



28.6.2019

Hangö Hamn Ab  
bjorn.peltonen@portofhanko.fi

Trafikledsverket  
olli.holm@vayla.fi

## **MOTIVERAD SLUTSATS OM UTVIDGNINGSPROJEKTET AV KOVERHAR HAMN I HANGÖ**

### **1. PROJEKTUPPGIFTER OCH FÖRFARANDET VID MILJÖKONSEKVENSBEDÖMNING**

#### **Projektets namn**

Utvidgning av hamnen i Koverhar, Hangö

#### **Projektansvarig och kontaktmyndighet**

De projektansvariga är Hangö Hamn Ab, med Björn Peltonen som projektets kontaktperson, och Trafikverket, med Olli Holm som projektets kontaktperson. Konsekvensbeskrivningen har utarbetats på konsultuppdrag av Ecobio Oy, där kontaktpersonerna är Taru Halla och Masi Mailammi. Enligt lagen om förfarandet vid miljökonsekvensbedömning är kontaktmyndigheten Nylands närings-, trafik- och miljöcentral (NTM-centralen), där kontaktpersonen är Leena Eerola.

#### **Beskrivning av projektet och dess alternativ**

Hangö Hamn Ab planerar att utvidga Koverhar hamn på Hangö udd. Hamnen har två kajer i bruk och tanken är att bygga ytterligare en eller flera kajer utöver de nuvarande. I planen ingår även en förändring av farledsområdets avgränsning och av djupet på den farled som går till hamnen och som administreras av Trafikledsverket.

Miljötillstånd finns för hamnfunktionerna och i miljötillståndet ingår hamnverksamheten från miljötillståndet för den tidigare fabriken i Koverhar. Hamnen är belägen på en fastighet som arrenderats av Hangö stad. Enligt planen ska de nya kajerna byggas på hamnbassängens södra och norra sida parallellt med stranden. Planen är att farledsområdet ska utvidgas så att området framför de båda nya kajerna kommer att höra till farledsområdet.

Vattenområdet framför hamnen, inklusive hamnområdet, hör till Natura 2000-området. I den södra och östra delen av hamnen ligger Sydalens skjutområde, som används av Försvarsmakten. Närmsta bostadshus ligger på ungefär 1,1 kilometers avstånd från projektområdet, närmare bestämt på Ekö. Närmaste bosättningskoncentration är Lappviks by som ligger på ungefär 1,6 kilometers avstånd i nordlig riktning.

Fakturan till den projektansvariga 16 000 €. Betalningsgrunderna finns i slutet av den här slutsatsen.  
NÄRINGS-, TRAFIK- OCH MILJÖCENTRALEN I NYLAND

0295 021 000  
www.ntm-centralen.fi  
FO-nummer 2296962-1

Registratur  
PB 36, 00520 Helsingfors  
registratur.nyland@ntm-centralen.fi

## Projektalternativen i konsekvensbeskrivningen

I miljökonsekvensbeskrivningen (MKB) presenteras sju alternativ inklusive konsekvenserna av dem. De alternativ som lagts fram i MKB-programmet bearbetades i samband med bedömningen av miljökonsekvenserna, eftersom de ursprungliga alternativen konsekvenser skulle ha varit betydande med tanke på bland annat Natura 2000-områdets skyddsvärde och alternativen således inte skulle ha varit genomförbara. Av de alternativ som lagts fram i MKB-programmet är ALT 0, ALT 0+ och ALT 1 fortfarande med i bedömningen. De tre alternativen av mer omfattande projektstorlek har bearbetats och kajen som skulle finnas parallellt med stranden på den norra sidan förkortades så att dess inverkan på den känsliga naturtypen skulle bli mindre. Ett alternativ lades till i bedömningen (ALT 4).

### Alternativ ALT 0:

Alternativ ALT 0 är att projektet inte genomförs. Verksamheten i Koverhar hamn skulle fortsätta enligt nuvarande miljötillståndsvillkor. Det beviljade vattentillståndet gör det möjligt att sanera den nuvarande bulkkajen och att utföra underhållsmuddring av hamnbassängen. Efter saneringen skulle det finnas två kajer i bruk vid hamnen. Enligt det beviljade miljötillståndet får ungefär 1 milj. ton bulklaster per år hanteras, vilket innebär ungefär 150 fartygsbesök i året. I alternativet granskas också utvecklandet av hamnverksamheten i Västra Hamnen i Hangö.

### Alternativ ALT 0+:

I alternativet ALT 0+ granskas vilket skick Koverhar hamn är i efter saneringen av den bulkkaj som är i bruk och efter underhållsmuddringen av hamnbassängen på så vis att de existerande kajerna utrustas med ramper för rorostrafik. Uppskattningen av fartygstrafikens tonmängd är densamma som i 0-alternativet men på grund av rorofartygens mindre djupgående och lastningens utnyttjandegrad blir det fler fartygsbesök än så, uppskattningsvis ungefär 295 per år. Det största antalet (220) utgörs av rorofartyg. I alternativet granskas också utvecklandet av hamnverksamheten i Västra Hamnen i Hangö.

### Alternativ ALT 1:

I alternativ ALT 1 granskas en situation där en ny bulk- eller containerkaj byggs i Koverhar hamn på norra sidan av den nuvarande hamnbassängen. Vid den nya kajen kan fartyg med ett djup på 12 meter ta i land (ramat djup 13,2 m). Det blir inga förändringar i farleden men farledsområdet ändras så att det täcker framsidan av det nya kajområdet och det reduceras något i norr för att minska på miljökonsekvenserna. Det nya farledsområdet är totalt cirka 13,4 hektar.

Framför kajområdet muddras totalt 31 000 m<sup>3</sup>tfm och vattenområdet fyllts upp med ungefär 28 000 m<sup>2</sup>. Uppskattningsvis kommer det att bli ungefär 400 fartygsbesök per år.

#### **Alternativ ALT 2:**

Inom alternativ ALT 2 granskas en situation där en kaj byggs parallellt med stranden på både södra och norra sidan av Koverhars nuvarande hamnområde (djupgående 13 m och ramat djup 14,3 m för norra kajen, djupgående 9 m och ramat djup 11 m för södra kajen) samt därtill en pir på den norra sidan. Kajen som går parallellt med stranden på norra sidan är kortare än i alternativ ALT 1. Fartyg som tar i land vid kajerna som går parallellt med stranden är bulk/containerfartyg på hamnbassängens norra sida och ro-paxpassagerarfartyg på den södra sidan, de har med andra ord även hyttplatser för resenärer. Fartyg som använder piren är rorofartyg. Den norra sidans pir byggs som en enkelsidig pir för att skydda naturskyddsområdet på hamnens norra sida från påverkan av buller, propellerströmmar och vågerosion.

Farledsområdet ändras så att det täcker områdena framför de nya kajområdena och en del av området i norr reduceras i syfte att göra miljökonsekvenserna mindre. Det nya farledsområdet är totalt cirka 28,2 hektar. Vid områdena framför kajerna muddras totalt 114 000 m<sup>3</sup>tfm och ungefär 23 000 m<sup>2</sup> vattenområde fylls upp. Dessutom ska infartsleden fördjupas till 13 meter, vilket även förutsätter muddringar i närheten av Hästö Busö/Tvärminneön. Farleden måste breddas genom att muddra/bryta sannolikt cirka 6 000 m<sup>3</sup>tfm klippgrund.

Uppskattningsvis skulle fartygstrafiken bestå av ungefär 800 fartygsbesök i året med de nya kajerna. Maximalantalet för antalet passagerare som passerar hamnen skulle uppgå till 15 000.

#### **Alternativ ALT 2+:**

Alternativ ALT 2+ är i övrigt detsamma som ALT 2 men kajen som löper parallellt med stranden på hamnbassängens södra sida är en bulk (djupgående 9 m) på vars södra sida det finns en pir med fartygsplatser på båda sidorna. Detta alternativ förutsätter 6 000 m<sup>3</sup>tfm mer muddring än ALT 2, det vill säga totalt 120 000 m<sup>3</sup>tfm. Även ett större vattenområde fylls upp med totalt ungefär 26 000 m<sup>2</sup>. Mängden brytning är densamma som i ALT 2.

