



28.6.2019

Hangon Satama Oy
bjorn.peltonen@portofhanko.fi

Väylävirasto
olli.holm@vayla.fi

PERUSTELTU PÄÄTELMÄ HANGOSSA SIJAITSEVAN KOVERHARIN SATAMAN LAAJENTAMISHANKKEESTA

1. HANKETIEDOT JA YMPÄRISTÖVAIKUTUSTEN ARVIOINTIMENETTELY

Hankkeen nimi

Koverharin sataman laajentaminen, Hanko

Hankkeesta vastaava ja yhteysviranomainen

Hankkeesta vastaavat ovat Hangon Satama Oy, jossa hankkeen yhteyshenkilönä on Björn Peltonen, ja Väylävirasto, jossa hankkeen yhteyshenkilönä on Olli Holm. Arviointiselostuksen on laatinut konsultti-toimeksiantona Ecobio Oy, jossa yhteyshenkilöinä ovat Taru Halla ja Masi Mailammi. Ympäristövaikutusten arviointimenettelystä annetun lain mukaisena yhteysviranomaisena toimii Uudenmaan elinkeino- liikenne- ja ympäristökeskus (ELY-keskus), jossa yhteyshenkilönä on Leena Eerola.

Hankkeen ja sen vaihtoehtojen kuvaus

Hangon satama Oy suunnittelee Koverharin sataman laajentamista Hankoniemellä. Satamassa on toiminnassa kaksi laituria ja tarkoitus on rakentaa yksi tai useampia laitureita nykyisten lisäksi. Myös Väyläviraston hallinnoiman satamaan ulottuvan väylän syvyyttä ja väyläalueen rajausta suunnitellaan muutettavaksi.

Satamatoiminnoilla on ympäristölupa, joka sisältää satamatoiminnan entisen Koverharin tehtaan ympäristöluvasta. Satama sijaitsee Hangon kaupungilta vuokralla olevalla kiinteistöllä. Uudet laiturit on suunniteltu rakennettavan satama-altaan etelä- ja pohjoispuolelle rannansuuntaisesti. Väyläaluetta suunnitellaan laajennettavan niin, että molempien uusien laitureiden edusta kuuluu väyläalueeseen.

Sataman edustan vesialue satama-alue mukaan lukien kuuluu Natura 2000 -alueeseen. Sataman etelä- ja itäpuolella on Puolustusvoimien käytössä oleva Syndalenin ampuma-alue. Lähimmät asuinrakennukset sijaitsevat noin 1,1 kilometrin päässä hankealueelta Ekön saarella. Lähin asutuskeskittymä on Lappohjan kylä noin 1,6 kilometrin päässä pohjoisessa.

Lasku hankkeesta vastaavalle 16 000 €. Maksuperusteet ovat päätelmän lopussa.

Arviointiselostuksessa esitetyt hankkeen vaihtoehdot

YVA-selostuksessa esitetään seitsemän arvioitavaa vaihtoehtoa ja niiden vaikutukset. YVA-ohjelmassa esitetyt vaihtoehdot muokattiin ympäristövaikutusten arvioinnin yhteydessä, sillä alkuperäisten vaihtoehtojen vaikutukset muun muassa Natura 2000 -alueen suojeluarvoihin olisivat olleet merkittäviä eikä vaihtoehdot täten olleet toteuttamiskelpoisia. YVA-ohjelmassa esitetyistä vaihtoehdoista arvioinnissa ovat yhä mukana VE0, VE0+ ja VE1. Kolmea hankekooltaan suurempaa vaihtoehtoa muokattiin niin, että pohjoisempaa rannansuuntaista laituria lyhennettiin, jotta sen vaikutus herkkään luontotyyppiin vähenee. Arviointiin lisättiin myös vaihtoehto (VE4).

Vaihtoehto VE0:

Vaihtoehdossa VE0 hanketta ei toteuteta. Koverharin sataman toiminta jatkuu nykyisten ympäristölupaehtojen mukaisena. Myönnetty vesilupa mahdollistaa sataman nykyisen bulk-laiturin saneerauksen ja satama-altaan kunnossapitoruoppauksen. Saneerauksen jälkeen satamassa on käytössä kaksi laituria. Myönnetyn ympäristöluvan mukaan irtolastia voidaan käsitellä noin 1 milj. tonnia vuodessa, mikä on aluskäynteinä noin 150 per vuosi. Vaihtoehdossa tarkastellaan myös satamatoiminnan kehittämistä Hangon Länsisatamassa.

Vaihtoehto VE0+:

Vaihtoehdossa VE0+ tarkastellaan Koverharin sataman tilaa käynnissä olevan bulk-laiturin saneerauksen ja satama-altaan kunnossapitoruoppauksen jälkeen siten, että olemassa olevat laiturit varustetaan rampeilla ro-ro-liikennettä varten. Alusliikenteen tonnimäärän arvio on sama kuin 0-vaihtoehdossa, mutta ro-ro-alusten pienemmästä syvyydestä ja lastauksen käyttöasteesta johtuen aluskäyntejä muodostuu enemmän, arvioituna noin 295 per vuosi. Määrästä suurin osa (220) on ro-ro-aluksia. Vaihtoehdossa tarkastellaan myös satamatoiminnan kehittämistä Hangon Länsisatamassa.

Vaihtoehto VE1:

Vaihtoehdossa VE1 tarkastellaan tilannetta, missä Koverharin satamaan rakennetaan uusi bulk- tai konttilaituri nykyisen satama-altaan pohjoispuolelle. Uuteen laituriin voivat kiinnittyä alukset, joiden syväys on 12 metriä (haraussyvyys 13,2 metriä). Väylään ei kohdistu muutoksia, mutta väyläaluetta muutetaan kattamaan uuden laituralueen edusta, sekä supistetaan hieman pohjoisesta ympäristövaikutusten pienentämiseksi. Uutta väyläaluetta muodostuu yhteensä noin 13,4 hehtaaria. Laituralueen edustalta ruopataan yhteensä 31 000 m³ktr ja vesialuetta täytetään noin 28 000 m². Aluskäyntejä on arvioitu syntyvän noin 400 per vuosi.

Vaihtoehto VE2:

Vaihtoehdossa VE2 tarkastellaan tilannetta, missä Koverharin nykyisen satama-altaan etelä- ja pohjoispuolelle rakennetaan rannan suuntainen laituri (pohjoisen laiturin kulkussyvyys 13 metriä ja haraussyvyys 14,3 metriä, ja eteläisen kulkussyvyys 9 metriä ja haraussyvyys 11 metriä) se-

kä pohjoispuolelle lisäksi pistolaituri. Pohjoinen rannan suuntainen laiturin on lyhyempi kuin vaihtoehdossa VE1. Rannansuuntaisesti oleviin laitureihin kiinnittyvät alukset ovat satama-altaan pohjoispuolella bulk/konttialuksia ja eteläpuolella ROPAX-aluksia, eli niissä on myös hyttipaikkoja matkustajille. Pistolaituria käyttävät alukset ovat ro-ro-aluksia. Pohjoispuolen pistolaituri rakennetaan yksipuoleisena suojaamaan sataman pohjoispuolen luonnonsuojelualuetta melun, potkurivirtojen ja aaltoeroosion vaikutuksilta.

Väyläaluetta muutetaan kattamaan uusien laiturialueiden edustat, sekä supistetaan hieman pohjoisesta ympäristövaikutusten pienentämiseksi. Uutta väyläaluetta muodostuu yhteensä noin 28,2 hehtaaria. Laiturialueiden edustalta ruopataan yhteensä 114 000 m³ktr ja vesialuetta täytetään noin 23 000 m². Lisäksi tuloväylä syvennetään 13 metrin kulkusyvyyyteen, mikä edellyttää ruoppauksia myös Hästö Busö/Tvärminneön läheisyydessä. Väylää tulee leventää ruoppaamalla/louhimalla oletettavasti kalliota noin 6 000 m²ktr.

Alusliikenteen arvio on uusien laitureiden myötä noin 800 aluskäyntiä per vuosi. Sataman kautta kulkevien matkustajien enimmäismääräksi arvioitiin noin 15 000 vuodessa.

Vaihtoehto VE2+:

Vaihtoehto VE2+ on muuten samanlainen kuin VE2, mutta satama-altaan eteläpuolella oleva rannansuuntainen laiturin on bulk-laituri (kulkusyvyys 9 metriä), jonka eteläpuolella on pistolaituri, jossa on laivapaikat molemmilla puolilla. Vaihtoehto edellyttää ruoppausta 6 000 m²ktr enemmän kuin VE2, eli yhteensä 120 000 m³ktr. Myös vesialuetta täytetään enemmän, yhteensä noin 26 000 m². Louhintamäärä pysyy samana kuin VE2:ssa.

