå.

Vid bedömningen av vibrationskonsekvenser bör man beakta brytningens vibrationseffekt på de närliggande bränsledepårens konstruktioner.

Man ansåg att förutsättningarna för räddningsverksamhet kan tryggas bättre i en terminal som byggs på land än i terminalfartyg.

Det arkeologiska kulturarvet, kulturmiljön och landskapet

Det ansågs att byggnadsarbetena inom båda alternativen sker i en arkeologiskt sett viktig miljö, där det funnits bosättning, vatten trafik och annan mänsklig verksamhet under lång tid. Därmed kan projektet påverka det arkeologiska kulturarvet både på land och till havs. Med tanke på skyddet av det arkeologiska kulturarvet kan båda alternativen utgöra grund för en fortsatt planering av projektet.

De kända fornlämningarna i projektområdets omgivning är sakligt beskrivna i programmet och inventeringen av fornlämningarna på marken uppdateras och inventeringen av delarna under vatten kommer att kompletteras efter att den slutliga projektplanen klarnat. Det ansågs viktigt att lyfta fram behovet av tilläggsutredningar. En täckande inventering av fornlämningar bör göras i tillräckligt god tid innan projektet förverkligas. Ifall man påträffar fornlämningar vid inventeringarna bör det finnas tid att planera och komma överens med museiverket om eventuella skyddsåtgärder med stöd av fornminneslagen.

Det konstaterades att utgångsmaterialet och bedömningskriterierna som framställts för den bebyggda miljön och landskapet huvudsakligen är tillräckliga. Därtill är det på sin plats att beakta Ingås färskas kulturlandskapsutredning.

Landskapsmässigt är Fjusö beläget på en central plats vid en farledskorsning och vid inloppet till Kyrkfjärden och infartsleden till Ingå kyrkby. De stora cisternerna och/eller LNG-fartygen stör landskapet mer på Fjusö udde än i Inkoo Shipping -alternativet närmare hamnen och kraftverket. Det ansågs särskilt viktigt att bedöma påverkan på landskapet både då det betraktas på nära håll och långt ifrån.

Påverkan av den sammanlänkande naturgasledningen ovan jord i den bebyggda kulturmiljön och landskapet ansågs också vara stor, och konsekvenserna bör redan i detta skede bedömas för hela sammanlänkningens sträckning både då landskapet betraktas på nära håll och långt ifrån.

Sameffekter

Det ansågs viktigt att man i tillräcklig utsträckning bedömer projektets sameffekter med den övriga planerade markanvändningen i området som starkt förändrar området.

Norr och väster om projektområdet ligger Fingrid Abp:s Ingå elstation och flera kraftledningar.

Väster om projektområdet ligger Rudus Abp:s nuvarande verksamhetsområde och planerade utvidgningsområde. Det ansågs att sameffekterna bör bedömas i MKB-skedet i nära samarbete med Gasum Ab och Rudus Ab och i planeringen bör man fästa särskild uppmärksamhet vid eventuella säkerhets- och miljörisker.

Ingå kraftverk har lagts ned.. Verksamheten i hamnen som ligger inom kraftverksområdet fortsätter ändå och man såg inga hinder för placeringen av ett flytande lagerfartyg utanför Ingå kraftverks område. Ett genomförande av projektet skulle stödja den fortsatta industriella planeringen av området betydligt. Det hölls dock som nödvändigt att man i projektets utredningar och planering beaktar de tillvägagångssätt och lösningar planeringen, med vilka man undviker begränsningar i verksamheten i hamnen vid Ingå kraftverk, förorsakade av lagerfartyget och dess kringverksamhet.

Muddringarna och deponeringen av muddringsmassorna i samband med byggandet av terminalen orsakar möjligen skada för Försvarsmakens system, kablar och apparatur som är placerade i havet. Ett genomförande av projektet förutsätter tilläggskonsultering bland annat för definiering av alternativa deponiområden och för flyttning av kablar inom muddringsområden.

Övriga kommentarer

I miljökonsekvensbeskrivningen vore det bra att för tydlighetens skull visa det planerade kraftverkets profilbild, där kraftverkets proportioner framgår.

Kartorna är av dålig kvalitet. I havsområdena saknas uppgifter om djup och de mest avlägsna holmarna och skären. Dessutom är det skäl att visa bottenens beskaffenhet i kartform.

Mängden av muddringsmassor i Fjusö-alternativet uppskattas till 598 000 m³ (varav 81 000 m³) brytningsavfall som tas till vara. Det som blir över är betydligt mer än i Inkoo Shipping -alternativets 164 000 m³, där man har för avsikt att dumpa massorna i havet. Man frågade sig vad skillnaden beror på.

Muddringsmassornas placering på marken bör också utredas. Stenkrosset bör inte deponeras utan användas.

