



25.10.2017

Hangon Satama Oy  
Länsisatama, 10900 HANKO

Liikennevirasto  
PL 33, 00521 HELSINKI

Viite  
Ympäristövaikutusten arviointiohjelma, saapunut 14.8.2017

## **LAUSUNTO YMPÄRISTÖVAIKUTUSTEN ARVIOINTIOHJELMASTA, KOVERHARIN SATAMAN LAAJENTAMINEN, HANKO**

### **1. HANKETIEDOT JA YVA -MENETTELY**

Hangon Satama Oy ja Liikennevirasto ovat 14.8.2017 saattaneet vireille Koverharin sataman laajentamisen ympäristövaikutusten arviointimenettelyn toimittamalla Uudenmaan elinkeino- liikenne- ja ympäristökeskukseen (ELY-keskus) hanketta koskevan ympäristövaikutusten arviointiohjelman.

#### **Arviointiohjelma ja arviointiselostus**

Arviointiohjelma on hankkeesta vastaavan laatima suunnitelma ympäristövaikutusten arvioinnin toteuttamisesta. Arviointiohjelman ja yhteysviranomaisen siitä antaman lausunnon perusteella hankkeesta vastaava laatii ympäristövaikutusten arviointiselostuksen.

#### **Hankkeesta vastaava ja yhteysviranomainen**

Hankkeesta vastaavat ovat Hangon Satama Oy, jossa hankkeen yhteyshenkilönä on Björn Peltonen, ja Liikennevirasto, jossa hankkeen yhteyshenkilönä on Olli Holm. Arviointiohjelman on laatinut konsulttitoimiksiantona Insinööritoimisto Ecobio Oy, jossa yhteyshenkilöinä ovat Taru Halla ja Masi Mailammi. YVA-lain mukaisena yhteysviranomaisena toimii Uudenmaan ELY-keskus, jossa yhteyshenkilönä on Leena Eerola.

#### **Hankkeen kuvaus ja sijainti**

Hangon Satama Oy suunnittelee Koverharin sataman laajentamista Hankoniemellä. Satamassa on nykyisin toiminnassa kaksi laituria ja tarkoituksena on rakentaa yksi tai useampia laitureita lisää. Myös Liikennevirasto suunnittelee hallinnoimansa satamaan ulottuvan väylän syvyyden ja väyläalueen rajauksen muuttamista.

---

Lasku hankkeesta vastaavalle 12 000 €. Maksuperusteet ovat lausunnon liitteenä.

Koverharin satama on ollut Hangon Satama Oy:n hallinnassa vuodesta 2015 ja se on otettu vastikään käyttöön terästehtaan lopettamisen jälkeen. Toiminnassa olevien laituriin kautta kuljetetaan ja välivarastoidaan erilaisia ympäristöluvan mukaisia tuonti- ja vientimateriaaleja. Nykyisen ympäristöluvan mukaisesti sataman läpi voi kulkea materiaalia noin 1,3 – 1,4 miljoonaa tonnia vuodessa, mutta käyttö on ollut vähäistä. Hankkeen tavoitteena on nostaa sataman käyttöä ja elävöittää alueen taloutta.

Hangon Satama on Suomen eteläisin satama, josta on hyvät yhteydet Eurooppaan. Kattava tieverkko tarjoaa nopean yhteyden satamasta muualle Suomeen. Satama toimii tehokkaasti ja turvallisesti myös talvisaikaan. Hangon muiden kaupallisten satamien kapasiteetit ovat lähes täynnä, joten alueelle tarvitaan lisää mahdollisuuksia tuontiin ja vientiin.

Sataman edustan vesialue satama-allas mukaan lukien kuuluu Tammissaaren ja Hangon saariston ja Pohjanpitäjänlahden merensuojelualueen Natura 2000 -alueeseen. Hankkeen vaikutusalueella sijaitsee lisäksi Hangon itäisen selän Natura 2000 -alue. Satama-alueen pohjoispuolella on rantojen suojeleluohjelmaan kuuluva hiekkaranta ja sen pohjoisosassa Högsandin kurssikeskus.

Lähimmät asuinrakennukset sijaitsevat Ekön saarella noin 1,1 kilometrin ja Lappohjan kylä noin 1,6 kilometrin päässä hankealueesta. Laivaväylän varrella sijaitsee vapaa-ajan asuntoja alle 500 metrin päässä väylästä. Sataman etelä- ja itäpuolella on Syndalenin ampuma-alue.

## **Hankkeen vaihtoehdot**

Ympäristövaikutusten arviointimenettelyssä tarkastellaan seuraavia hankkeen vaihtoehtoja:

### **Vaihtoehto VE 0:**

Vaihtoehdossa VE 0 hanketta ei toteuteta. Koverharin sataman toiminta jatkuu nykyisten lupien mukaisesti. Vesilupa mahdollistaa sataman nykyisen bulk-laiturin saneerauksen ja satama-altaan kunnossapitoruoppauksen. Aluskäyntejä on arviolta 150 vuodessa. Tässä vaihtoehdossa tarkastellaan myös satamatoiminnan kehittämistä Hangon Länsisatamassa.

### **Vaihtoehto VE 0+:**

Kuten VE 0, mutta 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. Ro-ro-alusten hieman pienemmästä syväyksestä ja lastauksen käyttöasteesta johtuen aluskäyntejä muodostuu enemmän, arviolta 295 vuodessa.

### **Vaihtoehto VE 1:**

Vaihtoehdossa VE 1 Koverharin satamaan rakennetaan uusi bulk- tai konttilaituri nykyisen satama-altaan pohjoispuolelle. Uuteen laituriin voivat kiinnittyä alukset, joiden syväys on 12 metriä. Väyläaluetta muute-

taan kattamaan uuden laiturialueen edusta ja sitä supistetaan hieman pohjoisesta. Uutta väyläaluetta muodostuu yhteensä noin 27 hehtaaria. Laiturialueen edustalta ruopataan yhteensä 31 000 m<sup>3</sup>ltr ja vesialuetta täytetään noin 28 000 m<sup>2</sup>. Aluskäyntejä on arviolta 415 vuodessa.

#### **Vaihtoehto VE 2:**

Vaihtoehdossa VE 2 Koverharin nykyisen satama-altaan etelä- ja pohjoispuolelle rakennetaan rannan suuntainen laituri ja pohjoispuolelle lisäksi pistolaituri. 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.

Väyläaluetta muutetaan kattamaan uusien laiturialueiden edustat ja sitä supistetaan hieman pohjoisesta. Uutta väyläaluetta muodostuu yhteensä noin 40 hehtaaria. Laiturialueiden edustalta ruopataan yhteensä 96 000 m<sup>3</sup>ltr ja vesialuetta täytetään noin 44 000 m<sup>2</sup>. Tuloväylän syventäminen 13 metrin kulkusyvytyteen edellyttää ruoppauksia myös Hästö Busö/Tvärminneön läheisyydessä. Väylää tulee leventää ruoppaamalla/louhimalla oletettavasti kalliota noin 6 000 m<sup>3</sup>ltr. Aluskäyntejä on arviolta 770 vuodessa.

