

Kokkolan Sataman laajennus, YVA-menettely, Kokkola

EPOELY/3678/2021

Lausunnot, asiantuntijakommentit ja mielipiteet

Koosteesta on poistettu oheismateriaalit, linkit ja henkilötiedot ja viranomaiskäyttöön tarkoitetut salatut aineistot.

KORJATTU 9.10.2024

Lausunnot

Keski-Pohjanmaan liitto

Kokkolan Satama Oy on toimittanut Etelä-Pohjanmaan elinkeino-, liikenne ja ympäristökeskukselle (ELY-keskus) hanketta Kokkolan Sataman laajennus koskevan ympäristövaikutusten arviointimenettelystä (YVA-menettely) annetun lain mukaisen arviointiselostuksen. Arviointiselostus on hankkeesta vastaavan laatima esitys hankkeesta ja sen todennäköisesti merkittävistä ympäristövaikutuksista.

Arvioitavat vaihtoehdot:

VE0+: hanketta ei toteuteta, mutta satama-alueen jo suunnitellut ja luvan saaneet rakentamistoimet toteutetaan. Vaihtoehdossa penkereillä rajattujen alueiden täyttötarve on 1,1 miljoonaa kuutiometriä ja sataman kautta kulkevia tuotemääriä voidaan nostaa 7 miljoonaan tonniin asti.

VE1: laiturien ja satamatoimintojen kehittäminen, jolloin penkereillä rajattujen alueiden täyttötarve on 5,3 miljoonaa kuutiometriä ja sataman kautta kulkevia tuotemääriä voidaan nostaa 10 miljoonaan tonniin asti.

VE2: laiturien ja satamatoimintojen kehittäminen koko sataman alueella täysimääräisinä, jolloin täyttötarve penkereillä rajatuilla alueilla on 10,3 miljoonaa kuutiometriä ja sataman kautta kulkevia tuotemääriä voidaan nostaa 20 miljoonaan tonniin asti.

Arvioinnissa ei tarkastella ns. VE0-vaihtoehtoa, koska satama on jatkuvassa kehityksessä ja sen alueita täytetään jo olemassa olevien lupien ja suunnitelmien mukaisesti.

Keski-Pohjanmaan liitto kiittää hyvin laaditusta YVA-selostuksesta.

Keski-Pohjanmaan liitto pitää erityisen tärkeänä, että Kokkolan Satama kehittää toimintaansa tulevaisuuden kehitystä varten. Keski-Pohjanmaan liitto katsoo, että YVA-selostuksessa on hyvin tuotu esille alueelle vaikuttavat maakuntakaavan merkinnät. Keski-Pohjanmaan liitto muistuttaa, että aluetta koskeva voimassa olevassa maakuntakaavan suunnittelumääräyksissä todetaan, että maakunnallisesti tai seudullisesti arvokkaan maisema-alueen alueiden käytön suunnittelussa tulee varmistaa maisema- ja kulttuuriarvojen sekä perinnebiotooppien ja muiden alueelle ominaisten luontoarvojen säilyminen alkutuotannon toiminta- ja kehittämisedellytyksiä vaarantamatta. Yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa tulee huomioida maakunnallisesti tai seudullisesti arvokkaan maisema-alueen erityispiirteet ja tarpeen mukaan antaa niiden säilymisen turvaavia kaavamääräyksiä ja suunnitteluohjeita. Keski-Pohjanmaan liitolla ei muutoin ole huomautettavaa Kokkolan Sataman YVA-selostukseen.

Keski-Pohjanmaan ympäristöterveydenhuolto

Etelä-Pohjanmaan ELY-keskus on pyytänyt lausuntoa Kokkolan sataman laajennuksen ympäristövaikutusten arviointiselostuksesta. Hankkeessa laajennetaan sataman laiturialuetta penkerein ja täyttöin merelle päin, lisätään tuotteiden käsittely- ja varastointialueita sekä raiteita, kuljetusreitit ja laajennetaan hulevesijärjestelmää. Ympäristövaikutuksia on arvioitu kolmelle vaihtoehdolle, joista VE0+ kuvaa nykytilaa suunnitelluilla ja luvitetuilla laajennuksilla; VE1 laajennusta, jossa täyttömäärä on 5,3 miljoonaa kuutiometriä ja sataman kapasiteetti nousee 10 miljoonaan tonniin; VE2 täyttöä 10,3 miljoonalla kuutiometrillä ja tuotemääräkapasiteetin nostoa 20 miljoonaan tonniin.

Rakentamisesta aiheutuva melu ajoittuu pääosin päiväaikaan. Ruoppauksia on kuitenkin tarve tehdä ympärivuorokauden avovesikaudella ja tästä on mallinnettu aiheutuvan ohjearvoja ylittäviä äänitasoja loma-asutukselle. Selvityksessä käy ilmi hyvin myös meluntorjuntatarve Ykspihlajan ja Haukiojan asutusalueille raideliikenteen vuoksi jo nykytilassa, mikä luonnollisesti korostuu entisestään liikennemäärien kasvaessa. Terveysturvallisuuden kannalta erityisesti yöaikaisen melun torjuntaan tulee kiinnittää huomiota -tältä osin Haukiojan ja Ykspihlajan asuinalueet nousevat esille toimenpiteitä vaativina alueina. Rakentamisen aikaista meluhäiriötä voidaan loma-asutuksen osalta vähentää hyvällä tiedottamisella (vrt. meluilmoitus).

Laajennusalueiden täyttöä on suunniteltu tehtävän sekä teollisuuden sivuvirtoja hyödyntäen että käyttäen sataman laajennuksen ja väylien ruoppausmassoja. Näiden haitta-aineita sisältävien materiaalien käsittelyä ja haitattomaksi stabilointia olisi voitu kuvata tarkemmin; millä taajuudella massoja tutkitaan ja minkä arvojen ylittyessä stabilointiin ryhdytään ja miten.

Käytön aikaisia välittömiä vaikutuksia sataman laajentumisesta ovat myös tavarankäsittelyalueilta mereen päätyvän kuormituksen lisääntyminen, erityisesti bulkkitavaraa käsiteltäessä. Hulevesien käsittelyä ja purkupisteitä olisi voitu kuvata yksityiskohtaisemmin, esittää laajennusten vaikutuksia päästöihin sekä niiden vähentämismahdollisuuksia.

K. H. Renlundin museo

Etelä-Pohjanmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus (ELY-keskus) on lähettänyt K.H. Renlundin museolle lausuntopyynnön, joka koskee Kokkolan sataman laajennuksen ympäristövaikutusten arviointiselostusta (YVA-selostus 30.4.2024).