Alusliikenteen arvio on uusien laitureiden myötä noin 1 100 aluskäyntiä per vuosi suuremman ro-ro-liikenteen vuoksi.

Vaihtoehto VE3:

Toiseksi laajimmassa vaihtoehdossa molemmat rannansuuntaiset laiturit ovat kulkusyvyydeltään 13 metriä (haraussyvyys 14,3 metriä). Satama-altaan pohjoispuoli olisi sama kuin vaihtoehdossa VE2+, mutta eteläpuoleinen rannansuuntainen laiturin olisi bulk-laituri ja eteläinen pistolaituri käytössä vain toiselta puolelta (bulk-laiturin laivapaikka estää pistolaiturin käytön pohjoispuolelta). Vaihtoehto edellyttää ruoppausta noin 243 000 m³ktr ja vesialueen täyttöä saman verran kuin VE2+ eli 26 000 m². Louhinnan määrä ei muutu edellisistä vaihtoehdoista.

Alusliikenteen arvio on noin 900-1 150 aluskäyntiä per vuosi, riippuen tehdäänkö rannansuuntaisesta laiturista bulk- vai konttilaituri.

Vaihtoehto VE4:

Vaihtoehdossa VE4 laiturien asettelu on sama kuin muissakin vaihtoehdoissa, mutta pohjoisen rannansuuntaisen kontti/bulk-laiturin kulkusyvyys on 10 metriä (haraussyvyys 14,3 metriä) ja eteläisen bulk-laiturin syvyys 14 metriä (haraussyvyys 15,4 metriä). Eteläinen ro-ro-pistolaituri

on käytössä vain pohjoispuolelta. Koko sataman edusta eteläisen bulk-laiturin kohdalla ei ole kulkusyvyydeltään 14 metriä, vaan 14 metrin väylä kulkee vesialueen keskellä kapeana väylänä. Kauempana väylällä harausvyvyys olisi 16,1 metriä. Kauempana väylä haarautuu, ja vain idänpuoleinen haara voidaan syventää 14 metriin, eli vaihtoehdon tapauksessa käytetään vain idänpuoleista haaraa.

Vaihtoehdossa VE4 ruoppausmassoja syntyy 168 000 m³ltr sekä louhintaa kauempana väylällä tehdään 14 000 m³ltr. Merialuetta täytetään noin 25 300 m².

Alusliikenteen arvio on noin 900-1 150 aluskäyntiä per vuosi, riippuen tehdäänkö rannansuuntaisesta laiturista bulk- vai konttilaituri.

Valittu vaihtoehto

Hangon satama on valinnut toteutettavaksi vaihtoehdon VE4. Tämä mahdollistaa suurten alusten saapumisen satamaan, mikä on sataman kannalta kustannustehokkain vaihtoehto. Samalla aluskäyntien määrä on vähäisempi, kun vähemmän aluksia tarvitaan saman lastimäärän kuljettamiseen.

Ympäristövaikutusten arviointimenettely

Hankkeeseen sovelletaan ympäristövaikutusten arviointimenettelyä (YVA-menettely) YVA-lain (252/2017) liitteen 1 hankeluettelon kohdan 9 f perusteella: pääosin kauppamerenkulun käyttöön rakennettavat meri-väylät, satamat, lastaus- tai purkulaiturit yli 1 350 tonnin aluksille.

Hangon Satama Oy ja Liikennevirasto (nykyään Väylävirasto) ovat 14.8.2017 saattaneet vireille Koverharin sataman laajentamishankkeen ympäristövaikutusten arviointimenettelyn toimittamalla Uudenmaan ELY-keskukselle hanketta koskevan ympäristövaikutusten arviointiohjelman. Uudenmaan ELY-keskus on antanut ohjelmasta yhteysviranomaisen lausunnon 25.10.2017. Hankkeesta vastaava on 14.3.2019 toimittanut Uudenmaan ELY-keskukselle ympäristövaikutusten arviointiselostuksen, joka on laadittu arviointiohjelman ja yhteysviranomaisen siitä antaman lausunnon pohjalta.

Hankkeen liittyminen muihin suunnitelmiin ja ohjelmiin

Suunnittelualueella on voimassa ympäristöministeriön vahvistama Uudenmaan kokonaismaakuntakaava ja vaihemaakuntakaavat. Koverharin alueen yleiskaavaa ollaan uudistamassa, ja uudistuksella on keskeinen osa sataman kehittämissuunnitelmassa. Tavoitteena on saada uusi yleiskaava kaupunginhallituksen hyväksyttäväksi vuoden 2019 aikana.

Koverharin alueella on voimassa uusi asemakaava, joka ohjaa alueen kehitystä. Asemakaava mahdollistaa vanhan teollisuusalueen uusiokäytön, maantien siirron sekä laivaliikenteen ja satamatoimintaan tukeutuvien liiketoimintamahdollisuuksien kehittämisen. Kaavassa on osoitettu maantie (LT) ja satama- (LS), luonnonsuojelu- (SL) ja vesialueet (W). Kaavassa on huomioitu muinaismuistot, pohjavesi- ja Natura 2000 -alue. Vanhat suljetut kaatopaikka-alueet on merkitty EV-merkinnällä suojaviheralueiksi tai E1 -merkinnällä erityisalueiksi. Luonnon monimuo-

toisuuden vaalimisen osa-alueita (luo1-3) hoidetaan karuina paahdeympäristöinä ja niiden avulla on pyritty sovittamaan yhteen satamatoiminnot ja uhanalaisten lajien elinolot.

Muita aluetta koskevia suunnitelmia ja ohjelmia ovat muun muassa Uusimaa-ohjelma, Koverharin kehityshanke, merenhoitosuunnitelma, meristrategiadirektiivin meren hyvän tilan kuvaajat, Kymijoen-Suomenlahden vesienhoitoalueen vesienhoitosuunnitelma 2016 - 2021, Itämeren suojeleohjelma, HELCOM Itämeren suojeleohjelma BSAP, Suomen rannikkostrategia, Suomen meriliikennestrategia, Natura 2000 -verkosto, Etelä- ja Länsi-Suomen jätesuunnitelma vuoteen 2020 ja valtakunnallinen jätesuunnitelma.

Ympäristövaikutusten arvioinnin ja muiden menettelyjen yhteensovittaminen

Koverharin sataman laajentamisen YVA-menettelyn yhteydessä on arvioitu sataman rakentamisen vaikutuksia Natura alueen luontoarvoihin. ELY-keskuksen luonnonsuojelulain 65 §:n mukainen lausunto annettiin 7.1.2019 päivätystä Natura-arvioinnista. Lausunto on perustellun päätelmän liitteenä.

Satamalla on tällä hetkellä voimassa oleva ympäristölupa (Nro 30/2006/1). Lupa on terästehtaan toiminnan vanha ympäristölupa, jonka satamaa koskevat lupamääräykset siirrettiin Hangon Satama Oy:n vastuulle vuonna 2015.

Satamalle on annettu myös vesilupapäätös (256/2016/2), jonka mukaisesti satama-altaan kunnossapitoruoppaus ja huonokuntoisen laiturin kunnostus toteutettiin vuosien 2017-2018 aikana.

Sataman toiminnan laajentaminen edellyttää ympäristönsuojelulain (527/2014) mukaista ympäristölupaa Etelä-Suomen aluehallintovirastolta (AVI) tai muulta toimivaltaiselta viranomaiselta.

Laiturien ja kenttäalueiden rakennusta sekä ruoppausta ja läjitystä varten tarvitaan vesilain (587/2011) mukainen lupa Etelä-Suomen aluehallintovirastolta (AVI) tai muulta toimivaltaiselta viranomaiselta.

Lupahakemusten liitteenä tulee olla ympäristövaikutusten arviointiselostus ja siitä annettu yhteysviranomaisen perusteltu päätelmä.

2. OSALLISTUMISEN JÄRJESTÄMINEN SEKÄ YHTENVE TO ARVIINTISELOSTUKSESTA ANNETUISTA LAUSUNNOISTA JA MIELIPITEESTÄ

Arviointiselostuksesta tiedottaminen ja kuuleminen

Hankkeen ympäristövaikutusten arviointiselostus on kuulutettu ajalla 21.3.2019 - 17.5.2019. Kuulutus on ollut nähtävillä Hangon kaupungin (kirjaamo@hanko.fi) ja Raaseporin kaupungin (raasepori@raasepori.fi) virallisilla sähköisillä ilmoitustauluilla. Lehti-ilmoitukset kuulutuksesta on julkaistu Etelä-Uusimaa, Hangon Lehti ja Västra Nyland -lehdissä.

