



5.2.2010

YM/7/5521/2009

Naturvårdsverket
Egon Enocksson
S-106 48 Stockholm
Sverige

Viite
Hänvisning

Underrättelse 4.12.2009 / dnr 121-8396-09

Asia
Ärende

Svar på de svenska myndigheternas underrättelse till Finland, enligt ECE-konventionen om miljökonsekvensbeskrivningar i ett gränsöverskridande sammanhang, om gruvverksamhet vid Sahavaara, Pajala kommun

De svenska myndigheterna har begärt upplysning om huruvida Finland avser att delta i det samrådsförfarande som gäller gruvverksamhet vid Sahavaara i Pajala kommun. Transport av producerat järnslig planeras ske till Äkäsjokisuu Kolari i Finland för vidare transport med järnväg till Kemi. Finlands deltagande i det svenska MKB-förfarandet hänger samman med den konvention som medlemsstaterna i Förenta Nationernas Ekonomiska kommission för Europa (ECE) har ingått, ECE-konventionen om miljökonsekvensbeskrivningar i ett gränsöverskridande sammanhang.

Finlands miljöministerium har begärt utlåtanden av myndigheter och medborgarorganisationer om det material som Sverige har lämnat in. Materialet har också gjorts tillgängligt för allmänheten genom kungörelse i pressen och genom att materialet lagts fram i Helsingfors, Rovaniemi, Kolari, Pello, Övertorneå, Torneå, Keminmaa och Kemi, samt på Internet. Remisstiden i Finland pågick från den 21 december 2009 till den 27 januari 2010. Utlåtanden har inkommit från Museiverket, Trafikverkets järnvägsavdelning, Vägförvaltningens centralförvaltning, ansvarsområdet för miljö och naturresurser vid närings-, trafik- och miljöcentralen i Lappland, ansvarsområdet för trafik och infrastruktur vid närings-, trafik- och miljöcentralen i Lappland, ansvarsområdet för näringar, arbetskraft, kompetens och kultur vid närings-, trafik- och miljöcentralen i Lappland, regionförvaltningsverket i Lappland, Lapplands förbund, Renbeteslagsförening, Kemi stad, Kolari kommun, Torneå stad, Övertorneå kommun och Finlands Naturskyddsförbund.

Utgående från de utlåtanden och åsikter som miljöministeriet har mottagit samt med hänvisning till sina egna åsikter framför miljöministeriet att Finland deltar i samrådsförfarandet kring miljökonsekvensbeskrivningen av gruvverksamhet vid Sahavaara i Pajala kommun. Miljöministeriet konstaterar att projektet kan medföra betydande miljökonsekvenser i Finland.

Utgående från de utlåtanden och åsikter som miljöministeriet har mottagit samt med hänvisning till miljöministeriets egna åsikter framför Finland följande synpunkter som Finland hoppas att Sverige kan ta i beaktande vid MKB-förfarandet.

Sahavaara-projektets anslutning till andra projekt

Sahavaara gruvprojektet är en del av en projekthelhet som Northland Resources AB planerat i syfte att utnyttja järnmalm, och som utöver det nämnda projektet även omfattar planerade gruvprojekt i Tapuli och Pellivuoma i Pajala samt Hannukainen i Kolari. I projekthelhetens första fas är bolagets avsikt att öppna gruvan i Tapuli och förena den med anrikningsverket i Kaunisvaara, som även fungerar som anrikningsverk för den malm som produceras i andra gruvor i närområdet. Planen är att öppna gruvan i Sahavaara i projektets andra fas. Till projekthelheten som beskrivs ovan ansluter sig även flera utvecklingsprojekt för trafikinfrastrukturen (bl.a. en eventuell järnväg mellan Pajala-Kemi och en utvidgning av Ajos hamn i Kemi).

Naturvårdsverket i Sverige underrättade miljöministeriet i Finland i början av 2009 om att miljökonsekvensbedömningen för gruvan och anrikningsverket i Tapuli inleds och på samma sätt har de nu meddelat att miljökonsekvensbedömningen för gruvan i Sahavaara inleds. Miljöministeriet meddelade 20.3.2009 i sitt svar till Sverige att Finland vill delta i det pågående MKB-förfarandet och 27.3.2009 i sitt kompletterande svar presenterade miljöministeriet sina synpunkter kring omfattningen av MKB-förfarandet och de erforderade utredningarna i den utsträckning som gruvprojektets konsekvenser kan anses sträcka sig till Finland. Enligt miljöministeriets åsikt medför projektet sannolikt betydande skadlig miljöpåverkan i Finland genom järnsligtransporternas konsekvenser och möjliga konsekvenser på vattendrag.