Hanke sijoittuu museon toimialueelle Kokkolassa ja Keski-Pohjanmaan maakunnassa. K.H. Renlundin museo on tutustunut arviointiohjelmaan. Museo tarkastelee ohjelmaa alueellisena vastuumuseona rakennetun kulttuuriympäristön, maiseman sekä arkeologisen kulttuuriperinnön näkökulmista.

K.H. Renlundin museo toteaa, että esitetyssä ympäristövaikutusten arviointiselostuksessa on huomioitu rakennettuun kulttuuriympäristöön, maisemaan ja arkeologiseen kulttuuriperintöön kohdistuvia vaikutuksia asianmukaisesti.

Lausunto

K.H. Renlundin museon näkemyksen mukaan YVA –selostuksessa on tuotu esille hyvin rakennettuun kulttuuriympäristöön sekä –maisemaan liittyviä vaikutuksia. Myös vaikutusalueen mahdolliset epävarmuustekijät ja rakennettuun kulttuuriympäristöön kohdistuvat inventointitarpeet on tuotu esille asianmukaisesti.

Hankealueelta ei tunneta maa-arkeologista kulttuuriperintöä. Vedenalaisia kohteita hankealueelta tunnetaan kaksi: muut kulttuuriperintökohteet Svanen mj rek 2377 (vuonna 1948 uponneen puurakenteisen aluksen hylky) ja Sahaniemi 2 mj rek 1000031967 (teollisuusrakenteita) YVA-selostuksen luvussa 12.6 mainitaan, että Svanenin hylky tulee tuhoutumaan vaihtoehdossa VE2 kantasataman alueella tapahtuvien laajempien täyttöjen vuoksi. Kyseinen hylky ei ole muinaismuistolain rauhoittama kiinteä muinaisjäännös, joten se ei vaadi kajoamislupaa. Tästä

huolimatta se on jääne, jolla on paikallishistoriallista arvoa ja siksi se on määritelty muuksi kulttuuriperintökohteeksi. Näin ollen museo pitää vedenalaisen kulttuuriperinnön näkökulmasta hankevaihtoehtoa VE1 parempana. Tämän vaihtoehdon vaikutukset maisemaan ja kulttuuriympäristöön ovat muutenkin arvioitu pienemmiksi. Ottomarino Oy:n tutkimuksissa hankealueen ulkopuolelta löytyi pienen veneen hylky (kohde 2), jolla on arvioitu olevan ikää yli 100 vuotta ja se on siten määriteltävissä muinaismuistolain rauhoittamaksi kiinteäksi muinaisjäännökseksi. Museo haluaa huomauttaa, että YVA-selostuksessa muuna kulttuuriperintökohteena mainitun kohteen Yxpilagloppet mj rek 2431 eli kaljaasi Rauhan status on muutettu kiinteäksi muinaisjäännökseksi. Rauha haaksirikkoutui vuonna 1923 ja hylky on nyt yli 100-vuoden ikäinen. Mikäli hankkeella toteuttaminen vaarantaa tämän tai muun kiinteän muinaisjäännöksen säilymistä, tulee hankkeen toteuttajan tällöin hakea muinaismuistolain mukaisesti kajoamislupa Museovirastolta.

Kokkolan kaupunki, kaupunkiympäristö

Etelä-Pohjanmaan ELY-keskus (yhteysviranomainen) pyytää Kokkolan kaupungin ympäristönsuojeluviranomaisen lausuntoa Kokkolan Sataman laatimasta ympäristövaikutusten arviointiselostuksesta, joka koskee sataman laajentamista. Lausunto tulee antaa 14.7.2024 mennessä.

YVA-vaihtoehdot

Sataman laajennus käsittää uusien laituriin, varastokenttien ja liikenneyhteyksien rakentamista ja maatyttöjä sekä ruoppauksia. Merkittävältä osin täyttöissä on tarkoitus hyödyntää teollisuuden sivuvirtoina syntyvä hyödyntämiskelpoisia materiaaleja, ruoppausmassoja ja ylijäämämaa-aineksia korvaamaan neitseellisiä maa-aineksia. YVA-vaihtoehtoja on kolme:

VE 0+: Hankkeessa toteutetaan vain jo ympäristö- ja vesiluvan luvan saaneet ja keskeneräiset laiturirakenteet. Satamakenttien täyttötarve on noin 1,1 milj. m³ ja sataman kauttakulkukapasiteetti nousisi 7 miljoonaan tonniin vuodessa. Uutta satamakenttä/laiturialaa syntyy noin 22 ha.

VE 1: Laituriin ja satamakenttien laajennus, kehittäminen, jolloin täyttötarve on 5,3 miljoonaa kuutiometriä ja sataman kautta kulkevia tuotemääriä voidaan nostaa 10 miljoonaan tonniin asti. Uutta satamakenttä/laituripinta-alaa syntyy noin 78 ha.

VE2: Laituriin ja satamatoimintojen kehittäminen koko sataman alueella täysimääräisinä, jolloin täyttötarve on 10,3 miljoonaa kuutiometriä ja sataman kautta kulkevia tuotemääriä voidaan nostaa 20 miljoonaan tonniin asti. Uutta satamakenttä/laituripinta-alaa syntyy noin 130 ha.

Ehdotus lausunnoksi

YVA-selostus on laadittu riittävässä laajuudessa huomioiden rakennus- ja ympäristölautakunnan ja kaupunginhallituksen lausunnoissaan edellyttämät selvittävät asiat ja yhteysviranomaisen YVA-ohjelmasta antamassa lausunnossa edellyttämät lisäselvitykset.

Suuria kysymysmerkkejä jää edelleen hyödynnettävien teollisuuden sivuvirtamateriaalien ja jätemateriaalien käyttöön täyttöissä ja niiden vesistövaikutuksista. Sivukiven ja teollisuuden sivuvirtamateriaalien käyttö korvaa neitseellisten kiviainesten käyttöä ja vähentää mm. kuljetusmatkoja, mille on laskettavissa taloudellinen hyöty. Täyttöistä mahdollisesti aiheutuvien vesistö päästöjen ja haitta-ainesten liukenemisen osalta tarvitaan kuitenkin lisäselvityksiä, jotta haitalliset ympäristövaikutukset merialueeseen ovat tunnistettavissa ja hallittavissa. Laajimmassa laajennusvaihtoehdossa jätemateriaalin, ruoppausmassojen ja sivukiven ym. uusiokäytettävien aineiden määrä on yli 15 miljoonaa tonnia. Em. neitseellisiä materiaaleja korvaavien jäte- ym. aineiden sijoituskohteet, täyttömäärät ja kapselointi- ja stabilointitarpeet ratkaistaan ympäristö- ja vesiluvissa.

