



Kokkolan Sataman laajennus, Kokkola

PERUSTELTU PÄÄTELMÄ

Perusteltu päätelmä on yhteysviranomaisen hankkeen merkittävistä ympäristövaikutuksista tekemä perusteltu johtopäätös, joka on tehty arviointiselostuksen, siitä annettujen mielipiteiden ja lausuntojen, sekä yhteysviranomaisen oman tarkastelun pohjalta ympäristövaikutusten arviointimenettelystä annetun lain nojalla (jäljempänä YVA-laki).

HANKETIEDOT

Hankkeen nimi ja sijainti

Kokkolan Sataman laajennus, Kokkola.

Hankkeesta vastaava

Kokkolan Satama Oy, Kantasatamantie 50, 67900 Kokkola.

Konsulttina arviointiohjelman laatimisessa on toiminut Ramboll Finland Oy.

Yhteysviranomainen

Hankkeen yhteysviranomaisena on toiminut Etelä-Pohjanmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus.

Hankkeesta vastaavan kuvaus hankkeesta ja sen vaihtoehtoista

Kokkolan Satama suunnittelee laajentavansa satama-aluetta tukeakseen Kokkolan suurteollisuusalueen nykyistä ja kehittyvää vientiteollisuutta sekä logistiikan järjestämistä. Laajennus mahdollistaisi myös tuulivoimaloiden suurten osien varastoinnin ja kuljetukset, edistäen vihreää siirtymää. Satama-alueen kenttäalueiden pinta-ala kasvaisi noin kolminkertaiseksi, mikä mahdollistaisi satamatoimintojen ja liikenteen merkittävän kasvun.

Kokkolan Satama sijaitsee suurteollisuusalueen läheisyydessä ja koostuu Syväsatamasta, Kantasatamasta ja Hopeakiven satamasta. Sataman kautta kulkee vuosittain noin 5–10 miljoonaa tonnia tavaraa. Laajennussuunnitelmat sisältävät allasalueiden maatyttöjä, uusia laitureita ja raidelinjoja sekä käsittely- ja varastoalueita.

Arvioidut 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: laituri- 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: laituri- 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 VE0-vaihtoehtoa, koska satama on jatkuvassa kehityksessä ja sen alueita täytetään jo olemassa olevien lupien ja suunnitelmien mukaisesti.

ASIAN VIREILLETULO

Hankkeesta vastaava Kokkolan Satama Oy on saattanut hankkeen ympäristövaikutusten arviointimenettelyn (jäljempänä arviointimenettely) vireille toimittamalla ympäristövaikutusten arviointiohjelman (jäljempänä arviointiohjelma) yhteysviranomaiselle 13.1.2023. Arviointiohjelma oli nähtävillä 15.2. - 16.3.2023 ja yhteysviranomainen antoi siitä lausuntonsa 18.4.2023.

Hankkeesta vastaava toimitti 2.5.2024 yhteysviranomaiselle ympäristövaikutusten arviointiselostuksen (jäljempänä arviointiselostus) sen käsittelyä ja perustellun päätelmän antamista varten.

Hankkeen arviointimenettelyn tarve määräytyy ympäristövaikutusten arviointimenettelystä annetun lain (jäljempänä YVA-laki) liitteen 1 kohdan 9) liikenne; f) pääosin kauppamerenkulun käyttöön rakennettavat meriväylät, satamat, lastaus- ja purkulaiturit kantavuudeltaan yli 1 350 tonnin aluksille perusteella.

ARVIOINTISELOSTUKSESTA TIEDOTTAMINEN JA KUULEMINEN

Yhteysviranomaisen tiedotti arviointiselostuksesta ja sen nähtävillä olostä sekä mielipiteiden ja lausuntojen esittämisen mahdollisuudesta julkisella kuulutuksella 15.5. - 12.7.2024. Kuulutus ja arviointiselostus liitteineen julkaistiin ELY-keskuksen verkkosivuilla www.ely-keskus.fi/kuulutukset/etela-pohjanmaa ja ympäristöhallinnon verkkosivuilla www.ymparisto.fi/kokkolansatamanlaajennusYVA.

Ilmoitus kuulutuksesta on lähetetty 14.5.2024 Kokkolan kaupungille julkaistavaksi niiden verkkosivuilla. Lisäksi arviointiselostuksesta ja sen nähtävillä olostä sekä mahdollisuudesta mielipiteiden ja lausuntojen esittämiseen on tiedotettu Keskipohjanmaa ja ÖT lehdissä 15.5.2024 julkaistuilla lehti-ilmoituksilla.

Arviointiselostukseen on voinut tutustua kuulemisaikana paperimuodossa Kokkolan kaupungintalolla.

Arviointiselostuksesta järjestettiin yleisötilaisuus 12.6.2024 klo 18–20 Ykspihlajan toimitalolla. Tilaisuuteen oli mahdollista osallistua myös etäyhteydellä Teams-sovelluksen välityksellä. Yhteysviranomaisen ja hankkeesta vastaavan edustajien lisäksi yleisötilaisuudessa oli mukana 2 kuulijaa ja etäyhteydellä 1 kuulija. Yleisötilaisuudessa esiin nousseita asioita olivat mm. maankohoaminen ja merivesien virtausten mallinnukset.

ARVIOINTISELOSTUKSESTA ANNETUT LAUSUNNOT JA MIELIPITEET

Yhteysviranomaisen pyysi lausunnot arviointiselostuksesta hankkeen vaikutusalueen kunnilta ja muilta viranomaisilta, joita asia todennäköisesti koskee. Arviointiselostuksesta toimitettiin yhteysviranomaiselle 8 lausuntoa ja 1 mielipidettä. Luonnonvarakeskus ja Väylävirasto ilmoittivat, ettei niillä ole lausuttavaa arviointiohjelmasta.

Seuraavassa on esitetty yhteysviranomaisen näkemys kuulemispalautteen keskeisestä sisällöstä. Lausunnot ja mielipiteet löytyvät kokonaisuudessaan osoitteesta www.ymparisto.fi/kokkolansatamanlaajennusYVA. Verkkosivuilla julkaistuista lausunnoista ja mielipiteistä on poistettu henkilötiedoiksi katsotut tiedot.

Keski-Pohjanmaan liitto pitää erityisen tärkeänä, että Kokkolan Satama kehittää toimintaansa tulevaisuuden kehitystä varten. Liitto katsoo, että YVA-selostuksessa on hyvin tuotu esille alueelle vaikuttavat maakuntakaavan merkinnät. Aluetta koskeva voimassa olevassa maakuntakaavan suunnittelumääräyksissä todetaan, että arvokkaiden maisema-alueiden käytön suunnittelussa tulee varmistaa maisema- ja

kulttuuriarvojen sekä perinnebiotooppien ja muiden alueelle ominaisten luontoarvojen säilyminen alkutuotannon toiminta- ja kehittämisedellytyksiä vaarantamatta.

Keski-Pohjanmaan ympäristöterveydenhuolto huomauttaa meluntorjuntatarpeesta Ykspihlajan ja Haukiojan asutusalueille raideliikenteen vuoksi, kun liikennemäärät kasvavat. Erityisesti yöaikaisen melun torjuntaan tulee kiinnittää huomiota ja vaatii toimenpiteitä ko. alueella. Rakentamisen aikaista meluhäiriötä voidaan loma-asutuksen osalta vähentää hyvällä tiedottamisella (vrt. meluilmoitus). Laajennusalueiden täyttöjen suhteen on epäselvää, millä taajuudella massoja tutkitaan ja minkä arvojen ylittyessä stabilointiin ryhdytään ja miten stabilointi käytännössä aiotaan tehdä. Käytön aikaisia vaikutuksia Sataman laajentumisesta ovat myös tavarankäsittelyalueilta mereen päätyvän kuormituksen lisääntyminen, erityisesti bulkkitavaraa käsiteltäessä. Hulevesien käsittelyä ja purkupisteitä olisi voitu kuvata yksityiskohtaisemmin ja esittää laajennusten vaikutuksia päästöihin sekä kuvata niiden vähentämismahdollisuuksia.