Fyllnaden av Djupviken och Sundviken inre delar kan inte ses som nyttoanvändning. Den eventuella utrymmesbristen på Fjusö bör kompenseras på fastlandet.

Om punkt 7.14. I sammanfattningen över utredningarna saknas en arkeologisk undervattensinventering.

Det ansågs viktigt att hälsovårdsmyndigheterna är med i bedömningsförfarandet eftersom de har lokalkännedom om objekt som ur hälsosynpunkt är känsliga och om de hälsorelaterade förhållandena i påverkningsområdet.

Om punkt 4.13.6. Man lyfte fram sjötransport av farliga ämnen för att det ska planeras fasta och inte lösa LNG-cisterner i terminalen. Om hamnområdet inte faller inom ramen för Statsrådets förordning om transport och tillfällig förvaring av farliga ämnen, godkänner Trafi inte den givna säkerhetsutredningen.

Sammanfattning av åsikterna

Projektet

Projektet ansågs vara till nytta både för Ingå kommun och hela Finland samt för EU. Naturgasmarknaden skulle diversifieras och projektet skulle ha en sysselsättningsfrämjande effekt. Man motsatte sig emellertid placeringen av LNG-terminalen på Fjusö. Betydelsen av principerna för hållbar utveckling och naturens mångfald i planeringen betonades.

Projektalternativ

Huvudalternativen är sinsemellan mycket olika, vilket ansågs bra med tanke på konsekvensbedömningen.

Byggandet av terminalen intill naturskydds- och Naturaområden, mitt i en globalt sett unik skärgård, är inte rekommendabelt. Fartygsterminalerna, hamnområdena och gaslagren bör byggas inom befintliga hamnar, där också fartygstrafikens gaskunder finns nära.

I responsen föreslogs att terminalen skulle placeras i området som ligger mellan det gamla kolkraftverket och Fjusö. På platsen för den tidigare planen har miljön redan behandlats, och gasterminalen skulle inte ligga på en så synlig plats.

Det ansågs vara lönt att vidareutveckla de alternativ som framlagts tidigare, och att fördomsfritt söka efter kombinationslösningar för alternativet. Man föreslog exempelvis att de stora lagringscisternerna delvis skulle placeras i berget eller på ett redan brutet område, samt att det skulle byggas flera mindre cisterner.

Det konstaterades att Fjusö tidigare hade ansetts för trång och opassande för placering av en terminal och det undrades över hur platsen nu skulle vara mindre trång och säkrare med tanke på sjöfarten. I responsen ansågs att den nya planen är sämre än den gamla med tanke på naturen, miljön och bebyggelsen. Det ansågs också vara troligt att man i framtiden vill utvidga LNG-terminalområdet, och då är Fjusö för trångt. Den gällande planen är inte ett tillräckligt skäl för val av placering för projektet.

Konsekvenser för havsområdet och naturen

Det konstaterades att vattnen i Ingå är i sämst skick i hela Finska viken. Storprojektet som planeras på Fjusö skulle ha en mycket destruktiv inverkan på vattenkvaliteten och de naturliga strömmarna.

Behovet av muddringar och undervattenssprängningar har inte motiverats. Också konsekvenserna för byggandet av kajen samt ifyllnadsarbetena i Djupviken och Sundviken saknas.

Vid byggandet bör man fästa uppmärksamhet vid områdets naturvärden och skyddsområden samt grundvatten. Gränserna för Natura-områdena och naturskyddsområdena saknas på kartan. Skador och påverkan på Natura-områdena har inte behandlats tillräckligt i MKB-beskrivningen. Den kontinuerliga fartygstrafiken orsakar betydande

skador för Natura 2000-områdena i Ingå yttre skärgård under fåglarnas häckningsperiod. En eventuell tilläggsbrytning i farleden eller de planerade muddringarna i området orsakar stora skador på Stor-Ramsjöns naturskyddsområde som sträcker sig till Fagervik.

Det har inte gjorts några karteringar över miljöns nuvarande tillstånd på Fjusö udde. För att kunna bedöma konsekvenserna för Fjusö udde måste man där genomföra en miljöutredning som täcker både land- och havsområdenas flora och fauna. För naturvärdenas del är det viktigt att också definiera objekten i METSO-klasserna I-II och att också använda Nylands förbunds LAKU-kriterier.

Sträckningen för den sammanlänkande naturgasledningen bör planeras så, att ledningen innebär möjligast små risker för naturen och för människor. Vid byggandet borde man utnyttja områden som redan tagits i bruk.

Avslutande arbeten och landskapsplaneringsarbeten som tar vid efter att ledningen byggts, samt beaktandet av källor, bäckar och våtmarker förblev oklart.

Buller- och ljuskonsekvenser

Att genomföra projektet på Fjusö udde i närheten av bebyggelse är, med tanke på buller och ljus, ett sämre alternativ än det som fanns i den ursprungliga planen. Man bör fästa särskild uppmärksamhet vid en minskning av skadliga verkningar.