Arviointiselostus on ollut kuulutusajan 21.3.2019 - 17.5.2019 nähtävillä seuraavissa paikoissa:

Hangon kaupunginkirjasto, Vuorikatu 3-5, 10900 Hanko
Raaseporin kaupunki, Kaupunginkanslia, Raaseporintie 37, 10650
Tammisaari

sekä lisäksi ympäristöhallinnon yhteisillä verkkosivuilla www.ymparisto.fi/koverharinsatamanlaajennusYVA.

Hankkeen arviointiselostuksen yleisötilaisuus pidettiin 2.4.2019 klo 17.30 - 20.00 Lappohjan koululla osoitteessa Koulukuja 4, 10820 Lappohja. Hankkeesta vastaavien, konsulttien, Hangon kaupungin ja yhteysviranomaisen edustajien lisäksi yleisötilaisuuteen osallistui 21 henkilöä.

Yleisötilaisuudessa esiteltiin YVA-menettely, YVA-selostus ja tehtyjen arviointien tulokset. Keskustelua käytiin muun muassa hankkeen aiheuttamasta rekkaliikenteen kasvusta, meluhaitoista ja onnettomuusriskeistä. Tärkeänä pidettiin raideliikenteen sähköistämistä. Esitettiin myös vaihtoehto kokonaan uudesta tiestä ja vaihtoehto, jossa osa liikenteestä ohjautuisi Viskontien kautta ja osa Koverharintietä. Tuotiin esille lisäksi hankkeen työllistävä vaikutus. Huolissaan oltiin muun muassa luonnonrauhan säilymisestä, uimarannan tilasta, alusten jätteistä ja haitta-ainepitoisista sedimenteistä.

Viranomais- ja sidosryhmäyhteistyötä varten hankkeelle perustettiin YVA-menettelyn ajaksi ohjaus- ja seurantarhyhmät.

Uudenmaan ELY-keskus on pyytänyt arviointiselostuksesta lausunnot Hangon kaupungilta (kaupunginhallitus, ympäristönsuojeluviranomainen, kaavoitusviranomainen ja rakennusvalvontaviranomainen), Raaseporin kaupungilta, Caruna Oy:ltä, Eteläkärjen ympäristöterveydeltä, Etelä-Suomen aluehallintovirastolta (Peruspalvelut, oikeusturva ja luvat, Etelä-Suomen aluehallintovirastolta (ympäristöluvat), Geologian tutkimuskeskukselta, Liikenne- ja viestintävirasto Traficomilta, Luonnonvarakeskukselta, Länsi-Uudenmaan maakuntamuseolta, Länsi-Uudenmaan pelastuslaitokselta, Metsähallitukselta, Museovirastolta, Puolustusvoimilta, Turvallisuus- ja kemikaalivirastolta, Uudenmaan liitolta, Rajavartiolaitokselta, Greenpeaceltä, Hangon ympäristöyhdistykseltä, Natur och Miljöltä, Suomen luonnonsuojeluliitolta, Tvärminnen eläintieteelliseltä asemalta ja WWF Suomelta.

Yhteenveto saaduista lausunnoista ja mielipiteestä

Ympäristövaikutusten arviointiselostuksesta toimitettiin yhteysviranomaiselle 14 lausuntoa ja yksi mielipide. Lausunnot ja mielipide ovat kokonaisuudessaan nähtävillä internet-sivuilla www.ymparisto.fi/koverharinsatamanlaajennusYVA.

Yhteenveto lausunnoista

Yleistä

Lausunnoissa katsottiin, että hankkeen ympäristövaikutuksia on arvioitu laaja-alaisesti. Vaikutusten merkittävyyden kuvaamisessa yhteenveto- taulukko, johon olisi koottu hankevaihtoehtojen kaikki arvioidut ympäristövaikutukset, olisi kuitenkin ollut välttämätön kokonaiskuvan saamiseksi ja eri hankevaihtoehtojen välisten erojen vertailemiseksi.

Rakennusvaiheen vaikutukset ovat suurempia kuin tulevan satamatoiminnan ja laivaliikenteen vaikutukset, mutta ne ovat lyhytaikaisia. Hankkeen vaikutukset normaalitilanteissa ovat melko pienet. Katsottiin, että tarkasteltu alue oli liian suppea ja ratapiha-alueen olisi pitänyt sisältyä hankealueeseen.

Sataman laajentumisen seurauksena kasvava junakuljetusten määrä voi johtaa radan sähköistämiseen. Tällä olisi ympäristön kannalta merkittäviä myönteisiä vaikutuksia.

Todettiin, että Koverharin sataman laajentaminen on parempi vaihtoehto kuin Hangon keskustassa sijaitsevan, valtakunnallisesti arvokkaaksi rakennetuksi kulttuuriympäristöksi luokitellun Länsisataman voimakas laajentaminen. Länsisataman ja Ulkosataman maaliikenne kulkee Hangon kantakaupungin läpi, joten Koverharin sataman kehittämisellä olisi myönteisiä vaikutuksia kantakaupungin läpi kulkevien kuljetusten ympäristöhaittojen torjunnan kannalta.

Vaihtoehdot

Toteutettavaksi vaihtoehdoksi valittu vaihtoehto VE4 mahdollistaa suurten alusten saapumisen satamaan, mikä on sataman kannalta kustannustehokkain vaihtoehto. Samalla aluskäytien määrä on vähäisempi, kun vähemmän aluksia tarvitaan saman lastimäärän kuljettamiseen.

Katsottiin, että vaihtoehdon valinnan perusteluita tulee täydentää tiedoilla valintaan johtaneista pääasiallisista syistä ja mahdollisista ympäristövaikutuksista.

Vaikutukset maaperään sekä pohja- ja pintavesiin

Satama-alueen sedimenttitutkimusten perusteella sedimentissä esiintyy kohonneita pitoisuuksia haitta-aineita, mutta pitoisuudet alittavat pääosin PIMA-asetuksen kynnysarvot, eikä suurinta osaa massoista siten luokitella pilaantuneiksi, kun ne läjitetään maalle. Sedimenteissä saattaa esiintyä myös happamia sulfaattimaita.

Sataman normaalitoimintaan liittyvistä toiminnoista ei arvioida kohdistuvan suoria vaikutuksia pohjavesiin. Hankkeesta johtuva rekkaliikenteen kasvu lisää kuitenkin pohjavesien saastumisriskiä liukkauden torjunnan lisääntymistarpeen ja onnettomuusriskin kasvaessa pohjavesialueella. Korostettiin, että kaikkea pohjavettä tulee etenkin pohjavesialueella suojella.

Pidettiin välttämättömänä, että hanke toteutetaan kaikilta osin siten, ettei sillä vaaranneta talousvetenä käytettävän pohjaveden laatua ja määrää. Ympäristöluvassa tulee asettaa talousveden laadun ja määrän turvaamiseksi riittävät lupaehdot ja seurantavelvoitteet, koskien sekä rakentamisen aikaista toimintaa, että satamatoimintaa. Lupaehdoissa tulee satama-alueella toimijoilta edellyttää myös huolellista ennalta varautumista mahdollisiin onnettomuuksiin.

Ruopattuja hiekkamassoja voidaan käyttää laiturien rakenteissa ja taustatöissä, mikäli niiden haitta-ainepitoisuudet eivät ylitä sallittuja arvoja. Myös hiekkaiset massat saattavat arvion mukaan sisältää sulfideja/sulfaatteja siinä määrin, että ne vaativat käsittelyn/stabiloinnin ennen hyödyntämistä, mikä on hyvä huomioida erityisesti paalutuksissa. Todettiin, että sulfaattimaariskia on arvioinnissa käsitelty asianmukaisesti. Ennen massojen läjittämistä ja niiden hyödyntämistä olisi massojen sulfidiriskiä kuitenkin mahdollisuuksien mukaan hyvä analysoida joistakin näytteistä, jolloin sulfidiriskiä voidaan varautua paremmin.

Hulevesien käsittelyssä pitää tämän lisäksi huomioida myös ympäristölle haitalliset vesiliukoiset aineet.

Satama-alueen laajuudesta johtuen talvella kerättävän lumen käsittelyllä voi olla suuri ympäristöllinen vaikutus, sillä näissä lumissa voi hyvin olla merkittäviä määriä ympäristölle haitallisia aineita. Selostukseen tulisi siksi sisällyttää lumen käsittelyn ja etenkin lumen sulamisvesien aiheuttamat ympäristövaikutukset.