Uppskattningsvis skulle de nya kajerna leda till ungefär 1 100 fartygsbesök i året som en följd av den utökade rorotrafiken.

#### **Alternativ ALT 3:**

I det näst mest omfattande alternativet är båda kajerna som går parallellt längs stranden djupgående 13 m (ramat djup 14,3 m). Hamnbassängens norra sida skulle vara densamma som i alternativ ALT 2+ men kajen parallellt med stranden på den södra sidan skulle vara en bulkkaj och enbart den ena sidan av den södra sidans pir skulle vara i bruk (bulkkajens båtplats

hindrar användning av pirens norra sida). Alternativet förutsätter muddring av ungefär 243 000 m<sup>3</sup>fm och uppfyllnad av vattenområdet med ungefär lika mycket som i ALT 2+, det vill säga 26 000 m<sup>2</sup>. Mängden brytning förändras inte i jämförelse med de ovanstående alternativen.

Fartygstrafiken kommer uppskattningsvis att uppgå till 900–1 150 fartygsbesök per år, beroende på om kajen parallellt med stranden blir en bulk- eller en containerkaj.

#### **Alternativ ALT 4:**

Alternativ ALT 4 består av samma konstellation av kajer som i de övriga alternativen men djupgående för container-/bulkkajen som går parallellt med stranden på den norra sidan är 10 m (ramat djup 14,3 m) och djupet för bulkkajen på den södra sidan är 14 m (ramat djup 15,4 m). På den södra roropiren används endast sidan mot norr. Hela hamnområdet framför den södra bulkkajen är inte 14 m djupt, den led som är 14 m djup löper som en smal farled mitt genom vattenområdet. Längre bort från farleden ska det ramade djupet uppgå till 16,1 m. Lite längre bort förgrenar sig farleden och endast den östra förgreningen kan göras 14 m djup, det vill säga när det gäller detta alternativ ska endast den östra förgreningen användas.

Vid alternativ ALT 4 uppgår mängden muddringsmassor till 168 000 m<sup>3</sup>fm och brytningen längre bort från farleden uppgår till 14 000 m<sup>3</sup>fm. Ungefär 25 300 m<sup>2</sup> havsområde används.

Fartygstrafiken kommer uppskattningsvis att uppgå till 900–1 150 fartygsbesök per år, beroende på om kajen parallellt med stranden blir en bulk- eller en containerkaj.

#### **Det valda alternativet**

Hangö hamn har valt att alternativ ALT 4 ska förverkligas. Det gör det möjligt för stora fartyg att anlända till hamnen, vilket också är det mest kostnadseffektiva alternativet för hamnens del. Samtidigt blir mängden fartygsbesök mindre eftersom det behövs färre fartyg för att transportera samma mängd last.

### **Förfarandet vid miljökonsekvensbedömning**

På projektet tillämpas förfarandet vid miljökonsekvensbedömning (MKB-förfarandet) utgående från 9 f-punkten i projektförteckningen i bilaga 1 i lagen om förfarandet vid miljökonsekvensbeskrivning (252/2017): havsfarleder, hamnar, lastnings- eller lossningskajer som i huvudsak byggs för handelssjöfart och är avsedda för fartyg på mer än 1 350 ton.

Hangö Hamn Ab och Trafikverket (numera Trafikledsverket) inledde den 14 augusti 2017 ett förfarande för miljökonsekvensbedömning för Koverhar hamns utvidgningsprojekt genom att sända ett program för miljökonsekvensbedömning av projektet till NTM-centralen i Nyland. NTM-centralen i

Nyland kom med kontaktmyndighetens utlåtande om bedömningsprogrammet den 25 oktober 2017. Den projektansvariga har den 14 mars 2019 till NTM-centralen i Nyland sänt en miljökonsekvensbeskrivning som har utarbetats utgående från bedömningsprogrammet och från kontaktmyndighetens utlåtande.

### **Projektets koppling till andra planer och program**

På det planerade området gäller den helhetslandskapsplan för Nyland som miljöministeriet har fastställt samt etapplandskapsplanerna. Generalplanen för Koverhars område håller på att förnyas och förnyelsen utgör en central del av hamnens utvecklingsprojekt. Målet är att få till stånd en ny generalplan som stadsstyrelsen ska godkänna under 2019.

En ny detaljplan är i kraft för Koverhars område och det är den här planen som styr områdets utveckling. Detaljplanen möjliggör återanvändning av det gamla industriområdet, förflyttande av landsväg samt utvecklande av affärsverksamhetsmöjligheter som stöder sig på fartygstrafik och hamnverksamhet. I planen finns det landsväg (LT) samt hamn (LS),- miljöskydds- (SL) och vattenområden (VV). I planen har också fornminnen, grundvattens- och Natura 2000-områden

beaktats. Gamla, nedstängda avstjälningsplatser har markerats med EV-beteckning som skyddsgronområden eller med E1-beteckning som specialområden. Delområdena för vård av naturens mångfald (miljö 1–3) hanteras som karga och soliga habitat och strävan har varit att samordna hamnfunktionerna och utrotningshotade arters livsbetingelser.

Övriga planer och program som gäller området är bland annat Nylandsprogrammet, utvecklingsprojektet för Koverhar, havsförvaltningsplanen, de deskriptorer för god status i den marina miljön som avses i ramdirektivet om en marin strategi, Kymijoen-Suomenlahden vesienhoitoalueen vesienhoitosuunnitelma 2016–2021 (förvaltningsplanen för vattenförvaltningsområdena Kymmene älv–Finska viken för 2016–2021), skyddsprogrammet för Östersjön, HELCOM aktionsplanen för Östersjöns miljö BSAP, Finlands kuststrategi, Finlands sjöfartsstrategi, Natura 2000-nätverket, avfallsplanen i södra och västra Finland fram till året 2020 samt den riksomfattande avfallsplanen.

### **Samordnande av miljökonsekvensbedömningen och övriga förfaranden**

I samband med MKB-förfarandet för utvidgandet av Koverhar hamn har en bedömning gjorts för hur bygget av hamnen påverkar Naturaområdets naturvärden. Den 7 januari 2019 gav NTM-centralen sitt utlåtande om den uppdaterade Naturabedömningen i enlighet med 65 § i naturvårdslagen. Utlåtandet finns som bilaga till den motiverade slutsatsen.

Hamnen har för närvarande ett giltigt miljötillstånd (Nr 30/2006/1). Tillståndet är det gamla miljötillståndet för stålverkets verksamhet, tillståndsföreskrifterna för hamnen övergick till Hangö Hamn Ab 2015.

Hamnen har också beviljats beslut om vattentillstånd (256/2016/2) och baserat på detta utfördes under 2017–2018 underhållsmuddring och istandsättande av kajen, som var i dåligt skick.

För att kunna utvidga hamnverksamheten krävs i enlighet med miljöskyddslagen (527/2014) miljötillstånd från regionförvaltningsverket (RFV) i Södra Finland eller en annan behörig myndighet.

Enligt vattenlagen (587/2011) krävs det tillstånd av Södra Finlands regionförvaltningsverk (RFV) eller av en annan behörig myndighet för byggandet av kajerna och fältområdena samt för muddring och deponering.

Miljökonsekvensbeskrivningen samt kontaktmyndighetens motiverade slutsats om denna ska bifogas som bilaga till tillståndsansökningarna.