K. H. Renlundin museon näkemyksen mukaan hankealueelta ei tunneta maa-arkeologista kulttuuriperintöä. Vedenalaisia kohteita ovat vuonna 1948 uponneen puurakenteisen aluksen hylky Svanen (mj rek 2377) ja teollisuusrakenteisiin lukeutuva Sahaniemi 2 (mj rek 1000031967). YVA-selostuksen luvussa 12.6 mainitaan, että Svanenin hylky tulee tuhoutumaan vaihtoehdossa VE2 Kantasataman alueella tapahtuvien laajempien täyttöjen vuoksi. Museo huomauttaa, ettei kyseinen hylky ole muinaismuistolain rauhoittama kiinteä muinaisjäänös, joten se ei vaadi kajoamislupaa. Tästä huolimatta se on jäännös, jolla on paikallishistoriallista arvoa ja siksi se on määriteltävä 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 muinaisjäänöksenä. Museo haluaa huomauttaa, että YVA-selostuksessa muuna kulttuuriperintökohteena mainitun kohteen Yxpilagloppet mj rek 2431 eli kaljaasi Rauhan status on muutettu kiinteäksi muinaisjäänöksenä. Rauha haaksirikkoutui vuonna 1923 ja hylky on nyt yli 100-vuoden ikäinen. Mikäli hankkeella toteuttaminen vaarantaa tämän tai muun kiinteän muinaisjäänöksen säilymistä, tulee hankkeen toteuttajan tällöin hakea muinaismuistolain mukaisesti kajoamislupa Museovirastolta.

Kokkolan kaupunki, kaupunkiympäristön mielestä hyödynnettävien teollisuuden sivuvirtamateriaalien ja jätemateriaalien käyttöön täydyissä ja

niiden vesistövaikutuksista liittyy vielä epäselvyyksiä mm. aiheutuvien vesistöpäästöjen ja haitta-aineiden liukenemisen osalta. Tämän vuoksi tarvitaan lisäselvityksiä, jotta haitalliset ympäristövaikutukset merialueeseen ovat tunnistettavissa ja hallittavissa.

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

Turvallisuus- ja kemikaalivirasto Tukes huomauttaa jo ohjelmavaiheessa oikaistua tietoa siitä, että Satamalla olisi kemikaaliluvitettut IMO-kentät alueellaan. Tukes ei ole myöntänyt Kokkolan Satama Oy:lle kemikaaliturvallisuuslain alaisia lupia. Varsinainen satamatoiminta on VAK-säädösten alaista toimintaa, jonka perusteella määräytyvät IMO-alueet ja niillä noudatettavat vaatimukset. Tukes huomauttaa, että riskejä on käsitelty hyvin yleisellä tasolla, eikä selostuksesta saa selkeää kuvaa miten Sataman laajennus tulee vaikuttamaan riskeihin tai niiden hallintaan.

Varsinais-Suomen ELY-keskus, kalatalouspalvelut toteaa, että selostuksessa on melko hyvin käyty läpi alueen kalakantoja ja niiden lisääntymisalueita. Laajentamisella on selkeitä vaikutuksia, mutta kalatalousviranomaisen mukaan vaikutukset kalastoon voi olla paljon suurempi kuin selostuksessa on kirjoitettu. Rakentamisen jatkuessa jopa vuosikymmeniä vesialueen ruoppaus ja täyttö samentaa vesialuetta ja tuhoaa pohjaelämistään merkittävän pitkän aikaa. Lisäksi hulevesien mukana voi seurannasta huolimatta joutua vesialueelle esimerkiksi öljyjä ja kemikaaleja, ja suotautua haitallisia aineita pilaantuneista tai happamista täyttömaista.

Neste Oyj on mielipiteessään todennut, että arviointiselostuksessa esitetyt Kokkolan Sataman laajennussuunnitelmat eivät saa vaikuttaa Nestein terminaalien ja kalliosäiliön siirtolinjaputkistojen operointiin, eikä aiheuttaa haittaa tai riskiä terminaalien tai kalliosäiliön vesienkäsittelylle ja vesien johtamisjärjestelmälle. Selostuksessa ei Nestein näkemyksen mukaan ole riittävästi arvioitu Syväsataman laajennuksen rakentamisesta ja laajennusalueen käytöstä aiheutuvia riskejä Nestein toiminnoille. Erityisesti vesien purkupisteille, kuten terminaalien purkupiste, joka sijaitsee Syväsataman pohjukassa sekä kalliosäiliön purkupiste Bolidenin jätealtaiden pohjoisosassa. Laajennusalueen rakentamisesta ja käytöstä aiheutuvat riskit Nestein toiminnoille tulee huomioida laajennuksen vesi-, ympäristö- ja rakennuslupia haettaessa.

Arviointiselostuksesta annetut Etelä-Pohjanmaan ELY-keskuksen asiantuntijakommentit on huomioitu yhteysviranomaisen perustellussa päätelmässä.

ARVIOINTISELOSTUKSEN RIITTÄVYYS JA LAATU SEKÄ LAATIJOIDEN PÄTEVYYS

Yhteysviranomainen on tarkastanut arviointiselostuksen riittävyyden ja laadun. Kokkolan Sataman laajennusta koskeva ympäristövaikutusten arviointiselostus täyttää YVA-lain (252/2017) 19 §:ssä ja YVA-asetuksen (277/2017) 4 §:ssä arviointiselostukselle säädetyt sisältövaatimukset ja se on käsitelty YVA-lainsäädännön vaatimalla tavalla. Arviointiselostus on laadittu asianmukaisesti ottaen huomioon hankkeen arviointiohjelma ja yhteysviranomaisen siitä antama lausunto.

Arviointiselostuksen perusteella on mahdollista muodostaa riittävä kokonaiskuva hankkeesta ja sen keskeisistä ympäristövaikutuksista. Yhteysviranomainen kiittää erityisen kattavasta ja selkeästä tiivistelmästä, joka edesauttaa osallisten tiedonsaantia hankkeesta. Arviointiselostus on selkeä ja helppolukuinen, ja vaikutusten merkittävyys on perusteltu kattavasti jokaisessa vaikutustyyppissä. Arviointiselostuksessa on kuvattu hyvin hankkeen tarve ja tarkoitus sekä nykytila. Hankkeesta vastaavalla on ollut käytettävissään riittävä asiantuntemus ympäristövaikutusten arvioinnin ja sen erillisselvitysten toteuttamiseen.

Kuulemisen sekä yhteysviranomaisen oman tarkastelun yhteydessä on noussut esille joitain puutteita ja epävarmuustekijöitä. Puutteet ovat luonteeltaan kuitenkin sellaisia, että ne voidaan korjata hankkeen jatkosuunnittelun sekä tulevien lupamenettelyjen yhteydessä. Yhteysviranomainen toteaa puutteellisten arviointien osalta seuraavaa:

Luvat ja suunnitelmat

Tukes on huomauttanut, että raportin kohdassa 24.2.4 on virheellisesti todettu Kokkolan Satamalla olevan kemikaaliluvitetut IMO-kentät. Satamalla ei kuitenkaan ole Tukesin myöntämiä lupia, ja tämä virhe on syytä korjata.