Det planerade projektet leder till ökad trafik, men redan nu orsakar bullret från de stora fartygen stora olägenheter för bebyggelsen.

Utsläpp och klimat

För att minska rökgasutsläppen rekommenderades eldrivna enheter i stället gasturbindrivna enheter.

Man ansåg, att projektet skulle stödja Ingå kommuns klimatprogram, där man strävar till att minska koldioxidutsläppen.

Trafik

I programmet ingår ingen uppskattning över hur mycket trafiken i Ingå skulle öka. Vid genomförandet av projektet är det viktigt att veta en hur stor del av gasen som skulle transporteras på land och hur tankbilstrafiken genomförs med tanke på vägnätet och Ingås klimatprogram.

Behovet av vägbyggen under byggnadsskedet förblev oklart i programmet.

Säkerhet och risker

Eventuella olyckor som drabbar gascisternerna eller gasledningen oror. För dessa riskers del önskades mycket exakta riskanalyser och förebyggande åtgärder. Man bör noggrant utreda riskerna för människor

och havet. På basis av säkerhetsaspekter bör projektet placeras så långt från bosättning som möjligt.

Det saknas en försvarsaspekt och förberedelser inför eventuell terrorism saknas. Också en granskning av närheten till den stora ellinjen saknas.

Det ansågs att LNG-terminalen skulle minska oljetransporterna på Östersjön samt de risker som förknippas med transporten.

Det arkeologiska kulturarvet, kulturmiljön och landskapet

Det konstaterades att de på Fjusö planerade 63 meter höga cisternerna skulle synas långt och dominera och förstöra en nationellt betydande landskapsbild. Projektets placering är en mycket central fråga för Ingå.

Landskapspåverkan på bland annat Barösunds farled och Kungsvägen bör utredas. De illustrerande bilderna över påverkan på landskapet ansågs missvisande, eftersom de enorma gascisternerna såg ut att stå i mitten av en tät, fullvuxen skog. Kunde påverkan på landskapet minskas med hjälp av landskapsarbeten?

Sameffekter

Planeringen av stora samtidiga projekt i Joddböle, i närheten av bebyggelse och mitt i den unika skärgårdsnaturen oroar de boende. De olika projektens gemensamma luftkvalitets- och bullereffekter bör utredas. Man bör utreda den gemensamma riskpåverkan med övriga aktörer inom området.

Om Rudus utvidgningsprojekt förverkligas, kommer fartygstrafiken att öka och det kommer att bli mycket trångt på farleden. Detta leder till säkerhetsrisker och en intressekonflikt mellan Rudus och Gasum.

Då man fäller träd på Fjusö kommer bullret att öka.

Ur programmet framgår inte hur den sammanlagda påverkan av projekten Balticconnector, Rudus och Fiskehamnen bedöms.

Övriga kommentarer

Man önskade att de boende och sommarboende i området, samt Ingå kommun, informeras i förväg och öppet under byggnadsskedet, och när driften börjar. Gasum tackades för det goda informerandet på klarspråk.

4. UTLÅTANDE AV KONTAKTMYNDIGHETEN

Programmet för miljökonsekvensbedömning uppfyller kraven på innehållet i ett bedömningsprogram enligt 9 § i MKB-förordningen. Bedömningsprogrammet har behandlats i enlighet med kraven för MKB-lagstiftningen.

Förutom det som nämnts i bedömningsprogrammet bör man vid bedömningsförfarandet, utredningarna och uppgörandet av bedömningsbeskrivningen fästa uppmärksamhet vid följande faktorer.

Beskrivning av projektet

Projektets beskrivning, syfte och placering samt den projektansvariga har presenterats tydligt i bedömningsprogrammet. Utifrån den mottagna responsen anser kontaktmyndigheten emellertid att projektets planerade placeringalternativ kräver preciseringar och tillägg.

LNG-terminalens tekniska uppgifter har framställts på ett lättförståeligt och tydligt sätt. Uppgifterna i de genomförda miljöutredningarna bör beskrivas mer exakt i bedömningsbeskrivningen, det räcker inte att hänvisa till ett tidigare MKB-förfarande.

Behandling av alternativen

Tre huvudalternativ med underalternativ har föreslagits i programmet för miljökonsekvensbedömning: Alternativ 0 (genomförs inte), alternativ 1 (fullskalig LNG-terminal på Fjusö udde) och alternativ 2 (flytande LNG-terminal utanför Fjusö udde eller Fortums hamn). I bedömningsbeskrivningen har också föreslagits, att också Joddböles Inkoo Shipping -alternativ i det redan avslutade MKB-förfarandet, jämte alternativets påverkan, tas med i beskrivningsskedet.

