

**Lähtettäjä:** Hiekkaranta Varpu (Luke)  
**Lähetetty:** maanantai 25. maaliskuuta 2019 15.16  
**Vastaanottaja:** ELY Kirjaamo Uusimaa  
**Kopio:** Luke Kirjaamo; Forsman-Hugg Sari (Luke)  
**Aihe:** Luken vastaus lausuntopyyntöön

**Luokat:** Ossi; Ympäristö

Viiite: Lausuntopyyntö 19.3.2019, UUDELY/7968/2017 (Luken dnro 710/00 04 05/2019)

#### Hangon Satama Oy:n ja Väyläviraston ympäristövaikutusten arviointiselostus

Hei

Luonnonvarakeskus ei lausu asiasta.

Sari Forsman-Hugg  
Johtaja, Biotalous ja ympäristö -yksikkö

\* \* \* \* \*  
*Varpu Hiekkaranta*  
*Johdon erityisavustaja*  
*Luonnonvarakeskus (Luke)*  
*Biotalous ja ympäristö -yksikkö*  
*Latakartanonkaari 9*  
*00790 Helsinki*  
*Puh. 029 532 2318*  
[www.luke.fi](http://www.luke.fi)

*Varpu Hiekkaranta (Ms)*  
*Special advisor for executives*  
*Natural Resources Institute Finland (Luke)*  
*Bioeconomy and environment unit*  
*Latakartanonkaari 9*  
*FI-00790 Helsinki*  
*Tel. +358 29 532 2318*  
[www.luke.fi](http://www.luke.fi)

# Västra Nylands landskapsmuseum Länsi-Uudenmaan maakuntamuseo

Uudenmaan ELY-keskus  
Ympäristö- ja luonnonvarat vastuualue  
PL 36  
00521 Helsinki

26.3.2019

Viite: Lausuntopyyntöne 19.3.2019

## **Asia: Hangon Satama Oy:n ja Väyläviraston Koverharin sataman laajentamista koskeva ympäristövaikutusten arviointiselostus**

Länsi-Uudenmaan maakuntamuseolta on pyydetty lausuntoa otsikon asiasta. Maakuntamuseo ottaa asiaan kantaa rakennetun kulttuuriympäristön, maiseman ja rakennussuojelun näkökulmista.

Maakuntamuseo on aiemmin antanut lausunnon hankkeen ympäristövaikutusten arviointiohjelmasta. Maakuntamuseo piti lähtökohtaisesti parempana vaihtoehtona Koverharin sataman laajentamista kuin Hangon keskustassa sijaitsevan, valtakunnallisesti arvokkaaksi rakennetuksi kulttuuriympäristöksi luokitellun Länsisataman voimakasta laajentamista.

Hangon Satama Oy suunnittelee laajentavansa Koverharin satamaa rakentamalla yhden tai useampia laitureita nykyisten kahden lisäksi. Samalla Väyläviraston hallinnoiman satamaan ulottuvan väylän syvyyttä ja väyläalueen rajausta suunnitellaan muutettavaksi. Uudet laiturit on suunniteltu rakennettavaksi satama-altaan etelä- ja pohjoispuolelle rannan suuntaisesti ja niiden edusta liitettäväksi väyläalueeseen. Toteutukset vaativat ruoppausta ja louhintaa, ja rantaan nykyisen satama-altaan edustalle muodostuu uutta täyttö- ja laituri-aluetta.

YVA-selostuksessa esitellään seitsemän arvioitavaa vaihtoehtoa ja niiden vaikutukset. Hangon Satama on valinnut toteutettavaksi vaihtoehdon VE4, jossa rakennetaan rannan suuntaiset kontti /bulk-laiturit satama-altaan pohjois- ja eteläpuolille sekä kummankin päähän yksi ro-ro-pistolaituri. Sataman edustaa ruopataan ja väylää syvennetään. Merialuetta laitureiden kohdalla täytetään.


Suunnitelmassa on arvioitu rakentamisen ja sataman toiminnan aikaisia vaikutuksia muun ohessa rakennettuun kulttuuriympäristöön ja maisemaan. Koverharin satama sijoittuu olemassa olevalle teollisuus- ja satama-alueelle. Koverharin entisen terästehtaan rakenteet on pääosin purettu ja alueen maankäyttö on muutoksessa. Alueelle on hyväksytty uusi asemakaava, joka tuo alueelle uutta pienteollisuutta. Alueen maisemakuva on muuttumassa ja sataman laajennus on osa muutosta. Sataman laajennus muuttaa näkymää erityisesti meren suunnasta ja laajennuksen on arvioitu näkyvän ainakin Lappohjan kylästä sekä Ekön, Hermansön ja Koön saarilta ja Lappohjan uimarannalta. Laajennuksen jälkeen satama työntyy rannasta ulommas merelle, mikä yhdessä alusmäärien lisäyksen kanssa vaikuttaa asuinalueille näkyvään merimaisemaan. Melu ja valaistuksen määrä lisääntyvät, vaikka valosaasteen määrää voidaankin jonkin verran vähentää hyvällä suunnittelulla. Selvityksessä sataman laajentamisen maisemalliset vaikutukset on

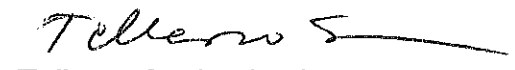
## Västra Nylands landskapsmuseum Länsi-Uudenmaan maakuntamuseo

arvioitu kuitenkin vähäisiksi, joskin ne voidaan yksilöllisesti kokea hyvinkin eritavoin. Hangon Satama Oy:n valitseman vaihtoehto VE4:n vaikutukset maisemaan ovat vertailtavista vaihtoehtoista huomattavimmat, koska laituri-aluetta on enemmän kuin muissa vaihtoehtoissa ja myös suuret alukset pääsevät satamaan. Arvokkaita rakennetun kulttuuriympäristön kohteita tai alueita suunnittelualueelle ei sijoitu lukuun ottamatta sotahistoriallisia ja arkeologisia kohteita.

Maakuntamuseo katsoo, että laadittu YVA-selvitys on rakennettuun kulttuuriympäristöön ja maisemaan kohdistuvien vaikutusten osalta asianmukainen ja riittävä eikä maakuntamuseolla ole siltä osin huomautettavaa Koverharin sataman laajennussuunnitelmiin. Laajennuksella on vaikutuksia maisemakuvaan ja osa vaikutuksista on tai voidaan kokea kielteisinä. Todettuja kielteisiä vaikutuksia tulee suunnittelun edetessä ja sataman toiminnassa pyrkiä minimoimaan. Maakuntamuseolla ei ole tässä vaiheessa muuta kommentoitavaa asiaan.

Sotahistoriallisten kohteiden ja arkeologisen kulttuuriperinnön osalta lausunnonantaja on Museovirasto.

  
Dan Lindholm  
museonjohtaja

  
Tellervo Saukoniemi  
rakennustutkija

Tiedoksi: Museovirasto, Kulttuuriympäristön suojelu, Länsi-Suomen yksikkö  
Uudenmaan ELY-keskus, ympäristö ja luonnonvarat –vastuualue  
Hangon kaupunki, Kaavoitus  
Hangon museo



Dnro MILBYGG 865/2017

**§ 64 Hangon satama Oy:n ja Liikenneviraston Koverharin sataman laajentamista - lausunto ympäristövaikutusten arviointiselostuksesta**

Ympäristö- ja rakennuslautakunta 10.04.2019 § 64

Ympäristö- ja rakennuslautakunta 13.09.2017 § 143

Valmistelija: maria.m.eriksson(at)raasepori.fi, puhelin 019-2892375

Esittelijä: kaupunkisuunnitteluarkkitehti Simon Store

Hangon Satama Oy suunnittelee Koverharin sataman laajentamista Hankoniemellä Koverharin alueella. Satamaa tullaan laajentamaan rakentamalla yksi tai useampia laitureita lisää. Myös Liikenneviraston hallinnoiman, satamaan ulottuvan väylän syvyyttä ja väyläalueen rajausta suunnitellaan muutettavaksi.

Insinööritoimisto Ecobio Oy on laatinut YVA-ohjelman. Ohjelmassa esitetään kuusi toteuttamisvaihtoehtoa.

Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus, ympäristö- ja luonnonvarat –vastuualue on pyytänyt lausuntoa ympäristövaikutusten arviointiohjelmasta Raaseporin ympäristöviranomaiselta ja Raaseporin kaupungilta viimeistään 29.9.2017.

Vaatimukset YVA-ohjelman sisällöstä selviävät valtioneuvoston asetuksesta ympäristövaikutusten arviointimenettelystä (277/2017).

YVA-ohjelma on nähtävillä 24.8.-29.9.2017 seuraavissa paikoissa:

Hangon kaupunginkirjasto, Vuorikatu 3-5, 10900 Hanko

Raaseporin kaupunki, Kaupunginkanslia, Raatihuoneentori, 10611 Raasepori

[www.ymparisto.fi/koverharinsatamanlaajennusYVA](http://www.ymparisto.fi/koverharinsatamanlaajennusYVA)

Liiteluettelo:

Liite § 143/1: YVA-ohjelman tiivistelmä

Taustamateriaalia:

**Ehdotus:**

Lausuntonaan Ympäristö- ja rakennuslautakunta toteaa, että arviointiohjelman sisältö on riittävä.

\*\*\*\*

Keskustelua.

Keskustelu päättyi.

**Päätös:**

Otteen oikeaksi todistaa  
23.4.2019

Pöytäkirja yleisesti nähtävänä



Ehdotus hyväksyttiin.

Täytäntöönpano:

Lausunto lähetetään Uudenmaan Ely-keskukselle, ympäristö ja luonnonvarat vastuualue.

---

### **Ympäristö- ja rakennuslautakunta 10.4.2019 § 64**

Valmistelija: katja.koli(at)raasepori.fi, puhelin 019-289 2364

Esittelijä: ympäristötarkastaja / yksikönpäällikkö Maria Eriksson

Hangon Satama Oy suunnittelee Koverharin sataman laajentamista Hankoniemellä. Tarkoituksena on rakentaa yksi tai useampia laitureita lisää. Myös Liikennevirasto suunnittelee hallinnoimansa satamaan ulottuvan väylän syvyyden ja väyläalueen rajauksen muuttamista.

Uudet laiturit on suunniteltu rakennettavan satama-altaan etelä- ja pohjoispuolelle rannansuuntaisesti. Väyläaluetta suunnitellaan laajennettavan niin, että molempien uusien laiturien edusta kuuluu väyläalueeseen.

Ympäristö- ja rakennuslautakunta on aikaisemmin antanut lausunnon ympäristövaikutusten arviointiohjelmasta (13.9.2017 § 143). Ympäristövaikutustenarviointimenettely on saavuttanut seuraavan vaiheen, ja Uudenmaan ELY-keskus, ympäristö ja luonnonvarat vastuualue, on pyytänyt lausuntoa arviointiselostuksesta Raaseporin ympäristöviranomaiselta viimeistään 17.5.2019.

YVA-menettelyn tarkoitus on tuottaa tietoa ympäristövaikutuksista suunnittelun ja päätöksenteon tueksi. YVA-konsulttina tässä hankkeessa toimii Ecobio Oy.

YVA-selostuksessa esitetään seitsemän (7) arvioitavaa vaihtoehtoa, joista kaksi kuvaa nykytilannetta ja viisi hankkeen toteuttamisen vaihtoehtoja.

Ympäristövaikutusten arvioinnin perusteella todennäköisesti merkittävimmät vaikutukset kohdistuvat pintavesiin, Natura-alueeseen ja luonnon monimuotoisuuteen, muinaisjäänköksiin, maankäyttöön, liikenteeseen, asumiseen ja virkistysalueisiin. Myös hankkeen meluvaikutukset ja mahdolliset onnettomuustilanteet arvioitiin todennäköisesti merkittäviksi.

Todennäköisesti merkittävien ympäristövaikutusten lisäksi arvioitiin vaikutuksia mm. maa- ja kallioperään, ilmanlaatuun, pohjavesiin, ihmisiin, maisemaan, jätehuoltoon ja Tvärminnen eläintieteellisen aseman tutkimukseen. Vaikutuksien ei arvioitu olevan merkittäviä.

Hangon Satama Oy on valinnut toteutettavaksi vaihtoehdoksi vaihtoehdon 4. Vaihtoehto mahdollistaa suurten alusten saapumisen satamaan, mikä on sataman kannalta kustannustehokkain vaihtoehto. Samalla aluskäyntien määrä on vähäisempi, kun vähemmän aluksia tarvitaan sataman lastimäärän kuljettamiseen.



