



Aluehallintovirasto

Ympäristöluvut

PÄÄTÖS

Nro 123/2021

Dnro ESAVI/4582/2020

5.5.2021

ASIA

Koverharin sataman toiminnan laajentaminen, Hanko

HAKIJA

Hangon Satama Oy
Länsisatama
10900 HANKO

Y-tunnus: 2586251-2

TOIMINTA

Hakemus koskee sataman toiminnan olennaista laajentamista ja muuttamista Koverharin entisen terästehtaan ympäristössä Hangon Koverharissa. Muutoksen myötä satama-alue laajenisi huomattavasti, aluskäynnit viisinkertaistuisivat ja sataman kautta kuljetettaisiin lähes kaikentyyppisiä las-teja. Satama on aiemmin palvellut terästehtaan satamana.

VIREILLETULOTIEDOT

Hakemuksen vireilletulo

Hakemus on tullut vireille aluehallintovirastossa 11.2.2020.

Luvan hakemisen peruste

Hakemus on tullut vireille ympäristönsuojelulain 89 §:n 1 momentin perusteella. Ympäristönsuojelulain 29 §:n mukaan ympäristöluvan saaneen toiminnan olennaiseen muuttamiseen on oltava lupa.

Toiminnan luvanvaraisuus

Toiminta on luvanvaraista ympäristönsuojelulain 27 §:n 1 momentin ja liitteen 1 taulukon 2 kohdan 12 a) perusteella.

Toimivaltainen lupaviranomainen

Etelä-Suomen aluehallintovirasto on toimivaltainen lupaviranomainen ympäristönsuojelulain 34 §:n ja 35 §:n sekä ympäristönsuojelusta annetun valtioneuvoston asetuksen (713/2014) 1 §:n 2 momentin 12 a) kohdan perusteella.

ASIAN KUVAUS

Taustatiedot

Sijainti

Hankealue muodostuu sataman nykyisestä toiminta-alueesta ja satama-alueeksi kaavoitetusta alueesta. Nykyinen satama-alue kattaa satama-altaan ja siihen aukeavat kaksi laituria sekä laitureiden takaiset pienet kenttäalueet. Varsinainen satamatoiminta sijoittuu nykyään kiinteistöille 78-401-4-16 ja 78-401-4-22, jotka ovat Hangon kaupungin omistuksessa. Lähettyvillä sijaitsevat kiinteistöt 78-405-1-124 ja 78-405-1-51 ovat myös Hangon kaupungin omistamia.

Sataman toiminnot maalla tulevat sijoittumaan lähinnä terästehtaan entisille alueille nykyisen satama-alueen länsi- ja lounaispuolelle. Hangon Satama Oy toimii ainoastaan Hangon kaupungin omistamilla alueilla. Sataman nykyisen ISPS-alueen koko on noin 15 ha ja Hangon Satama Oy:n hallussa olevien maa-alueiden koko noin 82 ha.

Toiminta saattaa tulevaisuudessa laajentua myös konkurssipesän omistuksessa oleville alueille (satama-alueeksi kaavoitetulla alueella), mikäli kiinteistökaupat konkurssipesän ja Hangon kaupungin välillä toteutuvat.

Kaavoitus

Nykyisessä maakuntakaavassa Koverharin sataman suunnitellun toiminnan alue on varattu satamaksi ja teollisuusalueeksi. Sataman edustan merialue ja välittömästi pohjoispuolella oleva ranta-alue kuuluvat Natura 2000 -alueeseen ja satama-alue sivuaa pohjavesialuetta. Satama-alue (myös edustan merialuetta) sijaitsee Puolustusvoimain melualueella (me). Merkittävät ympäristöhäiriöt on estettävä teknisin ratkaisuin ja/tai osoittamalla riittävät suoja-alueet. Siltä osin kuin alueella varastoidaan polttonesteitä tai muita vaarallisia aineita, alueen suunnittelussa on huomioitava varastoinnin aiheuttamat ympäristöriskit. Yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa on kiinnitettävä huomiota hulevesien hallintaan. Haitalliset vaikutukset Natura- ja pohjavesialueelle on estettävä.

Hankealueen läheisyyteen on maakuntakaavassa osoitettu laivaväylä ja yhdysrata.

Länsi-Uudenmaan vaihemaakuntakaava on valmisteilla osana Uusimaa 2050 -kaavauudistusta. Siinä Koverharin alue on merkitty tuotannon ja logistiikkatoimintojen kehittämisalueeksi. Satama tulee suunnitella niin, että toiminnasta aiheutuvat melu- ja muut ympäristöhäiriöt ovat mahdollisimman vähäiset.

Koverharin asemakaavassa (voimaan 2.3.2018) on osoitettu maantie- (LT) ja satama- (LS), luonnonsuojelu- (SL) ja vesialueet (W). SL-alueen ranta-alueet on säilytettävä luonnonmukaisina ja rakentamattomina. SL-alueen sisällä on pohjavedenottamon alue (et-1). Kaavassa on myös huomioitu muinaismuistot, pohjavesi- ja Natura 2000 -alue. Vanhat suljetut kaatopaikka-alueet on merkitty EV-merkinnällä (suojaviheralueiksi) tai E-1-merkinnällä (erityisalueiksi). Lisäksi on osoitettu luonnon monimuotoisuuden vaalimisen osa-alueet (luo 1-3), joita hoidetaan karuina paahdeympäristöinä ja joilla on pyritty yhteensovittamaan satamatoiminnot ja uhanalaisten lajien elinolot.

Sataman toiminta sijoittuu asemakaavan LS-1-merkinnän alueelle ja E-1-alueen vieressä sijaitsevalle pienelle T-1-alueelle (teollisuus- ja varastorakennusten korttelialue, jolla sallitaan materiaalien kierrätys ja käsittely). LS-1-alue sijaitsee osin tärkeällä pohjavesialueella (pv), jolla harjoitettava toiminta ei saa vaarantaa pohjaveden laatua tai vaikuttaa pysyvästi pohjaveden korkeuteen. Alueella muodostuvat hulevedet johdetaan imeytykseen öljynerotuskaivon kautta. T-1-alueen sisällä sijaitsevat alueet et-2 (ohjeellinen sähköaseman alue) ja ej-1 (entisen kaatopaikan suotovesiallas; alueen käyttö ei saa vaikeuttaa suotovesien käsittelyä).

Välittömästi satama-alueen luoteispuolella on teollisuusrakennusten korttelialue (TY), jolla ympäristö asettaa toiminnan laadulle erityisiä vaatimuksia.

Päätökset ja sopimukset

Voimassa oleva ympäristölupa

Länsi-Suomen ympäristölupaviraston Ovako Wire Oy Ab:n Koverharin terästehtaalalle 23.11.2006 antama päätös (nro 30/2006/1, dnro LSY-2002-Y-365), johon sisältyi myös tehtaan satama.

Vaasan hallinto-oikeuden 28.4.2009 antama päätös (nro 09/0143/1); pääasiasratkaisua ei ole muutettu.

Korkeimman hallinto-oikeuden 11.11.2010 antama päätös (nro 3201); pääasiasratkaisua ei ole muutettu.

Etelä-Suomen aluehallintoviraston antamat päätökset (nro 36/2009/1 ja nro 52/2011/1), joilla aluehallintovirasto on muuttanut ympäristöluvan tiili- ja massajätteen kaatopaikkaa koskevia määräyksiä 32, 37 ja 49 sekä lisännyt uuden määräyksen 75 a.

Etelä-Suomen aluehallintoviraston päätös nro 112/2012/1 Koverharin terästehtaan ympäristöluvan eräiden määräysten muuttamiseksi.

Muut päätökset ja ilmoitukset

Uudenmaan ELY-keskuksen ilmoitus 24.3.2015 (dnro UUDELY/1848/2015), jonka mukaan Koverharin terästehtaan ympäristölupa on siirretty Hangon Satama Oy:n nimiin satamatoimintoja koskevin osin.

Etelä-Suomen aluehallintoviraston Hangon Satama Oy:lle 15.12.2016 antama vesilain mukainen päätös (nro 256/2016/2, dnro ESAVI/3632/2016) Koverharin satama-altaan kunnossapitoruoppauksesta ja bulklaiturin rakentamisesta.

Vireillä olevat muut hakemukset

Hangon Satama Oy:llä on aluehallintovirastossa vireillä Koverharin sataman laajentamiseen liittyen vesilain mukainen hakemus (ESAVI/36900/2020), joka koskee vesialueen ruoppausta ja täyttämistä, ruoppausmassojen mereen läjittämistä, laiturin rakentamista ja väyläalueen muuttamista, sekä hakemus (ESAVI/37484/2020) koskien jätemateriaalin hyödyntämistä edellä mainitussa satamatäytössä.

Ympäristövaikutusten arviointi

Toimintaa koskeva ympäristövaikutusten arviointimenettely on tehty ja elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus on yhteysviranomaisena antanut arviointiselostuksesta 28.6.2019 perustellun päätelmän (dnro UUDELY/7968/2017).

Koverharin sataman laajentamisen vaihtoehtojen 2–4 vaikutukset Natura-alueen luontotyyppiin (vedenalaiset särkät) eivät ole merkittävästi heikentäviä, mikäli kiintoaineksen leviämistä pystytään tehokkaasti estämään ja samentumista aiheuttavat työt keskitetään syksyyn–talveen. Sama koskee vaikutuksia linnustoon, kunhan työt tehdään pesimäajan ulkopuolella. Vaihtoehdot 2–4 eivät merkittävästi heikennä Natura-alueiden Tammisaaren ja Hangon saariston ja Pohjanpitäjänlahden merensuojelualue (FI0100005) ja Hangon itäinen selkä (FI0100107) suojelun perusteena olevia luonnonarvoja.

Sataman käytön aikana pintavesien laatuun voivat vaikuttaa sataman hulevedet ja niiden mahdollinen huono laatu. Alueen maankäyttö muuttuu sataman kasvamisen myötä merkittävästi ja alueelle syntyy runsaasti uusia työpaikkoja. Vaikutukset maankäyttöön ovat pääasiassa positiivisia.

Toteutettavaksi valittu vaihtoehto 4 mahdollistaa raideliikenteen täysimääräisen hyödyntämisen sataman lastien kuljetuksessa. Tämä kuitenkin edellyttää Hanko-Hyvinkää-radän sähköistystä.

Satamalle on tarpeen laatia tarkempi meluselvitys ympäristölupahakemuksen yhteydessä. Koska sataman välittömässä läheisyydessä ei ole asutusta, on todennäköistä, ettei satamatoiminnan melusta aiheudu merkittävää haittaa (tai ainakaan ohjearvojen ylityksiä).

Onnettomuustilanteilla voi olla merkittäviä ympäristövaikutuksia, jos öljyä tai muuta vaarallista ainetta pääsee mereen tai maaperään. Sataman ennaltavarautumiskeinot ovat kuitenkin kattavia ja vaatimukset täyttyviä.

Hankealueelta tullaan poistamaan maaperää jonkin verran. Maa-aineksen sijoittamisen tulee olla suunnitelmallista ja kuonaperäinen maa-aines tulee käsitellä jätteenä.

Rakentamisen aikana ei arvioida aiheutuvan vaikutuksia Koverharin vedenottamoon, sillä rakentamistoimet sijoittuvat pohjaveden virtaussuunnassa ottamon alapuolelle.

Vaikutukset pohjaveteen on arvioitu pääosin riittävästi. Hankealueen pohjoispuolella on luode-kaakkoissuuntainen kallioperän ruhje. Sen kohdalla ei ole havaintoputkia. Rakentamisen aikaiset mahdolliset muutokset pohjaveden purkautumiseen ja pinnankorkeuteen voivat vaikuttaa vedenottamolta saatavaan vedenottomäärään. Selostuksessa on tunnistettu, että pohjaveden virtauskuvan ja purkautumisen arvioinnissa on epävarmuustekijöitä.

Tästä syystä seurantaohjelmaan tulee lisätä mahdollisten pohjavesivaikutusten tarkkailu. Pohjaveden pilaamiskielto on ehdoton ja se koskee myös luokitellun pohjavesialueen ulkopuolelle sijoitettavia toimintoja.

Ympäristölupaa haettaessa on huomioitava eri lastityyppien (myös mahdollinen jätteiden ammattimainen käsittely) käsittelyn ympäristövaikutusten lieventämistoimet.