Yksipihlajan teollisuusalueen muiden vireillä olevien hankkeiden ja olemassa olevien laitosten yhteisvaikutukset ympäristöön, terveyteen ja viihtyvyyteen jäävät ohuesti selvitetyn. Tämä on kuitenkin yksittäisten YVA-hankkeiden ongelma yleisesti. Merialueen virtausmalli on päivitetty vastaamaan tämän hankkeen aiheuttamia rantaviivan muutoksia, joka mahdollistaa vesialueen tilan osalta jatkossa myös yhteisvaikutusten laajemman arvioinnin.

Johtava ympäristötarkastaja

Rakennus- ja ympäristölautakunta päättää antaa yhteysviranomaiselle Kokkolan sataman laajennuksen YVA-selostuksesta edellä ehdotetun lausunnon.

Päätös Rakennus- ja ympäristölautakunta hyväksyi päätösesityksen.

Luonnonvarakeskus

Luonnonvarakeskuksella ei ole lausuttavaa asiasta.

Turvallisuus- ja kemikaalivirasto Tukes

Turvallisuus- ja kemikaalivirasto (Tukes) on tutustunut Kokkolan sataman laajennuksesta tehdyn YVA-selostuksen kohtiin 20.2 RISKIT JA POIKKEUKSELLISET TILANTEET ja 24.2.4 Kemikaaliturvallisuuslain mukaiset luvat ja ilmoitukset. Nämä ovat asioita, jotka kuuluvat Tukesin toimivallan piiriin. Selostuksen kohdassa 24.2.4 todetaan edelleen virheellisesti, että Satamalla olisi kemikaaliluvitetut IMO-kentät alueellaan. Tukes ei ole antanut Kokkolan Satama Oy:lle kemikaaliturvallisuuslain alaisia lupia. Tukes huomautti tästä jo ohjelmavaiheessa, mutta sitä ei ole korjattu selostukseen. KIP Infra Oy:llä on suurteollisuusalueella Tukesin luvittama konttikenttä ja kaksi varastohallia, joissa varastoidaan kuljetuksissa käytettävissä pakkauksissa vaarallisia kemikaaleja. Vastaavanlaista varastointia on myös Adolf Lahti Oy:llä. Varsinainen satamatoiminta on VAK-säädösten alaista toimintaa, jonka perusteella määräytyvät IMO-alueet ja niillä noudatettavat vaatimukset. Näiden osalta vaatimuksia valvoo Traficom. Kohdassa 20.2 riskejä on käsitelty hyvin yleisellä tasolla eikä siitä saa kuvaa miten laajennus tulee vaikuttamaan riskeihin tai niiden hallintaan. Tässä voisi käyttää hyödyksi esim. Afryn vuonna 2023 laatimaa selvitystä suuronnettomuusriskeistä, koska sen tekemisessä on otettu huomioon myös satamatoimintoja. Selvyyden vuoksi selostuksessa voitaisiin verrata sataman laajennusta tehtyyn riskiselvitykseen ja todeta muuttuisivatko onnettomuusvaikutukset selvityksessä kuvatuista vaikutuksista.

Tukesilla ei ole muuta huomautettavaa.

Väylävirasto

Väyläviraston näkemyksen mukaan aineistoissa on esitetty keskeiset tiedot riittävällä tarkkuudella. Väylävirasto on tutustunut aineistoon ja toteaa, ettei hankkeen ympäristövaikutusten arviointiohjelmasta annettuun lausuntoon ole lisättävää.

Varsinais-Suomen ELY-keskus, kalatalouspalvelut

Varsinais-Suomen ELY-keskuksen kalatalouspalvelut-yksikkö on tutustunut Kokkolan sataman laajennuksen YVA-selostukseen, ja toteaa siitä seuraavaa.

Lausunnossa hankkeen YVA-ohjelmasta on todettu muun muassa, että alueen kalakannoista, lisääntymisalueista ja kalastuksesta on oltava ajantasainen tieto, jotta töiden vaikutuksia voidaan tutkia. Asia on YVA-selostuksessa melko hyvin käyty läpi, koska ko. merialueella on suoritettu jo pitkään yhteistarkkailua, johon kuuluu kattava kalataloudellinen tarkkailu.

Päätöskuulutuksessa olevassa Kokkolan edustan merialueen yhteistarkkailun kalataloustarkkailuohjelmassa sataman rannassa sijainnut poikasnuottauspiste on siirretty muualla, koska sataman laajentuessa ko. hiekkapohjainen alue ei enää ole muun muassa siian lisääntymiseen/poikasille sovelias tai edes käytössä (vaihtoehto VE2).

Kalastovaikutukset on selostuksessa arvioitu sekä rakentamisen että käytön aikana. Toteutusvaihtoehdoissa VE0+ ja VE1 kalastoon kohdistuvien vaikutusten suuruus on arvioitu pieneksi kielteiseksi, ja merkittävyys vähäiseksi kielteiseksi. Vaihtoehdossa VE2 vaikutusten suuruus on arvioitu rakentamisvaiheessa keskisuureksi kielteiseksi, ja merkittävyys kohtalaiseksi kielteiseksi. Kaikissa vaihtoehdoissa herkkyyks on arvioitu kohtalaiseksi.

Kalatalousviranomaisen mielestä vaikutukset voivat olla myös paljon suuremmat, koska vaihtoehdossa VE1 rakentaminen jatkuu vuoteen 2040 asti, ja vaihtoehdossa VE2 vuoteen 2050 asti. Vesialueen ruoppausta ja täyttöä, jotka muun muassa samentavat vesialuetta ja tuhoavat pohjaeläimistöä, tehdään siis pahimmillaan vuosikymmeniä. Lisäksi hulevesien mukana voi seurannasta huolimatta joutua vesialueelle esimerkiksi öljyjä ja kemikaaleja, ja pilaantuneista tai happamista näyttömaista voi suotautua veteen haitallisia aineita.

Tämä asiakirja on sähköisesti hyväksytty. Asian on esitellyt kalastusbiologi Olli Ylönen ja ratkaissut ryhmäpäällikkö Mikko Koivurinta. Merkintä sähköisestä hyväksymisestä on asiakirjan viimeisellä sivulla.

Asiantuntijakommentit

Etelä-Pohjanmaan ELY-keskus, Alueidenkäyttö ja pohjavesiyksikkö, pohjaveden suojelun ryhmä

Alueidenkäytön ryhmällä ei tähän sinänsä kommentoitavaa

Alueidenkäytön näkökulmasta YVA-selostuksesta ilmenee ja on arvioitu oleelliset vaikutukset maankäyttöön ja kaavoitukseen sekä arvioitu mahdollisia ympäristöhäiriöitä kuten melu, tärinä, pöly ja niiden kohdentuminen lähialueille ja asutukselle kuin myös ns. arvokohteille. Lisäksi maisemavaikutuksia on arvioitu. Todettuihin vaikutuksiin on myös esitetty lieventämistoimenpiteitä, jotka on niin jatkosuunnittelussa kuin toiminnassa mahdollista ottaa huomioon.