Taustamateriaalia: Yhteenveto

Voidaan ladata osoitteesta <https://www.ymparisto.fi/fi->

[FI/Asiointi luvat ja ymparistovaikutusten arviointi/Ymparistovaikutusten arviointi/YVAhankkeet/Hangon Satama Oyn ja Vaylaviraston Koverharin sataman laajentaminen Hanko](#)

### Ehdotus:

Ympäristö- ja rakennuslautakunta toteaa, että sillä ei ole mitään huomautettavaa ympäristövaikutusten arviointiselostuksen suhteen.

\*\*\*\*

Merkittiin, että Kukka-Maaria ilmoitti esteellisyydestä ja poistui kokouksesta §:n 64 käsittelyn ajaksi.

Ympäristö- ja rakennuslautakunta nimitti Esko Vuorisen toimimaan tämän pykälän puheenjohtajana.

### Päätös:

Ehdotus hyväksyttiin.





Dnro MILBYGG 865/2017

## **§ 173 Hangon Satama Oy:n ja Liikenneviraston suunnitelmat Koverharin sataman laajentamisesta Hankoniemellä/ Lausunto ympäristövaikutusten arviointiohjelmasta**

Kaupunginhallitus 29.4.2019 § 173

Valmistelija: katja.koli(at)raasepori.fi, puh. 019 289 2364  
Esittelijä: Ragnar Lundqvist, kaupunginjohtaja

Hangon Satama Oy suunnittelee Koverharin sataman laajentamista Hankoniemellä. Satamaa tullaan laajentamaan rakentamalla yksi tai useampia laitureita lisää. Myös Liikenneviraston hallinnoiman, satamaan ulottuvan väylän syvyyttä ja väyläalueen rajausta suunnitellaan muutettavaksi.

Uudet laiturit on suunniteltu rakennettavan satama-altaan etelä- ja pohjoispuolelle rannansuuntaisesti. Väyläaluetta suunnitellaan laajennettavan niin, että molempien uusien laiturien edusta kuuluu väyläalueeseen.

Raaseporin ympäristö- ja rakennuslautakunta on aikaisemmin antanut lausunnon ympäristövaikutusten arviointiohjelmasta (13.9.2017 § 143). Ympäristövaikutusten arviointimenettely on nyt saavuttanut seuraavan vaiheen, ja Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus, ympäristö- ja luonnonvarat -vastuualue on pyytänyt lausuntoa hankkeen ympäristövaikutusten arviointiohjelmasta. Lausunnot tulee toimittaa viimeistään 17.5.2019.

Ympäristövaikutusten arviointimenettelyn tarkoituksena on tuottaa tietoa ympäristövaikutuksista, joita myöhemmin käytetään suunnittelun ja päätöksenteon tukena. Hankkeen YVA-konsultti on Ecobio Oy.

YVA-kuulutuksessa esitellään seitsemän (7) vaihtoehtoista arviota, joista kaksi (2) edustaa nykytilannetta ja viisi (5) hankkeen toteuttamisvaihtoehtoa. Ympäristövaikutusten arvioinnin perusteella todennäköisesti merkittävimmät vaikutukset kohdistuvat pintavesiin, Natura-alueeseen ja luonnon monimuotoisuuteen, muinaisjäänneksiin, maankäyttöön, liikenteeseen, asumiseen ja virkistysalueisiin. Myös hankkeen meluvaikutukset ja mahdolliset onnettomuustilanteet arvioitiin todennäköisesti merkittäviksi.

Todennäköisesti merkittävien ympäristövaikutusten lisäksi arvioitiin vaikutuksia mm. maa- ja kallioperään, ilmanlaatuun, pohjavesiin, ihmisiin, maisemaan, jätehuoltoon ja Tvärminnen eläintieteellisen aseman tutkimukseen. Vaikutusten ei arvioitu olevan merkittäviä.

Hangon Satama Oy on valinnut toteutettavaksi vaihtoehdoksi vaihtoehdon 4. Tämä mahdollistaa suurten alusten saapumisen satamaan, mikä on sataman kannalta kustannustehokkain vaihtoehto. Samalla aluskäyntien määrä on vähäisempi, kun vähemmän aluksia tarvitaan sataman lastimäärän kuljettamiseen.

Taustamateriaalia:



Voi ladata osoitteesta [https://www.ymparisto.fi/sv-FI/Arendehantering\\_tillstand\\_och\\_miljokonsekvensbedomning/Miljokonsekvensbedomning/MK\\_Bprojekt/Hango\\_Hamns\\_Ab\\_och\\_Trafikledsverkets\\_avsikt\\_att\\_utvidga\\_hamnen\\_i\\_Koverhar\\_Hango](https://www.ymparisto.fi/sv-FI/Arendehantering_tillstand_och_miljokonsekvensbedomning/Miljokonsekvensbedomning/MK_Bprojekt/Hango_Hamns_Ab_och_Trafikledsverkets_avsikt_att_utvidga_hamnen_i_Koverhar_Hango)

**Ehdotus:**

Kaupunginhallitus toteaa, ettei sillä ole mitään huomautettavaa ympäristövaikutusten arviointihjelmasta.

\*\*\*\*

Merkittiin, että tekninen johtaja Jan Gröndahl oli läsnä kun kokouksessa käsiteltiin §:ää 173.

**Päätös:**

Kaupunginhallitus totesi, ettei sillä ole mitään huomautettavaa ympäristövaikutusten arviointihjelmasta.

Täytäntöönpano:

Uudenmaan ELY-keskuksen ympäristö ja luonnonvarat -vastuualue





Lausunto

15.05.2019

MV/139/05.02.01/2017 1 (2)

Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus  
PI 36  
00521 HELSINKI

Viite UUDELY/7968/2017

Asia **HANKO, Koverharin sataman laajentamista koskeva YVA-suunnitelma**

Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus, ympäristö- ja luonnonvarat -vastuualue on pyytänyt Museovirastolta lausuntoa Hangon Satama Oy:n ja Väyläviraston Hangon Koverharin sataman laajentamista koskevasta ympäristövaikutusten arviointiselostuksesta.

Hangon Satama Oy suunnittelee Koverharin sataman laajentamista Hankoniemellä Koverharin alueella. Hanke sisältää myös suunnitelman Väyläviraston hallinnoiman satamaan ulottuvan väylän syvyyden ja väyläalueen rajauksen muuttamiseksi. YVA-selostuksessa esitetään seitsemän arvioitavaa vaihtoehtoa, joista kaksi kuvaa nykytilannetta ja viisi hankkeen toteuttamisen vaihtoehtoa. Sataman laajentamista koskevissa vaihtoehtoissa Koverharin satamaan rakennetaan uusia laitureita, ruopataan, täytetään ja louhitaan vesialuetta sekä muutetaan väyläalueita. Esitetyistä vaihtoehtoista Hangon Satama Oy on valinnut toteutettavaksi vaihtoehdon 4.

YVA-selostusta laadittaessa on otettu huomioon Museoviraston 29.9.2017 YVA-ohjelmasta antaman lausunnon sisältö. YVA-selostuksen nykyistä maankäyttöä käsittelevään lukuun on lisätty kartta Koverharin ja sen lähialueiden muinaisjäänneksistä ja muista kulttuuriperintökohteista. Tämän lisäksi tekstissä kerrotaan hankealueella sijaitsevasta kiinteästä muinaisjäänneksestä (Koverharin hylky, muinaisjäänneostunnus 2574) sekä alueella sijaitsevista rakenteista, jotka liittyvät Hankoniemellä 1940–1941 olleeseen Neuvostoliiton tukikohtaan.

YVA-selostuksessa on arvioitu hankkeen vaikutusta alueen muinaisjäänneksiin niin sataman rakennus- kuin toimintavaiheessa. Arvioinnissa on huomioitu se, ettei alueella ole tehty kattavaa vedenalaisen kulttuuriperinnön inventointia. YVA-selostuksessa todetaan, että *”Vedenalainen inventointi on Museoviraston YVA-ohjelmasta annetun lausunnon mukaan tarpeellista ennen ruoppauksien toteuttamista. Inventoinnin laajuudesta päätetään hankevaihtoehdon valitsemisen jälkeen, kun tiedetään mille alueille ruoppaustoimenpiteet kohdistetaan.”*

Vedenalaiseen kulttuuriperintöön kohdistuvien negatiivisten vaikutusten torjuntakeinoina YVA-selostuksessa esitetään vedenalaisten inventointien tekeminen ennen ruoppausten aloittamista. Hangon Satama kiinnittää myös erityistä huomiota mahdollisiin arkeologisiin löytöihin rakentamiseen liittyvissä etukäteiskartoituksissa. Ennestään tuntemattoman muinaisjäänneksen löytyessä Hangon Satama toimii muinaismuistolain (295/1963) edellyttämällä tavalla eli tiedottaa Museovirastoa löydöstä ja toiminnan vaikutuksista tehdään tarvittaessa uudelleenarvio yhteistyössä Museoviraston kanssa. YVA-

selostuksessa myös todetaan, että Museovirastolta pyydetään lausunto louhinnan vaikutuksista muinaisjäännöksiin ennen louhintatöiden suorittamista.

Hankevaihtoehtojen vertailussa mainitaan, että toteutettavaksi valitun vaihtoehdon vaikutukset muinaisjäännöksiin ovat erittäin suuret. Tämän vuoksi Museovirasto korostaa edelleen, että hankealueella tehtävä vedenalainen inventointi tulee toteuttaa hyvissä ajoin siten, että mahdollisten inventoinnissa löydettyjen muinaisjäännösten riittävät tutkimukset / dokumentoinnit ehditään tehdä ennen kuin hankkeen toteuttaminen alkaa.

Sekä vedenalaisen että maassa sijaitsevan kulttuuriperinnön suojelu on huomioitu YVA-selostuksessa riittävällä tavalla.

Rakennetun kulttuuriympäristön ja maiseman osalta lausunnon asiasta antaa Museoviraston ja maakuntamuseon välisen yhteistyösopimuksen perusteella Länsi-Uudenmaan maakuntamuseo.

Yhteyshenkilö Museovirastossa on Piritta Häkälä ([piritta.hakala@museovirasto.fi](mailto:piritta.hakala@museovirasto.fi), puh. 0295 33 6221).

Yli-intendentti

Helena Taskinen

Intendentti

Piritta Häkälä

Tiedoksi Raaseporin kaupunki/Länsi-Uudenmaan maakuntamuseo  
Hangon kaupunki/Hangon museo



Rajavartiolaitos  
Gränsbevakningsväsendet  
The Finnish Border Guard

Lausunto

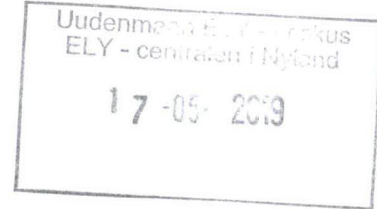
RVL1913305  
05.01.59  
RVLDno-2019-779

1 (1)

Rajavartiolaitoksen esikunta  
Kiinteistöyksikkö

13.05.2019

Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus  
PL 36  
00521 HELSINKI



UUDELY/7968/2017

**RVL1913302 Lausunto 13052019**

Ei lausuttavaa

Kiinteistöpäällikkö

  
Risto Ovaskainen

JAKELU

Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus



16.05.2019

Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus, ympäristö- ja luonnonvarat -vastuualue

kirjaamo.uusimaa@ely-keskus.fi

Viite: Lausuntopyyntö 19.3.2019, UUELY/7968/2017

### Lausunto Hangon Satama Oy:n ja Väyläviraston Koverharin sataman laajentamista koskevasta ympäristövaikutusten arviointiselostuksesta

Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus, ympäristö- ja luonnonvarat -vastuualue on pyytänyt Eteläkärjen ympäristöterveydeltä lausuntoa Hangon Satama Oy:n ja Väyläviraston ympäristövaikutusten arviointiselostuksesta. Lausunto tulee toimittaa viimeistään 17.5.2019. Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus, ympäristö- ja luonnonvarat -vastuualue toimii hankkeessa YVA-lain tarkoittamana yhteysviranomaisena. Eteläkärjen ympäristöterveys on 29.9.2017 antanut lausuntonsa ympäristövaikutusten arviointiohjelmasta.