#### **Vaihtoehto VE 2+:**

Kuten VE 2, mutta satama-altaan eteläpuolella oleva rannansuuntainen 9 metriä syvä laituri on bulk-laituri. Sen eteläpuolella on pistolaituri, jossa on laivapaikat molemmilla puolilla. Vaihtoehto edellyttää enemmän ruoppausta kuin VE 2, yhteensä 102 000 m<sup>3</sup>ltr. Myös vesialuetta täytetään enemmän, yhteensä 47 000 m<sup>2</sup>. Louhintamäärä pysyy samana kuin VE 2:ssa. Aluskäyntejä on uusien laitureiden myötä arviolta 1070 vuodessa suuremman ro-ro-liikenteen vuoksi.

#### **Vaihtoehto VE 3:**

Vaihtoehdossa VE 3 Koverharin nykyisen satama-altaan etelä- ja pohjoispuolelle rakennetaan rannan suuntainen laituri bulk/konttialuksille. Pohjoisen laiturin syvyys on suurin Itämerellä käyttökelpoinen 15,3 metriä ja eteläisen laiturin syvyys on 12 metriä. Väyläaluetta muutetaan kattamaan uusien laiturialueiden edustat ja sitä supistetaan hieman pohjoisesta. Uutta väyläaluetta muodostuu yhteensä noin 43 hehtaaria. Laiturialueiden edustalta ruopataan yhteensä 605 000 m<sup>3</sup>ltr ja vesialuetta täytetään noin 38 000 m<sup>2</sup>. Lisäksi tuloväylä syvennetään 15,3 metrin kulkusyvytyteen, mikä edellyttää ruoppauksia Hästö Busö/Tvärminneön läheisyydessä. Väylää tulee leventää ruoppaamalla/louhimalla kalliota oletettavasti noin 34 000 m<sup>3</sup>ltr. Aluskäyntejä on arviolta 380 vuodessa, kun ro-ro-aluksien määrä vähenee huomattavasti.

### **Hankkeen YVA -menettelyn tarve**

Hankkeen YVA-menettelyn tarve määräytyy YVA-lain (252/2017) liitteen 1 hankeluettelon kohdan 9 f perusteella: pääosin kauppamerenkulun käyttöön rakennettavat meriväylät, satamat, lastaus- tai purkulaiturit yli 1 350 tonnin aluksille.

## Hankkeen liittyminen muihin suunnitelmiin, ohjelmiin ja hankkeisiin

Koverharin alueella on meneillään osayleiskaavoitus ja asemakaavoitus.

Muita aluetta koskevia suunnitelmia ja ohjelmia ovat muun muassa Uudenmaan voimassa olevat maakuntakaavat, Uusimaa-ohjelma, kansallinen meristrategia, Kymijoen-Suomenlahden vesienhoitoalueen vesienhoitosuunnitelma 2016 - 2021, Itämeren suojeluohjelma, HELCOM Itämeren suojeluohjelma, Suomen rannikkostrategia, Natura 2000 -verkosto, Suomen meriliikennestrategia, Etelä- ja Länsi-Suomen jätesuunnitelma vuoteen 2020 ja valtakunnallinen jätesuunnitelma.

Alueella on lisäksi vireillä Hämeen ELY-keskuksen tukema, Uudenmaan alueella toteutettava yritysten toimintaympäristön kehittämishanke. Hankkeen piiriin kuuluvat muun muassa Koverharin pk-yritysalueen, sataman ja läheisen Lappohjan kylän elinkeino- ja yritystoiminnan kehittäminen. Sataman laajentaminen ja kaavoitus eivät sisälly kehityshankkeeseen, mutta ne tukevat alueen kehitystä.

## Hankkeen rakentamisen edellyttämät suunnitelmat, luvat ja päätökset

Sataman toiminnan laajentaminen edellyttää ympäristönsuojelulain (527/2014) mukaista ympäristölupaa Etelä-Suomen aluehallintovirastolta (AVI) tai muulta toimivaltaiselta viranomaiselta. Lupahakemuksen liitteenä tulee olla ympäristövaikutusten arviointiselostus ja siitä annettu viranomaisen perusteltu päätelmä.

Satamalla on tällä hetkellä vanhan terästehtaan ympäristölupa, johon on sisällytetty terästehtaan satamaa koskevat määräykset.

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

Rakentamista säätelee maankäyttö- ja rakennuslaki (132/1999). Rakentaminen alueelle edellyttää asemakaavaa, jonka perusteella voidaan myöntää rakentamisen vaatimat rakennus- ja toimenpideluvat.

Hangon Satamalla on vuokrasopimus Hangon kaupungin kanssa maa-alueista ja asiakkaan kanssa sopimus sementin vastaanotosta.

## 2. ARVIOINTIOHJELMASTA TIEDOTTAMINEN JA KUULEMINEN

Arviointiohjelman vireillöolosta on ilmoitettu Etelä-Uusimaa, Hangon Lehti ja Västra Nyland -lehdissä.

Arviointiohjelma on kuulutettu ja ollut nähtävillä 24.8.-29.9.2017 seuraavissa paikoissa:

Hangon kaupunginkirjasto, Vuorikatu 3-5, 10900 Hanko  
Raaseporin kaupunki, Kaupunginkanslia, Raatihuoneentori, 10611 Raasepori  
Internetissä: [www.ymparisto.fi/koverharinsatamanlaajennusYVA](http://www.ymparisto.fi/koverharinsatamanlaajennusYVA).

Viranomaismenettelyjen yhteensovittamiseksi Koverharin sataman kehittämiseksi pidettiin 20.9.2016 yhteisneuvottelu ja YVA-ohjelman laadimisesta 4.4.2017 viranomaispalaveri. Viranomais- ja sidosryhmäyhteistyötä varten hankkeelle on perustettu ohjaus- ja seurantaryhmät.

Arviointiohjelmasta järjestettiin yleisötilaisuus torstaina 31.8.2017 Lappohjan koululla, Koulukuja 4, 10820 Lappohja.