Lappohjan yleisen EU-uimarannan uimaveden laatu tai hygieeniset olot eivät saa vaarantua esimerkiksi ruoppauksen aiheuttamien kiintoainesten takia. Hankealueen maaperä koostuu suurelta osalta täyttömassoista, jotka saattavat sisältää kemikaaleja tai vaarallisia aineita. Likaisten suoto- tai hulevesien kulkeutuminen meriveteen tulee estää.

Pidettiin hyvänä, että meriveden samentumista aiheuttavat toiminnot ajoitettaisiin uimakauden ulkopuolelle sekä ilmakupla- tai silttiverhon käyttämistä sedimenttien leviämisen ehkäisemiseksi.

Luontovaikutukset ja Natura 2000 -arviointi

YVA-menettelyn yhteydessä on samalla arvioitu sataman vaikutuksia Tammisaaren ja Hangon saariston ja Pohjanpitäjänlahden Natura 2000 merensuojelualue -nimisen Natura-alueen luontoarvoihin.

Satama-alueen ja sen edustan vesialue sisältyy Tammisaaren ja Hangon saariston ja Pohjanpitäjänlahden Natura 2000 merensuojelualueeseen. Sataman laajentaminen mahdollistaa aiempaa suurempien alusten tulon satamaan, jolla saattaa olla vaikutusta myös ulompana merellä sijaitsevaan Natura-alueeseen Hangon itäinen selkä.

Katsottiin, että vaikutusten selvitys on tehty asianmukaisella tavalla, ja että arvioinnin pohjalta voidaan tehdä johtopäätöksiä vaikutusten merkittävyydestä. Vaikutusalueeksi on tunnistettu sataman laajentamisen rakentamisen aikaiset ja käytön aikaiset vaikutukset.

Tehtyjen selvitysten ja arvioinnin pohjalta katsottiin, että vaihtoehto VE 1 heikentää merkittävästi Tammisaaren ja Hangon saariston ja Pohjanpitäjänlahden merensuojelualue -nimisen Natura-alueen luontoarvojen luontotyyppiin "vedenalaiset hiekkasärkät" osalta.

Vaihtoehtoissa VE2 - VE4 väylän syventäminen edellyttää ruoppauksia ja louhintoja Hästö Busön ja Tvärminnen läheisyydessä Tällä voi olla merkittäviä heikentäviä vaikutuksia luontodirektiivin liitteen lajiin, harmaahylkeeseen, sekä lintudirektiivin liitteen 1 lajeihin.

Lieventämistoimenpiteiden (lajien karkotus ja vedenalaisen kuplaverhon käyttö) avulla vaikutukset eivät ole arvion mukaan merkittävästi heikentäviä harmaahylkeeseen ja lintudirektiivin lajeihin. Töiden ajoitus tulee kuitenkin tehdä linnuston pesimäajan ulkopuolella ja samentumista aiheuttavat toimet keskitettävä syksyyn ja talveen.

Katsottiin, että vaihtoehtojen VE2 - VE4 vaikutukset luontotyyppeihin eivät ole merkittävästi heikentäviä, mikäli käytetään lieventäviä toimenpiteitä ja kiintoaineksen leviämistä pystytään tehokkaasti estämään.

Esitettiin huoli mahdollisista muutoksista, jotka koskisivat pitkäaikaisseuranta ja eritoten Storfjärdenin seuranta-alueita. Suhtauduttiin varauksella Storsundsharun -saaren eteläpuoleisen riutan suunniteltuun louhintaan. Saaren haahkapopulaatio kuuluu pitkäaikaisen, kansainvälisen tutkimuksen piiriin. Matalat riutta-alueet ovat uhanalaisille haahkoille tärkeitä syönnösalueita. Lisäksi vedenalaiset riutat ovat luontodirektiivin suojeltuja luontotyyppiä, joilla elää monimuotoinen lajisto.

Meluvaikutukset

Alueen melutasoon vaikuttavat sataman toiminta, Syndalenin ampuma-alueen ampumarjoitukset, rekkaliikenne sekä muu toiminta, joka muodostuu vanhan terästehtaan lähialueelle alueen kehityksen edetessä. Katsottiin, että sataman laajennuksen jälkeen melun määrä lisääntyy ja siitä voi tulla häiritsevää esimerkiksi väylän viereisten saarien asu- tukselle.

Pidettiin tarpeellisena selostuksessa esitetyn tarkemman meluselvityksen tekemistä ympäristölupahakemuksen yhteydessä.

Vaikutukset maankäyttöön ja kaavoitukseen

Hankealue sijoittuu ehdotusvaiheessa olevan Länsi-Uudenmaan vaihemaakuntakaavan alueelle. Ehdotus ei tuo hankealueelle merkittäviä muutoksia voimassa oleviin maakuntakaavoihin verrattuna. Ehdotuksessa alueelle on osoitettu selostuksessa mainittujen merkintöjen lisäksi Natura-alueen, suojelualueen ja puolustusvoimien alueen kaavamerkin- nät.

Hankealueelle on hyväksytty vuonna 2018 asemakaava ja valmisteilla on yleiskaava. Todettiin, että yleiskaavan luonnoksessa esitetty ole- massa olevan yhdyskuntarakenteen ja sataman kehittäminen on maa- kunnan alueidenkäytön tavoitteiden mukaista. Suunnittelualueella ja sen välittömässä läheisyydessä on kuitenkin paljon arvokkaita ja herkkiä ympäristöjä, joiden arvojen selvittäminen sekä niiden vaikutusten arvi-

ointi yleiskaavan kaavaratkaisujen suhteen on tehtävä erityisen huolellisesti.

Sataman kehittäminen luo painetta alueen lähiympäristön lisäkaavoittamiseen.

Vaikutukset rakennettuun kulttuuriympäristöön ja maisemaan

Katsottiin, että selostus on rakennettuun kulttuuriympäristöön ja maisemaan kohdistuvien vaikutusten osalta asianmukainen ja riittävä.

Sataman laajennus on osa alueen maisemakuvan muutosta. Sataman laajennus muuttaa näkymää erityisesti meren suunnasta ja laajennuksen on arvioitu näkyvän ainakin Lappohjan kylästä sekä Ekön, Hermansjön ja Koön saarilta ja Lappohjan uimarannalta. Laajennuksen jälkeen satama työntyy rannasta ulommas merelle, mikä yhdessä alusmäärien lisäyksen kanssa vaikuttaa asuinalueille näkyvään merimaisemaan. Sataman laajentamisen maisemalliset vaikutukset on arvioitu vähäisiksi, joskin ne voidaan yksilöllisesti kokea hyvinkin eri tavoin. Katsottiin, että todettuja kielteisiä vaikutuksia tulee suunnittelun edetessä ja sataman toiminnassa pyrkiä minimoimaan.

Hangon satama Oy:n valitseman vaihtoehto VE4:n vaikutukset maisemaan ovat vertailtavista vaihtoehdoista huomattavimmat, koska laituri-alueita on enemmän kuin muissa vaihtoehdoissa ja myös suuret alukset pääsevät satamaan.

Suunnittelualueelle ei sijoitu arvokkaita rakennetun kulttuuriympäristön kohteita tai alueita lukuun ottamatta sotahistoriallisia ja arkeologisia kohteita.

Vaikutukset muinaisjäänneksiin

Toteutettavaksi valitun vaihtoehdon vaikutukset muinaisjäänneksiin ovat erittäin suuret. Tämän vuoksi korostettiin, että hankealueella tehtävä vedenalainen inventointi tulee toteuttaa hyvissä ajoin siten, että mahdollisten inventoinnissa löydettävien muinaisjäänneiden riittävät tutkimukset/dokumentoinnit ehditään tehdä ennen kuin hankkeen toteuttaminen alkaa.

Katsottiin, että sekä vedenalaisen että maassa sijaitsevan kulttuuriperinnön suojeleminen on selostuksessa otettu huomioon riittävällä tavalla.

Vaikutukset liikenteeseen

Satamahankkeella on merkittäviä vaikutuksia maaliikenteeseen. Maakunnallisesti merkittävälle Vt 25:lle syntyy suuri määrä raskasta liikennettä erityisesti lopputilanteessa mutta myös rakentamisen aikana. Tien kapasiteetin on todettu riittävän, mutta turvallisuus- ja toimivuusnäkökulmat nostavat tien kehittämistarpeita esiin. Valittu vaihtoehto VE4 tukeutuu Hanko-Hyvinkää radan sähköistykseen. Hankkeen etenemisen osalta on varauduttava epävarmuuksiin niin radan sähköistyksen kuin tieliikenteen osalta. Esitettiin, että hankkeen jatkosuunnittelussa on huomioitava satamatoiminnan kytkeytyminen radan sähköistyshankkeen ja vt 25 parannushankkeen etenemiseen liikennejärjestelmän toimivuuden varmistamiseksi.