Koverharin satamaa tullaan laajentamaan rakentamalla yksi tai useampia laitureita lisää ja Väyläviraston hallinnoiman satamaan ulottuvan väylän syvyyttä ja väyläalueen rajausta suunnitellaan muutettavaksi. YVA-selostuksessa arvioidaan seitsemän vaihtoehtoa (vaihtoehtojen yhteenvetotaulukko lainattu ympäristövaikutusten arviointiselostuksesta), josta Hangon Satama Oy on valinnut toteutettavaksi vaihtoehdoksi vaihtoehdon 4:

|      | Ruoppaus-<br>+ louhinta- (m <sup>3</sup> ktr) /<br>täyttömäärät (m <sup>2</sup> ) | Laiturit  | Väylän pinta-<br>alan muutos<br>(ha) | Väylän kulku-<br>syvyys /<br>haraussyvyys<br>(m) | Alus-<br>käynnit<br>(kpl/vuosi) |
|------|---|---|--------------------------------------|--|---------------------------------|
| VE0  | -   | vientilaituri (8 m),<br>bulk (9 m),   | -                                    | 12,0 / 14,5                                      | 150                             |
| VE0+ | -   | ro-ro (8 m),<br>ro-ro (9 m)   | -                                    | 12,0 / 14,5                                      | 295                             |
| VE1  | 31 000 /<br>28 000  | ro-ro (8 m),<br>ro-ro (9 m),<br>kontti/bulk (12 m)  | + 13,4                               | 12,0 / 15,0                                      | 400                             |
| VE2  | 114 000 + 6 000 /<br>23 000   | ro-ro (8 m),<br>ro-ro (9 m),<br>kontti/bulk (13 m),<br>ropax (9 m)                                | + 28,2                               | 13,0 / 15,0                                      | 800                             |
| VE2+ | 120 000 + 6 000 /<br>26 000   | ro-ro (8 m),<br>ro-ro (9 m),<br>kontti/bulk (13 m),<br>bulk (9 m),<br>ro-ro (9 m),<br>ro-ro (9 m) | + 28,2                               | 13,0 / 15,0                                      | 1100                            |
| VE3  | 243 000 + 6000<br>/<br>26 000   | ro-ro (8 m),<br>ro-ro (9 m),<br>kontti/bulk (13 m),<br>bulk (13 m),<br>ro-ro (13 m)               | + 28,2                               | 13,0 / 15,0                                      | 900-1150                        |
| VE4  | 168 000 + 14 000 /<br>25 300  | ro-ro (8 m),<br>ro-ro (9 m),<br>kontti/bulk (10 m),<br>bulk (14 m),<br>ro-ro (12 m)               | + 25,9                               | 14,0 / 16,1                                      | 900-1150                        |



16.05.2019

Ympäristövaikutusten arvioinnin perusteella todennäköisesti merkittävimmät vaikutukset kohdistuvat pintavesiin, Natura-alueeseen ja luonnon monimuotoisuuteen, muinaisjäänöksiin, maankäyttöön, liikenteeseen, asumiseen ja virkistysalueisiin. Myös hankkeen meluvaikutukset ja mahdolliset onnettomuustilanteet arvioitiin todennäköisesti merkittäviksi. Todennäköisesti merkittävien ympäristövaikutusten lisäksi arvioitiin vaikutuksia mm. maa- ja kallioperään, ilmanlaatuun, pohjavesiin, ihmisiin, maisemaan, jätehuoltoon ja Tvärminnen eläintieteellisen aseman tutkimukseen. Vaikutuksien ei arvioitu olevan merkittäviä. Vaikutukset on jaettu rakennusvaiheen ja normaalitoiminnan aikaisiin vaikutuksiin.

Alueelle on tarkoitus rakentaa kenttäalueita lasteille ja toimintatilaa satamaoperaattoreille ja muille mahdollisesti alueelle sijoittuville toimijoille. Alueelle on tarkoitus perustaa myös ns. katastrofikenttä, jota voidaan käyttää Suomenlahdella tapahtuvan öljyonnettomuuden hoitamiseen. Satama-alueeksi kaavoitetun maa-alueen koko on noin 99 hehtaaria ja tulevaisuudessa, kun sataman edustalla tehdään täyttöjä, maa-alueen koko kasvaa noin 101,6 hehtaariin. Sataman rakentamisen yhteydessä satama-alueen edustalta poistetaan sedimenttejä ruoppaamalla, kauempana väylällä louhitaan kalliota ja rantapenkereen edustan merialuetta täytetään maalla.

Hankealueella oleva vanhan terästehtaan kaatopaikka on suljettu. Heti hankealueen ulkopuolella on toinen vanha kaatopaikka, jota ei ole vielä suljettu yhdestä päästä. Kaatopaikan suotovedet johdetaan tällä hetkellä putkea pitkin puhdistamolalle, joka sijaitsee hankealueella lähellä nykyisiä laiturialueita. Puhdistamoon ei johdeta muita vesiä eikä kaatopaikan suotovesiä tarvitse käsitellä muutoin kuin pH:n osalta, joten puhdistamo on tarkoitus purkaa tulevaisuudessa.

## Lausunto

Eteläkärjen ympäristöterveys toteaa, että YVA-selostuksessa on huomioitu hankkeen vaikutukset ihmisten terveyteen, elinoloihin ja viihtyvyyteen, kuten asumiseen ja alueen virkistyskäyttöön, sekä pohja- ja pintavesiin. Vaikutukset normaalitilanteissa ovat melko pienet. Rakennusvaiheen vaikutukset ovat suurempia kuin tulevan satamatoiminnan ja laivaliikenteen vaikutukset, mutta lyhytaikaisia. Terveysturvallisuuden näkökohdalta merkittävin vaikutus lienee melu, joka voi olla tulevaisuudessa häiritsevää esimerkiksi väylän viereisten saarien asutukselle, sekä mahdollinen pohjaveden pilaantuminen. Hankealuetta ympäröivät pohjavesialueet ovat tärkeitä talousveden hankkimisen kannalta ja pohjaveden laatua ei saa pilata.

Hankealue ei sijaitse tärkeällä pohjavesialueella mutta sitä ympäröi vedenhankintaa ajatellen tärkeät pohjavesialueet Isolähde 0107803 ja Syndalen 0107806. Kaikki liikenne satamalle ja sieltä pois kulkee pohjavesialueen läpi, joten pohjaveden pilaantumisriski on olemassa. Selostuksen mukaan sataman toiminta aiheuttaa runsaasti rekkaliikennettä, vaikka suurin osa lasteista pyritään kuljettamaan raidekuljetuksina. Raideliikenteen kasvaessa alueelle perustetaan ratapiha satama-alueeksi kaavoitetun alueen, eli hankealueen, ulkopuolelle. Junien huollot, korjaukset ja polttoaineen varastointi tehtäisiin todennäköisesti ratapihalla, ei hankealueella, eikä niiden vaikutusarviointi ole YVA-selostuksen piirissä. Satama-alueelle sijoitettaisiin pienempi ratapiha eli junien odotusalue, jonka ympäristöhaittojen ehkäisykeinoiksi ehdotetaan kattavia toimia. Ratapiha tulee sisällyttää hankkeen kokonaistarkasteluun ja ottaa mukaan YVA-prosessiin, koska tähän liittyy esimerkiksi kemikaali- ja polttoaineonnettomuusriskejä ja ratapiha on juuri satamaa varten.

On huomioitava, että Lappohjan yleisen nk. EU-uimarannan uimaveden laatua tai hygieeniset olot eivät saa vaarantua esimerkiksi ruoppauksen aiheuttavien kiintoainesten takia. Satama-alueella käsiteltävistä tai varastoitavista ruoppaus- ja maamassoista yms. ei saa kulkeutua vaarallisia aineita mereen, suoraan tai



16.05.2019

suodattamalla maaperän kautta. Hankealueen maaperä koostuu suurelta osalta täyttömassoista, jotka saattavat sisältää kemikaaleja tai vaarallisia aineita. Likaisten suoto- ja hulevesien kulkeutuminen meriveiteen tulee estää.

Rakentamisvaiheessa tai sen jälkeen satamatoiminta ei saa aiheuttaa terveysvaaroja, kuten esimerkiksi valo- tai ilmansaasteiden, melun tai pölyn muodossa. Sataman ympäristömelumallinnusta on tehtävä ympäristölupamenettelyn yhteydessä. Myös laivojen mukana tulevien vieraslajien leviämisen riskiä tulee minimoida, koska ne saattavat olla terveysriskejä aiheuttavia.

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

Mainittakoon vielä, että ViskoTeepak Oy:lle ei ole varattu tilaisuus antaa lausuntonsa tästä YVA-selostuksesta, vaikka sillä on pohjavedenottoa hankealueen läheisyydessä.

Viran puolesta,

Ingegerd Grün-Maja  
terveystarkastaja

Katianna Kuula  
terveysvalvonnan johtaja

### Tiedoksi

Eteläkärjen ympäristöterveyslautakunta



17.5.2019

GTK/211/00.17/2019

Ylitarkastaja Leena Eerola  
Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus  
Opastinsilta 12 B, 5. krs,  
00520 Helsinki

## LAUSUNTO KOSKIEN HANGON SATAMA OY:N JA VÄYLÄVIRASTON KOVERHARIN SATAMAN LAAJENTAMISTA KOSKEVAA YMPÄRISTÖVAIKUTUSTEN ARVIOINTISELOSTUSTA

### *Koverharin sataman vaikutus aluetta ympäröiviin pohjavesialueisiin*

Koverharin sataman sijainti on pohjavesialueen ulkopuolella. Sen ympärillä on Isolähde/Lappohjan- ja Santalan pohjavesialueet ja etelässä alue rajautuu mereen.

Alueelle on tehty pohjavesialueen rakenneselvitys ja mallinnettu pohjaveden virtaussuunta sekä pohjavesialueilla että matalan veden alueella. Santalan ja Koverharin välissä kallio estää pohjaveden virtauksen alueelta toiselle. Geologisen rakenneselvityksen ja ympäristöhallinnon POVET-tietokannan geokemian perusteella savi- ja hienoaineskerrokset aiheuttavat sen, että Koverharin sataman hydraulinen yhteys Isolähteen pohjavesialueen kanssa on heikko.

Koverharin alueella pohjavesivirtaus purkautuu kohti merta. Tällöin mahdolliset haitta-aineet kulkeutuisivat pohjavedessä mereen.

BONUS SEAMOUNT-hankkeen mukaan akviferin laajennus on noin 200 metriä merelle. Tämä alue näkyy myös satelliittikuvassa matalan vedenpinnan alueella. Kauempana rannasta meren pohjaa peittää paksu savikerros. Rannikon hienoaines pidättää pohjavettä. Sataman toiminnasta mahdollisesti aiheutuvan savikerroksen poistuminen voi vaikuttaa pohjavedenpinnan vaihteluun joten alueen ympäristössä tarvitaan pohjavedenpinnan seurantaa.

Pohjaveden haavoittuvuusindeksi Koverharin alueella on korkea. Syinä tähän ovat paksu hiekka/rantamuodostumankerros ja pohjavedenpinnan taso lähellä maanpintaa. Korkea haavoittuvuusindeksi tarkoittaa, että alueelle tarvitaan pohjaveden seurantaa.

Yhteenvetona alueella tarvitaan pohjaveden seurantaa. Sataman toiminnan vaikutus pohjaveteen sekä Santalan että Isolähteen/Lappohjan pohjavesialueisiin tulee olemaan pieni.

### *Koverharin sataman sulfaattimaat*

Arviointiselostuksen mukaan Koverharin satama-alueen ruopattavat massat saattavat sisältää sulfideja, jotka aiheuttavat happamoitumisriskin sijoitettaessa hapellisiin olosuhteisiin maalle. Eli kyseisistä massoista voi muodostua happamia sulfaattimaita ruoppauksen ja läjityksen seurauksena. Sulfaattimaiden aiheuttamat haitat satama-alueella liittyvät suotovesiin, joiden

17.5.2019

happamuus ja metallit voivat heikentää vastaanottavan vesistön tilaa. Toisaalta hapettuneet ja happamat ruoppausmassat luovat poikkeavan korroosioympäristön rakentamiselle.

Ruoppausmassojen läjitykseen liittyen selostuksessa kuvataan että massat sijoitetaan maalle, missä ne kuivataan ja suotovedet kerätään talteen ja käsitellään ennen johtamista takaisin vesistöön. Tähän liittyen olisi hyvä huomioida, että mikäli massat sisältävät paljon sulfideja, voi kuivatuksen yhteydessä syntyvä happamuuskuormitus ja myös liuenneiden metallien määrä olla suuri. Tässä tapauksessa suotovesien laadun ja pH:n seurantaan kannattaa kiinnittää erityishuomio.

Selostuksessa myös mainitaan, että ruopattuja massoja (hiekkä) voidaan käyttää laiturien rakenteissa ja taustatäytöissä, mikäli niiden haitta-ainepitoisuudet eivät ylitä sallittuja arvoja. Myös hiekkaiset massat saattavat GTK:n arvion mukaan sisältää sulfideja/sulfaatteja siinä määrin, että ne vaativat jonkinlaisen käsittelyn/stabiloinnin ennen hyödyntämistä, mikä on hyvä huomioida erityisesti paalutuksissa.