### 3. YHTEENVETO ESITETYISTÄ LAUSUNNOISTA

Uudenmaan ELY-keskus on pyytänyt arviointiohjelmasta lausunnot Hangon kaupungilta, Raaseporin kaupungilta, Etelä-Suomen aluehallintovirastolta, Uudenmaan liitolta, Museovirastolta, Länsi-Uudenmaan maakuntamuseolta, Eteläkärjen ympäristöterveydeltä, Geologian tutkimuskeskukselta, Liikenteen turvallisuusvirasto Trafilta, Luonnonvarakeskukselta, Länsi-Uudenmaan pelastuslaitokselta, Metsähallitukselta, Puolustusvoimilta, Turvallisuus- ja kemikaalivirasto TUKESilta, Tvärminnen eläintieteelliseltä asemalta, Suomen luonnonsuojeluliitolta, Hangon ympäristöyhdistykseltä, Natur och Miljöltä, Greenpeaceä, WWF Suomelta ja Caruna Oy:ltä.

Ympäristövaikutusten arviointiohjelmasta toimitettiin yhteysviranomaiselle 12 lausuntoa. Arviointiohjelmasta ei annettu mielipiteitä.

Lausunnot löytyvät kokonaisuudessaan osoitteesta [www.ymparisto.fi/koverharinsatamanlaajennusYVA](http://www.ymparisto.fi/koverharinsatamanlaajennusYVA). Seuraavassa on esitetty yhteenveto lausuntojen pääsisällöstä.

#### Yhteenveto lausunnoista

##### Yleistä

Todettiin, että arviointiohjelma on tarpeeksi kattava ja se antaa riittävät edellytykset arviointiselostuksen laatimiselle.

Arviointiohjelmassa on esitetty riittävästi toteutusvaihtoehtoja ja ne ovat keskenään vertailukelpoisia. Kaikki vaihtoehdot voivat olla hankkeen jatkosuunnittelun pohjana.

Katsottiin, että arviointiohjelman ja alueella aiemmin tehtyjen tutkimusten perusteella hankkeella ei ole merkittäviä haitallisia vaikutuksia ympäristöön eikä sosioekonomisiin olosuhteisiin etenkin kun otetaan huomioon esitetyt lieventämiskeinot.

##### Vaikutukset pinta- ja pohjavesiin

Selostuksessa on esitettävä ruoppausmassojen suunniteltu käyttömäärä satama-alueella sekä niiden sijoitus ja varastointi. Lisäksi on esitettävä, mitä tehdään massoille, joita ei voida käyttää satama-alueella sekä niiden määrät.

Massojen sopivuus kyseiseen paikkaan on varmistettava, kun otetaan huomioon tärkeän pohjavesialueen läheisyys. Isolähteen pohjavesialueen vedenottamoiden vettä käytetään talousveden valmistukseen. Arvi-

oinnissa on otettava huomioon vaikutukset sekä veden laatuun että määrään. Lisäksi on esitettävä mahdollisuudet korvaavan veden saantiin, jos hankkeesta tai sataman toiminnoista aiheutuisi vaikutuksia vedenottamoiden käytölle.

Katsottiin, että selostuksessa pohjaveden esiintyminen ja kulkusuunnat on selvitettävä tarkemmin, koska riskinä on että esimerkiksi öljyvuodon sattuessa saastunutta pohjavettä virtaa Isolähteen pohjavesialueen suuntaan.

Sedimenttien ruoppauksissa liukenevaan muotoon vapautuvien metallien mahdollisen haitallisuuden sekä sameuden ja ravinteiden leviämisen vuoksi ohjelmassa ehdotetut arvioinnit on tehtävä perusteellisesti.

Ruoppaaminen voi vaikuttaa meri- ja uimaveden laatuun ja haittoja tulee vähentää ruoppaamalla syksyllä ja talvella sekä käyttämällä ympäristön kannalta parasta tekniikkaa. Myös laivojen aiheuttamista potkurivirroista ja aalloista voi aiheutua meriveden samenumista.

#### Luontovaikutukset

Luonnonsuojelulain edellyttämä Natura-arviointi tehdään YVA-menettelyn osana. Vaativa Natura-arviointi tulee tehdä hyvin ja huolella.

Suhtauduttiin kielteisesti merialueella tapahtuvaan louhintaan, erityisesti vaihtoehdossa VE 3 ja luonnonsuojelualueeseen kuuluvan Storsundsharun -saaren välittömässä tuntumassa. Vedenalaiset riutat ovat arvokkaita luonnonympäristöjä.

#### Meluvaikutukset

Alueella on selvitettävä matalataajuisen melun voimakkuus ja melun leviäminen.

Sataman toiminnan aikainen ja lähellä sijaitsevan Puolustusvoimien ampuma- ja harjoitusalueen Syndalenin aiheuttama yhteismelu tulee arvioida.

#### Vaikutukset maankäyttöön

Hankkeen vaikutukset ovat ylikunnallisia ja seudullisia. Arviointiohjelmassa esitetty kuvaus voimassa olevista maakuntakaavoista ja niiden sisällöstä on osin epäjohdonmukainen ja vaatii tarkennuksia. Kaavoituksen ajantasaisuuden kannalta merkittävää on 24.5.2017 hyväksytty Uudenmaan 4. vaihemaakuntakaava.

Selostuksessa on selkeästi esitettävä maankäyttö- ja rakennuslain mukainen eri kaavatasojen välinen kaavahierarkia. Maakuntakaava on ohjeena laadittaessa ja muutettaessa yleiskaavaa ja asemakaavaa sekä ryhdyttäessä muutoin toimenpiteisiin alueiden käytön järjestämiseksi. Alueella on voimassa oikeusvaikutteinen Lappohja-Koverhar yleiskaava. Maakuntakaavan ja alueen yleiskaavan välinen suhde tulee tuoda selkeästi esille myös kaavojen sisällön osalta.

Maakuntakaavan pohjavesialueen suunnittelumääräyksen mukaan aluetta koskevat toimenpiteet on suunniteltava siten, etteivät ne vähennä pysyvästi pohjaveden määrää tai heikennä sen laatua.

#### Vaikutukset maisemaan ja kulttuuriperintöön

Koverharin sataman laajentamista pidettiin lähtökohtaisesti parempana vaihtoehtona kuin Hangon keskustassa sijaitsevan, valtakunnallisesti arvokkaaksi rakennetuksi kulttuuriympäristöksi luokitellun Länsisataman voimakasta laajentamista.

Ympäristön nykytilan esittelyssä kulttuuriperintöä ei mainita. Koverharin maa-alueella on tehty arkeologinen inventointi vuonna 2016. Koverharissa on runsaasti toisen maailmansodan aikaisia linnoitteita, jotka ovat sotahistoriallisia kulttuuriperintökohteita. Sataman pääasiassa vesialueella tapahtuvalla laajentamishankkeella ei ole vaikutusta kohteisiin.