Hakemuksen mukainen toiminta

Yleiskuvaus

Terästehtaan satamaa kehitetään kauppamerenkulun satamaksi (monimuotoiseksi yleissatamaksi). Sataman toimintaa on tarkoitus laajentaa niin, että aluksia vierailisi satamassa noin 1 000 kpl vuodessa (nykyisessä luvassa 200) ja lastia kulkisi yli 7 miljoonaa tonnia vuodessa (aikaisemmin 1,4 milj.t). Sataman kautta suunnitellaan kuljetettavan irto- ja kappaletavara-
lasteja sekä nesteitä.

Väylää syvennetään lähitulevaisuudessa, jotta myös syvemmät alukset pääsevät satamaan. Väylälinjaus pysyy pääpiirteissään ennallaan. Sataman edustan väyläalue muuttuu hieman.

Nykyinen satama-alue kattaa satama-altaan ja siihen aukeavat kaksi laituria sekä laitureiden takaiset pienet kenttäalueet. Vanha terästehtaan alue on tarkoitus ottaa lähes kokonaan sataman käyttöön (muun muassa kenttäalueiksi). Satamassa on tarkoitus tehdä myös pienimuotoista jatkojalostusta (kuten lastattavien tuotteiden seulontaa, paloittelua, leikkausta ja lajittelua).

Satama-alueelle on syksyllä 2019 avattu ratapiha. Junaradan sähköistykseen jälkeen suurin osa lasteista kuljetetaan raiteilla, mikä vähentää raskaan ajoneuvoliikenteen määrää.

Sataman toimintaa on tarkoitus laajentaa vähitellen seuraavien 10–15 vuoden aikana. Sataman edustan ruoppaukset ja uusien laitureiden rakentaminen on tarkoitus aloittaa 1–2 vuoden kuluessa. Uusia laitureita rakennetaan enintään neljä.

Toiminta

Viime vuosina sataman kautta on kuljetettu lähinnä kaasuputkia ja terästä. Sataman kautta tullaan jatkossa kuljettamaan sekä bulkkituotteita, kappaletavaraa että nesteitä. Pääsääntöisesti aiotaan kuljettaa luonteeltaan vaarattomia aineita ja tuotteita, mutta myös jätteitä ja IMDG-koodiston mukaisia vaaralliseksi luokiteltuja aineita. Sataman kautta kuljetettavia lastityyppejä ei pyritä etukäteen tarkemmin määrittelemään tai rajaamaan. Lastien välivarastoinnissa ja kuljetuksessa huomioidaan alueen ainutlaatuiset luontoarvot sekä sijainti laajan pohjavesialueen välittömässä läheisyydessä. Kaikkia sataman kautta kulkevia lasteja välivarastoidaan sataman kenttäalueilla, joista suurin osa sijaitsee pohjavesialueen ulkopuolella. Pohjavesialueella ei varastoida vaarallisia aineita, vaan alue toimii tukitoimintojen alueena.

Lupaa pienimuotoiselle lastituotteiden jatkojalostukselle haetaan sellaisia tilanteita varten, kun satamaan toimitettuun tuotteeseen kohdistuu asiakkaan suunnalta uusi tai muuttunut vaatimus. Tällöin tuotteen

muokkaaminen on mahdollista toteuttaa satamassa ilman, että se pitää lähettää takaisin käsiteltäväksi ennen laivaamista.

Sataman kautta kuljetetaan myös jättejakeita. Lähtökohtaisesti satama toimii vain kauttakulkuvarastona jättejakeille eikä jätteiden käsittelyä tehdä. Jätteitä välivarastoidaan satamassa enintään muutamia kuukausia.

Taulukko 1. Sataman kautta kulkevat tyypillisimmät jättejakeet

Jätelaji	EWC-koodi
Metallijätteet	02 01 10
Metallipakkaukset	15 01 04
Sekalaiset metallit	17 04 07
Muut rakentamisessa ja purkamisessa syntyvät sekalaiset jätteet	17 09 04
Metallit (yhdyskuntajäte)	20 01 40
Muovipakkaukset	15 01 02
Muovi (yhdyskuntajäte)	20 01 39
Puupakkaukset	15 01 03
Puu	17 02 01
Puu (yhdyskuntajäte)	20 01 38
Lasi	15 01 07, 20 01 02
Paperi ja pahvi	15 01 01, 20 01 01
Fluffi	19 12 10, 19 10 01, 19 10 02, 19 10 04, 19 12 02, 19 12 03, 19 12 12
Fluffi (vaarallinen jäte)	19 10 03*, 19 12 11*

Satamassa tulee tulevaisuudessa olemaan 3–4 ro-ro-laituria ja kaksi bulk-tai konttilaituria. Nykyään satamassa toimii kaksi ro-ro-laituria satama-altaan molemmin puolin. Uudet laiturit rakentuvat seuraavan 5–10 vuoden aikana yksitellen. Laiturien rakentamiselle ja ruoppauksille haetaan vesilain mukaiset luvat.

Prosessit ja rakenteet

Sataman prosesseihin kuuluvat lastin purkaminen tai laivaus, lastien käsittely, varastointi ja kuljetus. Purkamiseen ja lastaukseen liittyy laivan laiturissaolo ja materiaalin siirto esim. nosturilla, letkuilla tai putkilla, rekoilla tai pyöräkuormaajilla. Kuljetuksiin liittyy mahdollinen kuljetin, jolla lasteja kuljetetaan ylempänä sijaitsevalta ratapihalta alas laitureille (ellei käytetä pyöräkuormaajia), ratapihan toiminta ja junaliikenne sekä raskas ajoneuvoliikenne. Lisäksi satamassa on useita sivuprosesseja, kuten alusten ja työkojen tankkaus ja satamainfran ylläpito.

Satamassa on tällä hetkellä kolme nosturia laiturialueella ja sataman laajentuuksessa niitä voidaan hankkia lisää.

Lasteja välivarastoidaan sataman kenttäalueilla, jos niitä ei lastata suoraan laivaan. Nykyisiä kenttäalueita laajennetaan tulevaisuudessa aluskäyntien kasvaessa. Kenttäalueiksi katsotaan kaikki asemakaavassa satama-alueeksi kaavoitettu alue, missä ei ole liikenneväyliä tai rakennuksia. Satamaan voidaan rakentaa myös varastohalleja, jotta osaa lasteista voidaan varastoida sisätiloissa.

Nykyisten laitureiden vieressä sijaitsevat lastinkäsittelyalueet ovat pinnoitettuja ja ne on varustettu hulevesijärjestelmillä, joissa on öljynerotuskaivot. Kaikkia sataman käytössä olevia alueita ei välttämättä pinnoiteta. Sataman hulevesien hallinnassa pyritään käyttämään mahdollisimman paljon imeyttämistä sataman edustan Natura-alueen takia. Mahdollisia IMDG-aineita ja jätteitä varastoidaan kuitenkin aina pinnoitetulla alueella, jonka hulevesijärjestelmässä on sulkuventtiili.

Satamassa leikataan mm. metallikappaleita, kun satamaan jo kuljetettu materiaali joudutaan paloittelemaan esim. aluksen asettamien vaatimusten takia. Metallikappaleita käsitellään tarpeen vaatiessa kenttäalueilla laitureiden läheisyydessä. Alustavissa suunnitelmissa metallileikkuri on sijoitettu pohjoisen kenttäalueen pohjoisreunaan, mutta se voi käytännössä sijaita missä tahansa kenttäalueilla.

Ratapiha sijaitsee satama-alueen sisäpuolella, mutta pohjavesialueen ulkopuolella. Hangon radan sähköistys on tarkoitus aloittaa vuonna 2020.

Suuri osa satama-alueen maaperästä sisältää vanhan terästehtaan aikaista kuonaa. Nykyisen ympäristöluvan lupamääräyksen 27 mukaan kaikkia määräyksessä mainittuja kuonia saadaan käyttää tehdasalueen maarakenteissa korvaamassa luonnonmateriaaleja. Maarakenteissa käytettävää kuonaa tulisi voida käyttää maarakentamiseen satama-alueella. Jo maaperässä olevaa kuonaa myös joudutaan rakentamistöissä kaivamaan ylös. Tällainen kuona täytyy voida sijoittaa takaisin maahan.

Vedenotto

Satamatoiminnassa käytetään vettä kenttäalueiden ja laitureiden pesuun sekä kiinteistöissä. Lisäksi aluksille myydään vettä. Vesi on pohjavettä, jonka Hangon Vesi toimittaa satamalle. Koverharin satamassa kulutettiin vettä vuonna 2019 noin 5 788 m³. Veden kulutus tulee laajennuksen myötä nousemaan noin 25 000 m³:iin.

Kemikaalit

Kunnossapitoon käytetään jonkin verran kemikaaleja, samoin koneiden huoltoon. Näitä ovat esim. hydraulii- ja moottoriöljyt, jäähdytys- ja lasinpesunesteet, hitsauskaasut ja palonsammutusaineet. Lisäksi liukkaudentorjuntaan käytetään joko suolaliuosta tai hiekkaa. Suolausta voidaan käyttää vain alueella, joka ei kuulu ympäröivään pohjavesialueeseen.

Kunnossapitokemikaaleja varastoidaan pienissä tynnyreissä tai astioissa pääasiassa sisätiloissa. Satamassa voidaan myös varastoida esim. hydraulii- tai moottoriöljyjä IBC-konteissa (1 m³) ulkona. Tällöin kontti on sijoitettu suoja-altaaseen pinnoitetulle alueelle.

Polttoaineet

Operaattoreiden työkoneissa käytetään polttoaineena joko kevyttä polttoöljyä, dieseliä, kaasua tai sähköä. Nestemäisiä polttoaineita varastoidaan noin 1–3 m³ farmarisäiliöissä tai muissa alle 10 m³ säiliöissä. Polttoainesäiliöiden lopullista määrää ei vielä pystytä arvioimaan. Toiminnan laajuus vastaa suurimmillaan Hangon Länsisataman toimintaa, jossa työkoneiden polttoöljyä kulutetaan noin 850 m³ vuodessa. Mahdolliset yli 10 m³:n polttoainesäiliöt rekisteröidään erikseen. Polttoainesäiliöitä ei sijoiteta pohjavesialueella sijaitsevalle sataman tukitoiminta-alueelle, vaan satama-alueeksi kaavoitetun alueen sisäpuolelle.

Polttoainesäiliöt sijoitetaan pinnoitetulle alueelle ja ne varustetaan tuplavaijalla ja/tai suoja-altaalla. Säiliöt varustetaan myös ylitäytön estävällä järjestelmällä ja lapon estävällä laitteella. Säiliöt voidaan myös varustaa vuodonilmaisimella.

Laivojen tankkaus eli bunkraus tehdään letkuyhteellä joko satamaan tilattavasta säiliöautosta tai säiliöaluksesta. Bunkrauksen hoitaa ulkopuolinen yritys. Satama kuitenkin varautuu mahdolliseen onnettomuuteen ja pitää öljyntorjuntakaluston saatavilla.

Energian kulutus ja käytön tehokkuus

Satamatoiminnassa käytetään energiaa kiinteistöjen lämmittämiseen, valaistukseen, työkoneiden liikuttamiseen sekä automaatioihin ja hälytysjärjestelmiin. Sataman energiankulutus oli 388 MWh vuonna 2019. Tämä tulee kasvamaan huomattavasti toiminnan lisääntymisen seurauksena.

Työkoneiden sähkönkulutus kasvanee tulevina vuosina nestemäisten polttoaineiden kustannuksella.

Koverharin satamassa ei suunnitella maasähkön myymistä aluksille. Maasähkö sopii linjaliikenteen toimijoille eli tilanteisiin, jolloin samassa laituri-paikassa käy yleensä sama alus.

Liikenne

Sataman lastit kuljetetaan joko raskaana liikenteenä tai junakuljetuksina. Raskas liikenne kulkee tällä hetkellä satamaan Koverharintietä pitkin ja junaliikenne yhteysraidetta pitkin Hangon radalta. Raskas liikenne ajaa satama-alueen läpi laitureille, juna jää ylemmäs ratapihalle. Lastit kuljetetaan ratapihalta laivoille pyöräkuormaajilla, rekoilla, maansiirtoautoilla tai kuljettimella.

Johtamisjärjestelmät

Hangon Satama Oy:llä ei ole sertifioitua ympäristöjohtamisjärjestelmää, mutta se noudattaa yleisesti ympäristöjohtamisen perusperiaatteita, kuten ennakoivaa riskienhallintaa ja jatkuvan parantamisen periaatetta. Satamalla on toimintojen hallintajärjestelmä, johon kirjataan myös ympäristöön liittyvät toimenpiteet, kuten säännölliset huollot ja tarkastukset.