Pohjaveden suojelun ryhmällä ei ole kommentoitavaa.

Etelä-Pohjanmaan ELY-keskus, Liikenne ja infrastruktuuri -vastuualue

Liikennevaikutukset on arvioitu merkittävyydeltään vaihtoehdossa 0+ vähäisiksi, VE1:ssä kohtalaisiksi ja VE2:ssa suuriksi. VE2:sen raskaan liikenteen määräksi on arvioitu 400 (KVLras), joka käytännössä tuplasi Satamatien länsipään raskaan liikenteen määrän nykyisestä. Lisääntyvä liikenne lisää onnettomuusriskiä ja liikenteestä aiheutuvia melu- tärinä- ja päästöhaittoja. Sen sijaan liikenteen sujuvuuteen ei arvioida koituvan suurempia vaikutuksia, lukuun ottamatta valtatie 8 ja Satamatien liittymän hetkittäistä jonoutumista. Maantieliikennettä suurempi rooli arvioidaan olevan rautatieliikenteellä, joka VE2:sen liikennemäärillä vaatisi mm. ratakapasiteetin lisäystä ja todennäköisesti tasoristeyksien poistoa. Tällä hetkellä kasvun varaa on kuitenkin runsaasti Venäjän transitoliikenteen loputtua 2022.

Arviointiselostuksen suurin puute on yhteisvaikutuksen arvioinnissa, josta todetaan lähinnä seuraava: ”Maaliikenteen kasvua tulee selvittää yhteisesti teollisuuden aiheuttaman liikennemäärien kasvun kanssa. Lisäksi liikenteen kehittämistä tulee arvioida Kokkolan kaupungin sekä Väyläviraston kanssa.” Ymmärrämme, että liikenteen yhteisvaikutusten arviointi on haastavaa, sillä KIPin alueelle

on suunnitteilla paljon eri toimijoiden investointeja, joiden toteutumisesta ei kuitenkaan ole varmuutta. Toisaalta KIPin alueen hankkeiden YVA- ja kaavaprosesseissa on esitetty liikennearvioita, joita summaamalla jonkinlaisen käsityksen mahdollisista yhteisvaikutuksista olisi saanut. Positiivisena yhteisvaikutuksena hanke vähentää Keliberin kuljetuksia, kun analsiimihiekkaa voidaan hyödyntää KIPin alueella sataman täyttöissä. Selostuksessa olisi voinut avata, millainen vaikutus eri vaihtoehtojilla on tarpeeseen kuljettaa analsiimihiekkaa KIPin alueen ulkopuolelle.

Sataman liikennemäärien kehitystä ja KIPin alueen teollisten investointien edistymistä tulee seurata ja mahdollisiin liikenteellisiin ongelmakohtiin puuttua mieluiten ennakkoivasti. Yhteistyössä muiden toimijoiden kanssa olisi syytä kehittää jalankulun- ja polkupyöräilyn, joukkoliikenteen, kuljetusten yhdistämisen ja muiden liikenteen kasvun aiheuttamien haittojen vähentämiseksi olevien keinojen edellytyksiä.

Etelä-Pohjanmaan ELY-keskus, Vesistöyksikkö

Kokkolan Satama suunnittelee toimintansa laajentamista ja käynnisti vuonna 2023 sataman laajennuksen ympäristövaikutusten arviointimenettelyn. Menettelyssä arvioidaan sataman laajentamisesta aiheutuvat todennäköisesti merkittävät ympäristövaikutukset ja edistetään kansalaisten tiedonsaantia sekä osallistumismahdollisuuksia.

Kokkolan sataman laajennus arvioidaan YVA-lain ja -asetuksen mukaisesti, sillä se luetaan YVA-lain liitteen 1 kohtaan: ”9) liikenne; f) pääosin kauppamerenkulun käyttöön rakennettavat meriväylät, satamat, lastaus- ja purkulaiturit kantavuudeltaan yli 1 350 tonnin aluksille”

Ympäristövaikutusten arvioinnissa käsiteltävät vaihtoehdot. Ympäristövaikutusten arvioinnissa arvioidaan YVA-lain ja -asetuksen edellyttämällä tavalla vaihtoehdot VE0+, VE1 ja VE2:

- VE0+: hanketta ei toteuteta, mutta satama-alueelle jo suunnitellut ja luvitetut rakentamistoimet toteutetaan. Tällöin täyttötarve on 1,1 miljoonaa kuutiometriä ja sataman kautta kulkevia tuotemääriä voidaan nostaa 7 miljoonaan tonniin asti.
- VE1: laiturien ja satamatoimintojen kehittäminen, jolloin täyttötarve on 5,3 miljoonaa kuutiometriä ja sataman kautta kulkevia tuotemääriä voidaan nostaa 10 miljoonaan tonniin asti.
- VE2: laiturien ja satamatoimintojen kehittäminen koko sataman alueella täysimääräisinä, jolloin täyttötarve on 10,3 miljoonaa kuutiometriä ja sataman kautta kulkevia tuotemääriä voidaan nostaa 20 miljoonaan tonniin asti.

Arvioinnissa ei tarkastella ns. VE0-vaihtoehtoa, koska satama on jatkuvassa kehityksessä ja sen alueita täytetään jo olemassa olevien lupien ja suunnitelmien mukaisesti (Dnro LSSAVI/54/04.08/2013, Nro 181/2016/1) sekä siihen saadun muutoslavan (Dnro LSSAVI/9876/2018).

Lain mukaan YVA-menettelyn tarkoituksena on tunnistaa, arvioida ja kuvata hankkeen todennäköisesti merkittävät ympäristövaikutukset. Lisäksi arvioidaan tekijöiden keskinäisiä vuorovaikutussuhteita. YVA-ohjelmavaiheessa tunnistettiin hankkeen kannalta keskeisimmiksi arvioitaviksi vaikutuksiksi vaikutukset **pintavesiin, kasvillisuuteen, eläimistöön** ja luonnonsuojeluun, maisemaan ja kulttuuriperintöön, liikenteeseen, elinoloihin ja viihtyvyyteen, meluun ja ilmanlaatuun, yhdyskuntarakenteeseen sekä maankäyttöön ja kaavoitukseen.

Vesienhoitoryhmän kommentit

Vesienhoitoryhmän kommentit kohdistuvat nyt yhteisviranomaisen lausunnossa nostettuihin seikkoihin ja niiden huomioon ottamiseen YVA selostuksessa.