Sataman edustalta tunnetaan yksi muinaismuistolain rauhoittama vedenalainen muinaisjäännös, laivanhylky. Hylky jää todennäköisesti sataman laajentamisen yhteydessä tehtävien rakennustöiden alle ja tuhoutuu rakentamisen aikana. Hyllyn laatua on selvitetty ja hylkyä on dokumentoitu satamahankkeen valmistelun yhteydessä ja raportti on toimitettu Museovirastolle. Muinaismuistolain mukaisesti hylky voidaan tarvittaessa poistaa edellyttäen, että hylkyä on tutkittu riittävällä tavalla ja siitä on saatu tieto talteen. Menettelystä sovitaan Museoviraston kanssa.

Hanke sijaitsee vedenalaisen kulttuuriperinnön kannalta kiinnostavalla alueella, joten on tärkeää, että inventointia täydennetään ja hankkeen vaikutuksia arvioidaan myös vedenalaiseen kulttuuriperintöön. Jos muinaisjäännöksiä havaitaan, selvitetään kohteiden laatu ja tehdään kohteiden riittävä dokumentointi ennen hankkeen toteuttamista.

#### Vaikutukset liikenteeseen

Puolustusvoimien Syndalenin ampuma- ja harjoitusalue sijaitsee Koverharin sataman välittömässä läheisyydessä. Maantieyhteys Syndaleniin risteää Koverharin satamaraitteen kanssa tasoristeysratkaisuna. Mikäli raideliikenne Koverharin satamasta jatkuu nykyisellään tai vilkastuu, tulee tasoristeuksen turvallisuutta parantaa. Tämä voidaan toteuttaa esimerkiksi puomeilla ja varoitusvaloilla nykyisten liikennemerkkien sijaan.

Laajennusvaihtoehtojen vaikutukset laivaliikenteeseen vaihtelevat laivojen lukumäärän ja koon suhteen. Eri vaihtoehtojen kokonaisvaikutusta väylän ulkopuolella (pohjaeroosio, sameneneminen) tulee tarkastella vielä erikseen ympäristölupaprosessissa. Tarkastelun lähtökohtana tulee olla vaihtoehto, jolla kokonaisvaikutus erityisesti luontoon jää mahdollisimman pieneksi.

#### Vaikutukset ihmisten elinoloihin

YVA-ohjelmassa on otettu huomioon hankkeen vaikutukset ihmisten terveyteen, elinoloihin ja viihtyvyyteen, kuten asumiseen ja alueen virkistyskäyttöön sekä pohja- ja pintavesiin.

Hankealueen lähiympäristö on virkistyskäytössä ja sen pohjoispuolella sijaitsee nk. EU-uimaranta ja kurssikeskus Högsand. Muita häiriintyviä kohteita ei satama-alueen lähellä ole. Melua aiheuttavat työt ja ruoppaukset voivat vaikuttaa ympäristössä oleskelevien ja vapaa-ajan asukkaiden viihtyvyyteen. Haittavaikutuksia vapaa-ajan asunnoille ja uima-veden laadulle voidaan vähentää tekemällä rakennustyöt kesäkauden ulkopuolella syksyllä ja talvella.

### Riskit

Katsottiin, että hankkeen aiheuttamia riskejä tulee tarkastella ohjelmassa esitettyä tarkemmin. Ympäristö- ja turvallisuusriskit liittyvät muun muassa laivojen tankkaukseen, vaarallisten aineiden kuljetuksiin ja lisääntyvään ajoneuvoliikenteeseen.

### Haitallisten vaikutusten lieventäminen

Haitallisten ympäristövaikutusten ehkäisemiseksi tulee harkita laivoille asetettuja nopeusrajoituksia.

On selvitettävä, mikä vaihtoehdoista vaatii vähiten räjäytyksiä. Hylkeiden ja kalojen suojelemiseksi ennen vedenalaisia räjäytyksiä tulee suorittaa pienempiä pelotusräjäytyksiä.

Pidettiin erittäin tärkeänä, että ruoppaukset suoritetaan siten, että ympäristövaikutukset jäävät mahdollisimman pieniksi. Keskeisiä toimintatapoja ovat ilmakuplaverhojen käyttö, parhaan ruoppaustekniikan käyttö sekä ruoppausten ajoitus syksyyn ja talveen. Läjitykset mereen on esitetyn mukaisesti estettävä kokonaan.

### Muita kommentteja

Hankkeen edellyttämiin lupiin tulee lisätä tarvittavat kaavapäätökset sekä Natura-lausunto joko luonnonsuojelulain mukaisena lausuntona tai osana YVA-lain mukaista perusteltua päätelmää.

Lisäksi tulee ottaa huomioon vaarallisten kemikaalien vähäiseen sekä laajamittaiseen teolliseen käsittelyyn liittyvä ilmoitus/lupamenettely ja kemikaaliturvallisuuslain 390/2005 18 §:n toiminnan sijoituksesta luontokohteiden ja pohjavesialueiden läheisyyteen.

Toiminnanharjoittajan tulee itse varautua torjuntaan mahdollisen tulipalossa muodostuvan käytetyn sammutusveden talteenottoon asetuksen 856/2012 77 §:n mukaisesti.

Lähistöllä sijaitsevan Tvärminnen eläintieteellisen aseman pitkäaikaisia vesistötutkimuksia ei tule vaarantaa. Todettiin, että hankkeen vaikutuksia asemalla tehtävään tutkimukseen ja opetukseen ei ole arvioitu erikseen.

Jatkosuunnittelussa tulee ottaa huomioon hankealueella ja sen läheisyydessä mahdollisesti kulkevat Puolustusvoimien kaapelilinjat. Kaapelivaurioiden välttämiseksi toiminnan harjoittajan tulee selvittää linjojen sijainti Puolustusvoimien antamien ohjeiden mukaisesti.



YVA-ohjelman lähteisiin on aiheellista liittää arkeologisten inventointien raportit.

#### 4. YHTEYSVIRANOMAISEN LAUSUNTO

**Ympäristövaikutusten arviointiohjelma kattaa YVA-asetuksen 3 §:ssä mainitut arviointiohjelman sisältövaatimukset. Arviointiohjelma on käsitelty YVA-lainsäädännön vaatimalla tavalla.**

Arviointiohjelman on laatinut Insinööritoimisto Ecobio Oy, joka on toteuttanut useita YVA-hankkeita ja toiminut ympäristöasiantuntijana lukuisissa satamahankkeissa. Yhteysviranomaisen katsoo, että arviointiohjelmassa on esitetty riittävät tiedot laatijoiden pätevyydestä.

Arviointiohjelmassa esitetyn lisäksi seuraaviin seikkoihin on syytä kiinnittää huomiota arviointimenettelyssä, selvitysten tekemisessä ja arviointiselostuksen laadinnassa.

##### **Hankkeen ja ympäristön nykytilan kuvaus**

Hankkeen ja ympäristön nykytilan kuvausta tulee täydentää ja tarkentaa selostukseen.