Riskienhallinta ja poikkeukselliset tilanteet

Merkittävimmät riskit ovat vaarallisten aineiden, kuten öljyjen tai polttoaineiden, päätyminen vesistöön, maaperään tai pohjaveteen. Koverharin edusta kuuluu luonnonsuojelu- ja Natura-alueeseen ja ympäröivä maa-alue pohjavesialueeseen. Jo pieni määrä ympäristölle vaarallista ainetta voi aiheuttaa suuria negatiivisia vaikutuksia vesiekosysteemille sekä meri- ja pohjaveden laadulle. Vaarallisten aineiden käsittelyn, varastoinnin ja kuljetuksen lisäksi riskejä liittyy mm. jätehuoltoon ja kunnossapitoon. Ilman laadulle suurin riski on tulipalo.

Vakavin merenkulkuun liittyvä onnettomuus on aluksen uppoaminen esim. karilleajon seurauksena. Tällöin ympäristöön voi päätyä satoja tonneja erilaisia vaarallisia aineita. Karilleajo on kuitenkin erittäin epätodennäköistä.

Aluksen hydraulikka voi vuotaa, jolloin aluksesta voi päästä pieniä määriä hydraulioöljyä mereen aluksen laiturissaolon aikana. Satama ei voi vaikuttaa alusten hydraulioöljyvuotoihin, sillä aluksen kunnossapito on aluksen vastuulla. Satamalla on kuitenkin öljyvuotoja isompien vuotojen varalle.

Satamatoiminnassa käytetään tai sataman kautta kuljetetaan paljon vaarallisia aineita, kuten työkoneiden hydraulii- ja voiteluöljyt, koneiden ja laivojen polttoaineet, vaaralliset jätteet (kuten pilssivedet, öljynerotuskaivojen sakat) sekä sataman kautta kulkeva rahti, joka voi sisältää lähes mitä tahansa IMDG-koodin mukaista vaarallista ainetta.

Varsinkin nestemäisen vaarallisen aineen pääsy mereen tai maaperään ja pohjaveteen voi aiheuttaa ympäristöonnettomuuden. Vaarallista ainetta voi päätyä ympäristöön esim. pakkauksen hajotessa, laivan tankkauksessa letkurikon yhteydessä, säiliön vuotaessa tai säiliöauton tai rekan kaatuessa. Pahimmillaan ympäristöonnettomuus voi johtaa pohjaveden käytön kieltämiseen tai vesieliöstön tuhoutumiseen.

Satamassa on paljon liikkuvia työkoneita ja vaarallisia aineita on käytössä melko paljon, joten riski onnettomuudelle voi olla merkittävä. Tämän takia ennaltaehkäisevät toimet ovat laajat. Satama-alue pinnoitetaan lähes kauttaaltaan, joten vuodon sattuessa kemikaali jää pinnoitukselle, josta se voidaan imeyttää talteen imeytysaineella. Isomman vuodon sattuessa pelastuslaitos imee kemikaalin talteen.

Sateella sattuva vuoto kulkeutuu nopeasti hulevesiviemäriin, joka johtaa mereen. Laitureiden lastinkäsittelyalueilla sijaitsevista kokoomaviemäreissä eli pääviiemäreissä (joihin pienemmät viemärit yhtyvät), on öljynerotin, joka estää öljyviiuotojen kulkeutumisen mereen. Kaikki alueen hulevesikaivot on varustettu sakkapesällä. Tämän lisäksi melkein kaikki hulevesiviemärit on kytketty sulkukaivoon, jossa on tarvittaessa suljettavissa olevat venttiilit.

Öljynerottimet eivät välttämättä pidätä kaikkia vaarallisia kemikaaleja, sillä osa kemikaaleista liukenee veteen eikä jää öljyn tavoin veden pinnalle.

Vaarallisia aineita varten rakennetaan oma kenttäalue (IMDG-alue), jonka vedet viemäroidään yhteen putkeen, jonka päähän asennetaan sulkuventtiili. Näin kemikaalivuodon tapauksessa kaikki kenttäalueen hulevedet saadaan talteen.

Kemikaaliastian hajotessa kuljetustilanteessa normaalilla kenttä- tai laituri-alueella on mahdollista, että kemikaalia voi päätyä hulevesien kautta ympäristöön. Riskiä voidaan pienentää lisäämällä sulkuventtiili kaikkien hulevesiputkien päihin.

Mikäli öljyä päätyy esim. öljynerottimen hajotessa mereen, paikalle kutsutaan pelastuslaitos. Öljy voi myös päätyä mereen suoraan laivasta. Öljyonnettomuutta varten satamalla on öljypuomeja öljyn leviämisen estämiseksi. Pienempiä öljyviiuotoja varten on varattu mm. pumpulityynyjä. Satamassa tullaan järjestämään onnettomuustilanteiden harjoituksia säännöllisesti. Muita ennaltaehkäiseviä toimenpiteitä ovat mm. työkonoiden, säiliöiden, pinnoitteen ja öljynerotuskaivojen säännölliset tarkastukset, joilla varmistetaan, että suojatoimenpiteet toimivat.

Vaarallista ainetta kuljettavan rekan tai säiliöauton kaatuminen on toimintaan liittyvä riski, joskaan ei suuri. Satama-alueella kemikaali saadaan luultavasti talteen pinnoitteen, imeytysaineen ja viemärisulkujen avulla. Satama-alueen ulkopuolella kemikaali kuitenkin todennäköisesti joutuu maaperään ja aiheuttaa maaperän ja mahdollisesti pohjaveden pilaantumista. Kuljetus maalla tapahtuu tärkeän pohjavesialueen läpi Koverharissa.

Kalliotopografian perusteella pohjaveden virtaussuunta on Koverharintien osuudella kohti kaakkoa eli merta. Koverharintiellä sattuva onnettomuus ei näin ollen vaikuttaisi Isolähteen vedenottamon eikä muidenkaan pohjoisessa tai luoteessa sijaitsevien vedenottamoiden toimintaan. Koverharin kaksi vedenottamoa sen sijaan olisivat vaikutuksen piirissä.

Vaaralliset aineet pakataan lainsäädännön vaatimalla tavalla mahdollisimman turvallisesti. Lisäksi kuljetuksessa käytetään ajoneuvoa, joka on hyväksytty kyseisen aineen kuljettamiseen.

Yksi keino vähentää kuljetusonnettomuuksien vaikutuksia pohjavesiin on teiden liuskesuojaukset, jotka voidaan toteuttaa mm. bentoniittimatolla tai suojamuovilla. Esimerkiksi valtatie 25 tienpätkä on suojattu Hankoniemen pohjavesialueiden osuudelta. Suojaukset ovat Väyläviraston vastuulla.

Satama-alueella sijaitseva ratapiha ei sijaitse luokitellulla pohjavesialueella. Pohjaveden virtaussuunta on kohti merta, joten mahdollisesta vuodosta ei aiheudu pohjaveden käytölle haittaa. Ratapihalle laaditaan tarvittaessa vaarallisten aineiden kuljetuksesta rautateillä annetun asetuksen (195/2002) mukainen turvallisuusselvitys, mikäli Väylävirasto sitä edellyttää.

Pohjavesialueiden riskienhallintaselvityksen mukaan Hangon alueella on runsaasti taseisteyksiä (noin 100 kpl), mikä nostaa onnettomuuksien riskiä. Alueella on jo rata, joten radan alle ei rakennettane uusia suojauksia.

Tulipaloon varaudutaan laatimalla satamalle pelastussuunnitelma. Lisäksi alueelle varataan alkusammutuskalustoa, kuten käsisammuttimia ja sammutuspeitteitä. Sammutusvedet saadaan osin talteen, mikäli alueen viemäreihin rakennetaan sulkujärjestelmä.

Ympäristön tila, päästöt ja vaikutusarvio

Lähiympäristö

Lähin asutus sijaitsee koillisessa noin 1,7 kilometrin päässä Ekön saarella ja Lappohjan kylässä. Lisäksi sataman eteläpuolella Syndalenin ampuma-alueella sijaitsee yksittäinen asuinrakennus, jossa yöpyy varusmiehiä ajoittain. Lähimmät vapaa-ajan asunnot sijaitsevat Stora Åminsholmenin saarella Ekön eteläpuolella, Koöllä ja rannikolla ampuma-alueen eteläpuolella (kaikki suurinpiirtein 1,5 kilometrin etäisyydellä). Kahden kilometrin säteellä hankealueesta asui vuonna 2017 yhteensä 89 ihmistä.

Satama-alueen pohjoispuolella on hiekkaranta, joka sisältyy rantojensuojeluohjelmaan. Ranta on paikallisten suosima virkistysalue. Alueella sijaitsee myös Högsandin loma- ja kurssikeskus.

Puolustusvoimien Syndalenin harjoitusalue sijaitsee satama-alueen länsi- ja eteläpuolella. Lähin ympäristölupavollinen laitos on Moviator Oy, joka

aloitti vuonna 2018 teräskuonan ja masuuninoinen käsittelyn nykyisen satama-alueen länsipuolella.

Luonnonarvot ja luonnonsuojelu

Merialue sataman edustalla (satama-allas mukaan lukien) sisältyy Tammissaaren ja Hangon saariston ja Pohjanpitäjänlahden merensuojelualueeseen (FI0100005, SAC, SPA), joka on sekä luontodirektiivin että lintudirektiivin mukainen Natura-alue. Laajalla merialueella (52 000 ha) tavoitteena on merenpohjan, vedenalaisen luonnon ja veden laadun suojelu. Alueen lukuisat fladat ja matalat merenlahdet ovat linnustolle tärkeitä pesimä- ja levähdysalueita.

Uudenmaan ELY-keskuksen hankkeen johdosta antaman luonnonsuojelulain 65 §:n mukaisen lausunnon mukaan sataman laajennuksen vaihtoehdot 2–4 eivät merkittävästi heikennä Natura-alueiden Tammisaaren ja Hangon saariston ja Pohjanpitäjänlahden merensuojelualue (FI0100005) ja Hangon itäinen selkä (FI0100107) suojelun perusteena olevia luonnonarvoja.

Heti hankealueen pohjoispuolella sijaitsee rantojensuojeluohjelmaan kuuluva alue (Pohjanpitäjänlahden rannikko, RSO010002). Ohjelman tarkoituksena on säilyttää valtakunnallisesti arvokkaat ranta-alueet luonnonmukaisina ja rakentamattomina.

Lisäksi hankealueen lähellä (alle 3 km) sijaitsee Tvärminnen tutkimusalueen luonnonsuojelualue (YSA010336), Björkkullan lähteikkö (YSA012189 ja YSA203122), Isolähteen luonnonsuojelualue (YSA204137) sekä Lap-pohjan mailaskiiltokääriäisen elinympäristö (ERA202301).

Sataman normaalin toiminnan aikana vaikutuksia syntyy lähinnä laivaliikenteen aiheuttamasta melusta (myös vedenalaisesta) ja virtauksista. Kasvava laivaliikenne voi aiheuttaa lisääntyvää häiriötä saaristossa pesiville lintulajeille väylän varrella. Melu vaikuttaa myös merieliöihin.

Mahdollinen aallokon kasvu väylällä voi vaikuttaa vesilintujen ruokailualueiden valintaan, ja erityisesti poikueet saattavat siirtyä ruokailemaan saarten suojapuolelle. Laivojen aiheuttamat aallot voivat aiheuttaa eroosiota väylän ulkopuolella. Kyseessä on kuitenkin olemassa oleva väylä, joten aluksien aallot ovat vaikuttaneet väylän varrella olevien saarien rantoihin jo kymmenien vuosien ajan.

Alusliikenteen aiheuttaman melun ja aaltojen vaikutuksia voidaan pienentää vähentämällä alusnopeutta väylällä.

Potkurivirtojen vaikutus arvioidaan vähäiseksi, sillä luonnolliset virtaukset ja virtausnopeuden muutokset alueella ovat voimakkaita.

Muinaismuistot ja kulttuuriperintö

Sataman edustalla sijainnut muinaismuistolain nojalla rauhoitettu muinaisjäännös, Koverharin hylky (hylky 2574) olisi jäänyt väyläalueiden alle ja se on dokumentointi vuonna 2017 ja nyttemmin poistettu.

Suunnitellulla satama-alueella (maalla) sijaitsee pari kulttuuriperintökohdetta (panssarivaunuestettä), joita ei kuitenkaan ole suojeltu muinaismuistolain nojalla. Myös ne jäänevät rakentamisen alle.