Kontaktmyndigheten anser att Inkoo Shipping -placeringalternativet bör presenteras som ett eget, med de andra alternativen likvärdigt, alternativ (alternativ 3), för att klargöra uppställningen av och jämförelsen mellan alternativen.

Det har uttryckts en stark oro för gascisternernas och förågningsanläggningens betydande skadliga påverkan på landskapet i alternativ 1. Kontaktmyndigheten anser, att man i bedömningsbeskrivningen bör presentera ett nytt placerings- och storleksalternativ för cisternerna och förågningsanläggningen på Fjusö udde, som med tanke på landskapet är mindre skadligt.

I responsen har förts fram att de planerade deponiområdena lämpar sig dåligt för deponering. Också kontaktmyndigheten har redan i sitt utlåtande om den tidigare bedömningsbeskrivningen konstaterat, att det västliga deponialternativet lämpar sig dåligt för deponering med tanke på bottenens beskaffenhet. Därtill skulle bedömningen av det östliga deponiavfallsalternativet preciseras och massornas varaktighet i deponiområdet säkras. Kontaktmyndigheten anser, att om inte heller det östliga deponialternativet är lämpligt som deponiområde, är det skäl att leta efter ett nytt deponiområde för som lämpar sig för ändamålet.

Strategier, program och planer som berör projektet och projektområdet

I MKB-beskrivningen ska alla befintliga och planerade lagar, förordningar, miljöavtal, -program och -riktlinjer samt EU:s havsplaneringsdirektiv, som är under beredning, beaktas.

I bedömningsbeskrivningen ska man också redogöra för hur de strategiska målen och åtgärderna i Finlands havsförvaltningsplan kommer att beaktas i planeringen, förverkligandet och driften av projektet.

Utredning av konsekvenserna och bedömning av deras betydelse

Bedömningen av konsekvenserna har i bedömningsprogrammet riktats till de mest centrala konsekvenserna och de faktorer som bedömts ha huvudsakligen lyfts tydligt fram. För följande delar bör den planerade bedömningen preciseras.

Konsekvenser för grundvattnet

Det finns inga klassificerade grundvattenområden eller hushållsbrunnar som är i bruk inom terminalområdet. Ingå – Sjundeå -gasledningen löper genom Storgårds grundvattenområde av I klass. Kontaktmyndigheten anser att man bör utreda påverkan av byggandet och driften av gasledningen på vattenkvaliteten och -mängden på Brännbollstads vattentäkt inom Storgårds grundvattenområde av I klass. Därtill är det nödvändigt att bedöma gasledningens påverkan på privata hushållsbrunnar.

Konsekvenser för ytvattnen

I bedömningsprogrammet konstateras att man i bedömningsbeskrivningen beaktar de aspekter som kontaktmyndigheten lyft fram i den tidigare bedömningsbeskrivningen. För vattenområdenas del har nämnts en precisering av konsekvenserna för deponeringen till havs, propellerströmningarnas konsekvenser, konsekvenserna av brytningsarbeten under vatten, och konsekvenserna av korsningarna av vattendrag längs naturgasledningen mellan Ingå och Sjundeå. Man har i programmet inte närmare utrett hur de nämnda frågorna ska hanteras. Kontaktmyndigheten konstaterar att de kompletteringar av bedömningen av konsekvenser för vattendragen, som påtalats i utlåtandet om den tidigare bedömningsbeskrivningen, ska göras i MKB-beskrivningen med tillräcklig noggrannhet för bedömning och jämförelse av alternativens påverkan.

För deponiområdenas del nämns i sammandraget över utredningar endast en modellsimulering av konsekvenserna. Utredningarna bör göras i sådan omfattning och med sådan precision, att man försäkras om att området lämpar sig för deponering. I kontaktmyndighetens utlåtande om den förra MKB-beskrivningen har konstaterats att det västliga deponialternativet lämpar sig dåligt för deponering med tanke på bottens beskaffenhet. Om det östliga alternativet har konstaterats, att man även för dess del måste precisera bedömningen och säkra massornas varaktighet i deponiområdet, om området väljs ut för fortsatt planering. Miss-tankar om det östliga alternativets icke-lämplighet har orsakats bl.a. av bilden över ROV-kartering (bild 7-73 (b)), som dock enligt en rapport (den 18 januari 2013) av Subzone Ab, som behandlar karteringarna, eventuellt inte föreställer någotdera deponialternativet. Ur rapporten framgår inte om bilder finns tillgängliga från det östliga deponiområdet. Ifall man på basis av det befintliga materialet och tilläggsutredningar inte kan påvisa det östliga områdets lämplighet för deponering och massornas varaktighet inom området, måste man leta efter ett annat lämpligt deponiområde.