GTK:n arvion mukaan sulfaattimaariskiä on käsitelty arviointiselostuksessa asian mukaisesti. Ennen massojen läjittämistä ja niiden hyödyntämistä olisi massojen sulfidiriskiä kuitenkin mahdollisuuksien mukaan hyvä analysoida joistakin näytteistä, jolloin sulfidiriskiä voidaan varautua paremmin.



Petri Lintinen

Johtaja; Projektit ja asiakkuudet



Jussi Ahonen

Yksikön päällikkö; Pohjavesi





Uudenmaan ELY-keskus  
kirjaamo.uusimaa@ely-keskus.fi

lausuntopyyntö 19.3.2019, UUDELY/7968/2017

## Koverharin sataman laajentamisen ympäristövaikutusten arviointiselostus

Hangon Satama Oy ja Väylävirasto suunnittelevat Koverharin sataman laajentamista Hankoniemellä.

Arvioitavat vaihtoehdot:

- VE0: Hanketta ei toteuteta. Sataman toimintaa jatketaan myönnetyn ympäristöluvan ja vesiluvan mukaisesti sisältäen myös satamatoiminnan kehittämisen Hangon Länsisatamassa. Aluskäyntejä on noin 150 vuodessa.
- VE0+: Kuten VE0, mutta tarkastellaan sataman tilaa käynnissä olevan bulk-laiturin saneerauksen ja satama-altaan kunnossapitoruoppausten jälkeen siten, että olemassa olevat laiturit varustetaan rampeilla ro-ro liikennettä varten. Aluskäyntejä on arviolta 295 vuodessa.
- VE1: Satamaan rakennetaan uusi bulk- tai konttilaituri nykyisen satama-altaan pohjoispuolelle ja väyläaluetta muutetaan laiturialueen edustalla ja supistetaan hieman pohjoisesta. Laiturialueen edustalta ruopataan 31 000 m<sup>3</sup>tr ja vesialuetta täytetään 28 000 m<sup>2</sup>. Aluskäyntejä on arviolta 415 vuodessa.
- VE2: Satama-altaan etelä- ja pohjoispuolelle rakennetaan rannan suuntainen laituri ja pohjoispuolelle lisäksi pistolaituri. Pohjoinen rannan suuntainen laituri on lyhyempi kuin vaihtoehdossa 1. Pistolaituri rakennetaan yksipuoleisena suojaamaan sataman pohjoispuolen luonnonsuojelualuetta melun, potkurivirtojen ja aaltoeroosion vaikutuksilta. Rannansuuntaista pohjoispuoleista laituria käyttävät bulk/konttialukset ja eteläpuoleista ROPAX-alukset. Pistolaituria käyttävät ro-ro alukset.

Laiturialueen edustalta ruopataan 114 000 m<sup>3</sup>tr ja vesialuetta täytetään 23 000 m<sup>2</sup>. Tuloväylän syventäminen edellyttää ruoppauksia myös Hästö Busö/Tvärminneön läheisyydessä. Väylää tulee leventää myös ruoppaamalla/louhimalla kalliota arviolta 6 000 m<sup>3</sup>tr. Aluskäyntejä on arviolta 800 vuodessa.

### ETELÄ-SUOMEN ALUEHALLINTOVIRASTO

puh. 029 501 6000  
fax 03 570 8002  
kirjaamo.etela@avi.fi  
www.avi.fi/etela

Postiosoite: PL 150, 13101 Hämeenlinna

Hämeenlinnan päätoimipaikka  
Birger Jaarlin katu 15,  
Hämeenlinna

Helsingin toimipaikka  
Ratapihantie 9,  
Helsinki

Kouvolan toimipaikka  
Kauppiemiehenkatu 4,  
Kouvola

- VE2+: Kuten VE2, mutta sataman eteläpuolella oleva rannansuuntainen laituri on bulk-laituri, jonka eteläpuolella on pistolaituri, jossa on laivapaikat molemmilla puolilla. Laiturialueen edustalta ruopataan 120 000 m<sup>3</sup>ltr ja vesialuetta täytetään 26 000 m<sup>2</sup>. Louhintamäärä on sama kuin vaihtoehdossa 2. Aluskäyntejä on arviolta 1100 vuodessa.
- VE3: Satama-altaan pohjoispuoli on sama kuin vaihtoehdossa VE 2+, mutta eteläpuoleinen rannansuuntainen laituri on bulk-laituri ja eteläinen pistolaituri on käytössä vain toiselta puolelta. Laiturialueen edustalta ruopataan 243 000 m<sup>3</sup>ltr ja vesialuetta täytetään 26 000 m<sup>2</sup>. Louhinnan määrä on sama kuin vaihtoehdoissa VE2 ja VE2+. Aluskäyntejä on arviolta 900-1150 vuodessa.
- VE4: Laiturien asettelu on sama kuin muissakin vaihtoehdoissa, mutta pohjoisen rannansuuntaisen kontti/bulk-laiturin kulkusyvyys on 10 metriä ja eteläisen bulk-laiturin kulkusyvyys 14 metriä. Eteläinen pistolaituri on käytössä vain pohjoispuolelta. Väylä syvennetään 14 metriin, mikä vaatii hieman suurempia louhintoja kauempana väylällä. Ruoppauksia tehdään noin 168 000 m<sup>3</sup>ltr. Aluskäyntien arvio on sama kuin VE3:ssa. Hangon Satama Oy on valinnut toteutettavaksi vaihtoehdoksi vaihtoehdon 4.

Hanke käsittää laiturien ja kenttäalueiden rakennukset, sataman edustan ruoppaukset ja toteutettavasta vaihtoehdosta riippuen väylän louhinnan, näiden massojen sijoituksen sekä sataman toiminnan.

Kaikki satama-alueeksi merkityt alueet eivät ole vielä Hangon Sataman hallinnassa, mutta todennäköisesti koko asemakaavoitettu alue otetaan tulevaisuudessa sataman käyttöön. Alueelle on tarkoitus rakentaa kenttäalueita lasteille ja toimintatilaa satamaoperaattoreille ja muille mahdollisesti alueelle sijoittuville toimijoille. Alueelle on tarkoitus perustaa myös ns. katastrofientä, jota voidaan käyttää Suomenlahdella tapahtuvan öljyonnettomuuden hoitamiseen.

Hankealueesta on etäisyyttä lähimpään asutukseen (Ekön saari) noin 1,2 km ja lähimpään asutuskeskittymään (Lappohjan kylä) on etäisyyttä noin 1,6 km. Lähisaarissa on runsaasti vapaa-ajan astutusta, joista lähimmät sijaitsevat noin 900 metrin etäisyydellä satama-alueesta. Lappohjan EU-uimaranta sijaitsee noin 600 metrin etäisyydellä satama-alueesta. Satama alueen eteläpuolella sijaitsee Puolustusvoimien käytössä oleva Syndalenin ampuma-alue ja sataman edustan vesialue kuuluu myös ampuma-alueeseen.

## Lausunto

Etelä-Suomen aluehallintoviraston peruspalvelut, oikeusturva ja luvat vastualueen ympäristöterveydenhuoltoyksikkö esittää lausuntonaan seuraavaa:

### Talousvesi

Arviointiselostuksen mukaan Koverharin alue kuuluu laajaan, Hankoniemen aluetta peittävään pohjavesimuodostumaan, mikä on jaettu useaksi pohjavesialueeksi. Kaikki pohjavesialueet on luokiteltu vedenhankintaa varten tärkeiksi pohjavesialueiksi. Osa hankealueesta sijaitsee pohjavesialueella, mutta Koverharin entisen terästehtaan aluetta ei ole luokiteltu pohjavesialueeksi. Satamatoiminta rajautuu Isolähteen ja Syndalenin pohjavesialueisiin.

## ETELÄ-SUOMEN ALUEHALLINTOVIRASTO

puh. 029 501 6000  
 fax 03 570 8002  
 kirjaamo.etela@avi.fi  
 www.avi.fi/etela

Hämeenlinnan päätoimipaikka  
 Birger Jaarlin katu 15,  
 Hämeenlinna

Helsingin toimipaikka  
 Ratapihantie 9,  
 Helsinki

Kouvolan toimipaikka  
 Kauppamiehenkatu 4,  
 Kouvola

Postiosoite: PL 150, 13101 Hämeenlinna

Isolähteen pohjavesialue kattaa suurimman osan Hankoniemestä. Isolähteen pohjavesialueella on Hangon Vesi -liikelaitoksen omistamat Isolähteen, Lappohjan ja Koverharin vedenottamot. Koverharin vedenottamot sijaitsevat noin 100 metrin etäisyydellä hankealueen pohjoispuolella. Syndalenin pohjavesialueella ei ole vedenottamoita.

Hankkeen vaikutuksia Isolähteen pohjavesialueeseen arvioitiin käyttämällä hyväksi alueen kaavoitusta varten laadittua hydrogeologista selvitystä, GTK:n vuoden 2004 pohjaveden rakenneselvitystä sekä GTK:n pohjaveden haavoittuvuusraporttia vuodelta 2017. Haavoittuvuusraportin mukaan hankealueen pohjavesi on helposti haavoittuvaa.

Isolähteen pohjavesialueella pohjaveden virtaussuunnaksi on arvioitu etelään ja kaakkoon kohti merta. Pohjaveden pinta rannan läheisyydessä on noin 0,5-1,5 metrin syvyydessä. Koverharin entisen terästehtaan alue on ollut suureksi osaksi pinnoitettua tai täyttömaata, minkä takia vesi ei suotaudu alueen läpi samalla tavalla kuin aluetta ympäröivillä alueilla. Osalle alueesta on läjitetty terästehtaan toiminnassa syntynyttä kuonaa.

Arviointiselostuksen mukaan ruoppausmassat on tarkoitus sijoittaa maa-alueelle, mutta tarkempia sijoituspaikkoja ei ole vielä päätetty. Massoja on suunniteltu käytettävän ainakin sataman kenttä- ja laituri-alueiden taustatäyttöissä. Massat kuivataan kenttä-alueella ja niiden suotovedet otetaan talteen ja puhdistetaan ennen päästämistä ympäristöön. Satama-alueen sedimenttitutkimusten perusteella sedimentissä esiintyy kohonneita pitoisuuksia haitta-aineita, mutta pitoisuudet alittavat pääosin PIMA-asetuksen kynnsarvot, eikä suurinta osaa massoista siten luokitella pilaantuneiksi, kun ne läjitetään maalle. Sedimenteissä saattaa esiintyä myös happamia sulfaattimaita.

Sataman normaalitoimintaan liittyvistä toiminnoista (lastien purku, materiaalien varastointi, jätehuolto, liikenne) ei arvioida kohdistuvan suoria vaikutuksia pohjavesiin, mutta esimerkiksi onnettomuustilanteiden kautta hanke voi olla merkityksellinen pohjavesialueelle. Lisäksi pohjaveden laatuun voivat vaikuttaa sataman toimintaan välillisesti liittyvät toiminnot, kuten teiden kunnossapito ja satama-alueen liukkauden esto. Hankkeesta johtuva rekkaliikenteen kasvu lisää myös pohjavesien saastumisriskiä liukkauden torjunnan lisääntymistarpeen ja onnettomuusriskin kasvaessa pohjavesialueella.

Selostuksen mukaan suurin osa satama-alueeksi kaavoitetusta alueesta on tarkoitus pinnoittaa (pois lukien jyrkimmät alueet ja vanhat kaatopaikka-alueet). Selostuksessa ehdotetaan, että kaikkiin hulevesikaivoihin asennetaan hiekan- ja öljynerottimet (hälyttimillä) sekä hulevesijärjestelmään sulkuventtiilit. Lisäksi suositellaan ruoppausmassat kuivatettavaksi pinnoitetulla alueella niin, että suotovedet saadaan kerättyä talteen. Suotovedet voidaan käsitellä paikan päällä siirrettävällä suotovesien puhdistuslaitoksella tai imeyttää maaperään pohjavesialueen ulkopuolella.

Koverharin vedenottamoon sekä Isolähteen ja Lappohjan vedenottamoihin ei arvioida kohdistuvan hankkeen johdosta vaikutuksia pohjaveden virtaussuunnista johtuen. Isolähteen ja Lappohjan vedenottamot sijaitsevat myös kaukana hankealueesta. Vaikka Koverharin alueen pohjavesiä on selvitetty melko kattavasti, ei arviointiselostuksen mukaan silti pystytä varmasti määrittämään pohjaveden virtaussuuntia tietyssä kohdassa aluetta. Pohjaveden purkautumista mereen on myös

#### ETELÄ-SUOMEN ALUEHALLINTOVIRASTO

puh. 029 501 6000  
fax 03 570 8002  
kirjaamo.etela@avi.fi  
www.avi.fi/etela

Postiosoite: PL 150, 13101 Hämeenlinna

Hämeenlinnan päätoimipaikka  
Birger Jaarlin katu 15,  
Hämeenlinna

Helsingin toimipaikka  
Ratapihantie 9,  
Helsinki

Kouvolan toimipaikka  
Kauppamiehenkatu 4,  
Kouvola

hankala arvioida. Selostuksessa esitetäänkin tarkkailtavaksi pohjaveden pinnan tasoa ja veden laatua (esimerkiksi vedenottamoilla) rakennustöiden aikana, jotta mahdolliset vaikutukset pohjaveteen voidaan havaita mahdollisimman pian.