Sahavaara-projektet och dess miljökonsekvensbedömning

Miljöministeriet har ansett att det är viktigt att projekthelhetens miljöverkningar bedöms som en helhet, och ministeriet framförde denna åsikt bland annat vid de svenska och finska myndigheternas möte gällande projektet 28.9.2007. Genom att skapa en enhetlig helhetsbild över projekthelheten och dess miljöverkningar skulle man bäst kunna beakta och minimera projektets skadliga verkningar då verksamheten planeras. Miljöministeriet anser att den projektansvarige i miljökonsekvensbeskrivningen i tillräcklig mån ska beskriva hela projekthelheten samt de relaterade utvecklingsprojekten för trafikinfrastrukturen bl. a. tidscheman, trafikmängder och transportrutter, den trafikinfrastruktur som projektets olika faser förutsätter och de tillståndsförfaranden som dessa förutsätter. För övriga projekt än Sahavaara kan beskrivningen vara generell.

Enligt planerna ska den transporterat järnslig planeras ske till Äkäsjokisuu Kolari i Finland för vidare transport med järnväg till Ajos hamn i Kemi, varifrån den transporteras sjöledes till kunderna. Enligt det material som lämnats in bedöms i projektets MKB-förfarande inte ett alternativ, där järnsligtransporterna söderut skulle skötas över svenskt område. Miljöministeriet anser, att i miljökonsekvensbeskrivningen ska miljöverkningarna av alternativa transportrutter på den svenska sidan jämföras med transporter som sker via Finland. Man bör åtminstone presentera motiveringen för avsaknaden av granskningen av ett sådant alternativ i bedömningen.

Enligt dokumentet om gruvverksamheten i Sahavaara och dess miljökonsekvenser som bifogats till Sveriges underrättelse är malmfyndigheterna i Sahavaara belägna strax väster om byn Kaunisvaara och på norrsidan av Kaunisjoki som utmynnar i Muonio älv samt ca 3,5 km söder om den planerade gruvan i Tapuli. Enligt den preliminära planen bryts 70-90 Mt järnmalm som dagbrott ur fyndigheterna i Sahavaara. I samband med brytningen av malm bryter man ca 315 Mt sidosten. Sidostenens egenskaper undersöks som bäst. En del av sidostenen verkar innehålla höga eller något höga halter av sulfid.

Samtidigt som gruvan i Sahavaara öppnas ämnar bolaget öppna en jämförelsevis mindre gruva i Palotieva, där man planerar att bryta 8 Mt järnmalm och ca 16 Mt sidosten. Miljökonsekvenserna för gruvan i Palotieva bedöms som en del av MKB-förfarandet för Sahavaara.

Det är tänkt att järnmalmen som ska brytas från gruvan i Sahavaara transporteras med transportband för att anrikas till Kaunisvaara anrikningsverk som är beläget i anslutning till gruvan i Tapuli. Ur malmen får man i medeltal 3-3,5 Mt järnslig per år. Malmen från Sahavaara och Tapuli anrikas i en parallell anrikningsslinje. Vid anrikningen av malmen från Sahavaara kompletteras magnetsepareringen med flotationskretsen där det sulfidhaltiga stenmaterialet avlägsnas.

Vid anrikningen av malmen från Sahavaara uppstår årligen ca 2,5 Mt och sammanlagt ca 26 Mt anrikningssand från magnetsepareringen. Därutöver bildas årligen ca 0,35 Mt anrikningssand från sulfidflotationen och totalt ca 4 Mt. Anrikningssanden pumpas till anrikningssandområdet vid gruvan i Tapuli.

Enligt materialet som Sverige lämnat in finns det två alternativ för transporten av järnslig. Det ena alternativet innebär att man pumpar sligen längs en pumpledning som måste byggas till avlastnings- och omlastningsstationen som ska byggas i Äkäsjokisuu, varifrån den transporteras via järnväg till Kolari och vidare till hamnen i Kemi. Det andra alternativet innebär järnvägstransport från anrikningsverket i Kaunisvaara till Äkäsjokisuu på den finska sidan och vidare till Kolari och hamnen i Kemi. Detta förutsätter att en ny järnväg byggs från Kaunisvaara till Äkäsjokisuu. Båda alternativen innebär att en bro över Muonio älv byggs. Järnvägens miljökonsekvenser bedöms i Sverige i ett separat MKB-förfarande som nyligen har inletts.