Vesienhoitoryhmän YVA-ohjelmavaiheessa nostetut asiat:

Ohjelmassa on hyvin kuvattu hankkeen vaikutusten kohteena olevan vesimuodostuman ekologinen ja kemiallinen tila. **Tilakuvauksissa ei kuitenkaan ole mainittu vesimuodostuman hydrologis-morfologista tilaa.**

⇒ Puute on korjattu YVA-selostuksessa, eli asia huomioitu.

Vaikutuksia vesistöön, vesieliöstöön ja vesienhoidon tavoitteiden saavuttamiseen liittyen jää vielä huomioimatta muutama asiaa:

Vesienhoitoryhmän mukaan arviointiohjelmassa ei ole kuvattu, miten arvioinnissa huomioidaan pengerrettyjen alueiden täyttö tilanteissa, jossa merenvedenpinta muuttuu monesti ennen altaan stabilointia/päällystämistä ja miten tämä vaikuttaa massojen liikkumiseen sekä haitta-aineiden liukenemiseen.

⇒ Selostuksessa vastataan osittain kysymykseen. Kuvataan tilannetta ”meriveden ollessa vakaa ja meriveden laskeessa kahden viikon ajan”, mutta entä tilanteessa, jossa merivesi on korkealla, tai vaihtelee lyhyen ajan sisällä? Vai onko arvioitu, että meriveden pinnan laskeessa riittävä alhaalle riittävän pitkäksi ajaksi täyttöalueilta suotautuu vesiä, joissa on alhaisia pitoisuuksia haitallisia aineita tai pitoisuuksien aiheuttamat haitat ovat pieniä. Onko myös arvioitu, että korkea vesi ei vaikuta mainittavasti suotautumiseen? Jos on niin, olisi myös se syytä avata tekstissä.

⇒ Vaatimus vaan osittain huomioitu

YVA-ohjelmasta puuttuu selvitys rakenteista mahdollisesti suotautuvista haitta-aineista sekä niiden pitkäaikaisvaikutuksista. Virtaamamallinnuksessa todetaan eri aineille laskeutumis- ja sedimentoitumisnopeuksia tai ilmoitetaan, että niitä arvioidaan täysin liukoisine ja laskeutumis- ja sedimentoitumisnopeus on 0. Kertyykö haitta-aineita jonnekin muualle virtauksien mukaan? Sakkautuuko ja kertyykö sedimenttiin? Mitkä ovat potentiaaliset pitkäaikaiset vaikutukset?

⇒ Analysihihiekkan haitta-aineiden liukoisuus on selvitetty perusteellisesti eri pH-tilanteissa ja myös Kokkolan edustan merivettä hyödyntäen. Selostuksessa todetaan, että liukoisuus on vahvasti riippuvainen pH:sta ja että suotoveden madaltunut pH-arvo vaikuttaa liuenneiden aineiden pitoisuuksiin laskevasti ja nämä aineet saostuvat kiintoaineeksi. Satama-altaiden ilmastus ja viivytysallasratkaisu pienentävät suotovesien toksisuutta vesieliöille. Samankaltainen sakkautuminen (arseeni, alumiini mainittu) on mahdollinen merialueella, vaikkakin mittakaava on pienempi. Liitteen 5 (YVA vaihtoehtojen mukainen ympäristöriskiarvio) mukaan kaikkien vaihtoehtojen osalta skenaariossa 2 ja 3 haitta-aineiden pitoisuudet kohoavat penkereen edustan merivedessä analysoitavalle tasolle. Alue, jolla kohonneita pitoisuuksia olisi havaittavissa vaihtelee skenaarioiden välillä, mutta molemmissa haitta-aineita suotautuisi meriveteen. Jos vaikutuksia merialueelle arvioidaan ainoastaan pitoisuuksina vedessä, eikä oteta huomioon muita ympäristötekijöitä, kuten esim. pH-vaihtelut ja virtaukset, jotka vaikuttavat haitta-aineiden sakkautumiseen ja kertymiseen pohjasedimenttiin ja edelleen eliöstölle, on vaikutusten arvio vajavainen.

⇒ Haitta-aineiden kertyminen pohjasedimenttiin ja sen potentiaaliset pitkäaikaisvaikutukset sekä haitta-aineiden yhteisvaikutus on vajavaisesti arvioitu.

Vaikutusten arvioinnissa on myös huomioitava hankkeen eri vaihtoehtojen vaikutuksia biologisiin tekijöihin, jotka ovat osaa vesienhoidon ekologista luokitusta, kuten mahdollisia vaikutuksia pohjaeläimiin.

- ⇒ YVA selostuksessa on osittain vastattu tähän, mutta ei riittävästi. Erityisesti vaikutukset pohjaeläimiin on sivutettu lyhyellä kommentilla: ”*Ruoppaustöiden takia voi alueen pohjaeliöstöön kohdistua lyhytaikaista kuormittumista. Nykyinen pohjaeläimistö tuhoutuu ruoppausalueelta. Hankealue on jo valmiiksi satamatoiminnan kuormittamaa. Näin ollen alueiden pohjaeliöstö on hyvin yksipuolista ja jatkuvien potkurivirtausten vuoksi lähes olematonta.*”

Tämä ei anna kattavaa kuvaa hankkeen eri vaihtoehtojen vaikutuksista pohjaeläimistöille. Kokkolan sataman vaikutus on laajempi kuin pelkästään ruoppausalue tai väylät. Kokkolan edustan yhteistarkkailun seurantapistete H:n tuloksia kuvataan seuraavasti: Vuoden 2023 tarkkailukerralla asemalla tavattiin 9 eri pohjaeläinsukua/-lajia, yksilötiheys oli noin 4187 yks./m² ja biomassa noin 36,2 g/m². Surviaissäasket koostivat suurimman ryhmän ja seuraavaksi suurin ryhmä oli harvasukasmadot. Tarkkailupiste jää, jos ei kokonaan alle, niin hyvin lähelle Kokkolan sataman laajennuksen vaihtoehtoa VE2. Tälle alueelle vaikutukset pohjaeläimistöön tulevat olemaan hyvin suuria. Muualle satama-alueen vaikutusalueella vaikutukset ovat varmasti mittakaavassa pienempiä, mutta nekin olisi pitänyt arvioida ympäristövaikutusten arvioinnin yhteydessä.