Maisema

Satamassa on nyt kaksi ro-ro-laituria satama-altaan molemmin puolin. Lisälaiturit (varsinkin pistolaiturit) rakenteineen muuttavat jossain määrin rantaviivaa ja maisemakuvaa meren suunnalta katsottaessa.

Pintavesien tila, päästöt ja vaikutukset

Pintavesien tila

Hankealue lukeutuu Kymijoen-Suomenlahden vesienhoitoalueeseen. Meri-alue Koverharin edustalla on kahden kilometrin säteellä 0–20 m syvää. Sataman edustan merialueen ekologinen tila on tyydyttävä ja kemiallinen tila hyvä alueellisen vesienhoitosuunnitelman mukaan. Keskimääräinen sameustaso sataman edustalla vastaa merialueiden tausta-sameustasoa. (pintavedessä keskimäärin 1,25 NTU, viiden metrin syvyydessä 0,9 NTU ja yhdeksän metrin syvyydessä 0,8 NTU).

Hankealueen merenpohjan sedimentti on pääasiassa savea ja hiekkaa. Vuosikymmeniä jatkunut laivaliikenne on aiheuttanut helpommin kulkeutuvan materiaalin siirtymisen väyläalueen reunoille ja ulkopuolelle. Sedimenttitutkimusten mukaan alueen sedimentit alittavat pääosin PIMA-asetuksen kynnysarvot. PIMA-kynnysarvojen ylityksiä havaittiin yhdellä näytepisteellä satama-altaan eteläpuolella.

Päästöt pintavesiin

Satamatoiminnasta ei aiheudu suoria päästöjä (jäte-/prosessivesiä) mereen, mutta toiminta voi aiheuttaa haitta-aineiden kulkeutumista mereen esim. irtolastien tai metallin leikkuussa syntyvän pölyn myötä sekä hulevesien mukana. Satama-alueen päätiet ja laiturialueet ovat pinnoitettuja. Vaarallista ainetta voi kulkeutua vuodon seurauksena kenttäalueelta hulevesikaivoihin ja mereen, mikä huonontaa veden laatua. Hulevesikaivot on varustettu sulkuventtiileillä, jotka voidaan sulkea onnettomuustilanteissa. Laiturialueiden hulevesikaivot on puolestaan kytketty öljynerotuskaivoihin, joten satama-alueella tyypillisimmät vaaralliset aineet eivät kulkeudu mereen.

Hulevesien aiheuttamaa haittaa veden laadulle ehkäistään öljyn- ja kiintoaineksen erottimien lisäksi imeyttämällä osa hulevesistä. Osa hulevesistä

ohjataan kenttäalueiden reunoille tai väliin jätettäville maakaistaleille, jolloin vesi imeytyy maaperään ja suodattuu ennen kulkeutumista mereen.

Hulevesien lisäksi veden laatuun voi vaikuttaa lumen läjitys mereen talvisin. Lumen mukana mereen päätyy paljon roskaa ja esim. liikenteestä peräisin olevia haitta-aineita. Tätä ehkäistään Koverharissa kippaamalla lumi maalla sijaitsevalle läjitysalueelle, minkä seurauksena roskat ja haitta-aineet pidättyvät keväällä lumen sulaessa maaperään.

Vaikutukset

Hulevesien aiheuttamaa haittaa veden laadulle torjutaan öljyn- ja kiintoaineksen erottimien lisäksi imeyttämällä osa hulevesistä maahan. Kaikkia satama-alueella syntyviä hulevesiä ei johdeta viemäriin ja mereen, vaan ne ohjataan kenttäalueiden reunoille tai väliin jätettäville maakaistaleille, jolloin vesi imeytyy maaperään ja suodattuu ennen kulkeutumista maaperässä kohti merta.

Satamatoiminnan ei arvioida vaikuttavan merialueen ekologiseen tilaan. Syynä ekologisen tilan luokitukseen tyydyttäväksi Koverharin alueella on pääasiassa ravinnekuormitus, joka on peräisin maataloudesta ja haja-asutuksesta. Ravinnekuormitus aiheuttaa pohjan hapettomuutta ja vaikuttaa näin ekologiseen tilaan. Satamatoiminnasta ei kuitenkaan aiheudu merkittävää ravinnekuormaa mereen.

Maaperä ja pohjavesi

Sataman toiminnot maa-alueella tulevat sijoittumaan lähinnä terästehtaan entisille alueille. Terästehtaan vaikutuspiirissä olleiden maa-alueiden luontoarvot ovat vähäiset. Maaperä on sataman rannanläheisellä alueella pääasiassa täyttömaata ja sisältää vanhaa terästehtaan kuonaa.

Hankealuetta ympäröivä maaperä on pääasiassa hiekkaa (Salpausselän reunamuodostumaa). Koverharin alue kuuluu laajaan Hankoniemen alueen pohjavesimuodostumaan. Pohjavesimuodostuma on jaettu useaksi pohjavesialueeksi, joista kaikki ovat vedenhankintaa varten tärkeitä pohjavesialueita. Koverharin sataman pohjoispuolella on Isolähteen pohjavesialue (0107803) ja länsi-/eteläpuolella Syndalenin pohjavesialue (0107806). Sandö-Grönvikin pohjavesialue (0107802) sijaitsee lähimmillään noin 300 metrin etäisyydellä satama-alueesta länteen. Muodostumaan kuuluvat myös Hangon, Lappohjan ja Tvärminnen pohjavesialueet. Lähin pohjavedenotto sijaitsee satama-alueen pohjoispuolella vain noin 100 metrin päässä.

Pohjavesimuodostuman varsinaisen muodostumisalueen koko on noin 40 km². Isolähteen pohjavesialueen kokonaisantoisuudeksi on arvioitu noin 4 000 m³/d ja Syndalenin 1 900 m³/d.

Osa hankealueesta on pohjavesialueella, eivät kuitenkaan suunnitellut laiturit ja niiden kenttäalueet. Hankealueella pohjaveden pinta on noin 8–10

metrin syvyydessä. Pohjaveden virtaussuunnaksi hankealueella on arvioitu itään-kaakkoon, perustuen kallioperän topografiaan ja uusiin pohjaveden havaintoputkiin.

Tvärminnen, Syndalenin ja Lappohjan pohjavesialueiden kemiallinen tila on määritelty hyväksi alueellisessa vesienhoitosuunnitelmassa. Isolähteen pohjavesialue määritetään riskialueeksi, jonka kemiallinen tila on kuitenkin hyvä. Kemialliseen tilaan vaikuttaa mm. teiden suolaus.

Koverharin sataman toiminnasta ei lähtökohtaisesti synny päästöjä maaperään tai pohjaveteen. Jos hulevesiä ohjataan imeytykseen, maaperään kohdistuu jonkin verran päästöjä.

Ilman laatu, päästöt ja vaikutukset

Ilman laatu

Alueella ei sijaitse suuria päästöjä ilmaan tuottavia teollisuuslaitoksia. Moviator Oy (teräskuonien ym. käsittely) sijaitsee välittömästi nykyisen satama-alueen länsipuolella. Visko Teepak Oy (elintarviketeollisuuden kuitusuolen valmistus) sijaitsee noin kolmen kilometrin päässä Hangontien varrella. Hangontien liikenne synnyttää päästöjä ilmaan. Vallitseva tuulen suunta alueella on lounaasta ja lännestä. Koverharin sataman toiminta nykyisellään tuottaa jonkin verran päästöjä ilmaan liikenteestä. Ilman laatu arvioidaan nykyisellään hyväksi.

Päästöt ilmaan

Sataman toiminnasta ilman laatuun vaikuttavat raskaan liikenteen ilma- ja pölypäästöt sekä kasvavan alusliikenteen päästöt. Laivojen apukoneet tuottavat päästöjä laivojen laiturissaolon aikana. Koverharin satamassa vierailee toiminnan kasvaessa enintään noin 1 000 alusta vuodessa. Päästöt arvioitiin pohjautuen eri alustyyppien keskiarvoihin.

Taulukko 2. Arvioidut aluspäästöt

	CO t/a	HC t/a	NO _x t/a	Hiukkaset t/a	SO ₂ t/a	CO ₂ t/a
Koverhar	24,9	7,3	163	4,5	3,07	9 058

Irto- eli bulklastien käsittely aiheuttaa pölyämistä satama-alueella. Pölyämistä tapahtuu varsinkin lastauksen ja purun aikana, jolloin irtolastia nostetaan alukseen tai aluksesta pois kauhalla. Pölyämistä voi tapahtua myös siirrettäessä lastia rekkoihin ja junaan, sekä välivarastoinnin aikana. Tiettyjä lasteja (kuten metallikappaleita) voidaan joutua paloitlemaan tai leikkaamaan, jotta ne voidaan lastata alukseen. Tästä voi aiheutua pölyämistä leikkurin läheisyydessä.

Lastien pölyämistä ehkäistään tarkkailemalla sääoloja ja keskeyttämällä lastaaminen tarvittaessa. Satamassa voidaan käyttää esim. tuulipusseja tuulennopeuden ja suunnan tarkkailuun ja asettaa irtolastien käsittelylle tuulennopeusrajoitus. Lisäksi ohjeistuksella, esim. työkoneiden puhtaanapitoon ja alueen siivoukseen liittyen, voidaan tehokkaasti estää pölyämistä. Tarvittaessa lastien käsittelyalueille voidaan asentaa syklonit, jotka keräävät pölyä. Syklonien tarvetta selvitetään, kun toiminta kasvaa.

Haju

Toiminta ei normaalitilanteessa aiheuta hajuhaittoja. Sataman kautta voidaan kuitenkin kuljettaa myös hajuavaa materiaalia, kuten jätettä tai tiettyjä kemikaaleja. Hajuhaittaa voisi syntyä, jos hajua aiheuttavia jätteitä joudutaan välivarastoimaan satamassa suunniteltua kauemmin. Myös joidenkin nesteiden lastaaminen alukseen tai aluksesta voi aiheuttaa paikallista hajuhaittaa. Aivan sataman lähellä ei kuitenkaan ole asuinalueita.

Melu

Toiminnasta aiheutuva melu

Sataman toiminnasta aiheutuu melupäästöjä ympäristöön. Lähimmillä saarilla on toisinaan koettu sataman toiminnasta aiheutuvat äänet häiritsevinä. Melua aiheuttavat satamassa rekkaliikenne, laivat apukoneineen, työkooneet sekä lastin käsittely (kuormaus ja purku). Lisäksi joitakin lasteja käsitellään jatkossa seulomalla, hakettamalla tai leikkaamalla.

Toiminnan vaikutus melutasoon

Sataman suunnitellusta toiminnasta aiheutuvaa melua mallinnettiin melumallinnusohjelman (CadnaA versio 2019) avulla. Mallinnuksessa tarkasteltiin eri skenaarioita, joissa laivojen määrä satamassa vaihteli. Toiminnan vaikutuksia mallinnettiin sekä yö- että päiväaikaan.

Raskas liikenne mallinnettiin ajavan satama-alueella ja Koverharintietä pitkin, joka tulee olemaan raskaan liikenteen pääasiallinen kulkuväylä. Raskas liikenne aiheuttaa melua ja tärinää Koverharintien varrella. Tien varrella ei kuitenkaan ole asutusta, joten suoria vaikutuksia asumiseen ei synny.

Mallinnuksen perusteella valtioneuvoston päätöksen (993/1992) mukaiset melun ohjearvot eivät ylitä lähimpien asuin- tai vapaa-ajan rakennusten pihapiireissä. Mallinnukseen liittyvät epävarmuudet huomioiden on mahdollista, että sataman eteläpuolella olevien rakennusten pihapiireissä melutasot saattavat ylittyä. Rakennukset ovat kuitenkin Puolustusvoimien käytössä ja sijaitsevat Syndalenin ampuma-alueen sisäpuolella, joten vaikutusten merkitys jää vähäiseksi.

Kokonaisuudessaan satamatoiminnan meluvaikutukset jäävät vähäisiksi, sillä lähimmät asutusalueet sijaitsevat etäällä satamasta. Otollisissa olosuhteissa sataman äänet saattavat kuitenkin kantautua kauaskin ja

äänimaisema saatetaan kokea häiritseväksi, vaikka melun ohjearvot eivät ylittyisikään.

Toiminnassa muodostuvat jätteet

Satamatoiminnassa syntyy kahdentyyppisiä jätteitä: alusjätteitä ja satamassa syntyviä jätteitä.