Vid järnvägstransporten har man i början ämnat använda tåg, vars vagnkapacitet är 60 t och tågkapacitet 3000 t (50 vagnar). Efter att järnvägen mellan Kolari och Kemi har förbättrats ämnar man använda tåg vars vagnkapacitet är 80 t och tågkapacitet 8000 t (100 vagnar). På detta vis räcker 2-3 sligtåg per dyn för att transportera de 5 Mt slig som anrikningsverket i Kaunisvaara producerar årligen. Trafikverkets järnvägsavdelning meddelar i sitt utlåtande att det är tänkt att den utredningsplaneringen av och MKB-förfarandet för förbättringen av järnvägen ska inledas under 2010.

Miljöministeriet anser att gruvorna i Sahavaara och Palotieva ökar de fysiska förändringarna och utsläppen som gruvverksamheten ger upphov till i området Tapuli-Kaunisvaara. Det är även sannolikt att utsläppen från enbart Tapulis gruvområde och de konsekvenser som dessa orsakar kommer att öka när verksamheten vid gruvorna i Sahavaara och Palotieva inleds. Sahavaaras gruvprojekt (inkl. gruvan i Palotieva) och gruvprojektet för Tapuli har också gemensam infrastruktur. Även miljöministeriet föreslår att man vid miljökonsekvensbedömningen för Sahavaara (inkl. gruvan i Palotieva) i behövlig mån skulle bedöma de samverkande konsekvenserna av Sahavaara-projektet och gruvan i Tapuli. Bedömningshandlingarna bör även beskriva den gemensamma infrastrukturen för Sahavaara- och Tapuli-projekten (bl.a. pumpledning för slig till Äkäsjokisuu, den relaterade bron, avvattnings- och omlastningsstationen i Äkäsjokisuu).

Miljöministeriet anser att det är viktigt att man i miljökonsekvensbedömningen för Sahavaara-projektet reder ut eventuella konsekvenser för Finland. Enligt miljöministeriet härstammar de skadliga miljökonsekvenser som projektet förorsakar i Finland i synnerhet från transporten av järnslig samt eventuellt även från projektets konsekvenser för vattendragen (bl.a. fiskebeståndet), konsekvenser för fisket och renskötseln samt konsekvenser för den

arkeologiska kulturarvet. I bedömningen måste man även reda ut de samverkande konsekvenserna av Sahavaara- och Tapuli-projekten.

Järnvägen mellan Kolari och Kemi går på många ställen mycket nära bebyggelsen. Enligt miljöministeriet är det befogat att reda ut och vederbörligen uppskatta bullret och vibrationerna som en ökad trafik på järnvägen förorsakar samt möjligheterna att lindra nackdelarna. Det är även skäl att reda ut den möjliga ökningen av trafikolyckor som kan uppstå som en följd av den ökade järnvägstrafiken. Man borde även utvärdera miljökonsekvenserna av den landsvägstransport av slig som möjligtvis kommer att behövas i verksamhetens inledningsfas. Härvid måste man bl.a. reda ut det buller och de dammutsläpp samt konsekvenserna av dessa som verksamheten förorsakar.

Miljöministeriet anser att miljökonsekvenserna av järnsligtransporten i nödvändig mån måste utvärderas i samband med miljökonsekvensbedömningen för Sahavaara-projektet. Vid bedömningen bör man i synnerhet granska konsekvenserna av gruvverksamhetens första år (situationen innan järnvägen mellan Kolari-Kemi förbättras). Konsekvenserna av tågtransporten för hela Pajala-Kolari-projekthelheten kan man enligt miljöministeriets uppfattning granska under den allmänna planeringen av och MKB-förfarandet för förbättrandet av järnvägen mellan Kolari-Kemi.

Synpunkter på utredningen av de eventuella skadliga miljökonsekvenser som projektet orsakar Finland framförs i utlåtanden till miljöministeriet. Miljöministeriet hoppas att utlåtandenas synpunkter på utredningen av konsekvenserna beaktas i projektets miljökonsekvensbedömning.