## **2. ORDNANDE AV DELTAGANDE SAMT SAMMANDRAG AV UTLÅTANDENA OCH ÅSIKTEN OM KONSEKVENSBESKRIVNINGEN**

### **Informering och hörande om konsekvensbeskrivningen**

Miljökonsekvensbeskrivningen har kungjorts under tiden 21.3.2019–17.5.2019. Kungörelsen har varit framlagd till påseende på Hangö stads (kirjaamo@hanko.fi) och Raseborgs stads (raseborg@raseborg.fi) officiella elektroniska anslagstavlor. Tidningsannonser om kungörelsen har publicerats i tidningarna Etelä-Uusimaa, Hangon Lehti och Västra Nyland.

Konsekvensbeskrivningen har funnits till påseende under kungörelsetiden 21.3.2019–17.5.2019 på följande platser:

Hangö stadsbibliotek, Berggatan 3–5, 10900 Hangö  
Raseborgs stad, Stadskansliet, Raseborgsvägen 37, 10650 Ekenäs

samt dessutom på miljöförvaltningens gemensamma webbsidor [www.ymparisto.fi/koverharinsatamanlaajennusYVA](http://www.ymparisto.fi/koverharinsatamanlaajennusYVA).

Ett möte för allmänheten om projektets konsekvensbeskrivning hölls den 2 april 2019 kl. 17.30–20.00 vid Lappohjan koulu på adressen Skolgränd 4, 10820 Lappvik. Förutom de projektansvariga, konsulterna samt representanterna för Hangö stad och kontaktmyndigheten deltog 21 personer i mötet.

Vid mötet för allmänheten presenterades MKB-förfarandet, miljökonsekvensbeskrivningen samt resultaten av de bedömningar som gjorts. Frågor som diskuterades var bland annat den ökning av långtradartrafiken som projektet medför, bullerolägenheter och olycksrisker. En elektrifiering av spårtrafiken ansågs vara viktig. På mötet föreslogs också ett alternativ till en helt ny väg och ett alternativ där en del av trafiken skulle styras via Viskovägen och en del via Koverharvägen. Annat som togs upp var projektets inverkan

på sysselsättningen. Sådant som oroade var bland annat bevarandet av lugnet i naturen, simstrandens skick, avfallet från fartygen samt sediment som innehåller skadliga ämnen.

När det gäller samarbetet med myndigheter och intressegrupper har handlednings- och uppföljningsgrupper tillsatts inom ramarna för projektet under den tid som MKB-förfarandet pågår.

NTM-centralen i Nyland har bett om utlåtanden om konsekvensbeskrivningen av Hangö stad (stadsstyrelsen, miljöskyddsmyndigheten, planläggningsmyndigheten och byggnadsövervakningsmyndigheten), Raseborgs stad, Caruna Ab, Sydspetsens miljöhälsa, Regionförvaltningsverket i södra Finland (Basservicen, rättsskyddet och tillstånd), Regionförvaltningsverket i södra Finland (miljötillstånd), Geologiska forskningscentralen, Transport- och kommunikationsverket Traficom, Naturresursinstitutet, Västra Nylands landskapsmuseum, Västra Nylands räddningsverk, Forststyrelsen, Museiverket, Forsvarsmakten, Säkerhets- och kemikalieverket, Nylands förbund, Gränsbevakningsväsendet, Greenpeace, Hangö miljöförening, Natur och Miljö, Finlands naturskyddsförbund, Tvärminne zoologiska station och WWF Finland.

### **Sammandrag av de ankomna utlåtandena och av åsikten**

Kontaktmyndigheten har mottagit 14 utlåtanden och en åsikt om miljökonsekvensbeskrivningen. Utlåtandena och åsikten kan i sin helhet ses på webbsidan [www.ymparisto.fi/koverharinsatamanlaajennusYVA](http://www.ymparisto.fi/koverharinsatamanlaajennusYVA).

### **Sammandrag av utlåtandena**

#### Allmänt

I utlåtandena ansågs att utvärderingen av projektets miljökonsekvenser har varit omfattande. Vid beskrivningen av konsekvensernas betydelse skulle en sammanfattande tabell med de olika projektalternativens uppskattade miljökonsekvenser ändå ha varit nödvändig för att få en helhetsbild och för att kunna jämföra skillnaderna mellan de olika projektalternativen.

Byggskedets konsekvenser var större än den framtida hamnverksamhetens och fartygsverksamhetens konsekvenser, men det är ändå fråga om kortvariga konsekvenser. Projektets konsekvenser för normaltillståndet var relativt små. De som svarade ansåg att det granskade området var för begränsat och att bangårdsområdet borde ha tagits med i projektområdet.

Som en följd av utvidgningen av hamnen kan den ökande mängden tågtransporter medföra att banan behöver elektrifieras. Det här skulle ha betydande positiva effekter för miljön.

Att utvidga Koverhar hamn sågs som ett bättre alternativ än att kraftigt utvidga Västra hamnen i Hangö centrum, som klassificerats som en nationellt

värdefull byggd kulturmiljö. Landtrafiken från Västra hamnen och Yttre hamnen går genom stadskärnan i Hangö och med tanke på bekämpandet av miljöolägenheter innebär det att utvecklandet av Koverhar hamn skulle ha positiva effekter på transportererna genom stadskärnan.

### Alternativ

Det alternativ som har valts ut för förverkligande, ALT 4, gör det möjligt att ta emot stora fartyg till hamnen, vilket är det kostnadseffektivaste alternativet för hamnen. Samtidigt blir mängden fartygsbesök mindre eftersom det behövs färre fartyg för att transportera samma mängd last.

Bland utlåtandena ansågs att motiveringarna för valet av alternativ ska kompletteras med uppgifter om de huvudsakliga orsaker som ledde till valet samt kompletteras med eventuella miljökonsekvenser.

### Konsekvenser för jordmånen samt för grund- och ytvattnet

Sedimentundersökningarna på hamnområdet har uppvisat att det i sedimentet finns förhöjda halter av skadliga ämnen men halterna underskrider huvudsakligen gränsvärdena i statsrådets förordning om bedömning av markens föroreningsgrad och saneringsbehovet och därmed kan största delen av massorna inte klassificeras som förorenade när de deponeras på land. Bland sedimenten kan det också förekomma sura sulfatjordar.

De funktioner som hör till hamnens normalverksamhet beräknas inte ha någon direkt inverkan på grundvattnet. Den ökade mängden långtradartrafik ökar emellertid risken för nedsmutsning av grundvatten i och med det ökade behovet av halkbekämpning och den ökade risken för olyckor på grundvattenområdet. Det betonades att allt grundvatten ska skyddas, framför allt på grundvattenområden.

Det ansågs också vara nödvändigt att projektet till alla delar genomförs på så vis att det inte utgör någon risk för kvaliteten och mängden grundvatten som används till hushållsvatten. I miljötillståndet bör det ställas tillräckliga tillståndsvillkor och uppföljningsskyldigheter för att trygga kvaliteten på hushållsvattnet samt mängden hushållsvatten både i samband med verksamheten under byggtiden och i samband med hamnverksamheten. I tillståndsvillkoren ska det också förutsättas att hamnaktörerna är noggrant förberedda inför eventuella olyckor.

De muddrade sandmassorna kan användas vid bygget av kajerna och för bakgrundsarbeten, förutsatt att halterna av skadliga ämnen inte överskrider de tillåtna värdena. Också sandmassorna innehåller troligtvis sulfider/sulfater i sådan mängd att de behöver behandlas/stabiliseras före användning, vilket är bra att beakta särskilt vid pålning. Det konstaterades att sulfatjordsrisken har behandlats på ändamålsenligt vis i bedömningarna. Före deponeringen och användningen av massorna är det ändå bra att enligt möjlighet analysera massornas sulfidrisk i en del av proverna. På så vis kan man förbereda sig bättre på sulfidrisken.



Förutom detta ska också vattenlösliga ämnen som är skadliga för miljön beaktas vid hantering av dagvatten.

Beroende på hamnområdets storlek kan snöhanteringen vintertid ha en stor miljöinverkan eftersom den här snön mycket väl kan innehålla en betydande mängd ämnen som är skadliga för miljön. Konsekvensbeskrivningen ska därför också ta upp miljökonsekvenser som förorsakas av snöhantering och framför allt av smältvattnet från snön.