Arviointiohjelmasta ei käy selville onko täyttö- ja ruoppausmassojen määrääriiot tehty karttatarkasteluna vai perustuvatko arviot geoteknisiin selvityksiin. Arviointiselostuksessa tulee esittää, mihin tutkimuksiin täyttö- ja ruoppausmassojen määrääriiot perustuvat.

Tiedot ympäristön nykytilasta ovat osin epätäsmällisiä ja vanhentuneita. Varsinaisen ohjelman mukaisen hankealueen rajauksen sisälle sijoittuu yksi suljettu kaatopaikka. Osittain avoinna oleva kaatopaikka taas sijoittuu hankealueen ulkopuolelle. Vanhat säilytetyt teollisuusrakennukset sijoittuvat suurimmaksi osaksi hankealueen ulkopuolelle.

Hankealueen maaperän kuvauksessa ei ole otettu huomioon sitä, että hankealueeseen kuuluvalla maa-alueella on Koverharin terästehtaan kuonilla tehtyjä täyttöjä ja todennäköisesti muutenkin paljon täyttömaata. Ohjelmassa on esitetty, että alueen maaperä on pääasiassa hiekkaa. Tämä antaa hieman väärän kuvan alueesta.

##### **Vaihtoehtojen käsittely**

YVA-ohjelman mukaan ruoppausmassat hyödynnetään pääasiassa rakennettavien laitureiden taustatäyttöissä. Vaihtoehdossa VE 3 ruoppausmassojen määrä on suuri (605 000 m<sup>3</sup>ktr). Kaikki massat eivät todennäköisesti mahdu laitureiden taustatäyttöön, vaan massoja pitää sijoittaa myös muualle hankealueelle tai kuljettaa pois. Hanke eroaa näiltä osin ilmeisesti muista vaihtoehdoista. Vaihtoehdon VE 3 toteuttamiskelpoisuus on syytä tarkastella perusteellisesti. Läjityksen vaikutukset ja vaikutusalueen laajuus riippuvat siitä, laitetaanko massat taustatäyttöön vai kuljetetaan muualle.

Vaihtoehtojen vertailua helpottaisi, jos kustakin vaihtoehdosta olisi esitetty havainnekuva ja leikkauspiirroksia.

## Vaikutusten selvittäminen ja merkittävyyden arviointi

Yhteysviranomaisen korostaa, että arviointiohjelmavaiheessa tulee esittää kaikki todennäköisesti merkittävät arvioitavat vaikutukset. Johtopäätökset vaikutusten merkittävyydestä tehdään vasta selvitysten ja arvioinnin jälkeen selostusvaiheessa.

Arviointiohjelmassa vaikutusten arviointi on pääosin kohdistettu hankkeen kannalta keskeisiin vaikutuksiin. Seuraavilta osin suunniteltua arviointia on kuitenkin täsmennettävä.

### Vaikutukset vesien- ja merenhoidon ympäristötavoitteisiin

Hanketta koskevan päätöksenteon yhteydessä tulee ottaa huomioon laki vesienhoidon ja merenhoidon järjestämisestä (272/2011) ja valtioneuvoston asetus merenhoidon järjestämisestä (980/2011) sekä näiden mukaiset ympäristötavoitteet, suunnitelmat ja toimenpideohjelmat.

Arviointiohjelmassa on tarkasteltu hanketta merenhoitosuunnitelman toimenpideohjelmaan liittyen. Yhteysviranomaisen toteaa, että arvioinnissa tulee tarkastella myös vaikutuksia meristrategiadirektiivin mukaisiin meren hyvän tilan kuvaajiin, joita on 11 kappaletta. Esimerkiksi kuvaajan 7 (Hydrografisten olosuhteiden pysyvät muutokset eivät vaikuta haitallisesti meren ekosysteemeihin) osalta arvioinnissa tulee tarkastella satamarakenteiden ja väylien vaikutuksia ranta-alueen paikallisiin virtausolosuhteisiin, jotka voivat vaikuttaa muun muassa hankealueen pohjoispuolella sijaitsevaan Lappohjan dyynialueeseen.

Lisäksi tulee tarkastella vaikutuksia merenhoidon toimenpideohjelmassa kuvattuihin ympäristötavoitteisiin. Meren hyvän tilan kuvaajiin liittyviä ympäristötavoitteita tarkastetaan parhaillaan ja uudet tavoitteet valmistuvat vuoden 2018 aikana.

Arviointiohjelmassa (sivu 46) on esitetty, että "Sataman lähelle ei laske jokea, joten alueella ei ole kovin suuria virtauksia. Näin ollen niiden muutoksetkaan eivät luultavasti ole merkittäviä kuin paikallisesti." Yhteysviranomaisen toteaa, että jokien lisäksi rannan virtausoloihin ja aaltoeroosioon vaikuttaa erityisesti tuuli. Tästäkin johtuen hankkeen vaikutukset hydrografisiin olosuhteisiin tulee selvittää.

Hankkeen vaikutukset rannikkovesien ekologiseen ja kemialliseen tilaan tulee arvioida laatutekijöittäin. Rannikkovesien ekologisen tilan arviointi perustuu biologisiin ja fysikaalis-kemiallisiin laatutekijöihin. Biologisia laatutekijöitä rannikkovesissä ovat vesikasvit, kasviplankton ja pohjaeläimet. Kemiallisen tilan arviointi perustuu vaarallisten ja haitallisten aineiden pitoisuuksiin. Hankkeen vaikutukset kohdistuvat erityisesti vesimuodostumaan Storfärden.

Yhteysviranomaisen toteaa lisäksi, että päätöksen vesienhoitosuunnitelmasta poikkeamisen tarpeesta tekee viranomaisen selvitysten pohjalta. Mahdolliset poikkeamat aikataulu- tai tilatavoitteissa käsitellään vesienhoitosuunnitelmassa. Uusien hankkeiden osalta poikkeaman ehdot ovat varsin tiukat ja ne on määritetty tarkoin vesipuidedirektiivissä.

## **Vaikutukset maa- ja kallioperään sekä pohjavesiin**

Koverharin satama sijaitsee alueella, jonne Isolähteen pohjavesialueen pohjavedet purkautuvat. Ruoppauksilla ja täytöillä saattaa olla vaikutuksia pohjaveden tilaan. Toimenpiteistä voi aiheutua muun muassa haitallista pohjaveden purkautumista tai pinnankorkeuden muutoksia, jotka voivat vaikeuttaa rakentamista tai vedenottoa. Tämän vuoksi suunnittelualueella ja sen lähiympäristössä pohjavesiolosuhteet (pinnankorkeudet, virtaussuunnat, vesien purkautuminen) on selvittävä maastotutkimuksin huomattavasti paljon tarkemmin kuin arviointiohjelmassa on esitetty.