Enligt bedömningsprogrammet uppdateras vattenmodelleringen till att svara på moderna projekialternativ och används till att simulera muddringarnas och deponeringarnas påverkan. Vid rapporteringen av modelleringsresultat är det skäl att fästa uppmärksamhet vid att resultaten framställs med bland annat tydliga kartbilder. I den modell som används, orsakar variationer i vattendjupet, särskilt i strandnära områden, förändringar i beräkningslagrets tjocklek, vars betydelse för till exempel tolkningen av ytlagrets resultat bör lyftas fram för att göra resultaten förståeliga.

Beträffande fartygstrafikens påverkan bör man, i samband med bedömningen av främmande arters påverkan, också bedöma möjligheterna till att hindra skadlig påverkan. Vid bedömningen av fartygstrafikens erosionspåverkan är det skäl att beakta både propellerströmmar och svallvågor. Vid bedömningen av fasta partiklar orsakade av fartygstrafiken bör också spridningen av näringsämnen och skadliga ämnen beaktas.

Kontaktmyndigheten anser det nödvändigt att undervattensbrytningens påverkan på miljön preciseras i bedömningsbeskrivningen. Därtill är det skäl att för terminalområdets del bedöma påverkan av brytningsskedets dagvatten och byggnadsskedets dammutsläpp på ytvattnen. Också projektets påverkan på badvattnets kvalitet och användbarhet bör bedömas både för allmänna badstränder och rekreationsanvändning.

En sakkunnig bör inventera älvar, sjöar, bäckar, dammar och källor längs gasledningens sträckning samt i byggområdet. Dessutom bör man inventera deras naturtillstånd och projektets övriga påverkan på deras naturtillstånd, vattenkvaliteten samt florans och faunan. Efterbehandlings- och landskapsarbetena efter byggandet av ledningen bör presenteras mer exakt.

Den projektansvariga ska bedöma projektets konsekvenser för uppnåendet av målen för vattendragens status, både för vattenvårdens del i kustvattenförekomsterna och för havsvårdens del i hela det nationella havsområdet.

Naturkonsekvenser

Enligt bedömningsprogrammet kommer man att genomföra en utredning över häckande fåglar, växtlighet och hotade och fredade arter inom terminalområdet. Miljöutredningen inkluderar inventeringar av flygekorre och åkergroda. Längs Ingå-Sjundeå -sammanlänkningen görs en växtlighetsutredning och en utredning över hotade och fredade arter, inklusive flygekorinventering. Dessutom utnyttjas tidigare utredningar och görs preciseringar längd den inventerade ledningslinjen. Kontaktmyndigheten konstaterar att det för konsekvensbedömningen är skäl att genomföra de naturutredningar som presenterats i bedömningsprogrammet.

Enligt bedömningsprogrammet beaktas det utlåtande som kontaktmyndigheten gett om den tidigare bedömningsbeskrivningen. I sitt utlåtande ansåg kontaktmyndigheten bland annat att man i den fortsatta planeringen noggrannare ska bedöma deponeringens konsekvenser för Natura 2000-området i Söderskärs och Långörens skärgård och presente-

ra åtgärder för att lindra skadorna. Om det av tilläggsutredningen framgår att betydande skadliga verkningar kan sträcka sig till Natura 2000-området ska man i enlighet med försiktighetsprincipen söka nya mindre skadliga alternativ för deponering.

Konsekvenser för fiskbeståndet

Fiskbeståndet och fisket i havsområdet har i bedömningsprogrammet presenterats i tillräcklig utsträckning utifrån äldre uppgifter. De i programmet föreslagna tilläggsutredningarna är nödvändiga och tillräckliga för havsområdets del.

Fiskbeståndet och fisket har emellertid inte beaktats för de rinnande vattendrag som ligger längs den planerade gasledningens sträckning. I programmet nämns emellertid att MKB-beskrivningen kommer att kompletteras med lägesinformation och beskrivningar för de bäckar och älvar som ligger längs gasledningens sträckning, till den del som uppgifter finns tillgängliga. Uppgifter om Kålträskbäcken och Ingarskila å torde finnas, tack vare havsöringsbeståndet i Ingarskila å. Kontaktmyndigheten konstaterar att det är skäl att anlägga gasledningen under åtminstone dessa två vattendrag, med hjälp av riktningsborring.

Buller

Kontaktmyndigheten anser att utredningarna över bullret som verksamheten orsakar är huvudsakligen tillräckliga. Man bör dock i bedömningsbeskrivningen med hjälp av uträkningar granska verksamhetens sammanlagda buller under en dag då ett fartyg anländer och tömmer. Medelljudnivån bör beräknas för dag- och nattetid också för den tidsperiod då verksamheten är fullskalig. Dessutom bör man visa upp de maximala ljudnivåerna och en bedömning över antalet bullriga händelser (exempelvis fackling) som verksamheten orsakar.

Eftersom fartygstrafiken är en väsentlig del av verksamheten är det befogat att fartygens buller också utreds i farleden ända från Stora Fagerö. Också då bör man granska bullernivåerna i närheten av farleden medan ett fartyg passerar.