Yleisesti meriväylän ympäristövaikutukset on huomioitu selostuksessa kauas, mutta liikennemäärien kasvua maalla ei ole huomioitu laajasti hankealueen ulkopuolella. Alueen tasoristeysten turvallisuutta tulee parantaa liikennemäärien kasvaessa.

Ympäristöriskit

Liikenne lisääntyy merkittävästi sataman ja tien 25 välillä, ja näin ollen myös onnettomuuksien riski kasvaa. Vaikka kyseessä ei olisi vaarallisen aineen kuljetus, aiheutuu raskaan ajoneuvon polttoainesäiliön vuodosta onnettomuustilanteessa maaperän ja pohjaveden pilaantumisen riski.

Pohjavesialueen nykyinen rajausta tulisi tarkastella ja kartoittaa uudelleen. Tieto siitä, toimitaanko pohjavesialueella vai sen ulkopuolella, vaikuttaa pelastuslaitoksen taktiikkaan ja käytettyihin menetelmiin. Esimerkiksi tulipalon sammuttamiseen käytettävän sammutusvaahdon valinnalla voi olla merkitystä pohjaveden kannalta. Öljy-/kemikaalivuoto- ja vahingontorjuntatehtävissä resurssien käyttöön ja toimenpiteiden nopeuteen vaikuttaa myös tieto pohjaveden suojaustarpeesta.

Todettiin, että laivojen tankkausten riskejä ja ympäristövaikutuksia ei ole arvioitu.

Pelastuslaitos ei saavuta Koverharin satamaa toimintavalmiusohjeen mukaisesti, jonka takia toiminnanharjoittajan tulee itse panostaa onnettomuuksien ehkäisyyn, riskien hallintaan, valvontaan sekä vahinkojen rajoittamiseen.

Öljyntorjunnan suunnittelussa ja varautumisessa tulee huomioida pelastuslain (2011/379) 22 c §, jossa veloitetaan sataman pitäjää ja rannikkoalueen toiminnanharjoittajaa huolehtimaan torjuntavalmiudesta ja siihen liittyvistä suunnittelu-, varautumis-, kalusto- ja henkilöstöasioista.

Haitallisten vaikutusten lieventäminen

Pidettiin erittäin tärkeänä, että ruoppaukset suoritetaan ympäristöä säästävällä tavalla, jossa menetelmiä valittaessa keskeisenä valintakriteerinä on ympäristövaikutusten näkökulmasta parhaan ruoppaustekniikan käyttö sekä toimenpiteet, joilla estetään vaikutusten leviäminen kohdealueen ulkopuolelle. Ruoppausten ajankohta, kesto ja virtausolosuhteet on huomioitava suunnittelussa ja toteutuksessa. Mahdollinen louhinta on ajoitettava syksyyn tai talveen, jolloin vaikutukset meriluontoon ovat mahdollisimman vähäiset.

Katsottiin erittäin tärkeäksi, että satama-altaan ja laivojen kääntöalue jo rakennusvaiheessa ruopataan syväksi, jotta käytön aikana potkurivirtojen aiheuttama samennus on mahdollisimman vähäinen. Pintamateriaalin riittävä poistaminen myös vähentäisi pohjassa olevien haitta-aineiden leviämisen ympäristöön sataman käytön aikana.

Tärkeää on, että satama-alueen hulevesi ei päädy mereen puhdistamattomana, vaan että mahdolliset kemikaalit, ravinteet ja eloperäiset aineet käsitellään asianmukaisesti.

Laivaliikenteen kielteisiä vaikutuksia voidaan vähentää asettamalla laivoille nopeusrajoituksia. Lisäksi tulee laatia suunnitelma ja strategia sekä ottaa käytäntöön menetelmät, joilla vähennetään laivojen mukana tulevien vieraslajien leviämisen riskiä.

Todettiin, että lieventämistoimenpiteitä on kuvattu varsin pintapuolisesti. Lupaprosesseissa valitun toteuttamisvaihtoehdon osalta tulee kuvata ja määritellä tarkemmin lieventämistoimia.

Seuranta

Alueella tarvitaan pohjaveden seuranta.

Hankkeen satamasta riippumattoman ympäristöseurannan tulee riittävän kattavasti huomioida alueen erityispiirteet.

Rantojensuojeluohjelmaan kuuluvan Lappohjan laajan hiekkarannan tilaa tulee seurata ja ryhtyä tarpeellisiin toimenpiteisiin, mikäli satamatoiminta johtaa rannan liettymiseen. Ainutlaatuisen ja perusopetukselle tärkeän hiekkarannan tila ei saa vaarantua.

Vaikutukset ihmisten elinoloihin

Selostuksessa on huomioitu hankkeen vaikutukset ihmisten terveyteen, elinoloihin ja viihtyvyyteen, kuten asumiseen ja alueen virkistyskäyttöön.

Rakentamisvaiheessa tai sen jälkeen satamatoiminta ei saa aiheuttaa terveysvaaroja, kuten esimerkiksi valo- tai ilmansaasteiden, melun tai pölyn muodossa. Sataman ympäristömelumallinnus on tehtävä ympäristölupamenettelyn yhteydessä.

Muita kommentteja

Selostuksen Uusimaa-ohjelman kuvaus sisältää vanhentunutta tietoa. Uusi ohjelma ja sitä täydentävä toimeenpanosuunnitelma ovat tulleet voimaan vuonna 2018.

Hangossa on lisäksi kaksi muuta satamaa, Länsisatama ja Ulkosatama, joihin kehittämishankkeella on vaikutuksia. Näitä vaikutuksia olisi ollut perusteltua arvioida tarkemmin.

YVA-prosessissa tulee huomioida lähialueiden rinnakkaiset meneillään olevat prosessit, kuten entisen terästehtaan kaatopaikan suotovesien käsittelyn suunnittelu ja putkilinjaukset. Näillä voi olla suora vaikutus satama-alueen käyttöön ja toimintoihin.

Visko Teepak Oy:llä on pohjavedenottamoita hankealueen läheisyydessä.

Yhteenveto mielipiteestä

Mielipiteessä todettiin, että satama aiheuttaa ympäristöriskejä, esimerkiksi öljyvahinkoja, muita päästöjä mereen ja lastausonnettomuuksia. Koverharin tehtaan sedimentoituneet vaaralliset aineet voivat päästä ruopattaessa meriveteen. Kysyttiin, miten seurataan hankkeen aiheut-

tamia veden muutoksia ja miten toimitaan, jos haitallisia vaikutuksia ilmenee.

Suurten alusten moottorit aiheuttavat merenalaisen maakerroksen liikumista. Tämä muovaa rantaa aivan toisenlaiseksi. Ruoppauksella saatava väylän pysyvyys on kyseenalainen alueen hiekkapohjan vuoksi. Miten vältytään jatkuvalta ruoppaukselta, mikä kuormittaa edelleen ympäristöä?

Rakennusaikainen melu ja pöly kulkeutuvat rannoille. Sataman liikenteen melu ja pöly aiheuttavat haittaa alueen asukkaille pysyvästi.

Tuotiin esille, että hankkeen vaikutusaluetta kuuluu Natura 2000 luonnonsuojelualueeseen. Ihmeteltiin miksi Hanko aikoo rakentaa suuren sataman paikkaan, jossa on ainutlaatuinen ympäristö. Jos tämä ympäristö tuhoutuu, sitä ei voi korvata. Haitat voivat näkyä heti tai vasta jonkin ajan kuluttua, jolloin ei ole paljoo tehtävissä.

3. ARVIOINTISELOSTUKSEN RIITTÄVYYS JA LAATU

Uudenmaan ELY-keskus on YVA-menettelyn yhteysviranomaisena tarkastanut arviointiselostuksen riittävyyden ja laadun, ja toteaa tältä osin seuraavaa:

Hangon Satama Oy:n ja Väyläviraston Koverharin sataman laajentamishankkeen toteuttamista koskeva ympäristövaikutusten arviointiselostus täyttää YVA-lain (252/2017) 19 §:n ja YVA-asetuksen (277/2017) 4 §:n sisältövaatimukset ja se on käsitelty YVA-lainsäädännön vaatimalla tavalla. Arviointiselostus on laadittu ottaen huomioon hankkeen arviointiohjelma ja yhteysviranomaisen siitä antama lausunto.