Alueen kaavoitukseen liittyen alueelle ollaan tekemässä tarkentavia pohjavesiselvityksiä. Hankkeesta vastaavan olisi hyvä tehdä yhteistyötä selvitysten laadinnassa, jotta myös sataman laajentamiseen saataisiin lisätietoa.

Vaikutukset Koverharin vedenottamoon on arvioitava ja vedenottamoa on lisäksi tarkkailtava rakentamistöiden aikana. Myös vaikutukset Isolähteen vedenottamoon ja tekopohjaveden muodostamismahdollisuuksiin on arvioitava.

Happamien sulfaattimaiden esiintymistodennäköisyys pintamaalajina alueella on GTK:n tietojen perusteella hyvin pieni. Happamia sulfaattimaita voi kuitenkin esiintyä ruopattavien alueiden sedimenteissä. Happamat sulfaattimaat ja niiden läjitys on otettava arvioinnissa huomioon. Tästä asiasta voisi hankkia asiantuntijalausannon GTK:sta.

Hankkeessa tulee ottaa huomioon kemikaaliturvallisuuslain (390/2005) vaarallisten kemikaalien vähäiseen sekä laajamittaiseen teolliseen käsitteilyyn liittyvä ilmoitus/lupamenettely. Lisäksi tulee ottaa huomioon lain 18 § toiminnan sijoituksesta luontokohteiden ja pohjavesialueiden läheisyyteen.

## **Vaikutukset pintavesiin**

Arviointiohjelmassa esitetään, että Natura-arvioinnin pohjaksi mallinetaan satamarakenteiden aiheuttama virtausolosuhteiden mahdollinen muutos sekä alusten potkurivirtojen virtaukset. Sameuden ja kiintoaineksen leviämistä on esitetty tarkasteltavaksi asiantuntijatyönä virtausmallinnuksen pohjalta. Erillinen mallinnus kiintoaineksen leviämisestä on ehdotettu tehtäväksi vasta ympäristöluvan hakemisen yhteydessä. Toisaalla arviointiohjelmassa todetaan, että alusliikenteen vaikutuksia tarkastellaan Lappohjan väylällä ennen avomerta ja laivaliikenteen liisääntymisen suurimpina vaikutuksina on mainittu potkurivirrat ja melu, mutta alusliikenteen vaikutusten arviointimenetelmiä ei ole kuvattu.

Yhteysviranomaisen katsoo, että myös väyläruoppausten vaikutukset virtauksiin on tarpeen arvioida. Myös alusliikenteen vaikutukset on tärkeää arvioida riittävän tarkasti muun muassa Natura-arvioinnin pohjaksi. Alusliikenteen vaikutusten arvioinnissa tulee käsitellä sekä potkurivirtausten että aallonmuodostuksen vaikutukset ja siihen tulee sisältyä suorien vaikutusten (muun muassa eroosiovaikutukset) lisäksi myös vedenlaatuvaikutukset ja niiden seurannaisvaikutukset. Myös väyläalueen ruoppausten vaikutuksia virtauksiin ja alusliikenteen vaikutuksia tu-

lee arvioida mallitarkastelun avulla tai muulla riittävän luotettavalla tavalla.

Lisäksi yhteysviranomaisen katsoo, että vesistövaikutuksista on mallinnettava ainakin kiintoaineksen leviäminen satama-alueen ruoppauksissa. Tämän perusteella voidaan arvioida asiantuntija-arviona muita vedenlaatuvaikutuksia. Arvioinnissa on otettava huomioon myös liukoisina leviävien ravinteiden ja haitallisten aineiden vaikutukset. Jos väyläalueen ruoppaustöiden vaikutusten arviointiin ei käytetä mallitarkastelua, on käytettävä muita riittävän tarkkoja arviointimenetelmiä siten, että tulokset ovat riittävän tarkkoja vaihtoehtojen vertailua varten. Asiantuntijatyönä tehtävien arviointien osalta selostuksessa tulee esittää riittävän tarkasti käytetyt arviointimenetelmät.

Kiintoaineksen leviämisen tarkastelun pohjalta selostuksessa tulee esittää miten kiintoaineksen leviämistä vähentävät ratkaisut eri vaihtoehdoissa toimivat. Nämä ovat keskeisiä tietoja luvittavaa vaihtoehtoa valittaessa. Eri vaihtoehtojen kokonaisvaikutuksia pohjaeroosioon ja sammenemiseen tulee tarkastella, ja selvittää lieventämiskeinot, joilla kokonaisvaikutus ympäristöön jää mahdollisimman pieneksi.

Lisäksi on esitettävä maalle läjitettävien ruoppausmassojen mereen palautuvien vesien puhdistaminen.

### **Vaikutukset kaloihin ja kalastukseen**

Hankealueelta on löydetty kampelan poikasia, ja lisäksi kaupallisten kalastajien haastatteluissa alueen on todettu olevan kampelan kutualueita. Kutualueita ja kampelan lisääntymistä alueella ei kuitenkaan ole selvitetty tarkemmin. Tämän vuoksi arviointiselostukseen tulee selvittää kampelalle soveltuvat kutualueet sekä arvioida hankkeen vaikutukset kampelan lisääntymiseen alueella.

### **Luontovaikutukset**

Koverharin sataman edustan vesialue satama-allas mukaan lukien sekä sataman pohjoispuolisia maa-alueita sisältyy Natura 2000 -verkoston kohteeseen Tammisaaren ja Hangon saariston ja Pohjanpitäjänlahden merensuojelualue. 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. Kauppamerenkulussa nopeuden rajoittamisen oli selvityksessä todettu olevan ongelmallista alusturvallisuuden ja liikenteen sujuvuuden vuoksi. Vesitaloushankkeiden Natura-arviointi pohjautui tarkastelulle, jossa suunniteltu toiminta oli pienempää kuin arviointimenettelyn vaihtoehdoissa VE 2 ja VE 3. Arviointiselostuksessa ehdotettavien haitallisten vaikutusten lieventämistoimien toteuttamismahdollisuudet ja aikataulu tulee arvioida huolellisesti.

Ruoppausmassat on suunniteltu sijoitettavaksi maa-alueille. Läjityspaikkojen suunnittelussa tulee ottaa huomioon alueen luontoarvot. Ruop-

pausmassojen suotovesillä voi olla vaikutuksia Natura-alueeseen. Nämä vaikutukset tulee arvioida ja arvioida myös haitallisten vaikutusten lieventämismahdollisuudet ja -menetelmät.