Kvaliteten på badvattnet eller de hygieniska förhållandena vid Lappviks allmänna EU-badstrand får inte äventyras av till exempel partiklarna från muddringen. Projektområdets jordmån består till stor del av utfyllnadsmassor som kan innehålla kemikalier eller skadliga ämnen. Man bör förhindra att smutsigt lakvatten eller dagvatten rinner ut i havsvattnet.

Det ansågs vara bra att de åtgärder som gjorde vattnet grumligt ska äga rum utanför simperioden och att användningen av luftbubbligardiner eller siltduk ska förhindra spridning av sediment.

#### Miljökonsekvenser och Natura 2000-bedömning

I samband med MKB-förfarandet bedömdes samtidigt hamnens konsekvenser för Natura 2000-områdets naturvärden inom Natura 2000 skyddsvärda marina område i Ekenäs och Hangö skärgård och i Pojoviken.

Hamnområdet och vattenområdet framför det ingår i Natura 2000:s skyddsvärda marina område i Ekenäs och Hangö skärgård och Pojoviken. Utvidgningen av hamnen gör det möjligare för större fartyg än tidigare att lägga till vid hamnen, vilket också kan tänkas ha konsekvenser för Hangö östra fjärd, som ligger längre ut och som är ett Natura 2000-område.

Det ansågs att utredningen av konsekvenserna hade utförts på ett ändamålsenligt vis och att slutsatser om konsekvensernas betydelse kan dras utgående från konsekvensbedömningen. Influensområdet utgörs av de konsekvenser som uppstår i samband med hamnutvidgningen samt i samband med användningen av hamnen.

Utgående från utredningarna och bedömningen ansågs att alternativ ALT 1 på ett betydande sätt skulle försvaga naturvärdena i Naturaområdet skyddsvärda marina områden i Ekenäs och Hangö skärgård och i Pojoviken i fråga om dess naturtyp "undervattenssanddyner".

I alternativen ALT 2–ALT 4 förutsätter fördjupandet av farleden muddringar och brytningar i närheten av Hästö, Busön och Tvärminne. Detta kan ha betydande negativa konsekvenser för en art i habitatsdirektivets bilaga, nämligen gråsälén, samt för arterna i bilaga 1 i fågeldirektivet.

Genom lindrande åtgärder (fördrivande av arter och användning av luftbubbligardiner) har konsekvenserna uppskattningsvis ingen betydande negativ inverkan på gråsälen och på arterna i fågeldirektivet. Arbetenas tidpunkt ska ändå förläggas så att det utförs utanför fåglarnas häckningstid och de åtgärder som orsakar grumlighet ska förläggas till hösten och vintern.

Det ansågs att konsekvenserna från alternativen ALT 2–ALT 4 inte har en betydande negativ inverkan på naturtyperna förutsatt att lindrande åtgärder sätts in och spridningen av fasta partiklar kan förhindras på ett effektivt sätt.

En viss oro förekom i fråga om eventuella förändringar som skulle gälla långtidsuppföljningen och framför allt Storfjärdens uppföljningsområde. Det förekom en viss reservation inför den planerade brytningen av sandreven på södra sidan av ön Storsundsharun. Öns ejderpopulation är föremål för långvarig, internationell forskning. De låga revområdena är viktiga matplatser för de utrotningshotade ejdrarna. Dessutom är undervattensreven skyddade naturtyper enligt habitatdirektivet och där finns en mångsidig mängd arter.

#### Bullerkonsekvenser

Områdets bullernivå påverkas av hamnverksamheten, av skjutövningar i Syndalens skjutområde, av långtradartrafik samt av övrig verksamhet som uppstår i takt med att områdets utveckling framskrider på det gamla stålverkets närområde. Det ansågs att bullermängden kommer att öka efter utvidgningen av hamnen, vilket kan bli störande för exempelvis bosättningen på öarna invid farleden.

Det ansågs vara nödvändigt med en noggrannare bullerutredning i samband med miljötillståndsansökan.

#### Konsekvenserna för markanvändningen och planläggningen

Under förslagsskedet befinner sig projektområdet på området för Västra Nylands etappplansplan. Förslaget medför vid en jämförelse med den aktuella landskapsplanen inga betydande förändringar för projektområdet. Utöver anmärkningarna i konsekvensbeskrivningen påvisas i förslaget också planbeteckningar för Naturaområdet, för skyddsområdet och för försvarsmaktens område.

Detaljplanen för projektområdet godkändes 2018 och en generalplan är under beredning. Det konstaterades att det utvecklande av den existerande samhällsstrukturen och av hamnen som nämns i generalplansutkastet är i överensstämmelse med målen för områdesanvändningen. På planeringsområdet och i dess omedelbara närhet finns det emellertid många värdefulla och känsliga miljöer och det är av yttersta vikt att noggrant utreda värdena för dessa miljöer samt att utvärdera deras konsekvenser i förhållande till planlösningarna i generalplanen.

Utvecklandet av hamnen skapar tryck på ytterligare planläggning av närmiljön i området.

### Konsekvenserna för den bebyggda kulturmiljön och för landskapet

Konsekvensbeskrivningen ansågs vara ändamålsenlig och tillräcklig i fråga om konsekvenserna för den bebyggda kulturmiljön och för landskapet. Utvidgningen av hamnen utgör en del av förändringen av områdets landskapsbild. Utvidgningen av hamnen förändrar vyn särskilt från havet sett och utvidgningen beräknas synas åtminstone från Lappvik by samt från öarna Ekön, Hermansön och Koön och från Lappvikens simstrand. Efter utvidgningen sträcker sig hamnen längre ut från stranden och ut mot havet, vilket tillsammans med den ökade fartygsmängden kan påverka havsutsikten från bostadsområdena. Utvidgningen av hamnen bedöms ha små konsekvenser för landskapet, även om de på individnivå kan upplevas på mycket olika vis. Det ansågs att det i takt med att planeringen framskrider bör finnas en strävan efter att minimera de konstaterade negativa konsekvenserna av hamnverksamheten.

Konsekvenserna av Hangö Hamn Ab:s utvalda alternativ ALT 4 för landskapet var de mest påtagliga bland alternativen eftersom kajområdet blir större än i de övriga alternativen och även stora fartyg kan lägga till i hamnen.

På planeringsområdet finns inga värdefulla objekt eller områden som kan klassas som bebyggd kulturmiljö, med undantag av militärhistoriska och arkeologiska objekt.

### Konsekvenserna för fornlämningar

Det valda alternativets konsekvenser för fornlämningarna är mycket stora. Av denna anledning betonades att undervattensinventeringen på projektområdet bör utföras i god tid så att det finns tid att utföra tillräckliga efterforskningar/tillräcklig dokumentering av de eventuella fornlämningar som hittas i samband med inventeringen.

Det ansågs att skydd av kulturarv både under vatten och på land hade beaktats i konsekvensbeskrivningen i tillräcklig grad.

### Konsekvenser för trafiken

Hamnprojektet får betydande konsekvenser för trafiken på land. Den för landskapet viktiga riksväg 25 kommer att trafikeras av en stor mängd tung trafik, särskilt i slutskedet men även under den tid som bygget pågår. Vägens kapacitet har konstaterats vara tillräcklig men frågan om vägens utvecklingsbehov lyfts upp ur säkerhets- och funktionalitetsperspektiv. Det valda alternativet ALT 4 bygger på att Hangö-Hyvingebanan kommer att elektrifieras. I takt med att projektet framskrider är det bra att förbereda sig på att det råder en viss osäkerhet kring såväl elektrifieringen av banan som vägtrafiken. För att få säkerställa att trafiksystemet fungerar föreslogs att man i samband med den fortsatta planeringen av projektet ska beakta att

hamnverksamheten hör ihop med elektrifieringsprojektet av tågbanan och med förbättringsprojektet av riksväg 25.