Man bör i bullerutredningen också bedöma verksamhetens påverkan på områdets bullernivå i allmänhet, med beaktande av övriga aktörer och verksamheter som skapar buller i området.

Förutom bullernivåerna vid ankomst till och avfärd från hamnen, bör man för fartygens del också presentera bullernivåerna för den tid då fartygen ligger vid kajen.

I bedömningsbeskrivningen bör man också visa upp en bedömning över huruvida verksamheten innehåller sådana kortvariga skrällar el.dyl. som inte kan beaktas i beräkningarna men kan vara störande för de boende i närheten.

Vid helhetsplaneringen av kraftverken och projektet bör man fästa uppmärksamhet vid buller och akustisk planering. Målet bör vara att man väljer sådana anläggningar och maskiner som är möjligast tysta och vars drift inte orsakar att riktvärdena för buller (Statsrådets beslut 993/1002) överskrids i bullerkänsliga områden i anläggningens omgiv-

ning. Eventuella nödvändiga bullerskyddsåtgärder och deras effekt bör presenteras i beräkningarna. Vid planeringen och bullerbekämpningen bör man beakta den bästa tillgängliga teknikens princip.

Kontaktmyndigheten konstaterar att enligt lagen om vattenvårds- och havsvårdsförvaltningen och förordningen om havsvårdsförvaltningen hör undervattensbuller också till de konsekvenser som bör granskas. Undervattensbullret får inte ligga på en sådan nivå att det påverkar havsmiljön negativt. Bullret under byggandet och driften bör bedömas enligt följande beslut och gränsvärden: Europeiska kommissionens beslut om kriterier och metodstandarder för god miljöstatus i marina vatten (2010/477/EU) och Statsrådets beslut om en havsförvaltningsplan för Finland (första delen).

Konsekvenser för luftkvaliteten och klimatet

Bedömningsprogrammet innehåller vederbörliga uppskattningar av effekterna på luftkvaliteten. Man måste ändå dessutom bedöma vilken påverkan landsvägstrafikens utsläpp har.

En bedömning av klimatpåverkan bör också ingå i bedömningsbeskrivningen.

Konsekvenser för markanvändningen

Planerna som styr området markanvändning möjliggör sådan verksamhet som projektet innebär. Placeringsalternativen för terminalen och gasledningen, som föreslås i bedömningsprogrammet, är med beaktande av landskapsplanernas exakthet inte i strid med de fastställda landskapsplanerna. Den gällande detaljplanen för Joddböle innehåller en reservation för en naturgasterminal. I responsen framfördes ändå, att placandet av höga cisterner i ett landskapsmässigt värdefullt område, såsom föreslagits i bedömningsprogrammet, inte motsvarar den ursprungliga avsikten i detaljplanen.

Kontaktmyndigheten konstaterar att det i bedömningsprogrammets punkt 4.13.3. *Bygglov och åtgärdstillstånd samt planläggning* felaktigt sågs att åtgärdstillstånd inte behövs om verksamheten definierats i detalj i detaljplanen. Enligt 126 § i markanvändnings- och bygglagen förutsätter mindre konstruktioner (bland annat bryggor, konstruktioner som ändrar vattenlinjen, lagringscisterner) åtgärdstillstånd, om inte kommunens byggnadsordning särskilt innehåller bestämmelser som förmildrar behovet av åtgärdstillstånd. För att bedöma åtgärdens påverkan på markanvändningen och miljön, tillämpas bestämmelserna om förutsättningarna för byggnadstillstånd i 72, 135, 136 och 137 § i markanvändnings- och bygglagen, samt om byggförbud.

Eventuella utfyllnadsarbeten torde förutsätta en detaljplaneändring, för att de nödvändiga tillstånden ska kunna beviljas med stöd av vattenlagen. De för projektet planerade byggnadernas våningskvadratmeter har inte presenterats i bedömningsprogrammet, varvid det ur ett byggrättsperspektiv inte är möjligt att bedöma ett eventuellt behov av detaljplaneändring. Effektivitetsvärdet för E-2 -området i detaljplaneändringen som godkänts 2009 är 0,5 och byggrätten 25886 våningskvadratmeter.

Om byggandet i området förutsätter att byggrätten överskrids, och detaljplanen inte ändras, krävs ett undantagstillstånd för projektet.

Konsekvenser för det arkeologiska kulturarvet, kulturmiljön och landskapet

De planerade byggnadsarbetena sker i en arkeologiskt betydande miljö, så projektet kan ha konsekvenser för det arkeologiska kulturarvet både på land och till havs.