Sataman oman toiminnan jätteet välivarastoidaan satama-alueella ennen jätehuoltoyhtiön noutoa. Jätteitä varastoidaan niille varatuissa säiliöissä ja säiliöt tyhjennetään säännöllisesti. Jokaisella jakeella on oma, tunnusvärillinen astiansa ja astioiden kylkeen on liimattu sekä suomen-, ruotsin- että englanninkielinen tarra, joka kertoo, mitä jätettä astiaan voi laittaa. Jättesäiliöitä on ainakin energia-, lasi-, metalli-, seka- ja öljyiselle jätteelle. Säiliöt sijaitsevat asfaltoidulla alueella. Sataman toiminnan kasvaessa satamaoperaattorit hankkivat lisää jättesäiliöitä tai tilaavat tyhjennyksen useammin.

Alusjätteiden osalta jättesäiliöt sijaitsevat laitureilla tai niiden läheisyydessä. Koska uusia laitureita ei ole vielä rakennettu, säiliöiden tarkkoja sijainteja ei tiedetä.

Alusjätteet ovat pääosin yhdyskuntajätteen luonteisia, mutta mukana on myös öljyisiä jätteitä ja pilssivesiä, joita syntyy tonnimääräisesti eniten. Laivojen jätteitä välivarastoidaan satamassa pilssivesiä lukuunottamatta, jotka toimitetaan suoraan säiliöautoon ja jatkokäsittelyyn.

Taulukko 1: Hangon Länsisatamassa vastaanotetut alusjätteet vuonna 2018

Jätelaji	Tunnusnumero	Määrä t/a
laivojen öljyiset vedet	13 04 02	91
sekajäte	20 03 01	43
vaarallinen jäte	15 02 02	0,25
energiajäte	15 01 06	0,11
lasi	20 01 02	1,85
metalli	20 01 40	0,83
yhteensä		~136

Jättemaksujen osalta Koverharissa noudatetaan Hangon sataman hinnoittoa alusjätteen vastaanottamisesta. Jättemaksua ei veloiteta sellaisilta aluksilta, jotka Traficom on vapauttanut alusjätteiden jättöpakosta.

Koverharin satamalla on jätehuoltosuunnitelma, jota päivitetään sitä mukaa kuin lainsäädäntö ja sataman toiminta muuttuu. Ajantasainen jätehuoltosuunnitelma on toimitettu ELY-keskukselle, mutta suunnitelmaa tullaan muuttamaan, kun sataman rakennustyöt etenevät.

Satamatoiminnassa syntyviä jätteitä ovat mm. umpikaivolietteet, seka- ja energiajäte, voitelu- ja hydraulioöljyjätteet, keräyspaperi, metallit ja

hiekanerotuskaivojen liete. Pääasiassa jätteet syntyvät operaattoreiden toiminnassa.

Länsisatamassa syntyneiden jätteiden määrä ja laatu antaa referenssidataa Koverharin satamassa todennäköisesti syntyvistä jätteistä.

Tauluko 4. Hangon Länsisatamassa syntyneet jätteet vuonna 2018

Jätelaji	Tunnusnumero	Määrä t/a
umpikaivoliete	20 03 04	446
energiajäte	15 01 06	48,8
sekajäte	20 03 01	32,9
keräyspaperi	20 01 01	21,7
voiteluöljy	13 02 05	18,4
hiekanerotuskaivoliete	20 03 06	10,5
öljyvesiseos	13 02 08	6,4
metalli	17 04 07	1,9
sähkö- ja elektroniikkaromu	20 01 36	1,2
öljyinen kiinteä jäte	16 07 08	1,15
lyijyakku-jäte	16 06 01	0,77
tietosuojamateriaali	20 01 01	0,34
typpihappo	06 01 05	0,14
loisteputket	20 01 21	0,07
raskasmetalliparisto-jäte	16 06 03	0,01
yhteensä		~ 590

Sekä alus- että satamassa syntyvät jätteet toimitetaan jätehuolto-yhtiöille, jotka vastaavat jätteiden loppukäsittelystä. Jätehuoltoa ei yleensä keskitetä yhdelle yhtiölle, vaan erityyppinen jäte toimitetaan eri vastaanottajille. Jätetiedot raportoidaan vuosittain YLVA-palveluun.

Sataman kehittyessä alueella voi myös syntyä runsaasti rakennusjätettä. Rakennusjätteeksi luokitellaan myös maa-ainekset, joita ei pystytä käyttämään hyödyksi satama-alueella.

Päästöjen ristikkäisvaikutukset

Hulevesien päästöjä vähennetään hyvällä lastienkäsittelyllä, hulevesien imeyttämällä sekä öljynerotuslaitteistoilla. Hulevesien imeyttäminen voi hieman lisätä haitallisten aineiden sitoutumista maaperään. Öljynerotuslaitteistosta syntyy jonkin verran öljyistä sakkaa, joka toimitetaan asianmukaiseen jatkokäsittelyyn.

Materiaalien leikkauksen päästöjä ilmaan voidaan tarvittaessa pienentää teknisillä ratkaisuilla, kuten syklonilla tai leikkurin kastelulla. Tällöin mahdolliset haitta-aineet kerääntyvät jätteeksi tai kulkeutuvat hulevesien myötä joko mereen tai maaperään. Ilmaan joutuvien päästöjen vähentämisestä mahdollisesti mereen kulkeutuvat päästöt ovat hyvin vähäisiä.

Tarkkailu

Hakemukseen on liitetty esitys käyttö- ja päästötarkkailusuunnitelmaksi.

Käyttötarkkailu

Toiminnan käyttötarkkailua ei ehdoteta muutettavan merkittävästi. Käyttötarkkailuun lisätään vuoden aikana käsitellyn jätteen määrä ja luokitus.

Päästötarkkailu

Liikenteen päästöjä ei esitetä tarkkailtavan, vaan ne selvitetään laskennallisesti. Irtolastin käsittelyn pölyämistä ehdotetaan tarkkailtavan kertaluonteisesti satama-alueen ulkopuolella, mahdollisesti lähimmillä virkistysalueilla tai asuinalueilla. Tarkkailu voidaan ajoittaa niin, että satamassa on käynnissä irtolastin lastaus tai purkaus. Tarkkailusta voidaan sopia tarkemmin ELY-keskuksen kanssa ja tarkkailun jatkosta päätettäisiin tulosten perusteella.

Hulevesien tarkkailua ei esitetä. Pinnoitetun alueen hulevesille on tyypillistä, että niiden haitta-ainepitoisuudet ovat korkeimmillaan sateen jälkeen, jolloin pinnoille kuivalla säällä kertyneet kiintoainekset, metallit ja ravinteet huuhtoutuvat mereen. Tulos kertoo vain juuri näytteenottohetkellä olevan pitoisuuden eikä otos ole kovin edustava. Lisäksi osa hulevesistä on tarkoitettu imeyttämään maastoon.

Vaikutustarkkailu

Vaikutustarkkailua ei esitetä järjestettävän ilman laadun tai pohjavesien osalta. Alueelliseen ilman laatuun vaikuttaa eniten liikenteen päästöt, jotka selvitetään laskennallisesti vuosittain. Pohjaveden vaikutustarkkailu liittyy rakentamistöistä mahdollisesti aiheutuvaan pohjaveden pinnankorkeuden muutokseen. Sataman normaalilla toiminnalla ei ole normaalitilanteessa vaikutuksia pohjaveden pinnankorkeuteen tai laatuun sataman sijaitessa luokitellun pohjavesialueen ulkopuolella.

Koverharin sataman edustalla tehdään vuosittain merialueen yhteistarkkailua. Hakija esittää jatkavansa Koverharin edustan tarkkailua. Satama ei tuota suoria päästöjä mereen eikä huononna veden laatua, mutta sataman edustan vesialueet ovat osa herkkää Natura 2000 -aluetta, joten veden laatua on syytä seurata tavallista tarkemmin. Sataman edustalla on näytepiste (Tvärminne Storfjärd 152), joka on mukana merialueen yhteistarkkailussa (havaintopiste 17).

Paras käyttökelpoinen tekniikka

Koverharin väylän syventämisestä seuraava laivakoon kasvattaminen sekä raideliikenteen sähköistys edustavat ympäristön kannalta parasta käytäntöä. Isoihin aluksiin mahtuu enemmän lastia, joten alusmäärät Itämerellä

vähenevät. Raideliikenne puolestaan on ympäristöystävällisin keino maakuljetuksissa.

Koverharin alue on luontoarvoiltaan merkittävä, joten ympäristövaikutusten ehkäisemisessä täytyy käyttää parhaita keinoja. Sataman kuormitusta mereen pyritään vähentämään imeyttämällä hulevesiä. Yleensä satamissa kaikki hulevedet ohjataan viemäriin ja sitä kautta mereen. Viemärit voidaan varustaa kiintoaineksen erottimilla ja öljynerotuskaivoilla, mutta nämä eivät estä muun muassa ravinteiden ja metallien pääsyä mereen. Satama-alueen maaperä on suurimmaksi osaksi täyttömaata ja sisältää terästehtaan kuonaa.

Lastien jatkojalostuksella (kappaleiden leikkaamisella ja paloittelulla) pyritään siihen, ettei lasteja tarvitse lähettää takaisin toimittajalle tilauksen tai kuljetusolosuhteiden muuttuessa. Tämä säästää energiaa ja hiilidioksidipäästöjä.

Hakijan esitykset

Esitetty aikataulu

Toiminta on tarkoitus aloittaa laajennettuna ympäristölupapäätöksen myöntämisen jälkeen. Toimintaa tullaan laajentamaan vaiheittain seuraavien 10 vuoden aikana hankealueella. Laiturirakentamiselle ja ruoppauksille haetaan lupaa kevään 2020 aikana. Rakennustyöt pyritään aloittamaan syksyllä 2021. Sataman laajennettu ja monipuolistettu toiminta on kuitenkin tarkoitus aloittaa mahdollisimman pian sataman kapasiteetin sallimissa puitteissa. Toiminnan laajentaminen pitää alueen elinvoimaisena ja on siksi tärkeää.

ASIAN KÄSITTELY

Täydennykset

Hakija on täydentänyt hakemustaan 11.3.2020.

Tiedottaminen

Hakemuksesta on tiedotettu julkaisemalla kuulutus ja hakemusasiakirjat aluehallintovirastojen verkkosivuilla (www.avi.fi/lupa-tietopalvelu) 25.3.–4.5.2020. Tieto kuulutuksesta on julkaistu myös Hangan kaupungin verkkosivuilla. Hakemuksesta on lisäksi erikseen annettu tieto niille asianosaisille, joita asia erityisesti koskee. Hakemusta koskeva ilmoitus on julkaistu Hangan lehdessä 26.3.2020.

Lausunnot

Aluehallintovirasto on pyytänyt hakemuksesta lausunnon Uudenmaan ELY-keskuksen ympäristö ja luonnonvarat -yksiköltä, Varsinais-Suomen

ELY-keskuksen kalatalousviranomaiselta, Hangon kaupungilta, Hangon kaupungin ympäristönsuojelu- ja terveydensuojeluviranomaisilta sekä Puolustusvoimilta.

Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksen lausunto

Uudenmaan ELY-keskus katsoo, että jätteiden ja muiden materiaalien käsittelystä aiheutuva mahdollinen pölyn leviäminen toiminta-alueen ulkopuolelle tai mereen on estettävä teknisten ratkaisujen avulla. Pölyhaittojen kannalta käsittelytoimintojen, kuten seulonta, haketus ja leikkaaminen, sijoittaminen vesirajan läheisyyteen, tuulelle alttiille paikalle on ongelmallista. Materiaalien käsittelystä ei myöskään saa aiheutua päästöjä pohjaveteen. Lisäksi ympäristöluvassa tulisi määrätä vuoden aikana käsiteltävien ja varastoitavien jätteiden ja muiden materiaalien enimmäismääristä.

Hakemuksessa ei ole esitetty tietoja siitä, miten lasteja varastoidaan kenttäalueilla eikä varastokasojen enimmäiskorkeuksia. Tuulenpuskien vuoksi materiaalikasoista irtoavan hienoaineksen leviäminen ympäristöön voidaan estää ainoastaan rajoittamalla varastokasojen enimmäiskorkeuksia. Kasojen kastelulla pelkästään tähän ei pystytä.