- ⇒ Vaatimus vajavaisesti huomioitu

Vesienhoitoryhmä toteaa, että arviointiohjelmasta ei selvästi käy ilmi mitä kaikkia haitta-aineita tullaan selvittämään. Vaikutusten arvioinnissa on huomioitava kaikkia potentiaalisesti haittavaikutuksia aiheuttavat aineet. Arvioinnissa nousee, sekä rakentamisvaiheen- että valmiin rakenteen skenaariossa, alumiini (Al), litium (Li) sekä vähän vähäisempänä arseeni (As). Liukoisuustesteissä ovat myös Cl⁻ ja SO₄²⁻ korkeina. Molemmat ylittävät pysyvän jätteen raja-arvoja.

- ⇒ Tämän on pääosiltaan huomioitu, paitsi Cl⁻

Muutama seikka, joka ei käynyt ilmi yhteisviranomaisen lausunnosta:

- Ruoppaamisen aiheuttamia meren samennushaittojen vaikutuksia (pohjaeläimet, kasvillisuus, kasviplankton) pidetään pieninä, perusteluna tähän esitetään, että samennus on väliaikainen haitta. Ruoppaukset ovat kaikissa vaihtoehtoissa runsaita. Kysymyksiä jää vielä. Väliaikaiseksi kuvattu haitta on todellakin väliaikainen, mutta toistuva, eli kuinka monta kertaa ja kuinka monena vuonna väliaikaisuus toistuu?
- Analsiimihiekasta liukenee varsin korkeita määriä Cl⁻ (17 000 mg/kg, tavanomaisen jätteen raja-arvo 15 000 mg/kg). Cl⁻ ei sinänsä luokitellaan haitta-aineeksi, mutta voiko Cl⁻:n saatavuus vaikuttaa veden kerrostumiseen samaan tapaan kuin esimerkiksi sulfaatti (SO₄²⁻) ja siten pohjan happiolosuhteisiin tai muuten epäsuotuisasti murtovesiin sopeutuneeseen eliöstöön?
- PNEC-arvojen yksinkertainen keskiarvotarkastelu (meriveden ja makean veden keskiarvona) murtovedelle. Liukoisten metallien vaikutus murtovesieliöstölle on todennäköisesti monimutkaisempi kuin mitä raja-arvojen keskiarvoilla voi kuvata.

Etelä-Pohjanmaan ELY-keskus, Luonnonsuojeluyksikkö

Selostuksessa on arvioitu hankevaihtoehtojen VE0 (ympäristöluvan saanut vaihtoehto), VE1 ja VE2 rakentamisen ja käytön aikaisia vaikutuksia luontoarvoihin. Vaikutuksia hanke alueeseen rajautuvalle Rummelö-Harrbådan Natura 2000 alueelle on tarkasteltu erillisessä Natura arvion tarveharkinta raportissa. Tarveharkinnassa on käsitelty ainoastaan vaihtoehdot VE1 ja VE2.

Satama-altailla ja niiden lähetyvillä on todettu huomionarvoisia pesiviä lintulajeja, mutta lajeja ei ole esitelty. Lisäksi altaat on todettu toimivan lintujen ravinnonhakualueina, joilla esiintyy muuttomatkalla pysähtyneitä tai kaukaa ravinnon hakuun saapuvia lintuja. ELY-keskus katsoo, että kartoituksessa (Ramboll 2022) todetut lintulajit ja niiden suojelustatus olisi tullut esitellä selostuksessa tarkemmin. ELY-keskus muistuttaa, että luonnonsuojelulaki (70 §) kieltää rauhoitettujen lintulajien yksilöiden tahallisen häirinnän erityisesti niiden lisääntymisaikana sekä pesien siirtämisen tai muu pesän tahallisen vahingoittamisen. Kaikista vaihtoehtoista arvioidaan aiheutuvan kohtalaisia kielteisiä vaikutuksia erityisesti rakentamisen aiheuttamisesta melusta juuri pesimäaikaan, jolloin rakentamistoimia tulee suunnitella toteutettavaksi pesimäajan (huhtikuu-heinäkuu) ulkopuolella. Vaihtoehtoisesti, tai mikäli hankkeesta kuitenkin arvioidaan aiheutuvan lain vastaisia häirintätoimia, tulee poikkeuslupa hakea luonnonsuojelulain 83 § mukaisesti.

Selostuksessa todetaan, että ruoppausjakso kestää koko avovesikauden, noin puoli vuotta, hankkeen vaihtoehtoissa VE1 ja VE2. Luonnonsuojeluyksikkö katsoo, että ruoppausmäärät ovat erittäin suuria kaikissa vaihtoehtoissa ja monen vuoden aikana tehtävien ruoppausten pitkäaikaisvaikutuksista jää kaipaamaan perusteellisempaa pohdintaa ja arviointia. ELY-keskus on ohjelmavaiheen kommentissaan todennut, että vaikutusten arviointi tulisi ulottaa riittävän laajalle alueelle leviämismallinnusten mukaisesti ja arvioida mahdolliset vaikutukset eliöstöön ja vedenalaisiin luontotyyppeihin. Arviointiselostuksesta jää puuttumaan pintavesivaikutusten tarkastelu merialueella mahdollisesti esiintyville vedenalaisille luontotyypeille. Käytetyistä aineistoista on mainittu VELMU aineistot ja raportoidut meriluontotyytit, joista jää kaipaamaan tarkempaa pohdintaa sekä karttaesitystä suhteessa leviämismallinnuksen tuloksiin.

Kuten selostuksessa todetaan, Rummelön-Harrbådanin Natura-alueen suojeluperusteena on vedenalaisia luontotyyppejä, jotka ovat herkkiä rehevöitymiselle ja samentamisvaikutuksille. Suuria kielteisiä pintavesivaikutuksia hankkeen rakentamisesta arvioidaan muodostuvan hankkeen vaihtoehdossa VE2, jossa ruoppaustarpeet ovat huomattavasti suurempia kuin muissa vaihtoehtoissa. ELY-keskus yhtyy tarveharkinnan arvioon siitä, että lain edellyttämä Natura arvio tulee laatia tämän (VE2) vaihtoehdon osalta ja toteaa, että Natura arvioinnin kynnys ylittyy myös rakentamisen ja toiminnan aikaisista melun vaikutuksista Natura alueen suojeluperusteena olevaan linnustoon.

Natura tarveharkinnassa on todettu mahdollisia yhteisvaikutuksia muista KIP alueen suunnitelluista hankkeista, kuten Bolidenin jätealueen laajennuksesta (josta on arvioitu aiheutuvan sekä melua että pintavesivaikutuksia), Kokkolan veden jäteputken siirrosta ja merituulivoimahankkeen sähkönsiirtokaapelista. ELY-keskus huomauttaa, että näiden toimijoiden lisäksi teollisuusalueelle on myös suunnitteilla muita hankkeita, joiden jätevesien purkupuutkea on suunniteltu merialueelle. Yllä olevia, osittain vaikeasti arvioitavia seikkoja huomioiden tulee kynnys Natura arvion laatimiseen myös VE1 vaihtoehdon jatkosuunnittelussa pitää riittävän matalana. Nyt laaditussa Natura tarveharkinnassa olisi myös tullut selostaa, mikäli pintavesivaikutuksen arviointi perustuu hankkeessa laadittuun mallinnukseen.