De kända fornlämningarna i närheten av projektområdena är sakligt beskrivna i programmet. På grund av ändringar i projektplanerna uppdateras inventeringen av fornlämningarna på land, och inventeringen av de delar som ligger under vatten kommer att kompletteras då den slutliga projektplanen klarnat. Kontaktmyndigheten konstaterar att en täckande inventering av fornlämningarna måste göras i tillräckligt god tid före genomförandet av projektet. Ifall man påträffar fornlämningar vid inventeringarna bör det finnas tid att planera och komma överens med museiverket om eventuella skyddsåtgärder med stöd av fornminneslagen.

På Fjusö udde ligger inga objekt som skulle vara av betydelse med tanke på bebyggda kulturmiljöer och landskap. Inom projektområdets granskningsområde ligger emellertid nationellt betydelsefulla kulturmiljöer och landskapsmässigt är Fjusö udde beläget på en central plats vid en farledskorsning och vid inloppet till Kyrkfjärden och infartsleden till Ingå kyrkby. De stora cisternerna och LNG-fartygen stör landskapet betydligt mer på Fjusö udde än i Inkoo Shipping -alternativet närmare hamnen och kraftverket. Av den orsaken betonar kontaktmyndigheten betydelsen av att bedöma landskapspåverkan både på nära håll och långt ifrån, samt av åtgärder som mildrar de negativa konsekvenserna.

Man bör i beskrivningen också bedöma hur gasledningen ovan jord påverkar de bebyggda kulturmiljöerna och landskapen utmed hela ledningens sträckning både på nära håll och långt ifrån.

Trafikkonsekvenser

Enligt MKB-programmet kommer man att utreda konsekvenserna av den av terminalen orsakade trafikökningen på lokalvägnätets funktion. Kontaktmyndigheten påminner om att man vid sidan av den trafikmässiga funktionaliteten också bör utreda konsekvenserna för trafiksäkerheten i lokalvägnätet, både under projektets byggnads- och driftsskede. Därtill bör man försäkra sig om lokalvägnätets strukturella lämplighet för förmedling av transporter av olika slag, särskilt med avseende på bärkraft.

Trafikverket har i sitt utlåtande lyft fram flera andra aspekter som måste beaktas i den fortsatta planeringen av projektet, bland annat sådana som anknyter till trafiksäkerheten till havs.

Konsekvenser för säkerheten och människors levnadsförhållanden

I den mottagna responsen lyftes fram en stark oro över projektets säkerhets- och olycksrisker. För riskernas del önskades noggranna risk-

analyser och försiktighetsåtgärder samt en placering av projektet möjligast långt från bebyggelse.

Projektets säkerhet har behandlats i det tidigare genomförda bedömningsförfarandet. I den framställda riskbedömningen och bedömningsbeskrivningen beskrivs risker med LNG-fartygstransporterna, hamnverksamheterna, processområdet och tankbilstrafiken.

Enligt bedömningsbeskrivningen preciseras riskbedömningarna allteftersom planeringen framskrider. I konsekvensbedömningen görs en preliminär riskbedömning där man identifierar eventuella farosituationer och bedömer deras påverkan på människor och miljön. Mer noggranna riskbedömningar görs senare, och i samband med säkerhetsutredningen som lämnas till TUKES görs bland annat en katastrofbedömning. Både inom och utanför terminalområdet inrättas skyddsområden utifrån det värsta möjliga scenariot.

Kontaktmyndigheten anser att man i bedömningsbeskrivningen bör bedöma och presentera verksamhetens risker och säkerhetsaspekter på ett så omfattande sätt som möjligt, med beaktande av MKB-skedet. Dessutom bör riskbedömningsmetoderna och förebyggandet av risker beskrivas noggrant. I bedömningsbeskrivningen ska också skyddsområdenas gränser beskrivas samt vad gränserna innebär för markanvändningen, boendet och området övriga användning. Ingå- Sjundeå - sammanlänkningens konsekvenser för trivseln i och rekreationsanvändningen av området ska också bedömas. Därtill ska de sociala konsekvenserna av projektets genomförande beaktas i bedömningen.

Sameffekter

I närheten av det planerade LNG-terminalprojektet finns rikligt med verksamhet av olika slag, bland annat Rudus nuvarande verksamhet, Joddböle avloppsreningsverk, Fortum Power and Heat Ab:s Grundvikens industrieponi, Inkoo Shipping:s hamn, Ingå fiske- och båthamn, Försörjningsberedskapscentralens verksamhet, Fingrid Ab:s Ingå elstation och flera kraftlinjer samt Försvarsmaktens system som är placerade i vattnet. Verksamheten vid Fortums kraftverk har lagts ner men verksamheten i hamnen inom kraftsverksområdet fortsätter. Planerade nya verksamheter är Balticconnector-naturgasledningen mellan Ingå och Paldiski i Estland, utvidgningen av Rudus verksamhet, Fiskehamnens utveckling samt Suomen Merituuli Ab:s vindkraftspark i Ingå och Raseborg.