Onnettomuusriskit

Selostuksessa on kuvattu sataman laajennukseen liittyviä riskejä, jotka on arvioitu laajentumisen rakennusvaiheessa ja sen jälkeen. Merkittävimpiä riskejä ovat vaarallisten aineiden kuljetuksiin liittyvät onnettomuudet, tulipalot sekä öljyonnettomuudet. Lisäksi laajennuksen penkereiden täyttömateriaalien osalta on tunnistettu riski reunapenkereen sortumisesta. Kohdan 6.18 kuvaus alueen riskeistä on kuitenkin hyvin suppea. Pelastuslaitoksen tekemän ulkoisen pelastussuunnitelman sijaan

tärkeämpää olisi ollut kuvata alueen vaaroja ja niiden vaikutusalueita sekä sataman keinoja ehkäistä onnettomuuksia. Kohdassa 20.2 riskejä on käsitelty hyvin yleisellä tasolla eikä siitä saa kuvaa miten laajennus tulee vaikuttamaan riskeihin tai niiden hallintaan. Jatkosuunnittelussa riskinarviointia tulee täydentää mahdollisten onnettomuusriskien ja niiden vaikutusalueiden sekä mahdollisten riskien ehkäisykeinojen osalta

Pintavedet

Selostuksessa ei avata rakentamisen aikaista tilannetta (pengerrettyjen alueiden täyttö kesken) ja vaikutuksia haitta-aineiden liukenemiseen, jossa merivesi on korkealla tai vaihtelee lyhyen ajan sisällä.

Hulevesien käsittelyn ja purkupisteiden osalta tarkemmat yksityiskohdat puuttuvat, ja niiden ympäristövaikutuksia sekä mahdollisuuksia vähentää päästöjä olisi voinut käsitellä yksityiskohtaisemmin. Satamakenttien rakentamisen aikaiset riskinarvioinnit tulee päivittää, kun lisätietoa eri rakentamismenetelmien ympäristövaikutuksista saadaan. Riskinarviointia tulisi täydentää myös siten, että altaiden pitkäaikainen päällystämättömyys otetaan huomioon, ja päivitetään aina, kun rikasteen laatu olennaisesti muuttuu. Myös analsiimihiekasta liukenevan kloridin määrää tulisi tarkastella laajemmin, sillä sen korkea määrä saattaa vaikuttaa veden kerrostumiseen samaan tapaan kuin sulfaattilla.

Ruoppausjakso kestää avovesikauden ajan, noin puoli vuotta, VE1- ja VE2-vaihtoehdoissa. Ruoppausmäärät ovat kaikissa vaihtoehdoissa huomattavat, ja monivuotisten ruoppausten sekä altaiden täyttöjen pitkäaikaisvaikutuksia vedenalaisille luontotyypeille ja eliöstölle olisi tullut arvioida perusteellisemmin. Arviointiselostuksessa on mainittu VELMU-aineistot ja tiedossa olevat vedenalaiset luontotyypit, mutta vaikutusten arviointi olisi tullut ulottaa riittävän laajalle alueelle leviämismallinnusten mukaisesti. Arviointia tulee täydentää tältä osin jatkosuunnittelussa ja haettaessa hankkeelle lupia.

Maisema ja kulttuuriympäristö

K.H. Renlundin museo huomauttaa, että selostuksessa esitetystä poiketen Yxpilagloppet mj rek 2431 eli kaljaasi Rauhan status on muutettu kiinteäksi muinaisjäännökseksi. Mikäli hankkeella toteuttaminen vaarantaa tämän tai muun kiinteän muinaisjäännökseen säilymistä, tulee hankkeen toteuttajan tällöin hakea muinaismuistolain mukaisesti kajoamislupa Museovirastolta.

Yhteisvaikutukset

Arvioinnissa ei ole käsitelty hankkeen vaatimalla tasolla liikenteen kasvua KIPin alueella. KIPin alueen hankkeiden YVA- ja kaavaprosesseissa on esitetty liikennearvioita, joita summaamalla saa suuntaa antavan arvion

mahdollisista yhteisvaikutuksista, jotka olisi voinut esittää arviointiselostuksessa.

Teollisuuden ja Kokkolan Sataman hankkeiden laajentamista koskeva vesistömallinnus ei valmistunut arviointiselostukseen mennessä. Vesistömallinnuksen sisältö on merkittävässä osassa hankkeiden yhteisvaikutuksien arviointia ja joka tulee ottaa huomioon jatkosuunnittelussa ja lupamenettelyissä.

YHTEYSVIRANOMAISEN PERUSTELTU PÄÄTELMÄ

Arviointiselostuksen mukaan hankkeen YVA-lain mukaiset merkittävimmät ympäristövaikutukset kohdistuvat kaikkien vaihtoehtojen osalta linnustoon ja VE2 vaihtoehdon osalta liikenteeseen, meluun ja suojelualueisiin. Arviointiselostuksessa on todettu vaikutuksien pintavesiin ja kalastoon, merilinnustoon, luontodirektiivin lajeihin, tärinään, sekä maisemaan ja kulttuuriympäristöön olevan kohtalaiset. Arviointiselostuksen mukaan tärkeää on myös laajennuksessa käytettävien materiaalien ja eri toimintojen yhteisvaikutukset mm. ympäröivään vesistöön.

Arviointiselostuksen, kuulemispalautteen ja oman tarkastelunsa perusteella yhteysviranomainen esittää perusteltuna päätelmänään hankkeen merkittävistä vaikutuksista seuraavaa:

Pintavesivaikutuksien on arvioitu olevan kohtalaiset vaihtoehdossa VE2 ja vähäisiä vaihtoehdoissa VE0+ ja VE1. Hyödynnettävien teollisuuden sivuvirtamateriaalien, kuten analsiimihiekan ja jätemateriaalien, käyttöön täytöissä ja niiden erityisesti rakentamisen aikaisiin vesistövaikutuksiin liittyy epäselvyyksiä mm. aiheutuvien haitta-aineiden liukenemisen osalta, joten yhteysviranomainen katsoo, että varovaisuusperiaatteen mukaisesti hankkeen pintavesivaikutukset voivat olla arvioitua merkittävämmät.

Arviointiselostuksessa esitetään analsiimihiekan liettämistä meriveteen ja siirtoa tehtaalta alueen läpi suoraan altaisiin. Yhteysviranomaisen näkemyksen mukaan analsiimihiekan laadun seuranta, -osoittaminen ja arviointiselostuksessa esitetty siirtotapa hyötykäyttökohteeseen putkisiirrolla edellyttää vielä selvityksiä koevaiheineen ja mahdollisia vesi- ja ympäristölupapäätösten muutoksia. Tämän lisäksi tarvitaan tarkkoja tietoja analsiimihiekan ympäristö- ja rakennusteknisestä laadusta, määrästä, ominaisuuksista, muodostumistiheydestä ja liettämisen vaikutuksista niihin.