I allmänhet har sjöledens miljökonsekvenser beaktats i konsekvensbeskrivningen i stor utsträckning men den ökade trafikmängden på land har inte beaktats i någon större utsträckning utanför själva projektområdet. Säkerheten vid områdets plankorsningar bör förbättras när trafikmängden ökar.

### Miljörisker

Trafikmängden kommer att öka betydligt mellan hamnen och väg 25 och därmed ökar också risken för olyckor. Även om det inte skulle ha handlat om transport av farliga ämnen medför läckage från ett tungt fordons bränsletank i samband med en olycka en risk för att jordmånen och grundvattnet förorenas.

Grundvattenområdets nuvarande avgränsning bör granskas och kartläggas på nytt. Vetskapen om huruvida man verkar på ett grundvattenområde eller utanför påverkar räddningsverkets taktik och metoder. Exempelvis när en brand ska släckas kan valet av släckskum ha betydelse för grundvattnet. I samband med uppdrag som gäller olje-/kemikalieläckage och skadebekämpning inverkar också informationen om behov av att skydda grundvattnet på resursanvändning och på den snabbhet med vilken åtgärder sätts in.

Det konstaterades att riskerna med tankning av fartyg och dess miljökonsekvenser inte har bedömts.

Räddningsverket når inte Koverhar hamn enligt anvisningen för aktionsberedskap, varvid verksamhetsidkaren själv bör satsa på förebyggande av olyckor, riskhantering, övervakning samt på avgränsning av skador.

Vid planeringen och förberedandet av oljebekämpning ska 22 c § i räddningslagen (2011/379) beaktas, där hamninnehavaren och verksamhetsidkaren i kustområdet åläggs att sörja för bekämpningsberedskapen och därtill hörande planering samt beredskaps-, materiel- och personalfrågor.

### Mildrande av skadliga konsekvenser

Det ansågs vara av yttersta vikt att muddring utförs på ett sätt som skonar naturen och vid valet av metoder ska ett centralt urvalskriterium vara användning av den muddringsteknik som är bäst ut miljöperspektiv samt sådana åtgärder som förhindrar att konsekvenserna sprids utanför målområdet. Tidpunkt för muddringen, hur länge den pågår samt strömningsförhållandena ska beaktas både vid planeringen och vid genomförandet. Eventuell brytning bör förläggas till hösten eller vintern då inverkan på den marina miljön blir så liten som möjligt.

Det ansågs vara särskilt viktigt att hamnområdets och fartygens vandområde muddras djupt redan i byggskedet så att den grumlighet som orsakas av propellerströmmarna ska bli så liten som möjligt. Att tillräckligt mycket av

det översta lagret avlägsnas minskar också risken för att de skadliga ämnen på botten sprids i miljön i samband med hamnanvändningen.

Det viktiga är att hamnområdets dagvatten inte rinner ut i havet i orenad form utan att eventuella kemikalier, näringsämnen och organiskt material hanteras på behörigt vis.

Fartygstrafikens negativa konsekvenser kan reduceras genom hastighetsbegränsningar för fartygen. Dessutom bör en plan och en strategi utarbetas och förfaranden bör tas i bruk för att minska risken för spridning av sådana främmande arter som följer med fartygen.

Det konstaterades att de lindrande åtgärderna har beskrivits ytterst ytligt. Vid tillståndsprocesserna för det alternativ som har valts ut för genomförande bör de lindrande åtgärderna beskrivas och fastställas noggrannare.

#### Uppföljning

Det behövs en uppföljning av områdets grundvatten.

Den miljöuppföljning som görs oberoende av projekthamn bör ta hänsyn till områdets särdrag på ett tillräckligt heltäckande sätt.

Den stora badstranden i Lappvik tillhör strandskyddsprogrammet och det är viktigt att följa med dess skick samt att vidta nödvändiga åtgärder om hamnverksamheten leder till en igenslamning av stranden. Sandstranden är unik och viktig för den grundläggande undervisningen och dess skick får inte äventyras.

#### Konsekvenser för människors levnadsförhållanden

I konsekvensbeskrivningen har projektets konsekvenser för människors hälsa, levnadsförhållanden och trivsel beaktats, såsom boende och områdets rekreationsändamål.

Varken under byggskedet eller efteråt får hamnverksamheten medföra hälsorisker, till exempel i form av ljus- eller luftföroreningar, buller eller damm. Modelleringen av hamnens omgivningsbuller bör göras i samband med miljötillståndsförfarandet.

#### Övriga kommentarer

Konsekvensbeskrivningens redogörelse för Nylandsprogrammet innehåller föråldrade uppgifter. Det nya programmet och den kompletterande genomförandeplanen trädde i kraft 2018.

I Hangö finns dessutom två andra hamnar, Västra hamnen och Yttre hamnen, som påverkas av utvecklingsprojektet. Det skulle ha varit motiverat med en närmare bedömning av dessa konsekvenser.

I samband med MKB-processen ska också pågående parallella processer för närområdena beaktas, som planeringen och dragningen av rörledningar för lakvattenhanteringen vid det tidigare stålverkets avstjälningsplats. Det här kan ha en direkt inverkan på användningen av hamnområdet och på dess funktioner.

Oy Visko Teepak Ab har grundvattentäkter i närheten av projektområdet.

### **Sammandrag av åsikten**

I åsikten konstaterades att hamnen medför miljörisker, till exempel oljeolyckor, övriga utsläpp i havet och lastningsolyckor. Koverhar fabriks sederterade farliga ämnen kan komma ut i havsvattnet i samband med muddringen. I åsikten ställdes frågan om hur

de vattenförändringar som orsakas av projektet ska följas upp och hur man kommer att gå tillväga vid skadliga konsekvenser.

De stora fartygens motorer får jordlagret under vatten att röra på sig, vilket bidrar till att stranden omformas. Det är tveksamt hur varaktig den farled som uppstår genom muddringen är med tanke på att området har sandbotten. Hur ska man kunna undvika kontinuerlig muddring, vilket utgör en fortsatt belastning för miljön?

Byggnadstidens buller och damm kommer att spridas till stränderna. Bullret och dammet från hamntrafiken kommer att utgöra en bestående olägenhet för områdets invånare.

Det påpekades att projektets influensområde är en del av Natura 2000-naturskyddsområdet. Det fanns en förundran över varför Hangö tänker bygga en stor hamn på en plats där miljön är unik. Om den här miljön blir förstörd kan den inte ersättas. Olägenheterna kan synas genast eller först efter en tid och då finns det inte mycket att göra.

### **3. KONSEKVENSBESKRIVNINGENS TILLRÄCKLIGHET OCH KVALITET**

NTM-centralen i Nyland har i egenskap av kontaktmyndighet för MKB-förfarandet granskat konsekvensbeskrivningens tillräcklighet och kvalitet och konstaterar följande:

Hangö Hamn Ab:s och Trafikledsverkets miljökonsekvensbeskrivning om genomförandet av Koverhar hamns utvidgningsprojekt uppfyller innehållskraven i 19 § i lagen om förfarandet vid miljökonsekvensbeskrivning (252/2017) och 4 § i statsrådets förordning om förfarandet vid miljökonsekvensbeskrivning och den har behandlats på det vis som MKB-lagstiftningen förutsätter. Konsekvensbeskrivningen har utarbetats med hänsyn till projektets bedömningsprogram och kontaktmyndighetens utlåtande om det.

Det är möjligt att utgående från konsekvensbeskrivningen få en helhetsbild av projektet och dess centrala miljökonsekvenser. Flera alternativ till genomförandet av projektet har lagts fram och konsekvensbeskrivningen innehåller tillräckliga bedömningar om de här alternativens konsekvenser för miljön.