Arviointiselostuksen perusteella on mahdollista muodostaa kokonaiskuva hankkeesta ja sen keskeisistä ympäristövaikutuksista. Hankkeen toteuttamiselle on esitetty useita vaihtoehtoja ja selostuksessa on arvioitu riittävästi näiden vaihtoehtojen ympäristövaikutuksia.

Todetusta arviointiselostuksen riittävydestä huolimatta arvioinnissa on saatujen lausuntojen ja mielipiteen sekä yhteysviranomaisen oman tarkastelun perusteella todettu olevan joitakin huomioon otettavia puutteita, joita käsitellään seuraavassa:

Arviointiselostuksessa havaittuja puutteita

Yhteysviranomainen toteaa, että selostuksessa vaikutukset vesienhoitosuunnitelman tavoitteisiin on kuvattu suppeasti.

Liitteessä 11 on kuvattu vaikutuksia vesien tilan laatutekijöihin (kasviplankton, pohjaeläimet, makrofytyt, vedenlaatu, haitalliset aineet). Biologisista laatutekijöistä liitteessä on kuvattu vaikutukset pohjaeläimiin ja makrofytyteihin. Kasviplanktonin osalta arvioita ei löydy.

Arviointiselostuksen luvussa 12.6 on todettu virheellisesti, että hankealue kuuluu Hankoniemen rannikkovesimuodostumaan. Oikea vesi-

muodostuma on Storfjärden. Hankkeen vaikutuksia on syytä tarkastella ensisijaisesti tähän rannikkovesimuodostumaan.

Ruoppausten vaikutukset alueen rehevöitymiseen ja sitä kautta ekologiseen tilaan on selostuksessa kuvattu liian myönteisiksi. Ruoppausten yhteydessä lähtee liikkeelle myös ravinteita, jotka ovat jo poistuneet kierrosta.

Hankkeen hyväksyttävyyteen vesien- ja merenhoidon kannalta otetaan kantaa lupavaiheessa. Hanke on käsiteltävä seuraavassa vesienhoitosuunnitelmassa. Vesienhoitosuunnitelmassa on esitettävä selvitys vesienhoidon ympäristötavoitteista poikkeamisen edellytysten toteutumisesta sekä selvitys hankkeen aiheuttamista muutoksista vesimuodostumassa ja sen tilassa, jos käytetään vesien- ja merenhoidon järjestämistä koskevan lain (1299/2004) 4 luvun 23 § mukaista poikkeamaa vesienhoidon tavoitteista.

Arviointiselostuksessa on kuvattu uuden maakuntakaavan (Uusimaakaava 2050) kaavaehdotuksen sisältöä suunnittelualueen osalta. Kuvauksesta puuttuu Koverharin sataman merkinnän kuvaus.

Selostuksessa olisi ollut syytä tuoda esille yleiskaavaluonnoksen sisältö suunnittelualueita koskevilta osin.

Selostuksessa Koverharin asemakaava on esitetty osin virheellisesti. Asemakaavassa satama on osoitettu LS-1 -merkinnällä, kaava-alueelle on lisäksi osoitettu EV-alueita, TY-alueita, T-1-alueita ja SL-alueita. LT-alueita (maantie) ei ole osoitettu.

Esitetyt vaikutusarviointin puutteet ovat kuitenkin luonteeltaan sellaisia, että ne eivät edellytä arviointiselostuksen täydentämistä, vaan arviointia voidaan täydentää ja tarkentaa hankkeen jatkosuunnittelussa ja tulevaisuudessa lupamenettelyissä.

4. YHTEYSVIRANOMAISEN PERUSTELTU PÄÄTELMÄ

Yhteysviranomaisen perusteltu päätelmä hankkeen todennäköisesti merkittävistä ympäristövaikutuksista perustuu YVA-lain 19 §:ssä sekä YVA-asetuksen 4 §:ssä annettuihin arviointiselostuksen sisältövaatimuksiin, arviointiselostuksessa esitettyihin hankkeen kuvaukseen ja selvityksiin, niiden tuloksiin ja tulosten arviointiin sekä selostuksesta annettujen lausuntojen ja mielipiteen sisältöön.

Tämä yhteysviranomaisen perusteltu päätelmä sisällytetään hanketta koskevaan lupapäätökseen YVA-lain 26 §:n mukaisesti. Lupapäätöksestä on käytävä ilmi, miten arviointiselostus ja perusteltu päätelmä kokonaisuudessaan on otettu huomioon.

Uudenmaan ELY-keskuksen Natura-arviointista antaman luonnonsuojelulain 65 §:n mukaisen lausunnon johtopäätökset

Hankealue sijaitsee osin Tammisaaren ja Hangon saariston sekä Pohjanpitäjänlahden merensuojelualue -nimisen Natura 2000 -alueen sisä-

puolella. Siksi hankkeen Natura 2000 -alueeseen kohdistuvia vaikutuksia selvitettiin erillisellä 7.1.2019 päivätyllä Natura-arvioinnilla.

Uudenmaan ELY-keskuksen Natura-arvioinnista 27.6.2019 antama luonnonsuojelulain 65 §:n mukainen lausunto on kokonaisuudessaan perustellun päätelmän liitteenä, seuraavassa ovat lausunnon johtopäätökset.

Sataman laajentaminen

Tehdyn vaikutusarvioinnin ja sen taustalla olevien selvitysten perusteella Uudenmaan ELY-keskus katsoo, että Koverharin sataman laajentamisen vaihtoehto 1 merkittävästi heikentää Tammisaaren ja Hangon saariston ja Pohjanpitäjänlahden merensuojelualue -nimisen Natura-alueen luontotyyppiä vedenalaiset hiekkasärkät.

Koverharin sataman laajentamisen vaihtoehtojen 2-4 vaikutukset luontotyypeihin eivät ole merkittävästi heikentäviä, mikäli kiintoaineksen leviämistä pystytään tehokkaasti estämään ja samentumista aiheuttavat työt keskitetään syksyyn ja talveen. Vaihtoehdoilla 2-4 ei sataman alueella ole merkittäviä heikentäviä vaikutuksia linnustoon, kunhan linnustoa häiritsevät työt tehdään pesimäajan ulkopuolella.

Väylän syventäminen

Vaihtoehtoihin 2-4 sisältyvällä väylän syventämisellä, joka edellyttää ruoppauksia ja louhintoja mm. Hästö Busö/Tvärminneön läheisyydessä, voi olla merkittäviä heikentäviä vaikutuksia luontodirektiivin liitteen II lajiin, harmaahylkeeseen sekä lintudirektiivin liitteen I lajeihin. Kun haitallisia vaikutuksia lievennetään karkottamalla lajit työalueelta ja sen läheisyydestä sekä käytetään kuplaverhoa vedenalaisen melun vähentämiseksi, eivät vaikutukset ole merkittäviä. Työt tulee lisäksi tehdä linnuston pesimäajan ulkopuolella. Samentumista aiheuttavat toimet on syytä keskittää syksyyn ja talveen.

Koverharin sataman vesitaloushankkeiden lupamenettelyn yhteydessä on aiemmin arvioitu hankkeiden vaikutuksia Natura-alueen luontoarvoihin. Luonnonsuojelulain mukaisessa arviointimenettelyssä todettiin, että arvioiduista hankkeista laajempi, joka sisälsi sataman ja satamaan johtavan väylän syventämisen ja uuden laiturin rakentamisen, aiheuttaisi merkittäviä heikentäviä vaikutuksia, ellei lieventämistoimia, erityisesti alusten nopeuden rajoittamista, toteutettaisi. ELY-keskus totesi arviointiohjelmasta antamassaan lausunnossa, että haitallisten vaikutusten lieventämistoimien toteuttamismahdollisuudet ja aikataulu tulee arvioida huolellisesti. Natura-arvioinnissa on esitetty lieventämistoimia, joita tulee edelleen tarkentaa, kun toteutettava hankevaihtoehto on valittu.

Ympäristölupaprosessissa tulee tarkentaa riutat -luontotyyppin sijaintia väyläalueella maastotöin ja tarkentaa arviointia ja tarvittaessa suunnitelmaa näiden tietojen perusteella. Lupavaiheessa tulee myös suunnitella ja kuvata yksityiskohtaisemmin melun leviämisen estäminen ja lajien karkottaminen työalueelta. Kokonaisvaikutuksia (rantaerosio, pohjaerosio, sameneneminen, laivoista syntyvät aallot ja meluhaitta) väylän ulkopuolella tulee tarkastella tarkemmin ympäristölupahakemuksen yhteydessä, ja valita vähiten haitalliset ratkaisut.