Sammandrag av utlåtanden

Museiverket

Museiverket konstaterar att byggandet av den pumpledning som behövs för transporten av järnsligen samt relaterade konstruktioner såsom en bro över Muonio älv samt serviceväg osv. kan medföra konsekvenser för det arkeologiska kulturarvet på den finska sidan. Vid Mannajokis mynning finns det tecken på bosättning från stenåldern, fastän man inte observerat fasta fornlämningar på den tidigare fyndplatsen (Mannajokis mynning, väster, objekt-nummer 1000009398) i samband med den allmänna inventeringen 2006. Dock förutsätter t.ex. byggande noggrannare arkeologiska utredningar. Baserat på det inlämnade materialet kan man uppskatta de konsekvenser som projektet medför för den arkeologiska kulturarvet för det begränsade ovannämnda området på den finska sidan i Äkäsjokisuu. Utredningen som projektet förutsätter kan utvärderas i samband med utförandet av en mer noggrann konstruktionsplan enligt förfarandet i 13 § och 15 § i lagen om fornminnen (295/63).

Vad beträffar den bebyggda miljön ser Museiverket inte behov av delta i projektets miljökonsekvensbedömning (MKB-förfarandet).

Trafikverket, järnvägsavdelningen

Trafikverkets järnvägsavdelning konstaterar att den tillsammans med Banverket och gruvbolagen har inlett förutredningen av Pajalabanan. Avsikten är att fortsätta planeringen av linjedragningalternativet Pajala-Äkäsjoki, som valts baserat på förutredningen. Den nya förbindelsen skulle fordra ca 1 km ny järnväg på den finska sidan. Enligt ett utlåtande av miljöcentralen i Lappland daterat den 4 december 2009 förutsätter den järnväg som måste byggas på den finska sidan inte något MKB-förfarande i Finland, åtminstone inte direkt baserat på MKB-författningens projektförteckning. Lapplands miljöcentral har den 18 december 2009 ombetts om ett officiellt utlåtande om behovet av ett MKB-förfarande i enstaka fall av den ifrågasvarande järnvägen.

Järnvägsavdelningen konstaterar att järnvägen mellan Äkäsjoki – Kemi eventuellt kräver en ny järnvägslinjedragning. Miljöcentralen i Lappland anser att man av denna anledning måste utföra en MKB- och Natura-utvärdering. Man avser inleda den utredningsplaneringen och MKB-förfarandet under 2010. Järnvägsavdelningen har inget intresse av att delta i den miljökonsekvensbedömning som ska utföras på den svenska sidan. Järnvägsavdelningen inleder istället de erforderliga utredningar som ligger på dess ansvar och miljökonsekvensbedömningen av järnvägen Äkäsjoki-Kemi hamn. Den information om utredningen av gruvprojektets miljökonsekvenser som Sverige lämnat in kan anses tillräcklig.

Vägförvaltningens centralförvaltning

Vägförvaltningens centralförvaltning anser att det planerade gruvprojektet kan ha omfattande effekter på lång sikt såväl i Finland som i Sverige. Detta gäller även trafiknätet, dess underhåll och skötsel, eventuellt även utbyggnad och miljökonsekvenser. Även om projektet i detta skede endast indirekt berör vägtrafiken i Finland, är det ur vägförvaltningens synvinkel viktigt att konsekvensbedömningen beaktar samtliga följd- och kumulativa effekter, även på omgivande bosättning, infrastruktur och samhälle.

Närings-, trafik- och miljöcentralen i Lappland, ansvarsområdet för miljö och naturresurser

Ansvarsområdet för miljö- och naturresurser konstaterar att eftersom enbart gruvprojektet i Tapuli har ansetts medföra möjliga skadliga miljökonsekvenser för Finlands del och eftersom Sahavaaras och Palotievas gruvor hör till samma verksamhetshelhet och sannolikt ökar de skadliga konsekvenserna är det logiskt och nödvändigt att Finland även deltar i utvärderingen av miljökonsekvenserna för gruvorna i Sahavaara och Palotieva.