Arviointiselostuksessa on todettu, että lisääntyvä alusliikenne voi kasvattaa häiriön määrää laivaväylällä, joka kulkee Kokkolan saariston SPA-alueen läpi. Lisääntyneellä laivaliikenteellä voi olla vaikutusta väylän läheisillä saarilla ja luodoilla, joilla pesii myös huomionarvoista linnustoa. Alle kilometrin päässä laivaväylästä on useita saaria ja luotoja. ELY-keskus on lausunnossaan ohjelmavaiheeseen todennut, että Natura-alueille kohdistuvien vaikutusten tarkastelua tulee laajentaa myös Kokkolan saariston ja mahdollisesti Luodon saariston Natura 2000 -alueille johtuen erityisesti sataman alueella liikennöivien alusten määrän ja sitä kautta meluvaikutusten lisääntymisen kautta. Arviointiselostuksessa olisi tullut tarkastella lisääntyneen laivaliikenteen suoria ja epäsuoria vaikutuksia tarkemmin. Perustelu sille, että vaikutuksia ei aiheudu ja, että Natura arviota ei ole tarpeen laatia on jäänyt hyvin ohueksi. Erityisesti vaihtoehdossa VE2 laivaliikenteen todetaan lisääntyvän jopa 80 %, jolloin alueen Natura alueen suojeluarvoja suhteessa hankkeen toimintaan olisi tullut tarkastella huomattavasti perusteellisemmin, jotta merkittävien vaikutusten aiheutumista voidaan varmuudella sulkea pois. Näin ollen ELY-keskus katsoo, että vaihtoehdon VE2

jatkosuunnittelu vaatii luonnonsuojelulain 35 § mukaisen Natura arvion. Natura arviossa tulee myös huomioida lisääntyneen laivaliikenteestä johtuvat ympäristöönnettomuuden riskit.

Etelä-Pohjanmaan ELY-keskus, Teollisuuden ja jätehuollon ympäristösuojelun ryhmä

Toiminnallisten ympäristöpäätösten osalta

ELY-keskuksen näkemyksen mukaan selostuksessa olisi tullut huomioida laajemmin irtotavaran lastauksesta ja varastoinnista aiheutuvan ravinne- ja metallipäästöjen määrä mereen sekä maaperään. ELY-keskus toteaa, että sataman tulee varautua siihen, että kuormittavimmilla irtotavaran varastointi- ja lastausalueilla on ravinne- ja metallipäästöjen hallitsemiseksi käytössä riittävät kiintoaineen ja öljynerottimet, ajoneuvojen renkaiden puhdistuspaikat sekä jatkossa toiminnan/ kenttäalueiden laajentuessa edellisten lisäksi myös metallisia haitta-aineita ja ravinteita pidättäviä lisäratkaisuja, jotka soveltuvat satama-alueella hyödynnettäväksi (viivästysaltaat ja muut mahdolliset erotusratkaisut). Myös irtotavaran pölyäminen tulee pystyä jatkossa hallitsemaan siten, ettei pölypäästöä ympäristöön aiheudu merkittäviä määriä.

Satamankenttien laajentaminen ja jätemateriaalien hyödyntäminen

ELY-keskus huomauttaa, että parasta aikaa käynnissä olevassa VE0+ vaiheessa, joka kestää arviolta vuoteen 2030 saakka, valtaosa tähän mennessä hyödynnettävistä jätemateriaaleista on koostunut Sataman toiminnasta syntyvistä ja väylän syventämisestä muodostuneista ruoppausmassoista. Tulevina vuosina painopiste siirtyy enenevissä määrin alueelle rakennettavan kemiantehtaan prosessista muodostuvaan päärejektiin, eli analsiimihiekkaan (jättekoodi 06 02 99).

Vaihtoehdossa VE0+ Satama hyödyntää analsiimihiekkaa valmistuvien kenttien täytössä ja pintarakennekerroksissa 0,4 milj.m³, joko sellaisenaan tai analsiimihiekan teknisiä ominaisuuksia vahvistaen stabiloituna. Satamalla on voimassa oleva ympäristölupa analsiimihiekan hyödyntämiselle VE0+ alueella. Vaihtoehdossa VE1 satama hyödyntäisi analsiimihiekkaa 2,8 milj. m³ ja laajimmillaan VE 2 vaihtoehdossa 5,0 milj m³.

ELY-keskuksen näkemyksen mukaan vaihtoehtojen VE1 ja VE2 mukaiseen, merkittävän laajamittaiseen prosessijätteen hyödyntämiseen herkässä vesi-maarakennuskohteessa sisältyy edelleen epävarmuuksia, jotka tulee selvittää, arvioida ja mahdollisesti vielä ratkaista ennen laajamittaisen hyödyntämisen aloittamista sataman ja/tai tehtaan ympäristölupapäätöksissä. ELY-keskus huomauttaa, että jätemateriaalin tulee **korvata neitseellistä mineraaliaineesta, että sitä voidaan pitää jätteen hyödyntämisenä.** Alueen herkkyyden takia, olennaisessa roolissa ovat rakentamistapa sekä hyödyntämisen valvonta. YVA-selostuksessa on esitetty sataman kenttäalueiden louhospenkerein rakennetut ja rajattavat laajennusalueiden täytöt kenttärakenteineen lähes kokonaisuudessaan rakennettavaksi jätemateriaaleista. **Selostuksessa ei ole huomioitu sellaista hankevaihtoehtoa, että ko. laajennusalueet toteutetaan neitseellisistä maa-aineksista.**

Ympäristön kannalta keskeistä on, toteutetaanko laajennusalueet rakentamalla ne jätemateriaaleista vai luonnon maa- ja kiviaineksista. Kemiantehtaassa muodostuva analsiimihiekan ympäristö- ja rakennusteknistä laatua on tutkittu alustavissa pilot- tasoissa kokeissa yksittäisille koe-erille. Kun tehdas on toimintavalmis ja koeajot käynnistyvät, niin koeajojen kautta muodostuu ja varmistuu ensimmäiset tosiasialliset tiedot rejektin laadusta, ominaisuuksista ja sen myötä alkaa varmistua mahdolliset hyödyntämis- ja käsittelytavat sekä vastaanottoapaikat. Mikäli tehtaan alkuvaiheissa käytetään muualta tuotavia rikasteita, muuttuu myös käytettävän rikasteen peruskiven pohja, joka vastaavasti vaikuttaa prosessin rejektin laatuun. Toiminnassa tulee varautua siihen, että vie aikaa uudelta laitokselta muodostuvan jätteen laadun vakiintumiselle näin merkittävän suuren jätemäärän ollessa kyseessä, jolloin jätemäärän hallinnointi erityisesti alkuvaiheessa on haastavaa. Vastaavasti on huomioitava, että ennen, kun jätettä voidaan siirtää hyödyntämiskohteeseen, tulee jätteen ympäristö- ja rakennusteknisen laadun täytyä ja se tulee osoittaa ennen siirtoa.