Pölyävien lastien käsittelystä tai varastoinnista ei saa aiheutua pölyn leviämistä toiminta-alueen ulkopuolelle tai mereen. Luvassa on määrättävä toiminnasta niin, ettei pölyhaittaa ympäristöön aiheudu. Luvassa on määrättävä myös valvontatoimista, mikäli pölyhaittaa aiheutuu. Kertaluonteisella pölymittauksella ei saada luotettavaa kuvaa pölytilanteesta eri sääolosuhteissa.

Kaikkiin hulevesien purkuputkiin olisi rakennettava sulkujärjestelmä, jotta haitallisten vesien valuminen mereen tai maaperän voidaan onnettomuustilanteissa estää. Satamalla on lisäksi oltava YSL 15 §:n mukainen ennalta-varautumissuunnitelma.

Satama-alueella on aikaisemmin hyödynnetty maarakenteissa kuonia. Mikäli satama-alueella hyödynnetään muita kuin alueelta kaivettuja kuonia, on kuonien ympäristökelpoisuus kyseessä olevaan rakennuskohteeseen osoitettava.

Metallileikkuri ja haketus on suunniteltu sijoitettavaksi rannan välittömään läheisyyteen. Suunnitellun pohjoisen laiturin kohdalta joudutaan poistamaan pohjois-eteläsuuntainen vallirakenne. Tämä vaikuttaa melun leviämiseen merelle tilanteissa, joissa laiturissa ei ole alusta. ELY-keskus katsoo, että meluavien toimintojen sijoittaminen ja meluntorjunta tulee toteuttaa niin, ettei se ole riippuvainen laiturissa olevasta aluksesta. Esitetyistä toiminnoista voi aiheutua melua, jonka häiritsevyyttä iskumaisuus tai kapeakaisuus taikka pienitaajuisuus voivat lisätä.

Meluselvityksessä ilmoitettujen laitteiden melupäästöissä on merkittävää epävarmuutta, mistä johtuen esitetyt melulaskennat ovat suuntaa-antavia. Melumittauksilla voidaan varmistaa tarvittaessa melun erityispiirteet.

Luvassa on määrättävä valvontatoimista, mikäli toiminta aiheuttaa meluhaittaa ympäristössä. Toiminnan alkuvaiheessa tulee tehdä melunhallintasuunnitelma, joka tulee uusilla alueella käytettävien laitteiden ja toimintojen muuttuessa ja kehittyessä. Meluselvityksissä tulee keskiäänitason lisäksi selvittää toiminnan aiheuttamat enimmäistasot (L_{AFmax}) altistuvissa kohteissa. Satamatoiminnan melua tulee vähentää BAT- ja BEP-tasoisella meluntorjunnalla.

Melun raja-arvoa harkittaessa tulee ottaa huomioon alueen nykyinen melutaso, toiminnasta aiheutuvan melun luonne ja alueen ympäristön käyttötarkoitukset. Maankäytön ohjaukseen tarkoitetut ohjeavrot (VNp 993/1992) on annettu lähtökohtaisesti tasaista melua aiheuttaville toiminnoille. Lastauksesta ja metallien leikkauksesta tai haketuksesta aiheutuva melu on luonteeltaan huomattavasti häiritsevämpää.

Hakemuksessa esitetyt pohjavesialueiden luokitus- ja pinta-alatiedot ovat sittemmin muuttuneet jonkin verran. Mahdollisesti haitta-aineita sisältävien hulevesien imeyttäminen pohjavesialueella ei ole mahdollista. Pohjavesialueen osalta hakemuksen tulee sisältää ympäristönsuojeluasetuksen 7 §:n mukaiset lisätiedot pohjavesialuetta koskien.

Koverharin satama sijaitsee lounaisen sisäsaariston rannikkovesimuodostumassa Storfjärden, jonka ekologinen tila on luokiteltu vesienhoitosuunnitelmassa (2016–2021) tyydyttäväksi ja kemiallinen tila hyväksi. Vaikutuksia ekologiseen tilaan ei ole hakemuksessa arvioitu tarkastellen vaikutuksia tekijäkohtaisesti.

Esitettyjä suunnitelmia hulevesien ja lumen sulamisvesien osalta tulee tarkentaa. Suunnitelma hulevesien laadun selvittämiseksi tulee toimittaa joko hakemuksen täydennyksenä tai ELY-keskuksen hyväksyttäväksi.

Lisääntyvän alusliikenteen on arvioitu lisäävän potkurivirtausten vaikutusta nykyistä laajemmalla alueella sataman edustalla. Tämä ja uudet rakenteet vaikuttavat virtauksiin ja pohja-aineksen liikkumiseen aiheuttaen mm. sedimentin kertymistä sataman pohjoispuolelle. Vaikutus vesiluonnon arvoihin on arvioitu luokkaan kohtalainen. Myös väylän ja väylällä tapahtuvan alusliikenteen muutosten vaikutukset merialueella tulee ottaa huomioon ympäristöluvan myöntämisen edellytyksiä arvioitaessa.

Satamatoiminnan vesistövaikutusten tarkkailu on tarkoituksenmukaista suorittaa jatkossakin merialueen yhteistarkkailun yhteydessä. Tarkkailuun tulee sisältyä myös mm. pohjan tilan tarkkailu.

Natura-alueeseen liittyen ELY-keskus katsoo, että toiminnan kokonaisvaikutuksia tulee tarkastella tarkemmin ja valita vähiten haitalliset ratkaisut.

Lupahakemuksessa esitetty hankealue poikkeaa YVA-menettelyssä käsitellystä eikä hakemuksessa ole yksilöity, mitä arviointimenettelyn hankevaihtoehtoa hakemuksen mukainen kokonaisuus vastaa. Näin ollen

perustellun päätelmän ajantasaisuus tulee arvioida vielä ennen luvan myöntämistä.

Kalatalousviranomaisen lausunto

Varsinais-Suomen ELY-keskus / Kalatalouspalvelut-yksikkö toteaa, että hakemus ei koske vesistöön kohdistuvia töitä, joita ovat laitureiden rakentaminen ja niihin sekä väyliin liittyvät ruoppaukset. Näille tullaan hakemaan erilliset vesilain mukaiset luvat. Sataman hulevesien lisäksi satama-alueelta ei hakemuksen mukaan tule muuta merkittävää päästöä vesistöön. Näin ollen kalatalousviranomaisella ei ole huomautettavaa hakemuksesta.

Hangon kaupungin ympäristönsuojeluviranomaisen lausunto

Hangon kaupungin ympäristölautakunnan mukaan hakemuksessa esitetty sataman toiminta-alue poikkeaa merkittävästi siitä hankealueesta, joka YVA-selostuksessa on toiminnalle esitetty. Toiminta-alue on maa-alueella huomattavasti siirtynyt luoteeseen, missä sijaitsee Isolähteen pohjavesialue (1. luokan pohjavesialue). Samalla on kuitenkin siirrytty pois sataman eteläpuolella sijaitsevalta Syndalenin pohjavesialueelta (2. luokan pohjavesialue). Toiminta-alue sijaitsee osittain myös asemakaavan mukaisella pohjavesialueella (pv). Luvassa tulee tarkoin arvioida, miltä osin satamatoimintaa voidaan harjoittaa pohjavesialueella. Rakentaminen pohjavesialueelle saattaa edellyttää myös vesilain mukaisen luvan.

Tietyt melutyypit voivat ohjearvon alittamisesta huolimatta olla matalissakin tasoissa hyvin häiritseviä. Meluhaittaa ja -rajoituksia arvioitaessa on erityisesti huomioitava ilta- ja yöaikainen melua aiheuttava toiminta.

Lastipölyn lisäksi laajojen satamakenttien liukkaudentorjunta esim. hiekalla voi aiheuttaa merkittävää pölyämistä. Alueen tuulisuudesta johtuen pölyn leviäminen voi ulottua kauaskin. Pölyhaitan torjuntaa tulee painottaa.

Lastikemikaaleissa voi esiintyä veteen liukenemattomia ja vettä kevyempiä tai vettä painavampia kemikaaleja, sekä veteen täysin liukenevia kemikaaleja. Nämä ominaisuudet on otettava huomioon hulevesijärjestelyissä. Myös lumen sulamisvesien ympäristövaikutukset on huomioitava.

Alusmäärän kasvaessa kasvaa myös onnettomuusriski satama-altaasta aina avomerelle asti. Satamassa olisi hyvä olla kemikaalintorjuntakalustoa nopeasti saatavilla.

Satama tulee varustaa lajiteltujen jätteiden asianmukaiseen vastaanottoon riittävän monipuolisella kalustolla ja suurella kapasiteetilla.

Hangon kaupungin terveydensuojeluviranomaisen lausunto

Eteläkärjen ympäristöterveyden mielestä on mahdollista, että sataman eteläpuolella olevien rakennusten pihapiireissä melutasot saattavat ylittyä.

Rakennukset ovat Puolustusvoimien käytössä ja sijaitsevat Syndalenin ampuma-alueen sisäpuolella, joten vaikutusten merkitys jää vähäiseksi.

Satama-alueen pohjoispuolella on hiekkaranta, joka on suosittu virkistys-alue ja sitä käytetään runsaasti ulkoiluun. Noin 1,6 km hankealueesta on Högsandin kurssikeskus. Melu kulkee hyvin merenpinnan yli. Melulle asetetut ohjearvot tulee huomioida lupaehdoissa. On myös mahdollista, että Lappohjan yleisen ns. EU-uimarannan veden laatu tai hygieeniset olot heikkenevät (varsinkin onnettomuustilanteissa). Poikkeustilanteista, joissa uimaveden laatu voi heikentyä, pitäisi ilmoittaa terveydensuojeluviranomaiselle ainakin uimakautena 15.6.-31.8.

Suuret heijastavat pinnat tai valonheittimet voivat myös häiritä veneilijöitä ja vapaa-ajan asutusta.

Talousveden laadun ja riittävyyden turvaamiseksi (pohjavesialue) tulee asettaa lupaehtoja ja seurantavelvoitteita.

Puolustusvoimien lausunto

Lausunnon mukaan Syndalenin harjoitusalue kuuluu Puolustusvoimien kehitettäviin harjoitusalueisiin. Koverharin merialue on myös Merivoimien keskeistä harjoitusaluetta mukaan lukien Syndalenin satama-alueet. Puolustusvoimien toiminta Syndalenin harjoitus- ja merialueella ei saa vaarantua sataman toiminnasta.

Metsähallituksen lausunto

Lausunnossa todetaan, että valtion omistuksessa ja Metsähallituksen hallinnassa olevat 7 kiinteistöä joko rajoittuvat satamaan tai ovat hyvin lähellä sitä. Kiinteistöt on vuokrattu Puolustusvoimille.

Metsähallitus on jo aiemmassa YVA-lausunnossaan tuonut esille, että luontotyyppin riutat esiintymistä väyläalueella on selvitettävä ja sen johdosta mahdollisesti tarkennettava suunnitelmaa. Metsähallitus suosittelee aluksille nopeusrajoitusten asettamista, millä olisi vaikutusta myös aaltoeroosion voimakkuuteen etenkin väylän kapeimmassa kohdassa.

Lupaa ei tule myöntää alueille, jotka eivät olleet YVA-prosessissa tai jotka eivät kuulu vahvistetun kaavan mukaiseen satama-alueeseen.

Metsähallitus esittää tarkemman hulevesisuunnitelman tekemistä ja myös hulevesien imeyttämistä, jotta hulevesien ja kuormituksen määrä mereen vähenee. Mahdolliset kiintoaineet, ravinteet ja metallit hulevesissä tulisi käsitellä asianmukaisella tavalla.

Laiturialueilta ja satamakentältä poistettava lumi on läjitettävä maalle niin, ettei sulamisvesien mukana pääse leviämään hiekkaa, muovia ym. roskia mereen tai muualle ympäristöön. Erityisen haitallisia meriympäristössä ovat mikromuovit eli alle 5 mm kokoiset muovihiput, jotka voivat joutua

ravintoketjuihin. Muovia kertyy lumeen mm. teiden päällysteistä. Lupaehdoissa pitäisi olla jokakeväinen toimenpide poistaa roskat lumen läjitysalueelta.

Öljyjen ja polttoaineiden pääsy mereen ja maaperään on minimoitava esim. öljynerottimilla, tunnistimilla ja hälyttimillä; hiekanerotuskaivot on tyhjennettävä säännöllisesti.