Yhteysviranomaisen toteaa, että hankkeen toteuttaminen edellyttää hankkeen vaikutusalueella sijaitsevien Natura 2000 Natura -verkostoon kuuluvien alueiden (Tammisaaren ja Hangon saariston ja Pohjanpitäjänlahden merensuojelualue sekä Hangon itäisen selän Natura 2000 -alue) osalta luonnonsuojelulain (1096/1996) 65 §:n mukaisia Natura-arviointeja. Arviointiohjelmassa on esitetty, että Natura-arviointi teetetään YVA-menettelyn yhteydessä. Viranomaisen ei saa myöntää lupaa hankkeen toteuttamiseen jos Natura-arvioinnit osoittavat hankkeen merkittävästi heikentävän niitä luonnonarvoja, joiden suojelemiseksi alueet on sisällytetty Natura 2000 -verkostoon.

### **Meluvaikutukset**

Hankkeen ympäristön kannalta merkittävimmät melut liittyvät rakentamiseen ja siitä aiheutuvaan meluun. Koska väylän rakentamiseen liittyvät vedenalaiset räjäytykset saattavat aiheuttaa merkittävää haittaa eliölle, tulee ympäristövaikutusten selostuksessa esittää, miten haittavaikutuksia saadaan pienennettyä mahdollisimman vähäisiksi. Muita meluisia vedenalaisia työvaiheita ovat muun muassa paalutus ja louhinta. Myös näiden osalta tulee esittää meluntorjuntakeinot, tai keinot, joilla mahdollisia haittavaikutuksia voidaan minimoida. Vesilain mukaiseen lupaprosessiin mentäessä tulee olla varmoja siitä, että esitetyt lieventämiskäytännöt ovat käytännössä toteuttamiskelpoisia.

Vaikka melulle herkätkä kohteet ovat suhteellisen kaukana satamasta, tulee satamatoimintojen aiheuttamat melutasot selvittää laskennallisesti, ottaen huomioon alusten liikkumisesta ja satamaan tulosta, lastauksesta ja maakuljetuksista johtuvat melut.

Melulaskentojen tekeminen YVA-vaiheessa nopeuttaa ympäristölupapäätöksen tekemistä. Ympäristölupaa varten melun leviäminen tulee kuitenkin selvittää luotettavasti, jotta lupamääräykset voidaan mitoittaa oikein melusta aiheutuvaan häiriöön nähden. Laskentojen pohjana voidaan käyttää melun lähtötietoja muissa satamissa käytetyistä koneista ja laitteista sekä aluksista, jotka vastaavat kooltaan ja tyypiltään niitä aluksia, joita Koverharissa tulisi käymään.

Lisäksi tulee esittää millä keinoilla syntyvää melua voidaan minimoida. Meluselvityksillä saatu tieto voi olla jatkossa tärkeää myös maankäytön kannalta. Alusten aiheuttamaa vedenalaista melua ja sen leviämistä on hyvä selvittää YVA-ohjelmassa esitetyn mukaisesti.

Satamatoimintojen melu ja ampuma-alueelta leviävä melu ovat niin erityyppisiä, että niiden käsittelyyn riittää sanallinen arviointi.

### **Vaikutukset ilmanlaatuun**

Iltanlaatuun liittyvät selvitykset ovat riittäviä.

## **Vaikutukset maankäyttöön**

Uudenmaan maakuntavaltuusto on hyväksynyt Uudenmaan 4. vaihe-  
maakuntakaavan 24.5.2017, ja maakuntahallitus on 21.8.2017 määrän-  
nyt sen tulemaan voimaan ennen kuin se on saanut lainvoiman. Tämä  
tulee tarkentaa arviointiselostukseen.

Arviointiohjelmassa on puutteellisesti kuvattu nähtävillä ollutta asema-  
kaavaehdotusta. 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. Aineistoon on syytä liittää ote kaava-  
ehdotuksesta ja korjata asemakaavaehdotuksen sisältö ja aikataulu.

Rakentaminen alueelle edellyttää asemakaavaa, jonka perusteella voi-  
daan myöntää rakennuslupa. Mikäli suunniteltu rakentaminen ei ole  
asemakaavan mukaista tarvitaan joko asemakaavan muutos tai poik-  
keamislupa. Mikäli asemakaavaa ei ole lainkaan edellyttää kaikki raken-  
taminen (myös laiturit yms.) poikkeamista rannan suunnittelutarpeesta.

Luvussa 11 (Hankkeen rakentamisen edellyttämät suunnitelmat, luvat ja  
päätökset) ei ole mainittu asemakaavaa, joten sitä tulee tältä osin täy-  
dentää.

## **Vaikutukset maisemaan ja kulttuuriympäristöön**

Vaikutukset maisemaan on arvioitu riittävällä tarkkuudella.

Hankealueelta Koverharin sataman edustalta tunnetaan entuudestaan  
yksi muinaismuistolain (295/1963) rauhoittama vedenalainen muinais-  
jäännös, laivanhylky. Hylky todennäköisesti tuhoutuu sataman laajen-  
tamisen aikana. Hyllyn laatua on selvitetty ja hylkyä on dokumentoitu ja  
raportti on toimitettu Museovirastolle. Muinaismuistolain mukaisesti hyl-  
ky voidaan tarvittaessa poistaa edellyttäen, että hylkyä on tutkittu riittä-  
väällä tavalla ja siitä on saatu tieto talteen. Menettelystä sovitaan Museo-  
viraston kanssa.

Koverharin sataman laajentamishanke sijaitsee erityisesti vedenalaisen  
kulttuuriperinnön kannalta kiinnostavalla alueella, mutta kattavaa ve-  
denalaista inventointia hankealueelta ei ole tehty. Siksi hankealueelta  
tulee selvittää mahdolliset muinaismuistolain mukaiset vedenalaiset  
muinaisjäännökset. Vedenalaisen kulttuuriperinnön turvaamiseksi teh-  
tävästä jatkotoimenpiteistä tulee olla yhteydessä Museovirastoon.

## **Liikennevaikutukset**

YVA-ohjelmassa on melko kattavasti kuvattu liikenteellisten vaikutusten  
arviointi. Liikenteen osalta tulee lisäksi arvioida liikennemäärät, liikenne-  
turvallisuus ja reitit sekä tavaraliikenteen että henkilöliikenteen osalta.

Vaihtoehdossa VE 2 on esitetty, että ROPAX aluksissa on hyttipaikkoja  
matkustajille eli kyseinen vaihtoehto voi lisätä sataman tuottamaa henki-  
löliikennettä. Työpaikkojen määrän lisääntyessä myös henkilöliikenne  
alueella lisääntyy. Pohjavedelle mahdollisesti haitallisten aineiden kulje-  
tusten lisääntyessä on tarpeen arvioida liikennejärjestelyt myös pohja-  
vesiriskien ja vedenottamoiden kannalta. Sataman lähialueen arvioinnin

lisäksi on syytä tarkastella vaikutuksia valtatie 25:lla. Vaikutukset tulee kuvata kaikkien esitettyjen hankevaihtoehtojen osalta ja ottaa huomioon mahdolliset yhteisvaikutukset alueen muiden toimintojen kehittyessä.