Trots att konsekvensbeskrivningen konstaterades vara tillräcklig har bedömningen utgående från utlåtandena, åsikten och kontaktmyndighetens egen granskning uppvisat några beaktansvärda brister som tas upp här nedan:

### **Brister i konsekvensbeskrivningen**

Kontaktmyndigheten konstaterar att konsekvenserna för målen i vattenförvaltningsplanen har beskrivits i begränsad utsträckning i konsekvensbeskrivningen.

I bilaga 11 har konsekvenserna för kvalitetsfaktorerna i vattnets skick beskrivits (växtplankton, bottendjur, makrofyter, vattenkvalitet, skadliga ämnen). När det gäller de biologiska kvalitetsfaktorerna beskriver bilagan konsekvenserna för bottendjur och makrofyter. Däremot finns det ingen bedömning för växtplanktonets del.

I kapitel 12.6 i konsekvensbeskrivningen har det felaktigt konstaterats att projektområdet hör till Hangö udds kustvattensträcka. Rätt vattenförekomst ska vara Storfjärden. Det finns orsak att först och främst granska projektets inverkan på den här kustvattensträckan.

Muddringarnas konsekvenser för områdets övergödning och därigenom på det ekologiska tillståndet har beskrivits alltför positivt. Muddringarna rör också upp näringsämnen som redan försvunnit ur kretsloppet.

I tillståndsskedet tas ställning till om projektet är acceptabelt för vatten- och havsvårdens del. Projektet måste behandlas i följande vattenförvaltningsplan. I vattenförvaltningsplanen ska det ingå en utredning om genomförande av förutsättningarna för att avvika från vattenvårdens miljömål samt en utredning om de förändringar i vattenförekomsten och dess skick som projektet förorsakar, om man använder den avvikelse från målen för vattenvården som nämns i 4 kap. 23 § i lagen om vattenvårds- och havsvårdsförvaltningen (1299/2004).

I konsekvensbeskrivningen skildras innehållet i det nya förslaget till landskapsplan (Nylandsplanen 2050) för det planerade områdets del. I beskrivningen saknas en beskrivning av beteckningen för Koverhar hamn.

I konsekvensbeskrivningen hade det varit skäl att föra fram innehållet i utkastet till generalplan i fråga om de delar som berör planeringsområdet.

I konsekvensbeskrivningen har detaljplanen för Koverhar delvis presenterats på ett felaktigt sätt. I detaljplanen har hamnen märkts ut med LS-1-märkning, på planområdet finns även utmärkt EV-områden, TY-områden, T-

1-områden och SL-områden. LT-områdena (landsvägarna) har inte märkts ut.

De framställda bristerna i konsekvensbeskrivningen är ändå till sin natur sådana att de inte förutsätter en komplettering av konsekvensbeskrivningen utan bedömningen kan kompletteras och preciseras under den fortsatta planeringen av projektet och vid kommande tillståndsförfaranden.

#### **4. KONTAKTMYNDIGHETENS MOTIVERADE SLUTSATS**

Kontaktmyndighetens motiverade slutsats om de betydande miljökonsekvenser som projektet kan tänkas medföra baserar sig på konsekvensbeskrivningens innehållskrav i 19 § i lagen om förfarandet vid miljökonsekvensbeskrivning och i 4 § i förordningen om förfarandet vid miljökonsekvensbeskrivning, på den beskrivning och de utredningar av projektet som framställs i konsekvensbeskrivningen, på utredningsresultaten och på bedömningarna av resultaten samt på innehållet i utlåtandena och åsikten om konsekvensbeskrivningen.

Denna motiverade slutsats från kontaktmyndigheten ska ingå i tillståndsbeslutet för projektet i enlighet med 26 § i lagen om förfarandet vid miljökonsekvensbeskrivning. Det bör framgå av tillståndsbeslutet hur konsekvensbeskrivningen och den motiverade slutsatsen har beaktats i sin helhet.

#### **Slutsatserna i Nylands NTM-centrals utlåtande om Naturbedömningen i enlighet med 65 § i naturvårdslagen**

Projektområdet ligger delvis inom Natura 2000-området skyddsvärda marina områden i Ekenäs och Hangö skärgård och Pojoviken. Därför har konsekvenserna för Natura 2000-området utretts genom en separat Naturbedömning av den 7 januari 2019.

NTM-centralen i Nyland gav den 27 juni 2019 ett utlåtande om Naturbedömningen i enlighet med 65 § i naturvårdslagen och bedömningen i sin helhet medföljer som bilaga till den motiverade slutsatsen. Här nedan följer slutsatserna i utlåtandet.

#### **Utvidgningen av hamnen**

**Utgående från den uppgjorda konsekvensbeskrivningen och från de utredningar som ligger till grund för konsekvensbeskrivningen anser NTM-centralen i Nyland att alternativ 1 för utvidgningen av Koverhar hamn på ett betydande sätt försvagar naturtypen undervattenssanddyner som utgör en del av Naturaområdet skyddsvärda marina områden i Ekenäs och Hangö skärgård och Pojoviken.**

Alternativen 2–4 för utvidgningen av Koverhar hamn har inga sådana konsekvenser som innebär ett betydande försvagande av naturtyperna, förutsatt att spridningen av fasta partiklar kan förhindras effektivt och att arbeten



som förorsakar grumlighet förläggs till höst och vinter. Alternativen 2–4 har på hamnområdet inga betydande försvagande konsekvenser på fågelbeståndet, förutsatt att arbeten som stör fågelbestånden görs utanför häckningstiden.

### **Fördjupande av farleden**

I alternativen 2–4 ingår en fördjupning av farleden, vilket förutsätter muddringar och brytningar bl.a. i närheten av Hästö Busö/Tvärminneön, vilket kan ha betydande försvagande konsekvenser för en art i bilaga II i habitatdirektivet, nämligen gråsälén, samt på arterna i bilaga I i fågeldirektivet. De skadliga konsekvenserna lindras genom att arterna fördrivs från arbetsområdet och dess närhet samt genom att luftbubbligardiner används för minskande av undervattensbuller och då är konsekvenserna inte längre betydande. Arbeteerna måste dessutom utföras utanför fågelbeståndets häckningstider. Åtgärder som orsakar grumlighet bör koncentreras till höst och vinter.

I samband med tillståndsförfarandet för Koverhar hamns vattenhushållningsprojekt har man tidigare bedömt projektens konsekvenser för Naturaområdets naturvärden. I det naturvårdslagenliga bedömningsförfarandet konstaterades att det mer omfattande av de utvärderade projekten, nämligen det som inkluderade fördjupning av hamnen och av den led som går till hamnen samt byggande av en ny kaj, skulle innebära märkbara försvagande konsekvenser om inte förmildrande åtgärder genomförs, i synnerhet begränsad hastighet för fartyg. NTM-centralen konstaterade i sitt utlåtande om bedömningsprogrammet att möjligheterna för att genomföra de åtgärder som ska lindra de skadliga konsekvenserna samt arbetets tidtabell bör utvärderas noggrant. I Naturabedömningen har lindrande åtgärder lagts fram och dessa ska preciseras ytterligare när det projekterade alternativ som ska genomföras har valts.

**Vid miljötillståndsprocessen ska positionen för naturtypen rev preciseras på farledsområdet genom fältarbete, varvid bedömningen ska preciseras och vid behov preciseras också planen utgående från dessa uppgifter.** I tillståndsskedet ska också förhindrandet av buller och arternas fördrivning från arbetsplatsen planeras och beskrivas mer detaljerat. Konsekvenserna i sin helhet (stranderosion, bottenerosion, grumlighet, vågor från fartygen och bullerolägenheter) utanför farleden ska granskas noggrannare i samband med ansökan om miljötillstånd och de minst skadliga lösningarna ska väljas.

NTM-centralen i Nyland anser att om man går tillväga på det sätt som har beskrivits ovan har alternativen 2–4 för utvidgningen av Koverhar hamn ingen märkbart försvagande inverkan på de naturvärden som ska skyddas inom Naturaområdena skyddsvärda marina områden i Ekenäs och Hangö skärgård och Pojoviken (FI0100005) samt Hangö östra fjärd (FI0100107).