Lupahakemuksen mukaan alusten painolastivesiä ei päästetä puhdistamattomina mereen. Aluksiin kiinnittyvät eliöt ovat vieraslajeista aiheutuva potentiaalinen uhka. Pohjaeläinseurannalla vieraslajit voitaisiin havaita. Luvan saajan pitää muutenkin osallistua vaikutusten tarkkailuun.

Muistutukset ja mielipiteet

- 1) Muistuttajat toteavat, että sataman toiminta tuskin poikkeaa ympäristövaikutuksiltaan merkittävästi terästehtaan vaikutuksista. Laivojen määrän kasvu viisinkertaiseksi lisää kuitenkin onnettomuuksien ja sitä kautta öljyvahingon riskiä. Myös maaliikenne kasvaa erinäisine riskeineen. Liian suuri laajentaminen aiheuttaa suurta haittaa asutukselle, loma-asutukselle, luonnolle, linnuille, kaloille jne. Enintään 400 alusta vuodessa ja yksi uusi laituri olisi hyväksyttävä laajuus. Merialue pitää säilyttää puhtaana myös tulevaisuudessa.
- 2) Muistuttaja katsoo, että toiminnan näin merkittävä lisäys aiheuttaisi meluhaittoja maalla ja merellä, lisäksi pöly- ja pakokaasujen lisääntymistä sekä hulevesien lisäksi myrkyllisten nesteiden ja pulverimaisten aineiden valumista mereen. Koverharin alueen luontoarvot ovat ainutlaatuiset. Perustamalla luonnonsuojelualueet valtioneuvosto on halunnut suojella alueen luontoa, joten miksi lisätä katastrofien mahdollisuutta myöntämällä lupa laajennukselle? Jos lupa kuitenkin myönnetään, Hangon Satama Oy pitää velvoittaa perustamaan rahasto (vähintään 10 miljoonaa euroa), jolla kateetaan onnettomuuksien aiheuttamat kustannukset heti ilman oikeustoimia.
- 3) Muistuttajat ovat huolissaan sisääntuloväylän kapeudesta ja lähisaarten ja rantojen haavoittuvuudesta (muun muassa Tvärminnen tutkimusasema lähellä). Jos satamahanke toteutetaan, se täytyy tehdä ympäristön ehdoilla (maasähkö, jätehuolto, alusjätevesien vastaanotto). Irtolastien välivarastointi tulisi tehdä säiliöissä tai umpinaisissa varastotiloissa pölyhaittojen estämiseksi. Ruoppausmassat pitäisi läjittää maalle, ei Storfjärdenille. Ja jotta alukset eivät aiheuta rantaeroosiota herkässä saaristossa tai aiheuta haittaa loma-asuntojen laitureille ja pienveneille, tarvitaan aluksille nopeusrajoituksia.
- 4) Muistuttajat ovat sitä mieltä, että vaikutukset Natura-alueeseen ja veden laatuun tulevat olemaan huomattavia toisin kuin hakija esittää. Laivojen rikkipesureiden raskasmetallit, sulfaatit ja PAH-yhdisteet joutuvat suoraan veden laivojen ollessa satamassa, joten paikallinen vaikutus on todella suuri. Tällainen saastuttaminen monimuotoisella luontoalueella ei ole hyväksyttävää. Esimerkiksi Singaporen satamaviranomaiset ovat kieltäneet avoimet

rikkipesurit satama-alueella tarkoituksena suojella vesistöä. Ainoastaan suljetun kierron skrubberit ovat ympäristöystävällisiä eivätkä aiheuta päästöjä ilmaan tai veteen (edellyttäen, että jätteestä huolehditaan asianmukaisesti satamassa).

Vastine

Lupaa haetaan asemakaavan mukaiselle satama-alueelle (harmaa alue hakemuksen kuvassa 1) eli YVA-rajauksen mukaiselle satama-alueelle. Hakemusalue vastaa YVA-selostuksen vaihtoehtoa 4. Sinisellä rajatulle alueelle (pohjoisessa ja luoteessa) saatetaan sijoittaa tukitoimintoja, mutta ei ympäristölupaan sisällytettäviä satamatoimintoja.

Ympäristölupa tulisi myöntää siis asemakaavan mukaiselle satama-alueelle, jottei lupaa jouduta jatkuvasti muuttamaan, kun uusia alueita saadaan sataman käyttöön terästehtaan konkurssipesältä.

Lastien käsittely ja varastointi pyritään toteuttamaan niin, ettei säännöllisiä pölypäästöjä sataman ulkopuolelle synny. Koska lastikasat sisältävät eri materiaaleja ja sijaitsevat tuuliolosuhteiltaan erilaisissa paikoissa, satama-alueelle ei voida asettaa vain yhtä tiettyä kasan maksimikorkeutta. Irtolas-tien varastoinnissa käytetään seuraavien keinojen yhdistelmiä: peittäminen, kastelu, kasan korkeuden rajoittaminen, syklonien käyttö ja kasan sijoittaminen tuulen kannalta optimaalisesti.

Hulevesien imeytys tehdään pohjavesialueen ulkopuolella. Tarkoitus ei ole imeyttää haitta-ainepitoisia vesiä, vaan kiintoainespitoisia vesiä. Myös alueen aikaisemmassa toiminnassa terästehtaan hulevedet imeytettiin kaikilta kenttäalueilta maaperään. Lumet voidaan sijoittaa satama-alueella paikkaan, josta niiden sisältämät roskat tai haitta-aineet eivät päädy mereen. Tarkempaa esitystä imeytyspaikoista ei voida vielä esittää, sillä sataman kehitys on alkuvaiheessa eikä tarkkoja suunnitelmia kenttä- tai liikennealueista ole tehty.

Melu ei mallinnuksen mukaan ylitä melutason ohjearvoja lähimmillä vapaa-ajan asuinalueilla, vaikka laitureissa ei olisi aluksia melun leviämiseen meren suuntaan. Melua torjutaan pääasiassa toimintojen sijoittelulla, missä huomioidaan satamaan syntyvät uudet rakenteet. Melumallinnus sisältää jonkin verran epävarmuustekijöitä, sillä kaikkien melulähteiden melutaso ei ollut saatavilla. Melumallinnus voidaan päivittää toimintojen käynnistyttyä. Erillistä melun leviämisen vaikutustarkkailua melumittauksilla ei ehdoteta suoritettavan. Asiaa tulee tarkastella uudestaan, mikäli melusta aiheutuu valituksia.

Perustellun päätelmän mukaista tekijäkohtaista erottelua ja vaikutusarviointia ekologiseen tilaan ei ole tehty, sillä vaikutuksia ekologiseen tilaan ei arvioitu syntyvän edes kokonaisuutena. Tämä perustuu siihen oletamaan, että irtolastin käsittelystä ei aiheudu veden laadun kannalta merkittävää kuormitusta mereen. Sataman hulevedet eivät aiheuta merkittäviä ravinnepäästöjä mereen.

Natura-arvioinnista annetun lausunnon vaatimukset koskevat kaikki vesistöitä, minkä takia niitä ei ole huomioitu ympäristölupahakemuksessa.

Pohjavesialueen rajausta on tarkistettu vuonna 2019 niin, että pohjavesialue ulottuu hieman pidemmälle satama-alueeksi kaavoitetulla alueella.

Hangon Satama Oy on kokenut toimija, joka on hyvällä ennaltavaraautumisella ja toimintatavoilla vähentänyt onnettomuusriskin ja inhimilliset virheet todella vähäisiksi. Suurimmat onnettomuustilanteet viime vuosikymmeninä ovat liittyneet alusten hydraulikkavuotoihin tai laakereiden vuotoihin, joista on päässyt pieni määrä haitallisia aineita mereen. Koverharissa panostetaan torjuntavalmiuteen ja siihen, että myös aluksista tapahtuvat vuodot pystytään hallitsemaan mahdollisimman hyvin. Sataman vaikutusmahdollisuudet alusten huoltoihin ja laitteistojen kuntoon ovat kuitenkin olemattomat.

Satama katsoo, ettei sen toiminta vaaranna Puolustusvoimien toimintaa Syndaleniassa. Laivojen määrän kasvu väylällä ei suoraan vaikuta Puolustusvoimien toimintaan.

Luontotyyppin riutat esiintyminen on selvitetty maastotutkimuksella, joka toimitetaan aluehallintovirastolle myöhemmin jätettävän vesilupahakemuksen liitteenä. Vieraslajien kulkeutumista alueelle laivojen pohjaan kiinnittyneenä ei ole arvioitu merkittäväksi riskiksi. Vieraslajien leviäminen Koverharin satamaan ei ole sen todennäköisempää kuin Länsi- tai Ulkosatamassa. Näiden luvissa ei ole määrätty vuosittaista pohjaeläintarkkailua.

Eri kokoiset alukset tarvitsevat eri nopeuksia. Liian alhainen nopeus vaikuttaa aluksen ohjattavuuteen. Alusten nopeudet ovat kuitenkin jo lähtökohtaisesti alhaisia, koska Koverharin väylä on kapea ja sijaitsee sisäsaaristossa. Vaikka laivaliikenteen vaikutukset eivät sisälly sataman ympäristö- tai vesiluvan piiriin, Hangon Satama Oy haluaa kuitenkin edistää biodiversiteettiä alueella ja sen takia pyrkii seuraamaan myös aaltoeroosion vaikutusta. Väylävirasto vastaa nopeusrajoituksista väylällä.

Sataman edustalla alusten vaikutuksiin pystytään vaikuttamaan hieman paremmin. Väyläaluetta supistetaan nykyisestä väyläalueen pohjoisosassa, millä pyritään vähentämään alusten aiheuttamien virtausten ja sedimentumisen vaikutusta Lappohjan hiekkarannan alueella. Lisäksi pohjoispuolelle rakennettava pistolaituri ehkäisee osaltaan aaltoeroosion vaikutuksia hiekkarannalle sekä sataman pohjoispuolella sijaitseviin vedenalaisiin hiekkasärkkiin.

Ruoppausmassat sijoitetaan joko maalle tai Natura-alueen ulkopuolelle meriläjäytukseen soveltuvalla alueella. Ruoppausmassojen sijoitus sisältyy toiseen hakemukseen.

Hangon Satama Oy ei voi yksittäisenä toimijana vaikuttaa alusten rikkipesureiden tyyppiin tai aluksen käyttämään polttoaineeseen. Sataman näkemys mukaan harva bulkialus käyttää rikkipesureita, sillä vähärikkisen

tai rikittömän polttoaineen käyttö on yleistä. On kuitenkin mahdollista, että satamaan saapuu myös avoimen kierron rikkipesureita käyttäviä aluksia. IMO laatii alusliikenteen vaatimukset ja suositukset. Lisäksi Suomen valtio voi asettaa kansallisia vaatimuksia aluksille.

Maasähkön käyttö ei ole mahdollista lähitulevaisuudessa, sillä Koverharin satama tulee kauppamerenkulun käyttöön. Satamassa vierailee eri aluksia, joilla on erilaiset liitännät. Maasähkö sopii reittiliikenteen käyttöön, jolloin laituripaikkaan tulee aina sama alus, jolla on tietynlainen sähköliitäntä.

Perustellun päätelmän ajantasaisuus

Aluehallintovirasto on vielä 14.10.2020 pyytänyt Uudenmaan ELY-keskukset arviota perustellun päätelmän ajantasaisuudesta YVA-lain (252/2017) 27 §:n mukaisesti.

Uudenmaan ELY-keskus toteaa 4.12.2020 antamassaan lausunnossa, että nyt käsittelyssä olevan ympäristölupahakemuksen ja YVA-menettelyn hankealueet vastaavat saadun selvityksen mukaan toisiaan. YVA-menettelyn aluerajaus noudattaa alueella voimassa olevassa asemakaavassa satama-alueeksi kaavoitettua aluetta, ja myös ympäristölupaa haetaan tälle alueelle. Hakemuksessa esitetty toimintakokonaisuus vastaa YVA-menettelyn vaihtoehtoa 4 (VE4).

Sataman toiminta-alue tulevaisuudessa (sinisen viivan rajaama alue) laajenisi luoteisosassaan noin 15 vuoden kuluessa Isolähteen 1 luokan pohjavesialueelle. Rajaus ulottuu myös rantojensuojeluohjelman alueelle ja Natura-alueelle, joka on myös yleiskaavan SL-alue. Pohjavesialueelle sijoitettaville tukitoiminnoille tai suojelualueisiin vaikuttaville töille (esim. vesistötyöt) ei kuitenkaan haeta lupaa nyt vireillä olevassa hakemuksessa.