Enligt ansvarsområdet ökar gruvorna i Sahavaara och Palotieva de fysiska förändringarna och utsläppen som gruvverksamheten ger upphov till i området Tapuli-Kaunisvaara. Det är även sannolikt att utsläppen från enbart Tapulis gruvområde och de konsekvenser som dessa orsakar kommer att öka när verksamheten vid gruvorna i Sahavaara och Palotieva inleds. Åtminstone försvåras begränsningen och kontrollen av utsläppen bl.a. av att det i Sahavaaras anrikningssand och sidosten även finns problematiskt stenmaterial. I samband med utvärderingen av miljökonsekvenserna från gruvorna i Sahavaara och Palotieva borde man åtminstone utvärdera de sammantagna konsekvenserna av dessa gruvor samt gruvan i Tapuli.

Enligt ansvarsområdet kan det process- och gruvvatten som leds från Tapulis gruvområde utan verifierade åtgärder och tillräcklig hantering förorsaka skadliga konsekvenser i Muonio älv och sedan även på den finska sidan. Gruvorna i Sahavaara och Palotieva inverkar på vattenbalansen i gruvan i Tapuli och ökar risken för att skadliga konsekvenser uppstår. Avloppsvattenutsläppen som uppkommer därigenom, möjligheterna att förhindra och/eller begränsa skadliga utsläpp samt utredningen av svårigheterna kring vattenledningen bör man sätta sig in i särskilt omsorgsfullt. De centrala frågorna vad gäller att förhindra uppkomsten av skadliga avloppsvattenutsläpp och begränsa utsläppen är bl.a. följande:

- Allsidig och täckande utredning av anrikningssandens och sidostenens egenskaper och deras växling.
- Identifiering av syrabilddande och andra problematiska stenmaterial samt planering av ett nödvändigt hanterings- och administrationssystem.
- Utredning av mängden och kvaliteten av olika vattenmassor (bl.a. torrhållningsvattnet i stenbrotten i Sahavaara och Palotieva samt lak- och dräneringsvatten i deponeringsområdena för sidosten och anrikningssand).
- Optimering av användningen av sprängämnen och begränsning av kväveutsläppen från sprängämnena i vattnen.

- Utvärdering av effekterna av de kemikalier som används vid anrikningen av malm (bl.a. i flotationskretsen vid malmanrikningen i Sahavaara) och i annan verksamhet och begränsning av utsläppen av de skadliga kemikalierna i vattnen.

Enligt ansvarsområdet bör startpunkten vara att man vid gruvorna i Tapuli, Sahavaara och Palotieva och vid anrikningsverket i Kaunisvaara tar i bruk den bästa användbara tekniken för att begränsa utsläppen och att man agerar enligt bästa praxis för miljön. På detta sätt kan den egentliga gruvdriftens övriga utsläpp än vattenutsläppen mycket sannolikt begränsas till en lägre nivå, så att de skadliga effekterna av dessa sannolikt inte brer ut sig ända till den finska sidan.

Ansvarsområdet anser att utöver gruvdistriktets egentliga gruvdrift som sker på området bör man från verksamhetssynpunkt utvärdera de miljökonsekvenser som uppstår i samband med den övriga nödvändiga verksamheten såsom transport av malm, slig, sprängämnen och kemikalier. Ur Finlands synvinkel riktas det största intresset i Tapuli-Sahavaaras gruvprojekt mot transportererna av järnslig och en tillbörlig utvärdering av deras inverkan.

Anrikningsverket i Kaunisvaara kommer årligen att producera fem miljoner ton slig av malmen från Tapuli och Sahavaara. För att transportera detta via järnvägen behövs enligt beräkningarna 2-3 tunga (8000 t) och långa (100 vagnar á 80 t) sligtåg per dygn som går från antingen Kaunisvaara eller Äkäsjokisuu till exporthamnen i Kemi och återvänder tomma tillbaka till lastningsterminalen. Detta förutsätter enligt den information som närings-, trafik- och miljöcentralen i Lappland har fått att järnvägen på den finska sidan förbättras. Innan dess blir man tvungen att använda lättare utrustning varvid det behövs fler än 2-3 tåg per dygn. Även lättare vagnar och tåg förutsätter att åtminstone järnvägen mellan Kolari och Äkäsjokisuu renoveras.