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

### Uimavesi

Arviointiselostuksen mukaan meriveden samentumisen vaikutuksia voidaan lieventää ajoittamalla ruoppaus- ja läjitystoiminnot uimakauden ulkopuolelle, huomioimalla virtausolosuhteet sekä käyttämällä ilmakupla- tai silttiverhoa sedimenttien leviämisen ehkäisemiseksi.

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

### Melu

Meluvaikutuksia arvioitiin asiantuntija-arviona perustuen Hangon Länsisataman meluselvityksiin sekä arvioon syntyvän liikenteen määrästä. Alueen melutasoon vaikuttaa sataman toiminta, Syndalenin ampuma-alueen ampumarjoitukset, rekkaliikenne sekä muu toiminta, jota muodostuu vanhan terästehtaan lähialueelle alueen kehityksen edetessä. Arviointiselostuksen mukaan satamalle laaditaan tarkempi meluselvitys ympäristölupahakemuksen yhteydessä.

Ympäristöterveydenhuoltoyksikkö pitää tarpeellisena meluselvityksen tekemistä ympäristölupahakemuksen yhteydessä, kuten selostuksessa on esitettykin.

Ympäristöterveydenhuollon  
ylitarkastaja

Erja-Riitta Tarhanen

Tiedoksi Eteläjärven ympäristöterveys

### ETELÄ-SUOMEN ALUEHALLINTOVIRASTO

puh. 029 501 6000  
fax 03 570 8002  
kirjaamo.etela@avi.fi  
www.avi.fi/etela

Hämeenlinnan päätoimipaikka  
Birger Jaarlin katu 15,  
Hämeenlinna

Helsingin toimipaikka  
Ratapihantie 9,  
Helsinki

Kouvolan toimipaikka  
Kauppamiehenkatu 4,  
Kouvola

Postiosoite: PL 150, 13101 Hämeenlinna

Tämä asiakirja ESAVI/9876/2019 on hyväksytty sähköisesti / Detta dokument ESAVI/9876/2019 har godkänts elektroniskt

Ratkaisija Tarhanen Erja-Riitta 17.05.2019 14:04



Uudenmaan ELY-keskus  
PL 36  
00521 Helsinki



LAUSUNTO HANGON SATAMA OY:N JA VÄYLÄVIRASTON KOVERHARIN SATAMAN LAAJENTAMISTA KOSKEVASTA YMPÄRISTÖVAIKUTUSTEN ARVIOINTISELOSTUKSESTA

Viite: Lausuntopyyntö UUDELY/7968/2017

Länsi-Uudenmaan pelastuslaitos on tutustunut YVA-selostukseen. Pelastuslaitos ei ota kantaa siihen, mikä vaihtoehtoista tulisi toteuttaa. Huomioitavaa on kuitenkin pelastustoiminnan toimintavalmius Hangon ja Raaseporin alueella. Koverharin satamaan pelastuslaitoksen ensimmäisen yksikön toimintavalmiusaika on 16 minuuttia ja Länsisatamaan toimintavalmiusaika on 6 minuuttia. Seuraavien yksiköiden saapuminen Koverhariin on puolestaan nopeampaa kuin Länsisatamaan, koska yksiköt tulevat Tammisaaren suunnasta. Pelastusjoukkue saadaan Koverhariin noin 20 minuutissa. Koverharin satama-alueesta muodostuu toiminnan laajentumisen takia pelastustoiminnan toimintavalmiuden suunnitteluohjeen (SM 21/2012) perusteella riskiluokan II alue, jonne pelastustoimen ensimmäisen yksikön on saavuttava 10 minuutissa.

Seuraavat seikat tulisi pelastuslaitoksen näkemyksen mukaan huomioida jatkosuunnittelussa.

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

Pelastuslaitoksen näkemyksen mukaan pohjavesialueen nykyinen rajausta tulisi tarkastella ja kartoittaa uudestaan. Tieto siitä, toimitaanko pohjavesialueella vai sen ulkopuolella, vaikuttaa pelastuslaitoksen taktiikkaan ja käytettyihin menetelmiin. Esimerkiksi tulipalon sammuttamiseen käytettävän sammutusvaahdon valinnalla voi olla merkitystä pohjaveden kannalta. Öljy- / kemikaalivuoto- ja vahingontorjuntatehtävissä resurssien käyttöön ja toimenpiteiden nopeuteen vaikuttaa myös tieto pohjaveden suojaustarpeesta. Pelastuslaitoksen toimenpiteet eivät saa perustua vanhentuneeseen tai virheelliseen tietoon. Mikäli koko hankealue on heikosti vettä ja haitta-aineita läpäisevää täytemaata, tulisi siitäkin olla tieto.

Liikenne lisääntyy merkittävästi sataman ja tien 25 välillä, ja näin ollen myös onnettomuuksien riski kasvaa. Vaikka kyseessä ei olisi vaarallisen aineen kuljetus, aiheutuu raskaan ajoneuvon polttoainesäiliön vuodosta onnettomuustilanteessa maaperän ja pohjaveden pilaantumisriski. Täysperävaunuyhdistelmässä voi olla polttoainetta yli 500 l. YVA-selostuksessa mainittiin varautumiskeinoksi teiden luiskasuojaukset, joka tulisi huomioida jatkosuunnittelussa.

Raideliikenteen kasvua ei ole huomioitu riittävästi selostuksessa. Mahdollisen järjestelyratapihan tai kemikaaliratapihan tarve tulisi kartoittaa ja huomioida ympäristövai



kutusten arvioinnissa. Nyt ratapiha ei sijaitse hankealueella, eikä sen vaikutusarviointi ole tämän YVA-selostuksen piirissä. Yleisesti meriväylän ympäristövaikutukset on huomioitu selostuksessa kauas, mutta liikennemäärien kasvua maalla ei ole huomioitu laajasti hankealueen ulkopuolella. Alueen tasoristeysten turvallisuutta tulee parantaa liikennemäärien kasvaessa (puomit ja varoitusvalot).

Sataman kehittäminen luo painetta alueen lähiympäristön lisäkaavoittamiseen. Suunnitelmissa mainitaan myös teollisuusalue. Teollisuusalueen kaavoittamisessa tulee huomioida seuraavat asiat:

- sammutusvesi,
- sammutusjätevesien keräily,
- kemikaaliturvallisuuslain 18 §, jonka mukaan kemikaalien käsittelyä ja varastointia harjoittavaa tuotantolaitosta ei ilman erityistä, perusteltua syytä saa sijoittaa tärkeälle tai muulle vedenhankintaan soveltuvalla pohjavesialueelle, jollei kemikaalien ominaisuuksien perusteella voida osoittaa, ettei pohjavesialueelle aiheudu vaaraa.

Bunkrauksen (= laivojen tankkaus) riskejä ja ympäristövaikutuksia mahdollisen öljyvudon seurauksena ei ole arvioitu.

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

16.5.2019

Anu Puttonen  
Johtava palotarkastaja

Antti Lallukka  
Palopäällikkö





|                     |       |            |
|---------------------|-------|------------|
| Ympäristölautakunta | § 167 | 26.09.2017 |
| Ympäristölautakunta | § 61  | 16.05.2019 |

Hangon Satama Oy:n ja Väyläviraston Koverharin sataman laajentamista koskeva hanke / Lausunto ympäristövaikutusten arviointiselostuksesta

695/70.702/2014

YMP 26.09.2017 § 167

Hangon Satama Oy suunnittelee Koverharin sataman laajentamista. Satamaa tullaan laajentamaan rakentamalla yksi tai useampia laitureita lisää. Myös Liikenneviraston hallinnoiman satamaan ulottuvan väylän syvyyttä ja väyläalueen rajausta suunnitellaan muutettavaksi.

Insinööritoimisto Ecobio Oy on laatinut YVA-ohjelman. Ohjelmassa esitetään kuusi eri vaihtoehtoa hankkeelle.

Uudenmaan ELY-keskus - Ympäristö- ja luonnonvarat –vastuualue toimii ympäristövaikutusten arvioinnin yhteysviranomaisena ja pyytää nyt lausuntoa YVA-ohjelmasta. Lausunto pyydetään 29.9.2017 mennessä.

Arviointiohjelman sisältövaatimuksista säädetään Valtioneuvoston asetuksessa ympäristövaikutusten arviointimenettelystä (277/2017).

YVA-ohjelma on 24.8-29.9.2017 luettavissa muun muassa Hangon kaupunginkirjastossa (Vuorikatu 3-5) ja www-osoitteessa [www.ymparisto.fi/koverharinsatamanlaajennusYVA](http://www.ymparisto.fi/koverharinsatamanlaajennusYVA).

Ehdotus (Wahteristo) Ympäristölautakunta toteaa kyseessä olevan ympäristövaikutusten arviointiohjelman olevan hyvin laadituksi ja tarpeeksi kattavaksi.

Pykälä tarkistetaan välittömästi.

Asian käsittely Björn Peltonen ilmoitti olevansa esteellinen (palvelussuhde- ja toimeksiantojäävi) ja poistui kokouksesta asian käsittelyn ajaksi.

Päätös Ehdotus hyväksyttiin ja pykälä tarkistettiin välittömästi.

Lisätiedot Vs ympäristönsuojelupäällikkö Ville Wahteristo, 040 169 3523

YMP 16.05.2019 § 61

Hangon Satama Oy suunnittelee Koverharin sataman laajentamista. Tarkoituksena on rakentaa yksi tai useampia laitureita lisää. Myös Väylävirasto suunnittelee hallinnoimansa satamaan ulottuvan väylän syvyyden ja väyläalueen rajauksen muuttamista.

Uudet laiturit on suunniteltu rakennettavan satama-altaan etelä- ja pohjoispuolelle rannansuuntaisesti. Väyläaluetta suunnitellaan laajennettavan niin, että molempien uusien laiturien edusta kuuluu väyläalueeseen.





|                     |       |            |
|---------------------|-------|------------|
| Ympäristölautakunta | § 167 | 26.09.2017 |
| Ympäristölautakunta | § 61  | 16.05.2019 |

Ympäristölautakunta on 26.9.2017 § 167 antanut lausunnon ympäristövaikutusten arviointiohjelmasta (YVA-ohjelma). YVA-menettely on saavuttanut seuraavan vaiheen, ja Uudenmaan ELY-keskus / Ympäristö ja luonnonvarat vastuualue, on pyytänyt lausuntoa hankkeen ympäristövaikutusten arviointiselostuksesta Hangon kaupungin ympäristönsuojeluviranomaiselta, lausunto pyydetään viimeistään 17.5.2019.

YVA-menettelyn tarkoitus on tuottaa tietoa ympäristövaikutuksista suunnittelun ja päätöksenteon tueksi. YVA-konsulttina tässä hankkeessa toimii Ecobio Oy.

YVA-selostuksessa esitetään seitsemän arvioitavaa vaihtoehtoa, joista kaksi kuvaa nykytilannetta ja viisi hankkeen toteuttamisen vaihtoehtoja. Ympäristövaikutusten arvioinnin perusteella todennäköisesti merkittävimmät vaikutukset kohdistuvat pintavesiin, Natura-alueeseen ja luonnon monimuotoisuuteen, muinaisjäänneksiin, maankäyttöön, liikenteeseen, asumiseen ja virkistysalueisiin. Myös hankkeen meluvaikutukset ja mahdolliset onnettomuustilanteet arvioitiin todennäköisesti merkittäviksi.

Todennäköisesti merkittävien ympäristövaikutusten lisäksi arvioitiin vaikutuksia mm. maa- ja kallioperään, ilmanlaatuun, pohjavesiin, ihmisiin, maisemaan, jätehuoltoon ja Tvärminnen eläintieteellisen aseman tutkimukseen. Vaikutuksien ei arvioitu olevan merkittäviä.

Hangon Satama Oy on valinnut toteutettavaksi vaihtoehdoksi vaihtoehdon 4. Vaihtoehto mahdollistaa suurten alusten saapumisen satamaan, mikä on sataman kannalta kustannustehokkain vaihtoehto. Samalla aluskäyntien määrä on vähäisempi, kun vähemmän aluksia tarvitaan saman lastimäärän kuljettamiseen.