Laajentamisella on selkeitä vaikutuksia kalastoon ja ne voivat olla selostuksessa esitettyä suuremmat. Rakentamisen jatkuessa jopa vuoteen 2050 saakka vesialueen ruoppaus ja täyttö samentaa vesialuetta ja tuhoaa pohjaeläimistöä vuosikymmenien ajan. Lisäksi hulevesien mukana voi

seurannasta huolimatta joutua vesialueelle esimerkiksi öljyjä ja kemikaaleja, ja pilaantuneista tai happamista täyttömaista voi suotautua haitallisia aineita. Laajennushankkeella voi siten olla merkittäviä vaikutuksia alueen herkkään luontoon ja kalakantoihin. Natura-alueilla elävät lajit, kuten valkokatka ja raakkuäyriäiset, ovat erityisen alttiita rakentamisen aiheuttamille muutoksille. Ruoppaus ja täyttö vahingoittavat pohjaeläimistöä, mikä vaikuttaa pitkäaikaisesti kalakantoihin ja vesiekosysteemiin. Jatkosuunnittelussa tulee ottaa huomioon esitetyt keinot samentuman estämiseen, kuten ruoppausmassojen läjittämisellä merestä eristettyihin altaisiin. Myös muut haitallisten vaikutusten vähentämiskeinot samennukseen ja pohjaeläimistöön liittyen tulee ottaa huomioon.

Laajennushankkeella on vaikutuksia myös melu- ja värinähaittoihin, kun erityisesti raskas liikenne alueella kasvaa. Meluhaittojen vähentämiseksi suunnitellaan meluvalleja ja työaikojen rajoituksia. Hankkeen vaikutukset ihmisten elinoloihin on arvioitu vähäisiksi, mutta liikenteen kasvu vaatii ennakoivia liikennejärjestelyjä. Erityistä huomiota on kiinnitettävä Ykspihlajan ja Haukiojan alueisiin, joilla yöaikainen melu voi aiheuttaa terveyshaittoja. Loma-asutukselle meluhaittoja voidaan lieventää ennakkotiedottamisella.

Sataman laajennuksen luontovaikutukset, erityisesti ruoppauksen ja melun aiheuttamat haitat, kohdistuvat myös alueen eläimistöön, kuten pesiviin lintuihin. Rakentaminen voi häiritä lintujen käyttäytymistä, ja lintujen suojeluun liittyvät määräykset on huomioitava erityisesti Natura-alueilla. Rakentaminen tulee ajoittaa pesimäajan ulkopuolelle, ja tarvittaessa tulee hakea poikkeuslupia luonnonsuojelulain mukaisesti.

Rummelön-Harrbådanin Natura 2000 -alue on tunnettu arvokkaasta linnustostaan ja vedenalaisista luontotyypeistään, ja alue on erityisen altis VE2-vaihtoehdon aiheuttamille haitallisille vaikutuksille, kuten rehevöitymiselle ja melulle. Lisäksi laivaliikenteen lisääntyminen voi vaikuttaa Kokkolan ja Luodon saariston Natura-alueisiin. Yhteisvaikutukset muiden alueella suunniteltujen hankkeiden kanssa edellyttävät Natura-arvion laatimista erityisesti VE2-vaihtoehdossa, mutta myös VE1-vaihtoehdon jatkosuunnittelussa arviointikynnys tulisi pitää matalana.

Laajennuksen vaikutukset maisemaan ja kulttuuriperintöön ovat kohtalaisia. Erityisesti VE2-vaihtoehdossa Svanenin hylyn poistuminen vaikuttaisi merenalaiseen kulttuuriperintöön. Vaihtoehdossa VE1 vaikutukset olisivat pienempiä. Vedenalaisten kulttuuriperintökohteiden osalta tulee huomioida K. H. Renlundin museon antama lausunto. Sataman maisemalliset vaikutukset ovat merkittäviä, mutta laajennuksen ollessa nykyisen toiminnan jatkumoa, laajennuksen vaikutus ei ole suuri.

Arvioituilla vaihtoehdoilla on merkittäviä kokoeroja ja ne sijoittuvat pitkälle aikavälille. Vaihtoehdoilla on merkittäviä eroja mm. satamakenttien pinta-alan ja hyödynnettävän täyttömateriaalin määrän suhteen. Suurimpia ja näin myös merkittävimpiä vaikutuksia ympäristölle aiheutuu vaihtoehdosta VE2. Erityisesti, koska rakentaminen kestää vaihtoehdossa VE2 pitkään ja rakenteet ovat kesken jopa vuosikymmeniä. Tämä aiheuttaa epävarmuutta erityisesti vesistövaikutusten osalta, kun päällystämättömien satamakenttien läpi pääsee kulkeutumaan vettä. Näin ollen jatkosuunnittelussa tulee päivittää myös vesistövaikutusten seurantaan koskevat tarkkailuohjelmat.

Yhteysviranomaisen edellyttää huomioimaan arviointiselostuksessa esitetyt lievennystoimet, kuten esimerkiksi meluntorjunta- ja pölynhallintatoimenpiteet.

Perustelut

Pintavedet ja kalasto

Käynnissä olevassa VE0+ -vaiheessa hyödynnetään sataman toiminnasta ja väylän syventämisestä syntyviä ruoppausmassoja satamakenttien rakentamisessa. Tämän vaiheen on arvioitu kestävän vuoteen 2030 saakka. Vaihtoehdoissa VE1 ja VE2 on tarkoitus hyödyntää entistä enemmän alueelle rakennettavan kemiantehtaan prosessissa syntyvää päärejektia, eli analsiimihiekkaa (jätekuodi 06 02 99). Vaihtoehdossa VE0+ satama käyttää analsiimihiekkaa 0,4 milj. m³ täytöissä ja pintarakennekerroksissa joko sellaisenaan tai stabiloituna sen teknisiä ominaisuuksia vahvistaen. Satamalla on voimassa oleva ympäristölupa analsiimihiekan hyödyntämiselle VE0+ -alueella. Vaihtoehdossa VE1 satama käyttäisi analsiimihiekkaa 2,8 milj. m³ ja vaihtoehdossa VE2 määrä olisi laajimmillaan 5,0 milj. m³. Laajimmassa laajennusvaihtoehdossa (VE2) jätemateriaalien, ruoppausmassojen ja sivukiven sekä muiden uusiokäytettävien aineiden yhteismäärä on yli 15 miljoonaa tonnia.

Satamakenttien täyttö ja siitä aiheutuva haitta-aineiden kulkeutuminen sekä toiminnan aikaiset päästöt voivat aiheuttaa ruoppaamista pitempiaikaisia vaikutuksia. Analsiimihiekan hyötykäyttö saattaa vaikuttaa veden laatuun, ja VE2-vaihtoehdossa pintavesivaikutukset voivat heikentää vedenalaisia ja luontodirektiivin I liitteen luontotyyppejä. Vaihtoehdojen VE1 ja VE2 mukaisessa merkittävässä prosessijätteen hyödyntämisen vesistövaikutuksissa on edelleen epävarmuuksia.

Jätemateriaalin tulee korvata neitseellistä mineraaliainesta, jotta sen käyttöä voidaan pitää jätteen hyödyntämisenä. Alueen herkkyyden vuoksi rakentamistapa sekä hyödyntämisen valvonta ovat keskeisessä roolissa. Arviointiselostuksessa on esitetty, että sataman kenttäalueiden laajennukset rakennetaan ja rajataan louhospenkereihin, lähes kokonaan

jättemateriaaleista. Selostuksessa ei ole huomioitu vaihtoehtoa, jossa laajennusalueet toteutettaisiin neitseellisistä maa-aineksista.