Ansvarsområdet framhåller att i varje fall transporten av den slig som produceras vid anrikningsverket i Kaunisvaara innebär en relativt stor ökning av antalet tåg och tonnage som ska transporteras via järnvägen på den finska sidan. Efter att gruvorna i Tapuli och Sahavaara öppnats har man uppskattat att sligproduktionen från gruvan i Hannukainen som eventuellt öppnas på den finska sidan kommer att öka mängden slig som ska transporteras med ytterligare 2-3 miljoner ton per år. Järnvägen mellan Kolari och Kemi går på många ställen mycket nära bebyggelsen. Det är befogat att reda ut och vederbörligen uppskatta bullret och vibrationerna som en ökad trafik på järnvägen förorsakar samt möjligheterna att lindra nackdelarna. Det är även skäl att reda ut den möjliga ökningen av trafikolyckor som kan uppstå som en följd av den ökade järnvägstrafiken. Det framgår dock inte av Sveriges underrättelse och därtill bifogade handlingar hur man ämnar uppskatta miljökonsekvenserna av sligens järnvägstransport.

Man borde även utvärdera miljökonsekvenserna av den landsvägstransport av slig som möjligtvis kommer att behövas i verksamhetens inledningsfas. Härvid måste man bl.a. reda ut det buller och de dammutsläpp samt konsekvenserna av dessa som verksamheten förorsakar.

Enligt ansvarsområdet bör utvärderingen av sligtransporternas miljökonsekvenser vara en tydlig del av utvärderingen av miljökonsekvenserna för gruvprojektet i Tapuli och Sahavaara. Eftersom transportererna huvudsakligen genomförs på den finska sidan är det även möjligt att sligtransportens miljökonsekvenser utvärderas separat i sina egna processer. Ansvarsområdet för miljö och naturresurser vid närings-, trafik- och miljöcentralen i Lappland anser det befogat att framhäva att det i varje fall redan är mycket bråttom med förberedelsen av sligtransporter och tillbörlig utvärdering av konsekvenserna om man ämnar

inleda malmutvinningen i gruvorna i Tapuli och Sahavaara samt produktionen och transporten av järnslig enligt den föreslagna tidtabellen.

Närings-, trafik- och miljöcentralen i Lappland, ansvarsområdet för trafik och infrastruktur

Ansvarsområdet för trafik och infrastruktur konstaterar att projektets trafikmässiga utvecklingsbehov och konsekvenser på den finska sidan huvudsakligen gäller järnvägen mellan Kemi-Kolari, Kolari-Äkäsjokisuu och Kolari-Hannukainen samt utvecklingen av hamnområdet i Kemi. Öppnandet av gruvan på den svenska sidan fordrar även att en ny järnväg byggs.

Ansvarsområdet anser inte att projektets miljökonsekvensbedömning som är nödvändig för vägnätet på den finska sidan stämmer överens med det egentliga MKB-förfarandet. Istället kan projektets konsekvenser som gäller annat än vägnätet kräva ett egentligt MKB-förfarande. Ansvarsområdet är redo att delta i MKB-förfarandet för gruvprojektet i Sahavaara om ett sådant förfarande anses nödvändigt för projektet.

Närings-, trafik- och miljöcentralen i Lappland, ansvarsområdet för näringar, arbetskraft, kompetens och kultur

Fiskerihushållningsmyndigheten närings-, trafik- och miljöcentralen i Lappland anser att Finland bör delta i projektets miljökonsekvensbedömning. Gruvprojektet i Sahavaara hänger nära ihop med Tapulis gruvprojekt vars tillstånd den finsk-svenska gränskommissionen behandlar. Konsekvenserna av gruvprojekten gäller gränsälven mellan Finland och Sverige, vars skyddade värde måste beaktas. En av projektets möjliga skadliga miljökonsekvenser som man kan anse att sträcker sig till Finland är konsekvenserna för fisket i området.

Naturlaxstammen i Torneå-Muonionjoki var på 1980-talet på gränsen till att utrotas. Sedermera har stammen återhämtat sig med hjälp av reglering av fisket och nu är älven Östersjöns mest betydelsefulla fortplantningsälv. Yngelproduktionens betydelse för hela det yrkesmässiga laxfisket i Östersjön är stor. Tillståndet hos laxstammen och andra fiskstammar i Torne älvs vattendrag är av stor betydelse för fritidsfisket och turistfisket. Tillståndet hos havsöringens naturstammar är inte lika bra som med laxens. Havsöringsstammarna är utrotningshotade och yngelproduktionen har konstaterats vara på tillbakagång. Biälvarnas betydelse för havsöringens yngelproduktion är synnerligen stor. I älven lever även en av Bottenvikens sista stammar av älvsik som förökar sig på naturlig väg. Även den har avtagit under de senaste decennierna.