YVA-selostus löytyy www-osoitteessa  
[www.ymparisto.fi/koverharinsatamanlaajennusYVA](http://www.ymparisto.fi/koverharinsatamanlaajennusYVA)

#### Ehdotus (Wahteristo)

Ympäristölautakunta päättää ympäristönsuojeluviranomaisen ominaisuudessaan antaa seuraavan lausuntonaan asiassa Uudenmaan ELY-keskukselle:

Ympäristölautakunta toteaa YVA-selostuksen olevan lähtökohtaisesti kattava. Joihinkin seikkoihin on kuitenkin tarpeen kiinnittää huomiota.

1. Selostus ei käsittele riittävän laajasti satamatoimintaan hyvin tiiviisti liittyvien maakuljetusten (maantie- ja raideliikenne) pohjavedelle aiheuttamia riskejä.
  - a. Selostuksessa pohjavedelle aiheutuvien riskien arvioinnissa asiaa tarkastellaan pitkälti olemassa olevien vedenottamoiden näkökulmasta, tosiasian kuitenkin ollessa se, että kaikkea pohjavettä tulee etenkin pohjavesialueella suojella, myös sellaista mitä juuri nyt ei hyödynnetä. HUOM!  
Ympäristönsuojelulakiin sisältyy pohjaveden ehdoton pilaamiskielto;



|                     |       |            |
|---------------------|-------|------------|
| Ympäristölautakunta | § 167 | 26.09.2017 |
| Ympäristölautakunta | § 61  | 16.05.2019 |

- b. Selostuksessa pitäisi enemmän nostaa esille pohjavesisuojaamattomilla Viskontiellä ja Koverharintiellä kulkevien kuljetusten vaikutukset ja riskit pohjavedelle;
2. YVA-selostuksessa tarkasteltava hankealue on liian suppea. Myös junakuljetusten kannalta tarpeellisen ratapiha-alueen pitäisi sisältyä hankealueeseen. Selostuksessa on käsitelty ratapihan aiheuttamia vaikutuksia ja riskejä pohjavedelle riittämättömästi;
  3. Sataman laajentumisen seurauksena junakuljetusten määrä kasvaisi ns. rantaradalla huomattavasti. Tämä houkuttelee radanpitäjää radan sähköistämiseen, millä olisi ympäristön kannalta merkittäviä, myönteisiä vaikutuksia;
  4. Koverharin satamaa kehittämällä vähennetään painetta laajentaa Länsisatamaa ja Ulkosatamaa. Koska Länsisataman ja Ulkosataman maaliikenne kulkee Hangon kantakaupungin läpi, Koverharin sataman kehittämisellä olisi myönteisiä vaikutuksia kantakaupungin läpi kulkevien kuljetusten ympäristöhaittojen torjunnan kannalta;
  5. Laivaliikenteessä alusten koot kasvavat jatkuvasti. Koverharin sataman rakentaminen suurille aluksille sopivaksi mahdollistaa nykyaikaisten ja ympäristötehokkaiden alusten laajemman käytön Suomeen liikennöivässä laivastossa.
  6. Koverharin sataman rakentamisen sekä sataman edustan syventämisen yhteydessä otetaan haltuun huomattavia määriä pilaantunutta maa-ainesta satama-alueelta ja merestä pohjasedimenttiä. Täten ympäristössä olevia myrkyjä saadaan pois luonnon kiertokulusta.
  7. Pinnoitetulla satama-alueella syntyy hyvin paljon hulevesiä. Hulevesiä käsitellään öljynerotuskaivoissa ennen mereen johtamista. Hulevesien käsittelyssä pitää tämän lisäksi huomioida myös ympäristölle haitalliset vesiliukoiset aineet.
  8. Satama-alueen laajuudesta johtuen talvi-aikaan kerättävän lumen käsittelyllä voi olla suuri ympäristöllinen vaikutus, sillä näissä lumissa voi hyvinkin olla merkittäviä määriä ympäristölle haitallisia aineita. Selostukseen tulisi siksi sisällyttää lumen käsittelyn ja etenkin lumen sulamisvesien aiheuttamat ympäristövaikutukset.

Tämä pykälä tarkistetaan välittömästi.

|                 |   |
|-----------------|---|
| Asian käsittely | Björn Peltonen ilmoitti olevansa esteellinen (palvelusuhde- ja toimeksiantojäävi) ja poistui kokouksesta käsittelyn ajaksi. |
| Päätös          | Ehdotus hyväksyttiin. Tämä pykälä tarkistettiin välittömästi.   |
| Lisätiedot      | Ympäristönsuojelupäällikkö Ville Wahteristo, 040 169 3523   |



|                     |       |            |
|---------------------|-------|------------|
| Ympäristölautakunta | § 167 | 26.09.2017 |
| Ympäristölautakunta | § 61  | 16.05.2019 |

---

Otteen oikeaksi todistaa

Hanko 24.5.2019

Gunilla Fjäder-Rehn

Kanslisti

040 135 9303

gunilla.fjader-rehn@hanko.fi

21.5.2019

Uudenmaan Ely-keskus  
Kirjaamo.uusimaa@ely-keskus.fi

Viite: Uudenmaan Ely-keskuksen lausuntopyyntö Metsähallitukselle UUDELY/7968/2017

## **Metsähallituksen luonnonsuojelulain 65 §:n mukainen lausunto Hangon Koverharin sataman rakentamisen vaikutuksista Tammisaaren ja Hangon saariston sekä Pohjanpitäjänlahden merensuojelualue -nimisen Natura-alueen luontoarvoihin**

Hangon satama Oy suunnittelee Koverharin sataman laajentamista Hankoniemellä ja Väylävirasto satamaan liittyvän väylän syvyyden ja väyläalueen rajauksen muuttamista. Koverharin sataman laajentamisen ympäristövaikutusten arviointimenettelyn (YVA) yhteydessä on samalla arvioitu sataman rakentamisen vaikutuksia Tammisaaren ja Hangon saariston ja Pohjanpitäjänlahden merensuojelualue -nimisen Natura-alueen (FI0100005) luontoarvoihin. Arvion ovat tehneet Ympäristötutkimus Yrjölä Oy sekä Kala- ja vesitutkimus Oy. Vesikasvillisuuden ja vedenalaisten luontotyyppien osalta Natura-arvioinnin on tehnyt FT Ari Ruuskanen, jonka raportista (natura-arvioinnin liite 1) löytyy yksityiskohtaisempia perusteluita vaikutusarviolle (Ruuskanen 2016,2019). Myös VELMU-aineistoja ja mallinnuksia on käytetty hyväksi arvioinnissa.

Satama-alueen ja sen edustan vesialue kuuluvat Tammisaaren ja Hangon saariston ja Pohjanpitäjänlahden merensuojelualueeseen. Sataman laajentaminen mahdollistaa aiempaa suurempien alusten tulon satamaan. Tällä saattaa olla vaikutusta myös ulompana merellä sijaitsevaan Natura-alueeseen Hangon itäinen selkä (FI0100107).

Koverharin sataman YVA-menettelyssä arvioidaan yhteensä seitsemää vaihtoehtoa. Näistä kaksi kuvaa nykytilannetta ja sen kehittymistä, ja viisi hankkeen toteuttamisen eri vaihtoehtoja. Vaihtoehtoilla on eroa mm. laiturien koon ja sijoittelun suhteen, alusten liikennemäärissä, ruoppaus- ja täyttömäärissä, sekä väylän kunnostustarpeissa. Koverharin sataman laajentamisen ympäristövaikutusten arviointiselostuksesta v. 2019 (Hangon Satama Oy) löytyvät tarkemmat tiedot eri vaihtoehtoista.

Viranomaisen on pyydettävä arviosta lausunto elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskukselta ja siltä, jonka hallinnassa luonnonsuojelualue on. Valtion omistuksessa ja Metsähallituksen Luontopalvelujen eli julkisten hallintotehtävien hallinnassa on osia Tammisaaren ja Hangon saariston ja Pohjanpitäjänlahden merensuojelualue Natura-alueesta sekä Hangon itäinen selkä natura-alueesta. Metsähallitukselta on pyydetty YVA-selostuksen lausuntopyynnön yhteydessä Natura-arvioinnin (liite 10 YVA-selostuksessa) lausuntoa

Metsähallitus katsoo, että vaikutusten selvitys on tehty asianmukaisella tavalla, ja että arvioinnin pohjalta voidaan tehdä johtopäätöksiä vaikutusten merkittävydestä. Vaikutusalueeksi on tunnistettu sekä sataman laajentamisen rakentamisaikaiset että käytön aikaiset vaikutukset. Edelliset kohdistuvat sataman lähialueisiin ja väylän kunnostettaviin osiin ja jälkimmäiset käytön aikaiset vaikutukset ulottuvat koko väyläosuudelle alusten/laivojen koon kasvamisen myötä.

Metsähallitus katsoo tehtyjen selvitysten ja arvioinnin pohjalta, että Koverharin sataman laajentamisen vaihtoehto 1 merkittävästi heikentää Tammisaaren ja Hangon saariston ja Pohjanpitäjänlahden merensuojelualue -nimisen Natura-alueen sen luontotyyppien vedenalaiset hiekkasärkät osalta. Arvioinnissa on tuotu esille, että lieventävien toimenpiteiden käytöstä huolimatta vedenalaiset hiekkasärkät -luontotyyppien tutkimuspisteiden kasvillisuus



21.5.2019

todennäköisesti katoaa rakentamisen aikaisten toimenpiteiden johdosta sekä VE1 näytepiste J katoaa lopullisesti täyttömaan alle. Myös arvioinnin loppupäätelmänä on, että varovaisuusperiaatteen mukaan täytön kokonaisvaikutus ja vaikutus vedenalaisen osan eheyteen on merkittävän kielteinen vedenalaiset hiekkasärkät- luontotyyppin osalta.

Vaihtoehdoissa 2, 2+,3 ja 4 kasvillisuuden palautuminen saattaa olla mahdollista arvioinnin mukaan, mikäli niissä käytetään lieventäviä toimenpiteitä. Jos lievennystoimia ei käytetä, aiheuttavat kaikki vaihtoehdot merkittäviä kielteisiä vaikutuksia hankkeen vaikutusalueella esiintyviin meriluontotyyppihin.

Mikäli lievennystoimia käytetään, Metsähallitus katsoo, että sataman laajentamisen vaihtoehtojen 2-4 vaikutukset luontotyyppihin eivät ole merkittävästi heikentäviä, edellyttäen että kiintoaineksen leviämistä pystytään tehokkaasti estämään. Arvioinnissa on esitetty lieventämistoimenpiteinä ruoppauksen teko kiintoaineksen leviämisen estävän rakenteen sisällä. Samentumista aiheuttavat työt tulee myös keskittää syksyyn ja talveen. Linnustoa häiritsevät työt kuten paalutus- ja räjäytystyöt tulee myös tehdä pesimääjan ulkopuolella, jotta merkittäviä heikentäviä vaikutuksia linnustoon ei synny vaihtoehtojen 2-4 osalta sataman alueella.

Vaihtoehdoissa 2-4 kuuluva väylän syventäminen edellyttää ruoppauksia ja louhintoja Hästö Busön ja Tvärminnen läheisyydessä. Tällä voi olla merkittäviä heikentäviä vaikutuksia harmaahylkeeseen (luontodirektiivin liitteen II laji) sekä lintudirektiivin liitteen I lajeihin.

Metsähallitus on samaa mieltä arvioinnin johtopäätöksistä, jonka mukaan lieventämistoimenpiteiden (lajien karkotus ja vedenalaisen kuplaverhon käyttö meluhaittojen estämiseksi) avulla vaikutukset eivät ole merkittävästi heikentäviä hylkeeseen ja lintudirektiivin lajeihin. Töiden ajoitus tulee kuitenkin lisäksi tehdä linnuston pesimääjan ulkopuolella ja samentumista aiheuttavat toimet keskitettävä syksyyn ja talveen, jolloin minimoidaan hankealueella esiintyvien meriluontotyyppien kasvillisuuteen kohdistuvat, kiintoaineksen ja samentumisen aiheuttamat haitat.