## **Betydande konsekvenser och motiveringar för dessa**

### **Konsekvenser för ytvattnen**

Konsekvenserna för ytvattnen beror i huvudsak på muddringsarbetena under byggnadsskedet, som har till påföljd att vattnet blir grumligt och eventuella skadliga ämnen som har varit bundna till sedimentet nu kommer i cirkulation. Under den tid som hamnen är i användning kan kvaliteten på ytvattnet påverkas av dagvattnet från hamnområdet och av dess eventuella dåliga kvalitet.

De lindrande åtgärderna för olägenheter som kan påverka vattendragen har beskrivits tillräckligt i konsekvensbeskrivningen. Det som förblir oklart i konsekvensbeskrivningen är vilka lindrande åtgärder man har förbundit sig till, när muddringarna ska utföras och om skyddsnet kommer att användas. Det här är väsentlig information och bedömningen av konsekvenserna ska inför tillståndsansökningarna kompletteras med genomförbara lindrande åtgärder.

Om övriga muddringar utöver farledsmuddringar utförs utan skyddsnet ska spridningen av grumligheten modelleras. Detta gäller förutom spridningen av fasta partiklar också hydrodynamiska konsekvenser och fartygstrafikens inverkan, som har bedömts i de utredningar som gäller dessa frågor med avseende på alternativen i programmet. I granskningen om främmande arter i samband med fartygstrafiken saknas arter som sätter sig fast på fartygets skrov.

I tillståndsansökan ska en aktörspecifik bedömning av det valda alternativets konsekvenser för den ekologiska statusen göras med avseende på vattenvården.

### **Konsekvenser för fornlämningar**

Projektets konsekvenser för fornlämningarna är stor. Av denna anledning bör undervattensinventeringen på området genomföras i god tid så att det finns tid att utföra tillräckliga efterforskningar och tillräcklig dokumentering av de eventuella fornlämningar som hittas innan förverkligandet av projektet inleds.

### **Konsekvenser för markanvändningen**

Konsekvenserna för markanvändningen och planläggningen har behandlats på ett ändamålsenligt vis i konsekvensbeskrivningen för Koverhars hamnprojekt.

Områdets markanvändning förändras betydligt i och med att hamnen växer och det föds många nya arbetsplatser på området. Konsekvenserna för markanvändningen är i huvudsak positiva.

### **Konsekvenser för trafiken**

Hamnprojektet har betydande konsekvenser för trafiken. Områdets trafiknätverk har tillräcklig kapacitet för en betydligt livligare trafik än i nuläget.

Det alternativ som har valts ut, alternativ 4, gör det möjligt att fullt ut utnyttja bantrafiken för transport av laster till hamnen. Allt gods som transporteras på spåret kan räknas bort från mängden tung trafik inom vägnätet och således ger alternativ 4 också en mindre ökning av lastbilstrafiken än de andra alternativen. Det här förutsätter emellertid att Hangö–Hyvinge-banan elektrifieras och det har ännu inte fattats något beslut om genomförande eller tidtabell för detta. Det här är en osäkerhetsfaktor som man bör ta hänsyn till. Om bantrafiken ökar som planerat bör en förbättring av trafiksäkerheten vid plankorsningen mellan Koverharvägen och järnvägsspåret övervägas så att olyckor kan undvikas.

Planerna för att utveckla hamnen preciseras under det pågående arbetet med en generalplan för Koverhar och Lappvik. Trafikkonsekvenserna bör ännu utredas noggrannare i detta sammanhang.

### **Bullerkonsekvenser**

I konsekvensbeskrivningen har särskilt undervattensbullret granskats i bred utsträckning och med tillräcklig noggrannhet. Dessutom innehåller konsekvensbeskrivningen och den separata rapporten om undervattensbuller en omfattande framställning över vilka medel som ska lindra olägenheterna från undervattensbullret under byggandet och i samband med verksamheten. Utgående från konsekvensbeskrivningen kan man bedöma att bullernivåerna i samband med byggandet (borrning, pålning, sprängning) utgör det mest betydande skedet när det gäller direkta och betydande olägenheter för fiskar och marina däggdjur.

Det buller som uppstår vid den egentliga hamnverksamheten och spridningen av detta ljud har bedömts på ett annat ställe i konsekvensbeskrivningen, i samband med bullerutredningarna om hamnfunktionerna. En noggrannare bullerutredning än den i konsekvensbeskrivningen behöver utarbetas i samband med miljötillståndsansökan, då bullret från hamnen modelleras med hänsyn till miljöförhållandena. Eftersom det i hamnens omedelbara närhet inte finns någon fast bosättning eller fritidsbosättning är det sannolikt att bullret från hamnverksamheten inte orsakar någon betydande olägenhet eller överskrider riktvärdena. Detta går att styra genom placeringen av de olika funktionerna samt genom planering av verksamheten och av bullerbekämpningen.

Medelljudsnivån för fartygstrafiken till och från hamnen blir enligt konsekvensbeskrivningen så låg att bullret knappast orsakar några betydande störningar för vare sig fast bosatta eller fritidsboende. Ökningen av trafiken inom särskilt alternativen ALT 2–ALT 4 skulle medföra en betydande ökning av undervattensbuller och detta kan få konsekvenser för en del fiskars beteende. Bullret från båttrafiken kan minskas närmast genom att fartygens hastighet åtgärdas. En lägre hastighet medför att bullret från fartyget blir mindre. En lägre hastighet kan emellertid påverka fartygens styrbarhet så den hastighet som används bör dimensioneras med hänsyn till säkerhetsaspekterna.

När det gäller bullret under byggtiden utgörs den största skillnaden av skillnaderna i den tid som bygget varar och i byggmetoderna. Om det under bygget krävs att brytning genomförs orsakar explosionerna tillfälliga, kraftiga bullerhändelser, som kan orsaka betydande skada för fiskar och marina däggdjur. Eventuella olägenheter kan emellertid lindras betydligt beroende på vilken tidpunkt byggandet förläggs till samt genom bullerbekämpning och genom att fiskar och marina däggdjur drivs bort i samband med kraftfulla buller till en plats längre bort, utanför det skadliga området.

Skillnaderna i det buller som uppstår och i dess varaktighet i samband med bygget respektive i samband med verksamheten inom de olika alternativen finns presenterade i rapporten. De största skillnaderna mellan alternativen finns i bullret under byggtiden. När det gäller den normala hamnverksamheten ger alternativen ALT 2–ALT 4 upphov till något mer buller än alternativ 0 + och 1. Bullernivåerna under verksamheten förblir på en rimligt låg nivå och bullret väntas inte orsaka några betydande olägenheter för närområdets bosättning eller fritidsbosättning. Vid den fortsatta planeringen är det ändå viktigt att fästa uppmärksamhet vid att funktioner som ger upphov till buller ska placeras så att bullret sprids till omgivningen i så liten utsträckning som möjligt.

### **Olycksrisker**

Olyckstillfällen kan få betydande miljökonsekvenser om exempelvis olja eller något annat farligt ämne kommer ut i havet eller i jordmånen. Hamnens förebyggande beredskap är emellertid heltäckande och uppfyller kraven.

### **Övriga observationer och anvisningar om konsekvensbeskrivningen inför den fortsatta beredningen**

#### Konsekvenser för jordmånen och för berggrunden

Inverkan på jordmånen och på berggrunden har utvärderats tillräckligt. Muddringsmassorna kan innehålla sura sulfatjordar och förslaget lyder att olägenheterna från dessa kan förhindras genom att deponering eller tät täckning och/eller kalkning eller stabilisering sker under ytan. Kontaktmyndigheten betonar att muddringsmassorna inte får deponeras på grundvattenområde utan behörigt tillstånd.

Jordmånen på projektområdet kommer att avlägsnas. Kvaliteten på områdets slaggblandade jordmån finns inte beskriven i konsekvensbeskrivningen. Jordmaterialets placering bör vara planerad och det ska hanteras som avfall.