Regionförvaltningsverket i Lappland

Ansvarsområdet för basservicen, rättsskyddet och tillstånden vid regionförvaltningsverket i Norra Finland anser att de mest betydande konsekvenserna av den planerade gruvverksamheten för människans levnadsförhållanden och trivsel på den finska sidan hör samman med järnsligens lastning på tågagnarna i Äkäsjokisuu och vidare transport till hamnen i Kemi. På grund av bullret och vibrationerna som de tunga malmtågen möjligen förorsakar är det skäl att Finland deltar i projektets miljökonsekvensbedömning.

Lapplands förbund

Lapplands förbund anser att Finland bör delta i förfarandet avseende miljökonsekvensbedömningen för gruvverksamhet vid Sahavaara i Pajala kommun.

Lapplands förbund anser att gruvverksamheten som Northland Resources AB har planerat i Pajala kommun i Sverige och i Kolari kommun i Finland som helhet har en stor betydelse för hela regionen och vidare för Norrbotten och finska Lappland. Även om den aktuella

delen av projektet huvudsakligen gäller Sahavaara-området, kommer gruvverksamheten som helhet att omfatta flera fyndigheter på bägge sidor av riksgränsen. Verksamheten kommer också att knytas samman med infrastrukturen och malmtransporten ska ske med järnväg från Äkäsjokisuu till Ajos hamn i Kemi.

Oberoende av det etappvisa förfarandet bildas alltså en helhet som gäller både Sverige och Finland. Därför är det viktigt att man också på den officiella nivån kan samarbeta och så omfattande som möjligt sammanföra olika förfaranden grannländerna emellan. Det vore bra om beskrivningen innehöll ett eget avsnitt om planeringssituationen på den finska sidan samt konsekvenserna i sin helhet och speciellt de som kommer att riktas till Finland.

Renbeteslagsföreningen

Renbeteslagsföreningen anser att det behövs ett internationellt MKB-förfarande för gruvan i Sahavaara och för verksamheten i nära anslutning till gruvan och för att minska eller avlägsna de skadliga konsekvenserna. Konsekvenserna från gruvan som är belägen direkt vid finska gränsen sträcker sig till ett mycket mer vidsträckt område än själva gruvområdet. Muonios och Kolaris renbeteslag är belägna vid gruvan i Sahavaara på finska sidan. Muonios renbeteslag finns på ett område som är speciellt avsett för renskötsel, där marken inte får användas på ett sådant sätt att det förorsakar avsevärd skada för rennäringen. Rätten till fri betesmark är en förutsättning för renskötseln. Den är avsedd och erkänd som en bestående rättighet. Renbeteslagen garanteras förhandlingsrätt enligt 53 § i lagen om renskötsel. Renbeteslagens utlåtanden och ställningstaganden bör anses vara av betydande vikt när beslut fattas om gruvverksamheten. Tillgången till information och möjligheterna att påverka bör även garanteras på den finska sidan enligt Århus- och Esboavtalen.

Föreningen betonar de vattenutsläpp som orsakas av gruvverksamheten och som via biälvarna tar sig till Muonio älv. Enligt föreningen kommer transporter att ha en mycket skadlig inverkan på renbeteslagens verksamhet på den finska sidan. Renkrockarna ökar, eventuella förluster av betesmark, ökande behov av inhägnader, osv. Detta bör beaktas redan i planeringsskedet.

Den utredning om gruvprojektet i Sahavaara som funnits tillgänglig är utformat i alltför generella drag. Vid en internationell MKB-process bör det finnas tillräcklig information om projektet. Utredningen bör kompletteras. Föreningen fordrar grundläggande information om projektet så att den på en mer detaljerad nivå kan ta ställning till de skadliga konsekvenserna. Även helhetskonsekvenserna som olika gruvprojekt orsakar renskötseln bör utredas i större detalj. Av den verksamhet som är belägen på den finska sidan ska det egna bedömningsförfarandet framgå.

Kemi stad

Kemi stadsstyrelse konstaterar med sitt utlåtande att de inte har något att anmärka med anledning av Sveriges underrättelse.