Alueen tarkempi katu- ja liittymäsuunnittelu tehdään yleis- ja asema-kaavaprosesseissa. Päällekkäisyyksien välttämiseksi tiivis yhteistyö YVA-menettelyn kanssa on tärkeää.

### **Vaikutukset ihmisten elinoloihin**

Lähimmät asuinrakennukset sijaitsevat Ekön saarella noin 1,1 kilometrin ja Lappohjan kylä noin 1,6 kilometrin päässä hankealueesta. Laiva-väylän varrella sijaitsee vapaa-ajan asuntoja alle 500 metrin päässä väylästä.

Rakentamisen aikana lisääntyvä melu ja ruoppauksen vesistövaikutukset, sataman toiminnan kasvaminen sekä lisääntyvän laivaliikenteen aiheuttamat melu ja aallot voivat vähentää asumisviihtyvyyttä vapaa-ajan asuinalueilla. Vaikutusten arvioinnissa tarkastellaan vaikutuksia asumiseen, virkistymismahdollisuuksiin ja liikenneturvallisuuteen. Arvioinnissa otetaan huomioon myös onnettomuus- ja riskitilanteiden vaikutukset.

Yhteysviranomaisen katsoo, että suunnittelussa tulee lisäksi selvittää ratkaisuja, joilla valosaasteen leviämistä pyrittäisiin hallitsemaan ja minimoimaan valon tarve ja käyttö.

### **Muut vaikutukset ja arvioinnin täydennystarpeet**

Selostuksessa on selvitettävä ja arvioitava hankkeen vaikutukset Tvärminnen eläintieteellisen aseman tutkimuksille sekä ehdotettava toimia, joilla ehkäistään tunnistettuja merkittäviä haitallisia vaikutuksia.

Selostukseen on täydennettävä ja tarkennettava tietoja hankkeen toteuttamisen edellyttämistä suunnitelmista, luvista ja niihin rinnastettavista päätöksistä ja lausunnoista.

### **Vaikutusten seuranta**

Arviointiselostuksessa tulee esittää ehdotus mahdollisista merkittäviin haitallisiin ympäristövaikutuksiin liittyvistä seurantajärjestelyistä.

### **Viranomaisyhteistyö ja osallistuminen**

Viranomaismenettelyjen yhteensovittamiseksi Koverharin sataman kehittämisestä pidettiin yhteisneuvottelu 20.9.2016, johon osallistuivat Hangon kaupungin, Hangon Sataman, Uudenmaan ELY-keskuksen ja Etelä-Suomen aluehallintoviraston edustajat. Neuvottelussa keskusteltiin muun muassa YVA-menettelyn käynnistämisestä, hankealueen kaavoituksesta, Natura-arviointimenettelystä ja liikennekysymyksistä.

YVA-ohjelman laatimisesta pidettiin 4.4.2017 viranomaispalaveri, jossa myös sovittiin ohjaus- ja seurantaryhmien perustamisesta hankkeelle. Ohjausryhmän palaverissa 24.5.2017 käytiin läpi YVA-ohjelmaluonnosta ja seurantaryhmän palaverissa 31.8.2017 esiteltiin YVA-ohjelmaa.

Arviointiohjelman nähtävillä olon aikana 31.8.2017 järjestettiin esittelytilaisuus Lappohjan koululla, jossa paikalla olivat hankkeesta vastaavien, konsultin ja yhteysviranomaisen edustajat mukaan lukien yhteensä 11 henkilöä. Esittelytilaisuudessa käytiin keskustelua muun muassa hankkeen taustasta, arvioitavista vaihtoehdoista, vedenalaisesta melusta, potkurivirtojen aiheuttamasta samentumisesta sekä alueella mahdollisesti olevista raskasmetalleista ja pilaantuneista sedimenteistä. Esille tuotiin myös hankkeesta aiheutuvien haittojen vähentäminen, muun muassa alusten nopeusrajoitukset ja nykyiset ympäristönormit.

Arviointiohjelmassa on esitetty selkeästi osallistumisjärjestelyt. Arviointiin liittyvät aineistot ovat olleet nähtävillä myös internetissä Uudenmaan ELY-keskuksen YVA-sivuilla.

## Raportointi

Kuvien värit, kuvaselitteet ja kuvatestit tulee selostuksessa olla yhteneviä ja selkeitä.

Yhteysviranomaisen korostaa, että arviointiselostuksessa tulee olla YVA-asetuksen 4 §:n mukainen selvitys siitä, miten yhteysviranomaisen lausunto arviointiohjelmasta on otettu huomioon. Lisäksi on esitettävä yleistajuinen ja havainnollinen tiivistelmä tiedoista, jotka ovat tarpeen perustellun päätelmän tekemiselle ottaen huomioon kulloinkin saatavilla oleva tietämys ja arviointimenetelmät.

## 5. LAUSUNNON NÄHTÄVILLÄ OLO

Uudenmaan ELY-keskus lähettää yhteysviranomaisen lausunnon tiedoksi lausunnonantajille. Lausunto on nähtävillä internetsivuilla osoitteessa: [www.ymparisto.fi/koverharinsatamanlaajennusYVA](http://www.ymparisto.fi/koverharinsatamanlaajennusYVA)

Uudenmaan ELY-keskus lähettää kopiot arviointiohjelmasta saamistaan lausunnoista hankkeesta vastaavalle. Alkuperäiset asiakirjat säilytetään Uudenmaan ELY-keskuksessa.

Johtava asiantuntija



Eija Lehtonen

Ylitarkastaja



Leena Eerola

LIITE

Maksun määräytyminen ja muutoksenhaku

Saadut lausunnot löytyvät osoitteesta  
[www.ymparisto.fi/koverharinsatamanlaajennusYVA](http://www.ymparisto.fi/koverharinsatamanlaajennusYVA).

TIEDOKSI

Lausunnon antajat



**LIITE****MAKSUN MÄÄRÄYTYMINEN JA MUUTOKSENHAKU****Maksun määräytyminen**

Arviointiohjelmasta annettavasta ELY-keskuksen lausunnosta perittävä maksu on vaativassa hankkeessa (18 - 24 henkilötyöpäivää) 12 000 euroa.

**Sovelletut oikeusohjeet**

Laki ympäristövaikutusten arviointimenettelystä (YVA-laki, 252/2017)

Valtioneuvoston asetus ympäristövaikutusten arviointimenettelystä (YVA-asetus, 277/2017)

Valtion maksuperustelaki (150/1992) 8 §

Valtioneuvoston asetus (1554/2016) elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskusten, työ- ja elinkeinotoimistojen sekä kehittämis- ja hallintokeskuksen maksullisista suoritteista vuonna 2017.

**Maksua koskeva muutoksenhaku**

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