Kontaktmyndigheten konstaterar, att man i beskrivningsskedet bör presentera den aktuella planeringssituationen för de olika projekten och bedöma sameffekterna för dessa projekt. Det vore bra att framställa ett sammandrag över sameffekterna, där de mest väsentliga sameffekterna och deras betydelse lyfts fram. Förutom att granska de sammantagna effekterna bör man även ge akt på de risker som de olika verksamheterna innebär och randvillkoren för dem.

Övervakning

Enligt bedömningsprogrammet kommer man, i enlighet med MKB-förordningen, att i beskrivningen presentera ett förslag till övervakningens innehåll, ifall övervakning anses nödvändig utifrån granskningarna.

Kontaktmyndigheten konstaterar att man kan bland annat för vattenarbetenas del kan vänta sig konsekvenser som förutsätter övervakning, och betonar att det är nödvändigt att lägga fram ett förslag till övervakningens innehåll. Målet med övervakningen är att samla information om projektets konsekvenser för miljön och hur väl lindringsåtgärderna lyckas, samt identifiera projektets oväntade konsekvenser.

Övriga detaljer

I punkten Markägande 7.1.3. saknas ett omnämnande om Grundvikens deponiområde som ligger närmast Joddböle och som fortfarande är i bruk. Området ägs av Fortum Power and Heat Ab. I området deponeras bland annat muddringsmassor, aska, kasserad kol och filterkakor.

Om punkt 7.14. I sammanfattningen över utredningarna saknas en arkeologisk undervattensinventering.

Den nya miljöskyddslagen (527/2014) trädde i kraft den 1 september 2014 och den nya miljöskyddsförordningen (713/2014) trädde i kraft den 10 september 2014.

Deltagande och rapportering

Under konsekvensprogrammets kungörelsetid ordnades 13.8.2014 ett presentationstillfälle, där det deltog representanter för den projektansvariga, konsulten och kontaktmyndigheten, och 60 andra personer. Vid presentationstillfället diskuterades livligt om bland annat sociala konsekvenser under projektets byggnadsskede, vattenägarnas rättigheter, kompensering av fastigheters värdesänkning och säkerhetsrisker. Man lyfte också fram projektets olika placeringsalternativ, cisternernas storlek, komplettering av de illustrativa bilderna, muddringsområdenas omfattning och utfyllnad av havsvikar samt fartygstrafikens påverkan på naturvärdena. Därtill diskuterades miljöutredningarnas tillräcklighet och de olika projektens sameffekter.

Man grundade en styrgrupp för samarbetet med intressegrupper.

För myndigheterna ordnades ett presentations- och diskussionstillfälle den 19 augusti 2014 i NTM-centralen i Nyland.

Arrangemangen för deltagande är tydligt presenterade i konsekvensbeskrivningen. Materialet i anslutning till bedömningen har varit framlagt även på webben på NTM-centralens MKB-sidor.

Internationellt förfarande

I projektets tidigare MKB-förfarande tillämpades internationell praxis enligt 14 §, 15 § och 22 § i MKB-lagen. NTM-centralen i Nyland har i sitt utlåtande av den 2 september 2013 om beskrivningen konstaterat att projektets genomförande inte har betydande negativa gränsöverskridande miljökonsekvenser

Kontaktmyndigheten anser att förändringar i projektplanerna inte orsakar sådan miljöpåverkan som skulle förutsätta ett nytt internationellt samråd.

5. UTLÅTANDETS TILLGÄNGLIGHET FÖR PÅSEENDE

Vi skickar kontaktmyndighetens utlåtande för kännedom till dem som gett utlåtanden och information om utlåtandet till dem som framfört åsikter. Utlåtandet är framlagt för påseende på webben på adressen: www.ymparisto.fi/IngterminaaliinkooYVA.

Vi skickar kopior på de utlåtanden och åsikter vi fått om konsekvensbeskrivningen till den projektansvariga. De ursprungliga handlingarna förvaras i NTM-centralen i Nyland.

Direktör

Satu Pääkkönen

Överinspektör

Leena Eerola

BILAGA

1) Bestämning av betalning och ändringsansökan

Mottagna utlåtanden och åsikter finns (på finska) på adressen www.ymparisto.fi/balticconnectorYVA.

FÖR KÄNNEDOM

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

BILAGA 1

BESTÄMNING AV BETALNING OCH ÄNDRINGSANSÖKAN

Bestämmelser som tillämpas

Lagen om grunderna för avgifter till staten (150/1992), 8 §

Statsrådets förordning (291/2014) om ändring av bilagan till statsrådets förordning om närings-, trafik- och miljöcentralernas samt arbets- och näringsbyråernas avgiftsbelagda prestationer 2014.

Sökande av ändring i avgiften

En betalningsskyldig, som anser att ett fel har begåtts vid fastställande av avgiften kan yrka på rättelse hos närings-, trafik- och miljöcentralen inom sex månader från dagen då detta utlåtande gavs.