Uudenmaan ELY-keskus katsoo, että edellä kuvatulla tavalla toimien Koverharin sataman laajennuksen vaihtoehdot 2-4 eivät merkittävästi heikennä Natura-alueiden Tammisaaren ja Hangon saariston ja Pohjanpitäjänlahden merensuojelualue (FI0100005) ja Hangon itäinen selkä (FI0100107) suojelun perusteella olevia luonnonarvoja.

Merkittävät vaikutukset ja niiden perustelut

Vaikutukset pintavesiin

Pintavesiin kohdistuvat vaikutukset johtuvat pääosin rakennusvaiheen ruoppauksista, jonka seurauksena vesi samentuu ja mahdolliset sedimenttiin sitoutuneet haitalliset aineet pääsevät kiertoon. Sataman käytön aikana pintavesien laatuun voivat vaikuttaa sataman hulevedet ja niiden mahdollinen huono laatu.

Selostuksessa on kuvattu riittävästi vesistöön aiheutuvien haittojen lieventämistoimia. Selostuksessa jää kuitenkin epäselväksi mihin lieventämistoimiin on sitouduttu, milloin ruoppaukset tehdään ja tullaanko suoja-alueita käyttämään. Tämä tieto on oleellinen ja vaikutusten arviointia tulee täsmentää lupahakemuksia varten ottaen huomioon toteuttamiskelpoiset lieventämistoimet.

Jos muuta kuin väyläruoppauksia tehdään ilman suoja-alueita, niin saameuden leviäminen tulee mallintaa. Tämä koskee paitsi kiintoaineen leviämistä myös virtausvaikutuksia ja alusliikenteen vaikutuksia, jotka on niitä koskevissa selvityksissä arvioitu ohjelman mukaisilla vaihtoehdoilla. Alusliikenteeseen liittyen vieraslajitarkastelusta puuttuu runkoon kiinnittyneinä matkustavat lajit.

Vesienhoidosta tulee lupahakemuksessa arvioida tekijäkohtaisesti valitun vaihtoehdon vaikutukset ekologiseen tilaan.

Vaikutukset muinaisjäänneksiin

Hankkeen vaikutukset muinaisjäänneksiin ovat suuret. Tämän vuoksi hankealueella tehtävä vedenalainen inventointi tulee toteuttaa hyvissä ajoin siten, että mahdollisten inventoinnissa löydettyjen muinaisjäänneiden riittävät tutkimukset ja dokumentoinnit ehditään tehdä ennen kuin hankkeen toteuttaminen alkaa.

Vaikutukset maankäyttöön

Vaikutukset maankäyttöön ja kaavoitukseen on käsitelty Koverharin satamahankkeen arviointiselostuksessa asianmukaisesti.

Alueen maankäyttö muuttuu sataman kasvamisen myötä merkittävästi ja alueella syntyy runsaasti uusia työpaikkoja. Vaikutukset maankäyttöön ovat pääasiassa positiivisia.

Vaikutukset liikenteeseen

Satamahankkeella on merkittäviä vaikutuksia liikenteeseen. Alueen liikenneverkon kapasiteetti on riittävä nykytilannetta selvästi vilkkaamman liikenteen tarpeisiin.

Toteutettavaksi valittu vaihtoehto 4 mahdollistaa raideliikenteen täysimääräisen hyödyntämisen sataman lastien kuljetuksessa. Kaikki raiteilla kulkeva tavara on pois tieverkon raskaan liikenteen määrästä, ja vaihtoehto 4 lisäksi rekkaliikennettä muita toteutusvaihtoehtoja vähemmän. Tämä kuitenkin edellyttää Hanko–Hyvinkää-radnan sähköistystä, jonka toteuttamisesta ja aikataulusta ei ole vielä tehty päätöstä. Tämä on epävarmuustekijänä hyvä ottaa huomioon. Jos raideliikenne lisääntyy suunnitellusti, tulee harkita Koverharintien ja junaradan tasoristeyksen liikenneturvallisuuden parantamista onnettomuuksien välttämiseksi.

Sataman kehittämisen suunnitelmat tarkentuvat meneillään olevan Koverharin ja Lappohjan alueen yleiskaavatyön aikana. Liikenteelliset vaikutukset on vielä tässä yhteydessä selvitettävä tarkemmin.

Meluvaikutukset

Arviointiselostuksessa on tarkasteltu erityisesti vedenalaista melua laajasti ja riittävällä tarkkuudella. Lisäksi arviointiselostuksessa ja erillisessä vedenalaista melua koskevassa raportissa on esitetty laajasti, millä keinoilla vedenalaisen melun haittoja voidaan lieventää rakentamisen ja toiminnan aikana. Arviointiselostuksen perusteella voidaan arvioida, että rakentamisesta aiheutuvat (porausta, paalutus, räjäytys) melutasot ovat kaloihin ja merinisäkkäisiin kohdistuvien välittömien ja merkittävien haittojen syntymisen kannalta merkityksellisin vaihe.

Varsinaisen satamatoimintojen aiheuttamaa melua ja sen leviämistä arviointiselostuksessa on arvioitu muualla satamatoiminnoista tehtyjen meluselvitysten perusteella. Satamalle on tarpeen laatia selostuksessa esitetty tarkempi meluselvitys ympäristölupahakemuksen yhteydessä, jolloin sataman melu mallinnetaan ympäristöolosuhteet huomioiden. Koska sataman välittömässä läheisyydessä ei ole vakituista- tai lomaa-asutusta, on todennäköistä, että satamatoiminnan melusta ei aiheudu merkittävä haittaa tai ainakaan ohjearvojen ylityksiä ja se on hallittavissa toimintojen sijoittelulla sekä toiminnan ja meluntorjunnan suunnittelulla.

Satamaan ja sieltä pois kulkevan laivaliikenteen aiheuttamat keskiäänitasot pinnalla jäävät arviointiselostuksen mukaan niin alhaisiksi, että melusta tuskin on merkittävää häiriötä vakituiselle asutukselle tai lomaa-asutukselle. Lisääntyvä liikenne erityisesti vaihtoehtojen VE2 - VE4 kohdalla lisää vedenalaista melua merkittävästi ja tällä voi olla vaikutuksia ainakin joidenkin kalojen käyttäytymiseen. Laivaliikenteen aiheuttamaa melua voidaan vähentää lähinnä alusten nopeuteen vaikuttamalla. Hiljaisemmalla nopeudella aluksen tuottama melu on vähäisempää. Hiljaisempi nopeus voi vaikuttaa alusten ohjattavuuteen, joten käytettävä nopeus tulee mitoittaa turvallisuuskohdat huomioiden.

Rakentamisen aikaisen melun osalta merkittävin ero syntyy rakentamisen keston ja rakennusmenetelmien eroista. Mikäli rakentaminen vaatii louhintaa, aiheutuu räjäytyksistä hetkellisiä voimakkaita melutapahtumia, jotka voivat aiheuttaa merkittävää haittaa kaloille ja merinisäkkäille. Mahdollisia haittavaikutuksia voidaan kuitenkin lieventää merkittävästi rakentamisen ajoittamisella, meluntorjunnalla sekä karkottamalla kalat ja merinisäkkäät voimakkaiden melutapahtumien yhteydessä kauemaksi, haitta-alueen ulkopuolelle.

Rakentamisen ja toiminnan aikaisten vaihtoehtojen erot melun tuoton ja keston suhteen on esitetty raportissa. Merkittävimmät erot vaihtoehtojen välillä ovat rakentamisen aikaisen melun kohdalla. Normaalin satamatoiminnan osalta vaihtoehdot VE2 - VE4 ovat hieman meluisempia kuin vaihtoedot 0 + ja 1. Toiminnan aikaisen melun tasot sataman ympäristössä jäävät kohtuullisen mataliksi, eikä melun odoteta aiheuttavan merkittävää haittaa lähialueen asutukselle tai loma-asutukselle. Jatko-suunnittelussa tulee kuitenkin kiinnittää huomiota siihen, että meluavat toiminnot pyritään sijoittamaan siten, että melu leviää mahdollisimman vähän ympäristöön.

Onnettomuusriskit

Onnettomuustilanteilla voi olla merkittäviä ympäristövaikutuksia liittyen esimerkiksi öljyn tai muun vaarallisen aineen pääsyyn mereen tai maaperään. Sataman ennalta varautumiskeinot ovat kuitenkin kattavia ja vaatimukset täyttäviä.

Muut arviointiselostusta koskevat huomiot ja ohjeet jatkokäsittelyyn

Vaikutukset maa- ja kallioperään

Vaikutukset maa- ja kallioperään on arvioitu riittävästi. Ruopattavat massat voivat sisältää happamia sulfaattimaita, joiden aiheuttamia haittoja esitetään estettävän vedenpinnan alle läjittämällä tai peittämällä tiiviisti ja/tai kalkitseamalla tai stabiloimalla. Yhteysviranomaisen korostaa, että ruoppausmassoja ei voi läjittää pohjavesialueelle ilman asianmukaista lupaa.