Ympäristön kannalta keskeistä on, rakennetaanko laajennusalueet jättemateriaaleista vai luonnon maa- ja kiviaineksista. Kemiantehtaassa syntyvän analsiimihiekan ympäristö- ja rakennusteknistä laatua on tutkittu alustavissa pilotkokeissa yksittäisille koe-erille alkuvuodesta 2023. Riskinarviossa (Liite 5) kerrotaan analsiimihiekan vaikutuksesta meriveden laatuun. Analsiimihiekasta tehdyt liukoisuustestit osoittivat, että merkittävimmät haitta-aineet, jotka voivat ylittää raja-arvoja, ovat alumiini ja litium. Alumiinin liukoisuus oli erityisen korkea korkean pH:n vuoksi, ja testit osoittivat, että alumiinipitoisuudet voivat hetkellisesti kohota penkereen edustan merivedessä erityisesti skenaariossa, jossa veden pH laskee, koska suotoveden madaltunut pH-arvo vaikuttaa liuenneiden aineiden pitoisuuksiin laskevasti ja nämä aineet saostuvat kiintoaineeksi. Litiumin pitoisuus voi myös kohota merkittävästi erityisesti teoreettisessa skenaariossa, jossa huomattava osa suotovedestä pääsisi mereen kerralla ilman laimenemista. 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 ja tämä tulee ottaa huomioon jatkosuunnittelussa.

Riskinarvion perusteella on selvää, että sekä alumiinin että litiumin pitoisuudet voivat aiheuttaa paikallisia vaikutuksia meriveden laatuun erityisesti poikkeuksellisissa olosuhteissa. Selostuksessa käsitellään tilannetta, jossa merivesi on vakaa tai laskee kahden viikon ajan, mutta ei käsitellä tilannetta, jossa merivesi on korkealla tai vaihtelee lyhyen ajan sisällä. Arviointiselostuksessa olisi ollut hyvä avata tilannetta, jossa meriveden pinnan laskiessa riittävän alhaalle ja riittävän pitkäksi ajaksi täyttöalueilta suotautuu vesiä, joissa haitallisten aineiden pitoisuudet ovat alhaisia tai haitat jäävät pieniksi. Jos korkean veden on todettu olevan merkityksetön suotautumisen kannalta, se tulisi myös avata tekstissä. Kloridin pitoisuuden nousu ylittää tavanomaisen jätteen kaatopaikkakelpoisuuden pitoisuustason (17 000 mg/kg, tavanomaisen jätteen raja-arvo 15 000 mg/kg). Kloridia ei sinänsä luokitella haitta-aineeksi, mutta sen saatavuus vaikuttaa veden kerrostumiseen ja siten pohjan happiolosuhteisiin ja murtovesiin sopeutuneeseen eliöstöön. PNEC-arvojen monipuolisempi tarkastelu olisi ollut paikallaan, koska liukoisten metallien vaikutus murtovesieliöstölle on todennäköisesti monimutkaisempi kuin mitä raja-arvojen keskiarvoilla voi kuvata.

Kloridipitoisuuksien kerrotaan arviointiselostuksessa nousevan meriveden omien kloriditasojen vuoksi. Kloridipitoisuuksia olisi voinut avata arviointiselostuksessa laajemmin. Kloridia esiintyy luontaisesti Kokkolan Sataman edustan merivedessä, mutta määrä tulee mahdollisesti rakentamisen myötä kasvamaan ja sen lisääntyminen voi johtaa korkeisiin suolapitoisuuksiin hankkeen vaikutusalueella. Tämä voi luoda vaikutuksia ympäröivään eilöstöön, veden kerrostumiseen ja happiolosuhteisiin.

Kemiantehtaan valmistuttua ja koeajojen käynnistyessä saadaan tarkempaa tietoa rejektin laadusta, ominaisuuksista ja mahdollisista hyödyntämis- ja käsittelytavoista sekä vastaanottopaikoista. Mikäli tehdas käyttää alkuvaiheessa muualta tuotuja rikasteita, myös rejektin laatu muuttuu, mikä vaikuttaa jätteen hallintaan. Uudelta laitokselta syntyvän jätteen laadun vakiintuminen saattaa kestää pitkään, joten jätteen hallinnointi on erityisesti alkuvaiheessa haastavaa. Tämä voi tuoda Kokkolan sataman laajennuksen aikataulun suhteen haasteita erityisesti vaihtoehdon VE2 osalta, jossa analsiimihiekkaa on tarkoitus hyödyntää 5,0 miljoonaa m³. Käytön aikaisessa tilanteessa, kun täyttöalueet ovat asfaltoituja, analsiimihiekan haitta-aineiden pitoisuuslisäykset jäävät alhaisiksi kaikkien aineiden osalta meriveden ollessa vakaa. Haitalliset aineet vapautuvat meriveteen suotautumalla altaista. Viivytykset rakentamisessa aiheuttavat viivytyksiä myös kentän päällystysten suhteen, jolloin kenttien täytössä hyödynnettävien jätemassojen läpi pääsee suotautumaan vettä, joka kulkeutuu mereen. Jatkosuunnittelussa on hyvä huomioida täytettävän altaan mitoitus sen perusteella, miten nopeasti se saadaan rakennettua ja päällystettyä.

Ennen jätteen siirtämistä hyödyntämiskohteeseen sen ympäristö- ja rakennustekninen laatu on varmistettava. Arviointiselostuksessa on kerrottu, että hyödynnettävien materiaalien tekninen kelpoisuus selvitetään ennen niiden tuomista alueelle. Yhteysviranomaisen mukaan analsiimihiekan laadun seuranta, sen osoittaminen sekä arviointiselostuksessa esitetty siirtotapa hyötykäyttökohteeseen putkisiirrolla edellyttävät vielä lisäselvityksiä. Lisääntyvä tieto tuo jatkossa esille myös tarpeen voimassa olevan sivuvirtamateriaalien ja jätemateriaalien hyödyntämistä koskevan ympäristölupapäätöksen muutostarpeen arvioinnille.

Rakentamisen aikana meriveden laatu heikkenee, sillä ruoppaus samentaa lähivesiä ja levittää haitta-aineita ja ravinteita pohjasedimentistä laajemmalle alueelle. Pohjasta vapautuvat haitta-aineet voivat olla haitallisia vesieliöille, ja ravinteiden leviäminen saattaa aiheuttaa paikallista rehevöitymistä. Täyttömateriaalien, kuten ruoppausmassojen ja teollisuuden sivuvirtamateriaalien, käyttö saattaa lisätä pintavesien pilaantumisriskiä, koska ne voivat sisältää öljyjä, kemikaaleja ja haitta-aineita. Ympäristötekijät, kuten pH-vaihtelut ja virtausolosuhteet,

vaikuttavat haitta-aineiden sakkautumiseen ja kertymiseen pohjasedimenttiin, millä voi olla vaikutuksia eliöstöön.

Hankealueella sijaitsevat Kokkolan-Kälviän ja Rummelön-Harrbådanin Natura-alueet, joilla elää herkkiä lajeja, kuten valkokatka ja raakkuäyriäiset. Nämä lajit ovat erityisen alttiita rakentamisen aiheuttamille muutoksille. Hankkeen vaikutukset kalakantoihin saattavat olla suurempia kuin aluksi arvioitiin, erityisesti pitkän rakennusajan vuoksi. Ruoppaus ja penkereiden täyttö tuhoavat pohjaeläimistöä, mikä vaikuttaa kalakantoihin ja muuhun vesieliöstöön pitkällä aikavälillä. Erityisesti tarkkailupiste H, joka sijaitsee lähellä sataman laajennusvaihtoehtoa VE2, saattaa kokea suuria muutoksia pohjaeläimistössä. Hankkeen pintavesiin ja kalastoon kohdistuvat vaikutukset ovat merkittäviä, ja niiden hallitsemiseksi tarvitaan tarkempaa seurantaa ja lisäselvityksiä.

