



Arbets- och näringsministeriet  
PB 32  
00023 Statsrådet

Ärende: Er skrivelse 12.11.2014  
TEM/2401/08.05.01/2013.

Försatt i tillfälle att avge utlåtande över miljökonsekvensbeskrivningen av avvecklingen av VVT:s forskningsreaktor i Otnäs, Esbo, anför statens ämbetsverk på Åland följande:

Statens ämbetsverk avgav 2.1.2014 ett utlåtande till arbets- och näringsministeriet över programmet för bedömning av miljökonsekvenserna vid avveckling av forskningsreaktorn. I MKB-programmet angavs att det utifrån i programmet framförda synpunkter och de avgivna utlåtandena skulle utarbetas en miljökonsekvensbeskrivning. I MKB-beskrivningen utlovades en presentation av fakta om projektet och dess alternativ samt en samlad bedömning av deras miljökonsekvenser. Dessa omständigheter presenteras nu i föreliggande miljökonsekvensbedömning. I ovannämnda utlåtande över MKB-programmet fäste Statens ämbetsverk främst uppmärksamhet på beskrivningen av transporterna och efterlyste att en närmare beskrivning av de aktuella sjörutterna, effekterna av transporterna, säkerheten vid möjliga olyckstillbud och deras konsekvenser samt de räddningsåtgärder de föranleder intas i MKB-beskrivningen, liksom även åtgärder som vidtas för att förhindra olyckor och lindra konsekvenserna av dem.

I miljökonsekvensbeskrivningen berörs ovan nämnda aspekter. Det anges att beträffande sjötransporterna har två alternativa rutter på Finska viken undersökts, rutten via Skärgårdshavet och rutten runt Åland. Sjötransporter kan därför även ske över Åland. Dessa rutter särskiljes dock inte i beskrivningen, utan behandlas i ett sammanhang.

I bedömningen konstateras att det på de behållare som används för transport av använt kärnbränsle ställs mycket stränga täthetskrav, och behållarna ska bli hela i tester som efterliknar trafikrelaterade olyckor och kollisioner. Det grundläggande antagandet är att transportbehållaren är hel efter eventuella trafikrelaterade olyckor och att radioaktiva ämnen inte kan frigöras från behållaren ut i omgivningen även om bränslestavarna innanför behållaren skulle skadas vid en eventuell kollision. Det anges även att det i ett fartyg som är avsett för sjötransport av bestrålat bränsle ska finnas tekniska lösningar som tryggar säkerheten, såsom dubbelskrov för att förhindra att fartyget sjunker till följd av en eventuell grundstötning. Dessutom ska fartyget vara försett med utrustning för övervakning och hantering av lastrummets temperatur, utvecklade kommunikationsmedel och andra egenskaper som ökar säkerheten. Sjötransporterna ska ske med fartyg som är konstruerade för transport av använt kärnbränsle. Det hävdas att fartygstransporterna inte har några konsekvenser för vattendrag i normala fall. Det anförs även att fartygstransporterna inte medför några olägenheter eller begränsningar för den övriga sjötrafiken.

Fartygstransporterna konstateras inte förorsaka någon olägenhet för människor som bor eller rör sig i fartygsfarledernas närhet. De strålningsdoser som befolkningen får från landsvägstransporterna uppges vara betydligt större än från sjötransporterna eftersom det till havs inte finns befolkning som skulle kunna exponeras, med undantag av skärgården, eller andra fartyg med passagerare som passerar nära transportfartyget. Sjötransporterna kan dock förknippas med andra risker, såsom eldsvåda, externa hot eller eventuell förlisning av fartyget. Som möjliga olyckssituationer vid sjötransporter anges kollisioner med andra fartyg, såsom tank- eller passagerarfartyg. I dessa situationer finns det en risk för eldsvåda eller för att fartyget sjunker. Det är också möjligt att transportfartyget kolliderar med hamnkonstruktioner. Jämfört med olyckor som sker på land uppges den befolkning som eventuellt exponeras vid fartygsolyckor dock befinna sig på betydligt större avstånd från platsen. Allmänt konstateras att transporterna inte orsakar betydande extra doser för befolkningen om man uppehåller sig tillräckligt långt borta från transportbehållaren och rivningsförpackningarna under strörningssituationen. Sammanfattningsvis konstateras att de tråldoser som orsakas vid normala transporter är lägre än den för befolkningen trygga exponeringsnivån, 1mmabSv. Vid störningar och olycksfall skulle man även i de allvarligaste scenarierna slippa omedelbara hälsoeffekter. Inget transportalternativ uppges till följd av nedläggningen orsaka fara för personalen eller befolkningen med tanke på strålsäkerheten. Risken för allvariga hälsolägenheter som förekommer senare uppfattas även som försvinnande liten.

Utifrån bedömningen av projektets miljökonsekvenser konstateras det i bedömningen sammanfattningsvis att projektet inte har några betydande negativa miljökonsekvenser.

Statens ämbetsverk har för sin del inga kunskaper gällande strålsäkerhet. Strålsäkerhetscentralen är fackmyndighet i fråga om detta. Som det anförs i beskrivningen ankommer det på Strålsäkerhetscentralen att bevilja transporttillstånd för transport av använt kärnbränsle. Strålsäkerhetscentralen skall kontrollera transportplanen, transportbehållaren, transportpersonalens kompetens samt säkerhets- och beredskapsarrangemangen. Ämbetsverket förlitar sig härvid på Strålsäkerhetscentralens bedömningar.

I utlåtandet 2.1.2014 efterlyste Statens ämbetsverk att i MKB-beskrivningen även beaktas samarbetet med räddnings- och sjöfartsmyndigheterna, vilka även förutsätts få meddelande på förhand om transporterna av kärnavfall. Någon beskrivning av detta har dock inte påträffats i själva MKB-beskrivningen, men torde beaktas i de praktiska arrangemangen i samband transporterna.

Med beaktande av att fråga är om en avveckling av en kärnreaktor anser Statens ämbetsverk att föreliggande miljökonsekvensbedömning är tillräckligt omfattande och har för egen del i övrigt inget att tillägga.

L a n d s h ö v d i n g

Peter Lindbäck

Förvaltningschef

Rainer Åkerblom