Kolari kommun

Kolari kommuns byggnadsnämnd föreslår att den verksamhet som sker på den finska sidan beaktas i projektets miljökonsekvensbedömning i tillräcklig omfattning och att Finland deltar i bedömningsförfarandet.

Torneå stad

Torneå stads miljönämnd konstaterar att Finland har behov av att delta i verksamhetens MKB-förfarande.

Miljönämnden anser att MKB bör omfatta en utredning av verksamhetens utsläpp till vatten och ledning av vattnet, och påverkan av dessa på vattentillståndet och vattenorganismerna i alla vattendrag inom verksamhetsområdet (även på finska sidan). Detta omfattar även tillförseln av kväveföreningar till vatten (och via luft till vatten) på grund av användningen av sprängämnen och dess gödande effekter och annan påverkan. Verksamhetens utsläpp till luft - inklusive buller och ämnesutsläpp (bl.a. damm och andra partiklar, avgaser och andra förbränningsgaser, även kväveföreningar från sprängningar) - och deras inverkan på luftkvaliteten samt på människor och andra organismer måste utredas. Detta gäller utsläpp som är en följd av verksamheten i gruvverksamhetsområden samt av lastningar, transporter och omlastningar längs hela transportrutten, dvs. åtminstone hela vägen till Kemi. Det är nödvändigt att i miljökonsekvensbeskrivningen också ange olika faktorer (bl. a. olika utsläpp till luft och vatten samt buller) verkningsområde, och påverkans intensitet på en karta där de störda objekten också har markerats.

Miljönämnden anser att det också är nödvändigt att föra fram möjliga oförutsedda miljöskador och utsläpp och deras eventuella effekter – om det till exempel inträffar något som stör de konstruktioner och åtgärder som har syftet att förhindra avrinning av vatten och föroreningar från verksamhetsområden till miljön. Verksamheten förbrukar avsevärt el och bränslen. Således är det nödvändigt att i MKB även utreda möjligheterna till energibesparing.

Miljönämnden betonar att det är nödvändigt att även på finska sidan informera de kommunala miljöskyddsmyndigheterna och allmänheten om fortskridandet av MKB och andra myndighetsförfaranden samt om möten i anslutning till dessa.

Övertorneå kommun

Övertorneå kommun har inget att anmärka på själva gruvverksamheten.

Finlands Naturskyddsförbund

Finlands Naturskyddsförbund anser att Finland bör delta i MKB-förfarandet.

Förbundet konstaterar att projektet kan ha betydande samverkande konsekvenser för planeringen tillsammans med gruvan i Tapuli. Förbundet anser att bland annat följande frågor och konsekvenser borde utredas vid MKB-förfarandet:

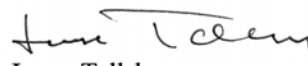
- Målsättningar internationellt sett och för Finlands del bör beskrivas och bedömas (t.ex. Natura 2000, gränsälvavtalet, vattenramavtalet och planerna enligt det).
- Projektet har ännu inte haft klara alternativ för förverkligandet. Dessa behövs så att olika konsekvenser kan jämföras. Utöver förläggningssorten bör det finnas tekniska alternativ. Är t.ex. användningen av svavelsyra ett alternativ?
- Effekter för vattendrag: vattentäkt, rör, möjliga bassänger, utsläpp av kväve och skadliga ämnen, särskilt vattenkvaliteten i Torne älv-Muonio älv, Natura 2000 området, fiske och fisketurism.
- Uranhalten i malmen.
- Damm och buller under transportererna.
- De exakta transportrutterna på finska sidan.
- Eventuella arbeten på elledningarna.
- Behovet av förbättring av järnvägen på den finska sidan och konsekvenser som detta förorsakar.
- Jämförelse av konsekvenserna av en alternativ ny järnväg på den svenska sidan.
- Behovet av ombyggnationer i hamnarna och muddring i hamnar och konsekvenserna av detta.
- Konsekvenser från ökande trafik för renar, eventuellt behov av inhägning och effekter av detta för andra djurs vandringsförbindelser.
- Samverkande konsekvenser med andra projekt.

Förbundet kommer inom sinom tid även att ta ställning till projektets MKB-redogörelse.

Kanslichef


Hannele Pokka

Konsultativ tjänsteman


Lasse Tallskog

Bilagor

Utlåtanden som miljöministeriet har mottagit

För kännedom

Utrikesministeriet