Merialueen virtausmalli on päivitetty vastaamaan hankkeen aiheuttamia rantaviivan muutoksia, mikä mahdollistaa laajemman vesialueen tilan ja vaikutusten arvioinnin tulevaisuudessa. Vesistömallinnus, joka yhdistäisi teollisuuden kuormituksen ja sataman laajentamisen, ei kuitenkaan ole vielä valmis. Tämä puute lisää epävarmuutta jäteveden purkumääristä, pitoisuuksista ja kuormituksen vaikutuksista alueen vesistöön. Sataman laajentamisen käyttöaikaisiin vaikutuksiin kuuluu esimerkiksi bulkkitavaran käsittelystä aiheutuvan kuormituksen kasvu. Yhteysviranomaisen mukaan arviointiselostuksessa olisi tullut käsitellä laajemmin irtotavaran lastauksesta ja varastoinnista ympäristöön aiheutuvien ravinne- ja metallipäästöjen määrää. Tämän ja täyttömateriaalin läpi suotautuvan veden vuoksi hulevesien tarkkailu on ensiarvoisen tärkeää ympäristövaikutusten todellisen tilan seuraamiseksi ja tarkkailuohjelman päivittäminen on ajankohtaista.

Suojelualueet

Kokkolan satama-alueen läheisyydessä sijaitsee Rummelön-Harrbådanin Natura 2000 -alue (FI1000003), joka on tunnettu arvokkaasta linnustosta sekä luontodirektiivin liitteen IV a lajeista. Kokkolan Saariston Natura 2000 -alue (SPA FI1000033 ja SAC FI0800136) sijaitsee lähimmillään noin viiden kilometrin päässä hankealueesta pohjoiseen, ja Luodon Saariston Natura-alue (FI0800132 SAC/SPA) sijaitsee Kokkolan Saariston Natura-alueen länsipuolella siihen rajautuen.

Rummelön-Harrbådanin Natura-alueen suojeluperusteisiin kuuluvat vedenalaiset luontotyytit, jotka ovat herkkiä rehevöitymiselle ja samentumiselle. Suuria kielteisiä pintavesivaikutuksia arvioidaan muodostuvan VE2-vaihtoehdossa, jossa ruoppaustarpeet ovat merkittävästi suuremmat kuin muissa vaihtoehdossa. Yhteysviranomainen katsoo, että Natura-arvio tulee laatia VE2-vaihtoehdon osalta, ja että

7.10.2024

Natura-arvioinnin kynnys ylittyy myös rakentamisen ja toiminnan aikaisen melun vaikutusten vuoksi Natura-alueen linnustoon.

Natura-arvion 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. Näiden toimijoiden lisäksi teollisuusalueelle on myös suunnitteilla muita hankkeita, joiden jätevesien purkuputkea on suunniteltu merialueelle. Nyt laaditussa Natura tarveharkinnassa olisi tullut selostaa, mikäli pintavesivaikutuksen arviointi perustuu hankkeessa laadittuun mallinnukseen. Käsiteltävien materiaalien mahdollinen muuttuminen vaikuttaa myös mereen huuhtoutuvien hulevesien laatuun. Sataman laajentumisen myötä myös KIP:n alueelta johdettavien vesien purkupisteet siirtyvät ulommas merelle. Kokkolan Veden jätevedenpuhdistamon purkuputken siirto Rummelön-Harrbådanin Natura-alueelle lisää typpi- ja fosforikuormitusta, mikä voi aiheuttaa rehevöitymisvaikutuksia ja vaikuttaa Natura-alueen vedenalaisiin luontotyyppeihin. Edellä mainitut, osittain vaikeasti arvioitavat seikat huomioiden tulee kynnys Natura arvion laatimiseen myös VE1 vaihtoehdon jatkosuunnittelussa pitää riittävän matalana.

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.

Yhteysviranomainen on arviointiohjelmasta antamassaan lausunnossa 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 vaihtoehdon VE2 jatkosuunnittelu vaatii luonnonsuojelulain 35 § mukaisen Natura arvion. Natura arviossa tulee myös huomioida lisääntyneen laivaliikenteestä johtuvat ympäristöonnettomuuden riskit.

Kasvillisuus, eliöt ja luonnon monimuotoisuus

Arviointiselostuksessa on käsitelty kattavasti hankkeen luontovaikutuksia, joita aiheutuvat muun muassa ruoppauksesta sekä rakentamisen ja toiminnan aikaisesta melusta. Hankealueen lähellä pesivän linnuston ja muiden eläinlajien herkkyys on arvioitu suureksi. Vedenalaisiin luontotyyppeihin ja viitasammakkoon voi kohdistua haitallisia vaikutuksia pintavesien muutosten vuoksi, kun taas melu vaikuttaa erityisesti linnustoon kielteisesti. Rakentamisen aikainen melu syntyy pääosin ruoppauksesta, paalutuksesta ja täytöstä. Melulla on useita haitallisia vaikutusmekanismeja linnustoon, kuten lintujen laulu-, kutsu- ja varoitussäänien häirintä sekä stressin lisääntyminen. Valtioneuvoston päätös melutason ohjearvoista (VNP 993/1992) asettaa luonnonsuojelualueiden ohjearvoksi 45 dB päivällä ja 40 dB yöllä. Meluvaikutusten tutkimusten perusteella nämä ohjearvot soveltuvat linnustolle melko hyvin, ja melun vaikutukset voidaan todennäköisesti pitää vähäisinä, jos ohjearvot alittuvat Natura-alueella. Melumallinnuksen mukaan kokonaismelutaso kuitenkin ylittää VNP 993/1992 ohjearvot Harrinniemen kulmassa.

Lisääntyvä alusliikenne voi myös lisätä häiriöitä laivaväylällä, joka kulkee Kokkolan saariston SPA-alueen läpi, mikä voi vaikuttaa lintujen pesimäalueisiin väylän läheisillä saarilla ja luodoilla. Satama-altailla ja niiden läheisyydessä on havaittu huomionarvoisia pesiviä lintulajeja, mutta näitä lajeja ei ole eritelty. Lisäksi altaat toimivat lintujen ravinnonhakualueina, joilla tavataan muuttomatalla pysähtyneitä tai kauempaa ravinnonhakuun saapuvia lintuja. Rambollin (2022) kartoituksessa havaitut lintulajit ja niiden suojelustatus olisi tullut esitellä selostuksessa tarkemmin. Yhteysviranomaisen muistuttaa, että luonnonsuojelulain (70 §) mukaan rauhoitettujen lintulajien yksilöiden tahallinen häirintä, erityisesti lisääntymisaikana, sekä pesien siirtäminen tai muu pesän vahingoittaminen on kielletty. Kaikista vaihtoehdoista arvioidaan aiheutuvan kohtalaisia kielteisiä vaikutuksia erityisesti rakentamisen melusta pesimäaikana, minkä vuoksi rakentaminen tulee suunnitella pesimäajan (huhtikuu–heinäkuu) ulkopuolelle. Mikäli hankkeen arvioidaan aiheuttavan lain vastaisia häirintätoimia, tulee poikkeuslupa hakea luonnonsuojelulain 83 § mukaisesti.

Rakentamisen aikaisia meluvaikutuksia on arvioitu myös liito-oravan ja viitasammakon osalta, jotka kuuluvat luontodirektiivin liitteen IV (a) lajeihin. Liito-oravan lisääntymis- ja levähdyspaikkoja ei havaittu hankkeen meluvaikutusalueella, mutta viitasammakon lisääntymispaikan mahdollisuutta melulle altistuvalla alueella ei voida sulkea pois.