#### Konsekvenser för grundvattnet

I konsekvensbeskrivningen framställs att området inte omfattas av några särskilda skyddsåtgärder för grundvatten eftersom området inte är klassat

som grundvattenområde. Konsekvensbeskrivningen erkänner ändå att under byggskedet kan markfyllningen av strandområdet, pålningarna och bygget av kajerna påverka utflödet av grundvatten. Det bedöms att inga konsekvenser för Koverhars vattentäkt kommer att uppstå eftersom byggåtgärderna äger rum nedanför tåkten om man ser till grundvattnets strömningsriktning. Det föreslås att man under den tid som byggarbetena pågår ska granska ytnivån för grundvattnet i de mittersta delarna av projektområdet eller vid Koverhars vattentäkt. Bedömningen är att Storkällans och Lappviks vattentäkter inte påverkas eftersom täkterna ligger långt ifrån projektområdet.

Konsekvenserna för grundvattnet har i huvudsak utvärderats tillräckligt. Vid utvärderingen borde Geologiska forskningscentralens strukturmodell ha beaktats, eftersom denna strukturmodell visar att det i den norra delen av projektområdet finns en nordvästlig-sydostlig krosszon i berggrunden och detta möjliggör en hydraulisk kontakt genom randformationen. Det finns inga observationsrör vid krosszonen och uppgifterna om höjden på klippytan baserar sig på tryckluftsmätningar. Eventuella förändringar i grundvattnets utflöde, flödesbild och nivå under byggtiden kan inverka på den vattenmängd som fås vid Storkällans vattentäkt. I konsekvensbeskrivningen fastställs att det finns osäkra faktorer kring utvärderingen av grundvattnets flödesbild och utflöde.

Vid en jämförelse av konsekvenserna för grundvattnet bedöms alternativen ALT 2, ALT 2+, ALT 3 och ALT 4 sannolikt ha en liten inverkan på grundvattnet men man medger att en sänkning av grundvattennivån är möjlig, vilket återigen gör att konsekvenserna blir betydande.

### **Konsekvenser för fiskbestånden och fiskenäringen**

Kontaktmyndigheten konstaterar att man i fiskbeståndsutredningen med tillräcklig noggrannhet har bedömt de olika projektalternativens och projektåtgärdernas konsekvenser för fiskbestånd och fiske. Konsekvensernas inverkan när det gäller fiskbeståndet och fisket uppskattas gå åt rätt håll och konsekvensernas inverkan är liten/måttlig, beroende på vilket projektalternativ det är fråga om. Detta förutsätter emellertid att lämpliga metoder används för att reducera skadliga konsekvenser (framför allt buller, grumlighet och spridning av fasta partiklar). Möjliga tekniker och metoder för att reducera konsekvenserna är väl presenterade i bedömningen. När det gäller konsekvensbeskrivningen är det skäl att lägga märke till att bedömningen innehåller en del osäkerhetsfaktorer, bland annat när det gäller var fiskarnas lek-områden ligger. Det finns inte exakt information om var lek-områdena ligger utan bedömningen baserar sig på de kommersiella yrkesfiskarnas uppgifter, vilket i det här skedet ses som tillräcklig noggrannhet. Om det skulle visa sig att viktiga lek-områden exempelvis ändå ligger närmare arbetsplatserna i vattnet än vad som har framställts i bedömningen kan konsekvenserna vara mer betydande än vad som bedömdes i konsekvensbeskrivningen.

Området är fisketekniskt viktigt och genomförandet av projektet förutsätter att fiskerieringen observeras. Observationen ska inledas redan innan arbetet påbörjas eftersom det behövs tillräckligt noggranna utgångsuppgifter för att eventuella konsekvenser ska kunna upptäckas. Av denna orsak vore det bra att avtala om innehållet i observationen med fiskerimyndigheterna i samband med ansökan om miljö-/vattentillstånd och i god tid. Det är bra om man redan i det här skedet beaktar den ersättning som eventuellt kommer att betalas till kommersiella fiskare och själva fastställandet av ersättningen samt kommer med ett förslag om fiskeekonomisk kompensation/fiskerihushållningsavgift.

### **Andra anmärkningar**

Uppföljningsprogrammet innehåller ingen granskning av grundvattnets ytnivå eller vattenkvalitet. Konsekvenserna under byggtiden kan ändra på flödesbilden för grundvattnet i området och rentav på vattenkvaliteten vid Koverhars vattentäkt och därför bör det ingå en granskning av eventuella konsekvenser för grundvattnet i uppföljningsprogrammet. Förbudet mot förorening av grundvatten är ovillkorligt och det gäller också funktioner som ligger utanför klassificerade grundvattenområden.

När miljötillstånd söks bör de lindrande åtgärderna för miljökonsekvenserna vid hantering av olika lasttyper (också eventuell professionell avfallshantering) beaktas, såsom bullerbekämpning, hantering av dagvatten och förhindrande av damm samt eventuell hantering av kemikalier. Vid ansökan om miljötillstånd bör också verksamheten vid övriga miljötillståndspliktiga anläggningar på området beaktas.

### **Det motiverade beslutets aktualitet**

Det är tänkt att den eventuella utvidgningen av hamnen ska genomföras under åren 2020–2030. Tidtabellen för projektet och bedömningens aktualitet påverkas bland annat av lösningarna som är i bruk vid Hangös andra hamnar samt av den ekonomiska utvecklingen. Bedömningens aktualitet är viktig i tillståndsskedet. Tillståndsmyndigheten kan be kontaktmyndigheten att framföra sin syn på hur aktuell dess motiverade slutsats är.

### **Kompetensen hos de personer som har utarbetat konsekvensbeskrivningen**

Kompetensen hos de personer som har utarbetat konsekvensbeskrivningen är tillräcklig inom alla delområden som verksamheten omfattar. Kompetensen har utretts ingående i konsekvensbeskrivningen.

## **5. INFORMERANDE OM DEN MOTIVERADE SLUTSATSEN**

NTM-centralen i Nyland sänder den motiverade slutsatsen samt utlåtandena och åsikten om konsekvensbeskrivningen till den som ansvarar för projektet.

Den motiverade slutsatsen delges dem som sänt in utlåtandena, övriga berörda myndigheter samt till den som sänt in sin åsikt.

Den motiverade slutsatsen, konsekvensbeskrivningen och Nylands NTM-centrals utlåtande om Naturabedömningen samt de inkomna utlåtandena och åsikten kan ses på miljöförvaltningens webbsidor på adressen: [www.ymparisto.fi/koverharinsatamanlaajennusYVA](http://www.ymparisto.fi/koverharinsatamanlaajennusYVA).

## **6. BEHANDLINGSAVGIFT, DESS FASTSTÄLLANDE OCH SÖKANDE AV ÄNDRING SAMT RÄTTSNORMER SOM TILLÄMPATS VID MKB-FÖRFARANDET**

### **Behandlingsavgift**

16 000 euro

### **Fastställande av avgift**

Avgiften för NTM-centralens motiverade slutsats om konsekvensbeskrivningen är vid krävande projekt (24–32 dagsverken) 16 000 euro.

### **Ändringsansökan gällande avgiften**

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

### **Tillämpade rättsnormer**

Lagen om förfarandet vid miljökonsekvensbedömning (252/2017) Statsrådets förordning om förfarandet vid miljökonsekvensbedömning (277/2017)  
Lagen om grunderna för avgifter till staten (150/1992) 8 §  
Statsrådets förordning om närings-, trafik- och miljöcentralernas, arbets- och näringsbyråernas samt utvecklings- och förvaltningscentrets avgiftsbelagda prestationer åren 2019 och 2020 (1372/2018).

Direktör

Satu Pääkkönen

Överinspektör

Leena Eerola

### **Distribution**

De som gett utlåtanden  
Den som framfört sin åsikt