ELY-keskuksen näkemyksen mukaan analsiimihiekan laadun seuranta, -osoittaminen ja arviointiselostuksessa esitetty siirtotapa hyötykäyttökohteeseen putkisiirrolla edellyttää vielä selvityksiä, koevaiheineen ja mahdollisia vesi- ja ympäristölupapäätösten muutoksia.

YVA-selostuksessa esitetään analsiimihiekan liettämistä meriveteen ja siirtoa tehtaalta alueen läpi suoraan altaisiin. Analsiimihiekan lietto ja putkisiirto edellyttää vesi- ja ympäristönsuojelulain mukaisten päätösten muutostarpeiden arviointeja sekä tarkkoja tietoja analsiimihiekan ympäristö- ja rakennusteknisestä laadusta, määrästä, ominaisuuksista, muodostumistiheydestä ja liettämisen vaikutuksista niihin, sekä vaikutuksista hyötykäyttökohteessa altaissa mm. vaikutuksista altaiden veden pH- olosuhteisiin, hyödynnettäviin ja hyödynnettyihin jätemateriaaleihin ja vesistövaikutuksista altaiden ulkopuolella. Jätteen hyödyntämistä koskevat ympäristölupapäätökset perustuvat rakenteesta ympäristölle aiheutuvaan riskiarvioon. ELY-keskuksen näkemyksen mukaan hyödyntämistä koskeva käytäntö ja myös lisääntyvä tieto liitännäishankkeiden edetessä tuo jatkossa esille tarpeen voimassa olevan hyödyntämistä koskevan ympäristölupapäätöksen muutostarpeen arvioinnille.

ELY-keskuksen toteaa, että altaiden rakennusaikana tapahtuvat laajat massastabiloinnit ovat käytännössä, osin myös läjitystavoista (kauhalla tai imuruoppaus) riippuen, osoittautuneet vaativan pitkiä ruoppausmassojen laskeutusaikoja altaissa. Näin ollen altaissa laskeutuu pitkiä aikoja haitta-aineita sisältävää materiaalia, jossa haitta-aineet ovat vielä osin liukenevassa muodossa ennen kuin massojen käsittely stabiloimalla massan kiinteyttämiseksi ja haitta-aineiden sitomiseksi rakenteeseen on mahdollista aloittaa. Riskinarviointia tulisi täydentää siten, että altaiden pitkäaikainen päällystämättömyys otetaan huomioon.

Etelä-Pohjanmaan ELY-keskus, Vesien ja maatalouden ympäristösuojelun ryhmä

Ainakin se on selvä puute, että KIPin alueelle tulevien uusien toimintojen vaikutuksia vedenlaatuun ei leviämismallinnuksissa ole huomioitu:

”Vesistömallinnus tulee valmistuessaan yhdistämään teollisuuden aiheuttaman kuormituksen sekä sataman laajentumisen. Kuormituksen lisäyksen aiheuttamia yhteisvaikutuksia ei voida arvioida tässä YVA-selostuksessa, sillä mallinnus ei ole vielä valmis eikä tällä hetkellä ole vielä riittävästi tietoa tulevien laajennusten jäteveden purkumääristä, pitoisuuksista tai eri virtojen yhdistämismahdollisuuksista.”

Muuten arviointiselostus on suhteellisen kattava.

Mielipiteet

Neste Oyj

Neste Oyj (myöhemmin Neste) on tutustunut Kokkolan Satama Oy:n (myöhemmin Kokkolan Satama) ympäristövaikutusten arviointiselostukseen 'Kokkolan Sataman laajennus'. Nesteen Kokkolan terminaali sijaitsee Kokkolan suurteollisuusalueella... Terminaalilla käsitellään, varastoidaan ja jaellaan erilaisia polttonesteitä suuria määriä vuodessa. Polttonesteet toimitetaan terminaaliin laivoilla, jotka puretaan Syväsatamassa sijaitsevassa öljylaiturissa. Tuotteet siirretään Syväsatamasta terminaalille siirtolinjaputkia pitkin. Syväsatamaan sijoittuvat Nesteen terminaalin vesienkäsittelyn viemäri, öljynerotuskaivo sekä vesien purkuputki mereen. Lisäksi siirtolinjaputkisto Syväsatamasta Nesteen kalliosäiliöön sekä säiliön vuotovesien käsittelyyn liittyvät viemäriputkisto ja viivästysallas sijoittuvat YVA-selostuksessa kuvatun Syväsataman laajennusalueen (YVA-hanke VE2) läheisyyteen Boliden jätealtaiden pohjoispuolelle.

Neste toteaa, että nähtävillä olevassa ympäristövaikutusten arviointiselostuksessa esitetyt Kokkolan Sataman laajennussuunnitelmat eivät saa vaikuttaa Nesteen terminaalin ja kalliosäiliön

siirtolinjaputkistojen operointiin, eikä aiheuttaa haittaa tai riskiä terminaalien tai kalliosäiliön vesienkäsittelylle ja vesien johtamisjärjestelmälle. Selostuksessa ei Nesteellä näkemyksen mukaan ole riittävästi arvioitu Syväsataman laajennuksen rakentamisesta ja laajennusalueen käytöstä aiheutuvia riskejä Nesteellä toiminnolle, erityisesti vesien purkupisteille; terminaalien purkupiste sijaitsee Syväsataman pohjukassa sekä kalliosäiliön purkupiste Bolidenin jätealaiden pohjoisosassa. Laajennusalueen rakentamisesta ja käytöstä aiheutuvat riskit Nesteellä toiminnolle tulee huomioida laajennuksen vesi-, ympäristö- ja rakennuslupia haettaessa.

Syväsataman väylän ruoppauksen ja syventämisen SS Iaituripaikalle Neste näkee hyvänä asiana.

Neste haluaa lisäksi tuoda esiin, että on 29.9.2023 jättänyt mielipiteen Kokkolan kaupungille asemakaavaehdotuksesta Syväsataman asemakaavan muutos ja laajennus.