Melu ja tärinä

Toiminnan laajentuminen Kokkolan sataman alueella aiheuttaa melu- ja värinävaikutuksia entistä laajemmalle alueelle. Meluhaittojen vähentämiseksi on suunniteltu meluntorjuntatoimenpiteitä. Raide- ja tieliikenteen melua voidaan vähentää korottamalla meluvalleja, ja ruoppauksen aikaisia melupäästöjä voidaan hallita parantamalla koneiston äänenvaimennusta sekä ajoittamalla ruoppaustyöt lomakausien ulkopuolelle. Tiivistys- ja paalutustöiden värinää varten on myös esitetty hallintatoimenpiteitä.

Rakentamisesta aiheutuva melu ajoittuu pääasiassa päiväaikaan, mutta ruoppauksia voi olla tarpeen tehdä ympärivuorokautisesti avovesikaudella, jolloin loma-asutukselle saattaa aiheutua ohjearvot ylittävää melua. Mallinnukset osoittavat, että Ykspihlajan ja Haukiojan asuinalueilla meluntorjuntatarpeet ovat erityisen tärkeitä jo nykytilanteessa ja liikennemäärien kasvaessa ne korostuvat entisestään. Erityisesti yöaikaisen melun torjunta on tärkeä terveydensuojelun kannalta, ja nämä alueet vaativat erityisiä toimenpiteitä. Loma-asutukselle aiheutuvia meluhaittoja voidaan vähentää myös hyvällä ennakotiedottamisella (mm. meluilmoitus).

Maisema- ja kulttuuriympäristö

Sataman laajennushankkeella on merkittäviä vaikutuksia maisemaan ja kulttuuriympäristöön, erityisesti vaihtoehdossa VE2, joka tuhoaa Svanenin hyllyn. Valaistuksen lisääntyminen ja laivaliikenteen kasvaminen vaikuttavat niin maisemaan kuin vedenalaisiin muinaisjäänneksiin.

Sataman laajeneminen vesialueelle muuttaa rantaviivan vastarannalle, lähisaariin sekä Ykspihlajanlahden virkistyskäyttöön. Satama-alue ja sen lähiympäristö mantereen puolella ovat pääosin rakennettua teollisuusympäristöä, mikä vähentää laajennushankkeen vaikutuksia koskemattomiin maisema-alueisiin. Kokkolan Satamalla on ollut toimintaa jo kohta 200 vuotta, joten nykyisen toiminnan laajentaminen ei aiheuta suuria ristiriitoja hankkeen vaikutusalueella. Tätä heijastaa myös vähäinen osanottajamäärä asiasta järjestetyissä yleisötilaisuuksissa.

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). Arviointiselostuksen luvussa 12.6 mainitaan, että Svanenin hylky tulee tuhoutumaan vaihtoehdossa VE2 kantasataman alueella tapahtuvien laajempien täyttöjen vuoksi. Kyseinen hylky ei ole muinaismuistolain rauhoittama kiinteä muinaisjäänne, joten se ei vaadi kajoamislupaa. Tästä huolimatta se on jäännös, jolla on paikallishistoriallista arvoa ja siksi se on määritelty muuksi kulttuuriperintökohteeksi. Tästä syystä K. H. Renlundin

museo pitää vedenalaisen kulttuuriperinnön kannalta parempana hankevaihtoehtoa VE1.

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. Arviointiselostuksessa 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 muinaisjäännökseen säilymistä, tulee hankkeen toteuttajan tällöin hakea muinaismuistolain mukaisesti kajoamislupa Museovirastolta.

Liikenne

Liikenteen vaikutukset kohdistuvat vesiväylien, rautatieverkon sekä tie- ja katuverkon liikennemääriin. Hankkeen toteuttaminen lisää raskasta liikennettä alueelle, mutta kasvun arvioidaan pysyvän kohtuullisena ja liikenteen sujuvuus varmistetaan suunnitelluilla liikennejärjestelyillä. Laskennallisesti raskaan liikenteen määrä voi kasvaa 400 ajoneuvoon päivässä (KVLras), mikä tuplaisi Satamatien länsipään raskaan liikenteen nykytilanteeseen verrattuna. Tämä lisää onnettomuusriskiä sekä melu-, tärinä- ja päästöhaittoja, mutta liikenteen sujuvuuteen ei odoteta merkittäviä ongelmia, lukuun ottamatta hetkittäistä jonoutumista Valtatien 8 ja Satamatien liittymässä.

Maantieliikenteen lisäksi hanke kasvattaa merkittävästi rautatieliikennettä. Vaihtoehdossa VE2 rautatieliikenne vaatii ratakapasiteetin lisäystä ja mahdollisesti tasoristeyksen poistamista.

Analsiimihiekan mahdollinen hyödyntäminen sataman laajennuksessa aiheuttaa positiivisia liikennevaikutuksia, kun kuljetusten tarve Kaustisella sijaitsevalle loppusijoitusalueelle poistuu (Hoikkanevan loppusijoitusalueen YVA-menettely). Tämä vähentää teollisuustoimintojen liikennekuormaa alueella.

Rakentamisvaiheessa liikenteelliset vaikutukset muodostuvat erityisesti materiaalikuljetuksista, joita suoritetaan sekä meri- että maakuljetuksina. Erityisesti VE2-vaihtoehdossa kuorma-autokuljetuksia olisi merkittävä määrä, ja rakentamisaika olisi pidempi kuin muissa vaihtoehdoissa. Vaihtoehdon VE0+ liikennevaikutukset olisivat vähäisimmät, kun taas VE1 sijoittuu vaikutuksiltaan näiden vaihtoehtojen välimaastoon. Toimintavaiheessa satamaan suuntautuvat kuljetukset tapahtuvat pääasiassa meri- ja rautateitse, mutta myös maantieliikenne kasvaa.

Yhteysviranomaisen huomauttaa, että Sataman ja KIPin (Kokkolan suurteollisuusalue) liikennemäärien kehittymistä tulee seurata ja mahdollisiin ongelmakohtiin tulee puuttua ennakoidusti. Erityisesti jalankulun ja polkupyöräilyn sekä joukkoliikenteen edellytyksiä on syytä kehittää, jotta liikenteen kasvusta aiheutuvia haittoja voidaan minimoida.

HANKKEEN JATKOKÄSITTELYSSÄ HUOMIOITAVAA

Hanketta koskevaan lupahakemukseen on liitettävä arviointiselostus ja tämä yhteysviranomaisen perusteltu päätelmä. Lupaviranomainen ei saa myöntää lupaa hankkeen toteuttamiseen eikä tehdä muuta siihen rinnastettavaa päätöstä ennen kuin se on saanut käyttöönsä arviointiselostuksen ja perustellun päätelmän. Lupapäätökseen on sisällytettävä perusteltu päätelmä, ja siinä on asianmukaisesti otettava huomioon arviointiselostusta koskevan kuulemisen tulokset. Päätöksestä on käytävä ilmi, miten arviointiselostus ja perusteltu päätelmä on otettu huomioon. Lupaviranomaisen on varmistettava, että perusteltu päätelmä on ajan tasalla lupa-asiaa ratkaistaessa. Hankkeesta vastaava voi tarvittaessa pyytää ennen lupa-asian vireille tuloa yhteysviranomaista esittämään näkemyksensä perustellun päätelmän ajantasaisuudesta. Ajantasaistamisen tarvetta voidaan joutua tarkastelemaan esimerkiksi, jos hanke on muuttunut tai arvioinnista on kulunut pitkä aika.