Hankealueelta tullaan poistamaan maaperää jonkin verran. Alueen kuonaperäisen maaperän laatua ei ole selostuksessa kuvattu. Maa-aineksen sijoittamisen tulee olla suunnitelmallista tai se tulee käsitellä jätteenä.

Vaikutukset pohjaveteen

Arviointiselostuksessa on esitetty, että alueelle ei kohdisteta erityisiä pohjavesien suojelutoimia, sillä alue ei ole luokiteltua pohjavesialuetta. Selostuksessa on kuitenkin tunnistettu, että rakentamisen aikana ranta-alueen maantäytöt, paalutukset ja laiturien rakentaminen voivat vaikuttaa pohjaveden purkautumiseen. Vaikutuksia Koverharin vedenottamoon ei arvioida muodostuvan, sillä rakentamistoimet sijoittuvat pohjaveden virtaussuunnassa ottamon alapuolelle. Pohjaveden pinnantasoa ehdotetaan tarkkailtavan rakennustöiden aikana hankealueen keski-osissa tai Koverharin vedenottamalla. Vaikutuksia Isolähteen ja Lappohjan vedenottamoihin ei arvioida olevan, sillä ottamot sijaitsevat kaukana hankealueelta.

Vaikutukset pohjaveteen on arvioitu pääosin riittävästi. Arviossa olisi tullut ottaa huomioon GTK:n rakennemalli, jonka perusteella hankealueen pohjoispuolella on hydraulisen yhteyden reunamuodostuman poikki mahdollistava luode-kaakkosuuntainen kallioperän ruhje. Ruhjeen kohdalla ei ole havaintoputkia ja tieto kallionpinnan korkeudesta perustuu painovoimamittauksiin. Rakentamisen aikaiset mahdolliset muutokset pohjaveden purkautumiseen, virtauskuvaan ja pinnankorkeuteen voivat

vaikuttaa Isolähteen vedenottamolta saatavaan vedenottomäärään. Selostuksessa on tunnistettu, että pohjaveden virtauskuvan ja purkautumisen arvioinnissa on epävarmuustekijöitä.

Pohjavesivaikutusten vertailussa vaihtoehtojen VE2, VE2+, VE3 ja VE4 pohjavesivaikutus arvioidaan todennäköisesti vähäiseksi, mutta tunnistetaan pohjaveden pinnankorkeuden alenemisen olevan mahdollista, jolloin vaikutus nousee merkittäväksi.

Vaikutukset kalastoon ja kalastukseen

Yhteysviranomainen toteaa, että kalastoselvityksessä on riittävällä tarkkuudella arvioitu hankkeen eri vaihtoehtojen ja toimenpiteiden vaikutukset alueen kalastoon ja kalastukseen. Kalasto- ja kalastusvaikutusten merkittävyysarvio on oikean suuntainen, ja vaikutuksen merkittävyys on vähäinen/kohtalainen hankevaihtoehdosta riippuen. Tämä edellyttää kuitenkin haitallisten vaikutusten (etenkin melu, samentuma ja kiintoainne leviäminen) vähentämiseksi soveltuvien menetelmien käyttämistä. Mahdolliset tekniikat ja menetelmät vaikutusten vähentämiseksi on arvioissa esitelty hyvin. Vaikutusarvion osalta on lisäksi huomioitava, että arvioon sisältyy joitakin epävarmuuksia muun muassa kalojen lisääntymisalueiden sijainnin osalta. Lisääntymisalueiden sijainneista ei ole tarkkaa tietoa, vaan arvio perustuu kaupallisten kalastajien esittämiin tietoihin, mikä sinänsä on tässä vaiheessa riittävä tarkkuus. Mikäli tärkeitä lisääntymisalueita sijaitsee kuitenkin esimerkiksi lähempänä vesistöyökohteita, kuin mitä arvioissa on esitetty, voi vaikutusten merkittävyys olla selostuksessa arvioitua suurempi.

Alue on kalataloudellisesti tärkeä ja hankkeen toteutuminen edellyttää kalataloustarkkailua. Tarkkailu tulee aloittaa jo ennen töiden käynnistymistä niin, että lähtötiedot ovat riittävän tarkat mahdollisten vaikutusten havainnoimiseksi. Tämän takia tarkkailun sisällöstä on hyvä sopia kalatalousviranomaisen kanssa hyvissä ajoin ympäristö-/vesilupahakemuksen yhteydessä. On hyvä, että kaupallisille kalastajille mahdollisesti maksettavat korvaukset sekä niiden määrittäminen, sekä esitys kalataloudelliseksi kompensatioksi/kalatalousmaksuksi on huomioitu jo tässä vaiheessa.

Muita huomioita

Seurantaohjelmassa ei ole esitetty pohjaveden pinnankorkeuden tai vedenlaadun tarkkailua. Rakentamisen aikaiset vaikutukset voivat muuttaa alueen pohjaveden virtauskuvaa ja jopa veden laatua Koverharin vedenottamalla, joten seurantaohjelmaan tulee sisältyä mahdollisten pohjavesivaikutusten tarkkailu. Pohjaveden pilaamiskielto on ehdoton ja se koskee myös luokitellun pohjavesialueen ulkopuolelle sijoituvia toimintoja.

Ympäristölupaa haettaessa on huomioitava eri lastityyppien (myös mahdollinen jätteiden ammattimainen käsittely) käsittelyn ympäristövaikutusten lieventämistoimet, kuten meluntorjunta, hulevesien hallinta ja pölyämisen estäminen sekä mahdollisten kemikaalien käsittely. Ympäristölupaa haettaessa on huomioitava myös alueella muiden ympäristölupavelvollisten laitosten toiminta.

Perustellun päätöksen ajantasaisuus

Sataman mahdollinen laajentaminen on tavoitteena toteuttaa vuosien 2020-2030 aikana. Hankkeen aikatauluun ja arvioinnin ajantasaisuuteen vaikuttavat muun muassa ratkaisut Hangon muiden satamien käytössä ja talouden kehitys. Lupavaiheessa on varmistettava arvioinnin ajantasaisuus. Lupaviranomainen voi pyytää yhteysviranomaisen esittämään näkemyksensä laatimansa perustellun päätelmän ajantasaisuudesta.

Arviointiselostuksen laatijoiden pätevyys

Arviointiselostuksen laatijoiden pätevyys kaikilla toimintaan liittyvillä osa-alueilla on riittävä. Selvitys pätevyydestä on esitetty arviointiselostuksessa kattavasti.

5. PERUSTELLUSTA PÄÄTELMÄSTÄ TIEDOTTAMINEN

Uudenmaan ELY-keskus toimittaa hankkeesta vastaavalle perustellun päätelmän sekä arviointiselostuksesta saadut lausunnot ja mielipiteen. Perusteltu päätelmä annetaan tiedoksi lausunnon antajille ja muille asianosaisille viranomaisille sekä mielipiteen jättäjälle.

Perusteltu päätelmä, arviointiselostus ja Natura-arvioinnista annettu Uudenmaan ELY-keskuksen lausunto sekä saadut lausunnot ja mielipite ovat nähtävillä ympäristöhallinnon verkkosivuilla osoitteessa: www.ymparisto.fi/koverharinsatamanlaajennusYVA.

6. SUORITEMAKSU, SEN MÄÄRÄYTYMINEN JA MUUTOKSENHAKU SEKÄ YVAMENETTELYSSÄ SOVELLETUT OIKEUSOHJEET

Suoritemaksu

16 000 euroa

Maksun määräytyminen

Arviointiselostuksesta annettavasta ELY-keskuksen perustellusta päätelmästä perittävä maksu on vaativassa hankkeessa (24 – 32 henkilötyöpäivää) 16 000 euroa.

Maksua koskeva muutoksenhaku

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

Sovelletut oikeusohjeet

Laki ympäristövaikutusten arviointimenettelystä (252/2017)
Valtioneuvoston asetus ympäristövaikutusten arviointimenettelystä
(277/2017)
Valtion maksuperustelaki (150/1992) 8 §
Valtioneuvoston asetus elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskusten, työ-
ja elinkeinotoimistojen sekä kehittämis- ja hallintokeskuksen maksulli-
sista suoritteista vuosina 2019 ja 2020 (1372/2018).

Johtaja



Satu Pääkkönen

Ylitarkastaja



Leena Eerola

Jakelu

Lausunnon antajat
Mielipiteen esittäjä