Metsähallitus toteaa, että hankkeen edetessä tulee lupaprosesseissa edelleen valitun toteuttamisvaihtoehdon osalta kuvata ja määritellä tarkemmin ja yksityiskohtaisemmin lieventämistoimia (mm. meluhaittojen leviäminen kuplaverhojen avulla, lajien (harmaahylje, linnut, kalat) karkotus työalueilta, mahdolliset nopeusrajoitukset, räjäytys- ja paalutustöiden teko lintujen pesimääjan ulkopuolella, satama- ja lähialueen ruoppaus kiintoaineksen estävän rakenteen sisällä) sekä ottaa ne mukaan lupaehtoihin. Riutat - luontotyyppin esiintymistä väyläalueella tulee selvittää ja tarkentaa arviointia ja mahdollisesti suunnitelmaa kerättyjen maastotietojen perusteella. Myös kokonaisvaikutuksiin väylän ulkopuolella tulee kiinnittää huomiota ympäristöluvan myöntämisessä.

Metsähallitus katsoo, että kun edellä mainitut asiat huomioidaan ja toteutetaan niin Koverharin sataman laajennuksen vaihtoehdot 2-4 eivät merkittävästi heikennä Natura-alueiden Tammisaaren ja Hangon saariston ja Pohjanpitäjänlahden merensuojelualue (FI0100005) ja Hangon itäinen selkä (FI0100107) suojelun perusteella olevia luonnonarvoja.



Mikael Nordström, Aluepäällikkö



21.5.2019

Tiedoksi Metsähallitus





Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus

UUDELY/7968/2017

## Lausunto Hangon Satama Oy:n ja Väyläviraston Koverharin sataman laajentamista koskevasta ympäristövaikutusten arviointiselostuksesta

Hangon Satama Oy suunnittelee Koverharin sataman laajentamista rakentamalla yhden tai useampia laitureita lisää. Myös satamaan ulottuvan väylän syvyyttä ja väyläalueen rajausta suunnitellaan muutettavaksi. YVA-arviointiohjelmassa tarkastellaan viittä eri vaihtoehtoa (VE1, VE2, VE2+, VE3 ja VE4) sekä hankkeen toteuttamattajättämistä (VE0 ja VE0+).

Uudenmaan liitto on antanut 18.9.2017 lausunnon YVA-ohjelmasta.

### Kaavoitus

YVA-selostuksessa kuvataan voimassa olevien maakuntakaavojen tilanne otsikon Uudenmaan kokonaismaakuntakaava alla. Uudenmaan liitto lausui YVA-ohjelmavaiheessa ohjelmassa kuvatusta maakuntakaavatilanteesta. Maakuntakaavoja koskevaa kuvausta on korjattu ja täydennetty selostusvaiheessa.

Selostuksessa mainitaan, että Uudenmaan liittossa on valmisteilla Uusimaa-kaava 2050. Tähän liittyen liitto toteaa, että Uusimaa-kaava muodostuu kolmesta vaihemaakuntakaavasta ja hankealue sijoittuu Länsi-Uudenmaan vaihemaakuntakaavan alueelle. Kaava on ehdotusvaiheessa ja se on tarkoitus hyväksyä joulukuussa 2019.

Länsi-Uudenmaan vaihemaakuntakaava ei tuo hankealueelle merkittäviä muutoksia voimassa oleviin maakuntakaavoihin verrattuna. Länsi-Uudenmaan vaihemaakuntakaavaehdotuksessa alueelle on osoitettu selostuksessa mainittujen merkintöjen lisäksi Natura-alueen, suojelualueen ja puolustusvoimien alueen kaavamerkinnot.

Hankealueelle on hyväksytty vuonna 2018 asemakaava ja valmisteilla on yleiskaava. Uudenmaan liitto on Koverharin ja Lappohjan yleiskaavaa koskevassa lausunnossaan todennut, että yleiskaavan luonnoksessa esitetty



olemassa olevan yhdyskuntarakenteen ja sataman kehittäminen on maakunnan alueidenkäytön tavoitteiden mukaista. Suunnittelualueella ja sen välittömässä läheisyydessä on kuitenkin paljon arvokkaita ja herkkiä ympäristöjä, kuten tärkeä pohjavesialue, Natura- ja luonnonsuojelualueita sekä valtakunnallisesti arvokkaita tuulimuodostumia, joiden arvojen selvittäminen sekä niiden vaikutusten arviointi yleiskaavan kaavaratkaisujen suhteen on tehtävä erityisen huolellisesti.

### **Arvioidut ympäristövaikutukset**

Hankkeen ympäristövaikutuksia on lähtökohtaisesti arvioitu laaja-alaisesti. Vaikutukset on selostuksessa luokiteltu joko todennäköisesti merkittäviin ympäristövaikutuksiin tai vähäisiin ympäristövaikutuksiin. Vaikutusten merkittävyyden kuvaamisessa on käytetty matriisimallia, joka pohjautuu ARVI-lähestymistapaan. Hankevaihtoehtojen vaikutukset kuvataan sekä sanallisesti että taulukossa jokaisen arvioidun ympäristövaikutuksen kohdalla. Selostuksesta puuttuu yhteenvetotaulukko, johon olisi koottu hankevaihtoehtojen kaikki arvioidut ympäristövaikutukset. Yhteenvetotaulukko olisi ollut välttämätön kokonaiskuvan saamiseksi ja eri hankevaihtoehtojen välisten erojen vertailemiseksi.

Hanketta koskien on laadittu erillinen Natura-vaikutusten arviointi. Selostuksessa on kuvattu hankkeen vaikutuksia läheisten Natura-verkoston kuuluvien alueiden luonnonarvoihin. Selostuksessa ilmaistaan Natura-alueisiin kohdistuvista vaikutuksista eri hankevaihtoehtoja yhteydessä, että *Vaihtoehtoilla ei ole merkittävää haitallista vaikutusta Natura-alueen yhtenäisyyteen*. Luonnonsuojelulain 64 §:ssä todetaan, että Natura 2000 -verkoston kuuluvan alueen suojelun perusteena olevia luonnonarvoja ei saa merkittävästi heikentää. Arvioinnissa käytettyä ilmaisua ja tehtyjä johtopäätöksiä olisi syytä täydentää koskemaan myös suojelun perusteena olevia luonnonarvoja.

Satamahankkeella on merkittäviä vaikutuksia maaliikenteeseen. Maakunnallisesti merkittävälle Vt 25:lle syntyy suuri määrä raskasta liikennettä erityisesti lopputilanteessa mutta myös rakentamisen aikana. Tien kapasiteetin on todettu riittävän, mutta turvallisuus- ja toimivuusnäkökulmat nostavat tien kehittämistarpeita esiin. Valittu vaihtoehto 4 tukeutuu Hanko-Hyvinkää-radnan sähköistykseen. Hankkeen etenemisen osalta on varauduttava epävarmuuksiin niin radnan sähköistyksen kuin tieliikenteen osalta. Uudenmaan liitto esittää, että hankkeen jatkosuunnittelussa on huomioitava satamatoiminnan kytkytyminen radnan sähköistyshankkeen ja vt 25 parannushankkeen etenemiseen liikennejärjestelmän toimivuuden varmistamiseksi.

Vaikutusten merkittävyyden arvioinnissa on otettu tarvittavat lievennystoimenpiteet oletusarvoisesti huomioon. Lieventämistoimenpiteistä on käytetty selostuksessa nimeä torjuntakeinot. Ottaen huomioon lieventämistoimenpiteiden rooli esimerkiksi luonnon monimuotoisuutta, eläin- ja kasvilajistoa ja suojeluarvojen säilymistä koskevien vaikutusten toteutumiseen, on selostuksessa kuvattu lieventämistoimenpiteitä varsin pintapuolisesti. Jotta vaihtoehtojen vaikutuksista saisi paremman varmuuden, olisi tarpeelliset lieventämistoimenpiteet syytä kuvata tarkemmin.

Hangon alueella on Koverharin sataman lisäksi kaksi muuta satamaa, Länsisatama ja Ulkosatama. Koverharin sataman kehittämistä koskevalla hankkeella on vaikutuksia alueen muihin satamiin mm. taloudellisten, liikenteellisten ja alue- ja yhdyskuntarakenteellisten vaikutusten kautta.



Vaikutuksia Länsisatamaan ja Ulkosatamaan olisi ollut perusteltua arvioida selostuksessa tarkemmin.

#### **Hankkeen kytkeytyminen ja vaikutukset suunnitelmiin ja ohjelmiin**

YVA-selostuksessa kuvataan hankkeen kytkeytymistä muihin suunnitelmiin ja ohjelmiin. Selostuksessa mainitaan myös Uusimaa-ohjelma. Uusimaa-ohjelmaa koskeva kuvaus sisältää vanhentunutta tietoa. Uusimaa-ohjelma on päivitetty vuonna 2017 ja uusi ohjelma, Uusimaa-ohjelma 2.0 ja sitä täydentävä toimeenpanosuunnitelma ovat tulleet voimaan vuoden 2018 alusta.

#### **Hankkeen rakentamisen edellyttämät suunnitelmat, luvat ja päätökset**

Uudenmaan liitto totesi YVA-ohjelmasta antamassaan lausunnossa, että selostuksessa tulisi mainita tarvittavat kaavapäätökset sekä Natura-lausunto. Uudenmaan liitto toistaa ohjelmavaiheessa lausutun myös tässä yhteydessä.

#### **Arvio hankkeen toteuttamiskelpoisuudesta ja valittu vaihtoehto**

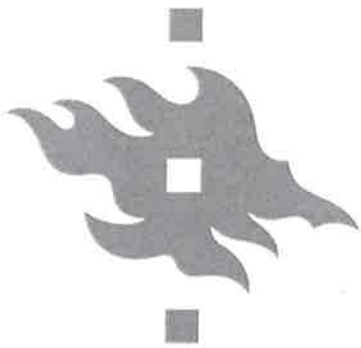
YVA-selostuksessa todetaan, että hanketoimija on päättänyt valita toteutettavaksi VE4:n. Valinnan perusteluita olisi syytä täydentää tiedoilla valintaan johtaneista pääasiallisista syistä ja mahdollisista ympäristövaikutuksista.

Merja Vikman-Kanerva  
Johtaja, aluesuunnittelu

Tanja Lamminmäki  
Ympäristöasiantuntija

Jakelu

Uudenmaan ELY-keskus  
Uudenmaan liitto / kirjaamo



Asianro

22.5.2019

**Viite:** Uudenmaan Ely-keskuksen lausuntopyyntö UUDELY/7968/2017

**Asia:** Hangon Satama Oy:n ja Väyläviraston Koverharin sataman laajentamissuunnitelma, ympäristövaikutusten arviointiselostus

### Tausta

Hangon Satama Oy suunnittelee Koverharin sataman laajentamista Hankoniemellä. Tarkoituksena on nostaa sataman käyttöastetta jota varten satamaa pitää laajentaa ja vesiväyliä syventää. Laajentamisen seurauksena myös laivaliikenteen määrä lisääntyy. Sataman mahdollinen laajentaminen on tarkoitus toteuttaa lupamenettelyn jälkeen vuosien 2020-2030 aikana. Uudenmaan elinkeino, liikenne ja ympäristökeskus on pyytänyt Helsingin yliopiston Tvärminnen eläintieteelliseltä asemalta (jäljempänä TVEA) lausuntoa Hangon Satama Oy:n ja Väyläviraston ympäristövaikutusten arviointiselostuksesta. Helsingin yliopisto ei tässä lausunnossa ota kantaa eri satama-vaihtoehtojen eikä huomioi vaikutuksia jotka ovat lyhytkestoisia. Lausunto on siksi yleisluonteinen, siinä tuodaan esille aiheita jotka on tunnistettu TVEA:lle tärkeiksi ja jotka johtuvat satamarakentamisesta tai varsinaisesta satamatoiminnasta.

### Helsingin yliopiston toiminta

Helsingin yliopisto ylläpitää hankealueen lähistöllä sijaitsevaa tutkimusasemaa, eli Tvärminnen eläintieteellistä asemaa, jota ympäröi Helsingin yliopiston omistama luonnonsuojelualue (Uudenmaan lääninhallituksen päätös 7109/1981 sekä Uudenmaan ympäristökeskuksen päätös LUO 348), sekä valtion hallinnassa ja yliopiston käytössä oleva Tvärminnen luonnonsuojelualue (asetus 651/1983).

TVEA toimii tukikohtana lukuisille luonnontieteellisille tutkimushankkeille ja kenttäkurseille. Itämereen ja erityisesti Suomenlahden rannikkoalueisiin liittyvät kysymykset ovat keskeisiä TVEA:n toiminnassa. TVEA:aa käyttävät Helsingin yliopiston tutkijoiden ja kurssien ohella lukuisat muut kansalliset ja kansainväliset toimijat, TVEA on osa Suomen Akatemian FIRI-tiekarttaan kuuluvaa FINMARI-konsortiota (<https://www.finmari-infrastructure.fi/>). TVEA:n toiminnalle on keskeistä ympäristön pitkäaikainen havainnointi toiminta-alueellaan, ja se koordinoi Suomen pitkäaikaisen ympäristötutkimuksen verkostoon, eli FinLTSER:iin kuuluvaa Läntisen Suomenlahden aluetta WelFin (<http://www.lter-europe.net/lter-europe/infrastructure/networks/finland>).