PERUSTELLUN PÄÄTELMÄN TOIMITTAMINEN JA SIITÄ TIEDOTTAMINEN

Yhteysviranomaisen toimittaa perustellun päätelmänsä sekä kopiot arviointiselostuksesta saamistaan lausunnoista ja mielipiteistä hankkeesta vastaavalle.

Perusteltu päätelmä toimitetaan tiedoksi hanketta käsitteleville viranomaisille, vaikutusalueen kunnille, maakunnan liitolle ja muille asianosaisille viranomaisille.

Perusteltu päätelmä sekä saadut lausunnot ja mielipiteet ovat nähtävillä ympäristöhallinnon verkkosivuilla osoitteessa:

www.ymparisto.fi/kokkolansatamanlaajennusYVA sekä viranomaisen verkkosivuilla 30 päivän ajan osoitteessa www.ely-keskus.fi/kuulutukset/etela-pohjanmaa.

SUORITEMAKSU, SEN MÄÄRÄYTYMINEN JA MAKSUA KOSKEVA OIKAISUMAHDOLLISUUS

Suoritemaksu on 11 000 euroa.

Yhteysviranomaisen perustellusta päätelmästä perittävä maksu on määriteltävä tavanomaisen hankkeen mukaisesti (14–23 henkilötyöpäivää). Maksu määräytyy ELY-keskusten maksuista annetun asetuksen perusteella.

Maksuvelvollinen, joka katsoo, että perustellusta päätelmästä perittävän maksun määrittämisessä on tapahtunut virhe, voi vaatia siihen oikaisua ELY-keskuksesta kuuden kuukauden kuluessa tämän perustellun päätelmän antamispäivästä.

SOVELLETUT SÄÄNNÖKSET

Laki ympäristövaikutusten arviointimenettelystä (252/2017) 19 ja 23 §

Valtioneuvoston asetus ympäristövaikutusten arviointimenettelystä (277/2017) 4 §

Valtion maksuperustelaki (150/1992) 8 §

Valtioneuvoston asetus (TEM/1215/2023) elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskusten, työ- ja elinkeinotoimistojen sekä kehittämis- ja hallintokeskuksen maksullisista suoritteista vuonna 2024.

Asian on esitellyt ylitarkastaja Sara Hästbacka ja ratkaissut vs. ympäristösuojeluyksikön päällikkö Jyrki Palomäki.

Tämä asiakirja on hyväksytty sähköisesti viraston asiahallintojärjestelmässä. Merkintä sähköisestä hyväksymisestä on asiakirjan viimeisellä sivulla.

Liitteet

Liite 1 Annetut lausunnot, mielipiteet ja asiantuntijakommentit

Liite 2 Maksua koskeva oikaisuvaatimusosoitus

Jakelu

Kokkolan Satama Oy

Ramboll Finland Oy

Tahot, joilta on pyydetty lausunto

Tämä asiakirja EPOELY/3678/2021 on hyväksytty sähköisesti / Detta dokument EPOELY/3678/2021 har godkänts elektroniskt

Esittelijä Hästbacka Sara 07.10.2024 09:10

Ratkaisija Palomäki Jyrki 07.10.2024 09:11

MAKSUA KOSKEVA OIKAISUVAATIMUSOHJE

Viranomainen, jolta oikaisua vaaditaan

Maksun määräämistä koskevaan päätökseen saa vaatia oikaisua kirjallisesti Etelä-Pohjanmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskukselta (ELY-keskus).

Viranomainen, jolle valituskirjelmä on toimitettava sekä oikaisuvaatimusaika

Asian käsittelystä perittävää maksua koskeva oikaisuvaatimuskirjelmä on toimitettava Etelä-Pohjanmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskukselle kuuden kuukauden kuluessa maksun määräämisestä. Oikaisuvaatimusaikaa laskettaessa ei antopäivää oteta lukuun. Jos oikaisuvaatimusajan viimeinen päivä on pyhäpäivä, lauantai, itsenäisyyspäivä, vapunpäivä, jouluaatto tai juhannusaatto, oikaisuvaatimusaika jatkuu vielä seuraavana arkipäivänä.

Oikaisuvaatimuskirjelmässä on ilmoitettava

- päätös, johon oikaisua vaaditaan
- millaista oikaisua vaaditaan (miltä kohdin päätökseen haetaan oikaisua ja mitä muutoksia siihen vaaditaan tehtäväksi)
- perusteet, joilla oikaisua vaaditaan
- oikaisuvaatimuksen tekijän nimi ja kotikunta
- postiosoite ja puhelinnumero, johon asiaa koskevat ilmoitukset oikaisuvaatimuksen tekijälle voidaan toimittaa.

Jos oikaisuvaatimuksen tekijän puhevaltaa käyttää hänen laillinen edustajansa tai asiamiehensä tai jos oikaisuvaatimuksen laatijana on joku muu henkilö, oikaisuvaatimuskirjelmässä on ilmoitettava myös tämän nimi ja kotikunta. Oikaisuvaatimuksen tekijän, laillisen edustajan tai asiamiehen on allekirjoitettava oikaisuvaatimuskirjelmä.

Oikaisuvaatimuskirjelmään on liitettävä

- päätös, johon oikaisua haetaan, alkuperäisenä tai jäljennöksenä
- asiakirjat, joihin oikaisuvaatimuksen tekijä vetoaa vaatimuksensa tueksi, jollei niitä ole jo aikaisemmin toimitettu viranomaiselle
- asiamiehen on liitettävä oikaisuvaatimuskirjelmään valtakirja (Asianajajan ja yleisen oikeusavustajan tulee kuitenkin esittää valtakirja ainoastaan, jos Etelä-Pohjanmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus niin määrää.)

Oikaisuvaatimuksen perille toimittaminen

Oikaisuvaatimus on toimitettava ELY-keskuksen kirjaamoon. Oikaisuvaatimuskirjelmän voi tuoda perille vaatimuksen tekijä itse tai hänen valtuuttamansa asiamies. Sen voi omalla vastuullaan lähettää myös postitse, sähköpostitse tai toimittaa lähetin välityksellä. Oikaisuvaatimuksen on oltava perillä viimeistään oikaisuvaatimusajan viimeisenä päivänä ennen viraston aukioloajan päättymistä. Oikaisuvaatimuksen toimittamisesta sähköisesti säädetään tarkemmin sähköisestä asioinnista viranomaistoiminnassa annetussa laissa (13/2003).

Yhteystiedot

Etelä-Pohjanmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus Ympäristö ja luonnonvarat -vastuualue

käyntiosoite:
Alvar Aallon katu 8, SEINÄJOKI
Wolffintie 35, VAASA
Pitkänsillankatu 15, KOKKOLA
Aukioloaika: kello 8.00 – 16.15

postiosoite:
PL 156, 60101 SEINÄJOKI
PL 262, 65101 VAASA
PL 77, 67101 KOKKOLA

puhelin: 0295 027 500
sähköposti: kirjaamo.etela-pohjanmaa@ely-keskus.fi

Sähköinen asiointi –lomake: <https://www.ely-keskus.fi/asiointi-ja-yhteystiedot>

Muu asiointi > Yleiset asiointilomakkeet > Yleinen asiointilomake yrityksille, yhdistyksille, toiminnanharjoittajille, kunnille ja viranomaisille (asiointipalvelu.ahtp.fi). Tähdellä merkityt kohdat ovat pakollisia.