Yleisellä tasolla TVEAn toiminnalle on tärkeää, että mikään yksittäinen ihmisen aiheuttama toimenpide ei oleellisesti vaikuta ympäristön yleiseen tilaan, koska sellainen toimenpide vääristäisi tutkimusten tulosten yleistämistä ja siten TVEAn tutkimuksen kansainvälisesti korkeata tasoa. TVEAn toiminnalla ja TVEAn alueella suoritettulla tutkimuksella ja ympäristöseurannalla on suuri merkitys kansallisesti ja kansainvälisesti. Pisin seuranta – Storfjärdenin pohjaeläinseuranta - on jatkunut yhtäjaksoisesti yli sata vuotta ja on myös kansainvälisesti ainutlaatuinen. Myös huomattavasti nuoremmat seurannat, esimerkiksi vesilintuseuranta

ja sinisimpukkaseuranta ovat ajalliselta pituudeltaan jo kansainvälisesti merkittäviä. TVEA on erityisesti huolissaan mahdollisista muutoksista, jotka koskisivat pitkäaikaisseurantaa ja eritoten Storfjärdenin seuranta-alueita. Storfjärdenin alue on lisäksi toiminut jo hyvin pitkään erilaisten kokeiden suorituspaikkana ja alueen ”luonnollisen tason” ylläpitäminen on siksi TVEAn toiminnalle erityisen tärkeää. Yllämainittuihin, toimintaamme liittyviin lähtökohtiin viitaten, haluamme tuoda esille seuraavat asiat jotka ovat toiminnallemme erityisen tärkeitä.

### Sataman rakennusvaiheen seuraukset

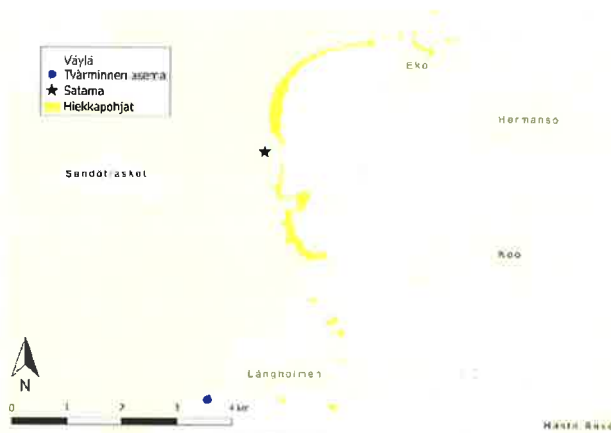
- 1. Satama-alueen ruoppaus.** Helsingin yliopisto pitää erittäin tärkeänä, että ruoppaukset suoritetaan ympäristöä säästävällä tavalla, jossa menetelmiä valittaessa keskeisenä valintakriteerinä on ympäristövaikutusten näkökulmasta parhaan ruoppaustekniikan käyttö sekä toimenpiteet, joilla estetään vaikutusten leviäminen kohdealueen ulkopuolelle. Siten ruoppauksen ajankohta, kesto ja virtausolosuhteet on suunnittelussa huomioitava ja lisäksi on kyettävä reagoimaan nopeasti, mikäli olosuhteet ruoppauksen aikana oleellisesti muuttuvat. Vaikka syksy ja talvi voivat olla otollista ruoppausaikaa vuodenajan ja biologisten prosessien lepovaiheen takia, ovat tuulet ja virtaukset usein suuremmat samana ajankohtana. Näitten yhteisvaikutus on siksi kyettävä arvioimaan nykyistä paremmin. Keskeisiä toimintatapoja kaikissa vaihtoehdoissa ovat sedimentin ja haitta-aineiden leviämisen lieventämistoimet kaikissa ruoppauksissa.
- 2. Räjähdykset satama-alueella.** Mikäli satama-alueen laajennus edellyttää louhintaa, on louhinta ajoitettava syksyyn tai talveen, jolloin vaikutukset meriluontoon ovat mahdollisimman vähäiset.
- 3. Meriväylien syventäminen.** Helsingin yliopisto suhtautuu varauksella Storsundsharun-saaren eteläpuoleisen riutan suunniteltuun louhintaan. Storsundsharun-saaren haahkapopulaatio kuuluu TVEA:n tutkijoiden pitkäaikaisen, kansainvälisen tutkimuksen piiriin, ja saarella esiintyy muutakin arvokasta merilinnustoa. Haahka on myös HELCOMin punaisella listalla arvioitu Suomessa tasolle ”vaarantunut” (VU Vulnerable) ja koko Itämeren alueella erittäin uhanalaiseksi (EN). Matalat riutta-alueet ovat haahkoille tärkeitä syönnösalueita. Lisäksi vedenalaiset riutat ovat Luontodirektiivin suojeltuja luontotyyppisiä joilla elää monimuotoinen lajisto. Arviointiohjelmaan liittyvän selvityksen mukaan louhinta-alue on edelleen ammattikalastajien ilmoittamaa kampelan kutualueita. Kalaston kutualueita ei kuitenkaan ole selvitetty erikseen, eikä louhinnan vaikutuksia näin ollen voida tarkasti arvioida.

### Satamatoiminnan käytön vaikutukset

TVEA katsoo tärkeäksi, että rakennusvaiheessa myös huomioidaan käytön vaikutukset. Täten on tärkeitä että:

1. Satama ja laivojen käännösalue on niin syvä, että laivojen potkurivirta tultaessa sekä lähtiessä ei vaikuttavuudeltaan oleellisesti yllä merenpohjaan asti, sillä tällainen vaikutus saisi aikaan veden jatkuvaa samenessa ja mahdollisesti sameuden leviämistä. TVEA katsoo erittäin tärkeäksi, että satama-altaan ja laivojen kääntöalue jo rakennusvaiheessa ruopataan syväksi, jotta käytön aikana potkurivirtojen aiheuttama samennus on mahdollisimman vähäinen. On mahdollista, että pinnan alla olevat syvemmät maalajit ovat vähäravinteisia (esim hiekka) eivätkä siksi ole ympäristölle yhtä haitallisia kuin vastaavat sedimenttipohjat. Pintamateriaalin riittävä poistaminen myös vähentäisi pohjassa olevien haitta aineiden (esim TBT, PCB, TPhT ym) leviämisen ympäristöön sataman käytön aikana.
2. Satama-alueen hulevesi ei päädy mereen puhdistamattomana, vaan että mahdolliset kemikaalit, ravinteet, ja eloperäiset aineet käsitellään asianmukaisesti.

3. Arviointiohjelmassa esitettyjen laajennusvaihtoehtojen vaikutukset laivaliikenteeseen vaihtelevat niin laivojen lukumäärän kuin koon suhteen. Eri vaihtoehtojen kokonaisvaikutusta väylän ulkopuolella (rantaerosio, pohjaerosio, sameneneminen, laivoista syntyvät aallot ja meluhaitta) tulee tarkastella vielä erikseen ympäristölupaprosessissa; tarkastelun lähtökohtana tulee olla vaihtoehto, jolla kokonaisvaikutus jää mahdollisimman pieneksi (erityisesti vaikutukset Natura-alueeseen ja TVEA:n luonnonsuojelualueeseen). Näitä laivaliikenteen kielteisiä vaikutuksia voidaan vähentää asettamalla laivoille nopeusrajoituksia (joiden noudattamista tulee myös seurata). Eroosiovaikutus koskee erityisesti Skomakarskär ja Brännskär -nimisiä saaria Tvärminnen luonnonsuojelualueella. Niissä on eroosiolle herkkiä hiekka- ja moreenirantoja.
4. Laaditaan suunnitelma ja strategia sekä otetaan käytäntöön menetelmät, joilla vähennetään laivojen mukana tulevien vieraslajien leviämisen riskiä.
5. Laaditaan öljyntorjuntasuunnitelma, jolle varataan riittävä öljyntorjuntakalusto, joka laadussa ja määrässä huomioi sataman reuna-alueiden ekologisen arvon, tutkimusarvon ja saariston pirstoutuneisuuden.
6. Rakennusvaiheen ja toiminnan ympäristöseuranta on satamasta riippumaton, laajuudeltaan kattava ja laadultaan sellainen, joka riittävän kattavasti huomioi alueen erityispiirteet.
7. Lappohjan laajan hiekkarannan tilaa seurataan ja ryhdytään tarpeellisiin toimenpiteisiin, mikäli satamatoiminta johtaa rannan liettymiseen (vedenalaisen hiekan koostumuksen muutokseen tai rannan ruovikon laajenemiseen). Lappohjan hiekkaranta on rantojensuojeluohjelmaan kuuluva ja sijaintinsa (välisaaristossa) ja laajuutensa takia aivan ainutlaatuinen ja perusopetukselle tärkeä. Sen tila ei saa vaarantua. Koverharin pohjoispuolella on laaja ruovikkoalue joka saattaa laajentua, mikäli satamaa edelleen laajennetaan (satama luo suojan rantaa kuluttavalle aallokelle ja tuulelle ja meriveden laivoista johtama sameneneminen kerääntyy tuulen suoja-alueelle) ja mikäli satama-alueesta tai satamatoiminnasta päätyy ravinteita tai sedimenttiä meriveteen. Tvärminne katsoo, että sataman on veloitettava toimenpiteisiin (ruovikon niittoa ja juurakon poistoa) mikäli on havaittavissa että ruovikon pinta-ala kasvaa.



Lähde: Vatanen ym (2018) Koverharin sataman laajentaminen Vesistö-, vesiluonto ja kalatalousvaikutusarvio. Google Earth kuvakaappaus.

### Alueen yleispiirteet jotka tulee huomioida

Satama-alue sijaitsee alueella, jossa veden vaihtuvuus on runsasta ja jossa virtaussuunnat vaihtelevat suuresti. Alueen vesimassan läpivirtaus pintakerroksessa on suuri Pohjanpitäjänlahden tuoman makean veden takia. Tätä vesivirtausta pinnalla korvaa meren pohjaa pitkin kulkeva suolainen vesi joka kummutessaan ajoittain tuo runsaasti suolaista vettä pintakerrokseen. Alueen pinta- ja pohjavirtaukset ovat suuret, minkä johdosta myös ihmisen aiheuttama veden samenneminen tai haitta-aineiden, kuten öljyn, leviäminen voi olla hyvin nopeaa ja laajavaikutteista. Samentunut vesi kulkeutuu virtausten mukana sekoittuneena koko vesipatsaassa, mutta voimakkaimpana samennus esiintyy kuitenkin pohjan tuntumassa ja vaikuttaisi täten mahdollisesti Storfjärdenin pitkäaikaisseurannan tuloksiin.

Toiminta-alue sijaitsee Tammisaaren ja Hangon saariston ja Pohjanpitäjänlahden Natura 2000 merensuojelualueella (FI 0100005), jolle on erikseen säädetty rajoituksia, joiden tavoite on turvata Natura-alueiden luontoarvoja. Kyseinen Natura 2000 –alue on perustettu suojelemaan erityisesti merenpohjaa, vedenalaista luontoa ja veden laatua, ja näitä seikkoja tulee tässäkin hankkeessa huomioida erityisen tarkasti. Natura-alue on todettu ympäristöministeriön asettaman vesistöjen erityissuojelutyöryhmän raportissa (63/1992) erityisiä suojelutoimia vaativaksi merialueeksi, jolla on merkitystä erityisesti Itämeren tutkimuksen kannalta. Natura-2000 alueilla toimenpiteillä ei merkittävästi saa heikentää alueen suojeluarvoja. Helsingin yliopisto pitää tärkeänä, että tämä yleisperiaate on keskeisessä asemassa hankkeen jatko suunnitte-

lussa. Vaikutusten arviointiin liittyy epävarmuustekijöitä niin vaikutusmekanismien kuin hankealueen vesiluonnonkin osalta. Näiden yhteisvaikutusten johdosta on varovaisuusperiaate pidettävä jatkosuunnittelun ytimessä ja mitä epävarmempia ovat seuraamukset, sitä suurempaa varovaisuutta on käytettävä toiminnan suunnittelussa ja toteutuksessa. Nämä edellä mainitut seikat asettavat a) vaatimuksia myös rakennusvaiheen ja itse toiminnan ympäristöseurannan kattavuuteen ja laatuun sekä b) ennalta varautumisen periaatteen mukaisiin suunnitelmiin ja välittömiin toimenpiteisiin, mikäli seurannassa ilmenee toiminnasta aiheutuvia luontoa heikentäviä vaikutuksia.

Rehtori



Jari Niemelä