Joistain ympäristölupahakemuksessa kuvatuista toiminnoista, kuten materiaalien käsittelystä laiturialueella, saattaa aiheutua muutoksia verrattuna YVA-menettelyssä arvioituihin vaikutuksiin. Muutokset vaikutusten laadussa ja vaikutusalueessa eivät kuitenkaan ole sellaisia, että kynnys arviointiselostuksen täydentämiselle ylittyisi.

Koverharin sataman laajennuksen YVA-menettelyssä (Hangon Satama Oy ja Väylävirasto) on arvioitu samalla hankealueella tapahtuvien ja pääosin vastaavien toimintojen ympäristövaikutuksia kuin nyt vireillä olevassa hakemuksessa. Vaikutusalueella ei ole sen jälkeen tapahtunut sellaisia ympäristöolosuhteiden tai lähiasutuksen muutoksia, että ne aiheuttaisivat tarvetta arviointiselostuksen täydentämiselle.

ELY-keskus katsoo, että aiemmin (28.6.2019) annettu perusteltu päätelmä on ajantasainen.

ALUEHALLINTOVIRASTON RATKAISU

Ympäristölupa

Aluehallintovirasto myöntää ympäristöluvan Koverharin sataman toiminnan olennaiselle muutokselle. Luvan mukaista satamatoimintaa voidaan harjoittaa Koverharin asemakaavassa (2018) satama-alueeksi kaavoitetulla alueella (LS-1) ja pienellä teollisuus- ja varastorakennusten alueella (T-1) pohjavesialuerajauksen ulkopuolella sitä mukaa kuin nämä alueet siirtyvät Hangon Satama Oy:n hallintaan. Aluerajaus ilmenee päätöksen liitteestä 1.

Lupaharkinnan lähtökohtana on ollut haettu toiminnan volyymi (enintään 1 000 aluskäyntiä vuodessa).

Satama toimii monimuotoisena yleissatamana, jossa kuitenkin hienojakoisten (pölyävien) irtolastien välivarastointi ja lastaus ei ole sallittu. Lisäksi lannoitteita ja vastaavia lasteja, niiden raekoosta tai olomuodosta riippumatta, saa käsitellä ainoastaan valmiiksi pakattuina.

Sataman alueella voidaan lastien välivarastoinnin lisäksi harjoittaa lastin pienimuotoista jatkojalostusta, kuten metallin seulontaa, lajittelua, paloittelua ja leikkaamista, sekä puutavaran haketusta. Nämä käsittelytoiminnot on tehtävä kauempana rannasta, tarkoitukseen kaavoitetulla T-1-alueella tai satamaksi kaavoitetun maa-alueen keskivaiheilla taikka länsiosassa.

Toimintaa on harjoitettava jäljempänä esitettyjen lupamääräysten mukaisesti. Päätös korvaa Koverharin terästehtaan ympäristöluvan nro 30/2006/1 satamatoimintaa koskeneet lupamääräykset niihin myöhemmin tehtyine muutoksineen.

Toiminnasta ei ennalta arvioiden aiheudu korvattavaa vahinkoa.

Lupamääräykset kokonaisuudessaan kuuluvat seuraavasti:

Lupamääräykset

Alueen rakenteet

1. Aiemmassa Koverharin terästehtaan ympäristöluvassa maarakentamiseen hyväksyttyjä kuonia voidaan ylöskaivettaessa edelleen käyttää sataman maa-alueen rakenteissa kyseisen luvan ehtoja noudattaen.
2. Laiturialueiden ja niiden yhteydessä olevien kenttäalueiden on oltava asfaltti- tai betonipintaisia. Niiden sade- ja sulamisvedet on johdettava pinnankallistuksin sadevesiviemäriin, jotka on varustettava sulkuventtiilein sekä 1 luokan öljyn- ja hiekanerottimin.
3. Vaarallisia aineita sisältävien säiliöiden tai konttien välivarastointipaikan (IMDG-kentän) pitää olla asianmukaisesti pinnoitettu ja viemäroity ja hulevedet on johdettava sulkuventtiilillä ja kiintoaineen sekä öljyn erotuskaivolla

(luokka 1) varustettuihin hulevesiviemäriin. Alueen reunojen tulee olla korotetut tai kentälle mahdollisesti valuvien vaarallisten aineiden pääsy maaperään, pinta- ja pohjavesiin tulee olla muutoin tehokkaasti estetty.

4. Metallien paloittelun ja muun jatkokäsittelyn sekä mahdollisen metalliromun välivarastoinnin tulee tapahtua kestopäälystetyllä alueella, joka on puhdistettavissa pienistä metallilastuista ja -hiukkasista.
5. Jätteet ja jätelaatit on varastoitava kestopäälystetyllä alueella. Lasteina kuljetettavat jätelakeet tulee lisäksi välivarastoida seinämien sisällä, varastohalleissa tai muuten sellaisin rakentein ja järjestelyin, ettei niitä pääse leviämään ympäristöön ja vesialueelle esimerkiksi tuulen vaikutuksesta.
6. Polttonesteiden ja öljyjen varastoinnin ja jakelun (myös tilapäisen säilytyksen) pitää tapahtua kestopäälystetyllä alueella siten, että niitä ei pääse leviämään pinta- tai pohjavesiin taikka maaperään mahdollisissa vuototapauksissakaan (suojavallit, kaksoisvaippasäiliöt, törmäyssuojat, sulkukäivöt, 1 luokan öljynerottimet). Säiliöissä tulee olla ylitäytön estolaitteet. Säiliöiden kunto on tarkastettava säännöllisesti ja havaitut viat on korjattava viipymättä.

Vesien johtamisjärjestelyt

7. Työkoneiden pesu-, huolto- ja korjauspaikoita tulevat hulevedet on johdettava öljynerotuskaivojen kautta jätevesiviemäriin.
8. Satamarakennusten saniteettijätevedet on johdettava jätevesiviemäriin ja jätevedenpuhdistamolle.
9. Mikäli kontteja pestään satamassa, on niiden pesuvedet pesuaineita käytettäessä johdettava jätevesiviemäriin tai umpisäiliöön ja toimitettava jätevedenpuhdistamolle. Kemikaalikonttien pesussa syntyvä vesi on kuitenkin johdettava umpikaivoon, josta vedet on toimitettava Fortum Waste Solutions Oy:lle tai muuhun vastaavaan ympäristöluvanvaraiseen käsittelyyn.
10. Hulevedet pinnoittamattomilta alueilta, joilla välivarastoidaan ympäristölle haitattomia lasteja, sekä hulevedet, jotka valuvat rakennusten katoilta, voidaan imeyttää maaperään alueella.
11. Öljynerottimiin kertyvä öljy ja pohjasakka on poistettava säännöllisesti ja toimitettava asianmukaiseen käsittelyyn. Öljynerotuskaivot on varustettava hälyttävillä öljynilmaisimilla. Tyhjennyksistä on pidettävä kirjaa.
12. Hulevesiviemäreiden kiintoaineen erotuskaivot on tyhjennettävä säännöllisesti. Kaivojen tarkastuksista ja tyhjennyksistä on pidettävä kirjaa.
13. Kentiltä ja laiturialueilta poistettavia lumia ei saa läjittää mereen, vaan ne on sijoitettava erilliselle, merkitylle läjitysalueelle maastoon (ei kuitenkaan pohjavesialueelle). Alue on heti lumien sulettua puhdistettava mahdollisista roskista.

Melu

14. Satamatoiminta on järjestettävä niin, että siitä aiheutuva meluhaitta on mahdollisimman pieni. Satama-alueen toiminnoista ei saa aiheutua lähialueen asuinrakennusten ulko-oleskelualueilla melutasoa, joka ylittää 55 dB päiväaikaan (klo 7–22) ja 50 dB yöaikaan (klo 22–7) melun A-painotettuna ekvivalenttitasona ilmaistuna; eikä vastaavasti lomarakennusten ulko-oleskelualueilla melutasoa (L_{Aeq}), joka ylittää 45 dB (päivä) ja 40 dB (yö). Sataman pohjoispuolella sijaitsevalla Högsandin hiekkarannalla ei saa aiheutua melutasoa, joka ylittää 45 dB (L_{Aeq}).

Jos melu on luonteeltaan kapeakaistaista tai iskumaista, mittaustulokseen lisätään 5 dB ennen sen vertaamista sallittuun melutasoon.

Valaistus

15. Sataman valaistus on suunnattava niin, ettei läheiselle loma-asutukselle aiheudu valohaittaa. Sataman reuna-alueilla oleva puusto on mahdollisuuksien mukaan säilytettävä näköesteenä.

Hajut

16. Satamassa käsiteltävistä lasteista ei saa aiheutua hajuhaittaa lähiasutukselle eikä läheisen Högsandin hiekkarannan alueelle.

Jätehuolto

17. Alusjätteiden vastaanottoa varten satamassa on oltava pysyvät vastaanotolaitteet. Lisäksi nestemäisiä suurempia jäte-eriä, kuten pilssivesiä ja käymälävesiä varten on tilattava säiliöauto.

Tarkemmat määräykset aluksista peräisin olevien jätteiden jätehuollon järjestämiseksi annetaan sataman jätehuoltosuunnitelman hyväksymispäätöksessä. Suunnitelman hyväksyy Uudenmaan ELY-keskus. Suunnitelma on pidettävä ajan tasalla.

18. Sataman toiminnassa syntyvät jätteet on lajiteltava. Hyödynnettäväksi kelpaavat jätteet on toimitettava hyödynnettäväksi asianmukaiseen käsittelypaikkaan. Mikäli tämä ei ole mahdollista, jäte on toimitettava sellaiseen vastaanottopaikkaan, jolla on lupa ottaa vastaan ja käsitellä kyseisenlaista jätettä.

Sataman jätepisteillä on oltava nähtävillä tarkemmat ohjeet ja jätehuollosta vastaavan tahon yhteystiedot.

19. Vaaralliset jätteet on varastoitava asianmukaisesti. Ne on pidettävä toisistaan erillään. Nestemäiset vaaralliset jätteet on varastoitava tiiviillä alustalla siten, että niiden pääsy maaperään on estetty. Erilaatuiset vaaralliset jätteet (kuten, jäteöljyt, akut, paristot, loisteputket) on toimitettava

vähintään kerran vuodessa paikkaan, jolla on lupa ottaa vastaan ja käsitellä kyseisenlaista jätettä.

Vaarallisen jätteen ja erotuskaivojen lietteiden luovutuksista on laadittava siirtoasiakirja, josta ilmenee jätelain 121 §:n mukaiset tiedot jätteestä. Siirtoasiakirja tai sen jäljennös on säilytettävä kolmen vuoden ajan.

Häiriötilanteet

20. Kemikaali- ja öljyvahinkojen sekä onnettomuuksien varalta satamassa on oltava helposti saatavilla riittävä määrä imeytysmateriaalia, öljyntorjuntapuomeja ja muuta torjuntakalustoa. Tilanteissa, joissa uhkaa aiheutua tavanomaisesta poikkeavia päästöjä ilmaan, mereen tai maaperään, on viivytyksettä ryhdyttävä toimenpiteisiin päästöjen estämiseksi ja päästöistä aiheutuvien vahinkojen rajoittamiseksi.

Tällaisista tilanteista on välittömästi ilmoitettava Uudenmaan ELY-keskukselle ja Hangon kaupungin ympäristönsuojeluviranomaiselle sekä tarvittaessa pelastuslaitokselle.

Ennaltavaraautuminen ja riskienhallinta

21. Satama-alueen toimijoiden on varauduttava ennalta häiriö- ja poikkeustilanteisiin, joita varten on laadittava toimintasuunnitelma eli ennaltavaraautumissuunnitelma. Öljyjen, polttoaineiden, muiden vaarallisten aineiden ja vaarallisten jätteiden käsittelyä sekä muiden ympäristön pilaantumisen vaaraa aiheuttavien toimintojen on oltava ohjeistettuja. Myös varastokasojen korkeudet on ohjeistettava. Hulevesiviemäreiden sulkuventtiilien sulkemista edellyttävät tilanteet tulee tunnistaa ja toiminta ohjeistaa.

Ennaltavaraautumissuunnitelma on toimitettava tarkastettavaksi Uudenmaan ELY-keskukselle ennen laajennetun toiminnan aloittamista. Suunnitelma on pidettävä ajan tasalla.

Luvanhaltijalla tulee olla menettelyt, joiden avulla varmistetaan, että sekä sataman oma että muiden toimijoiden henkilökunta on perehtynyt toimintasuunnitelman mukaisiin toimintaohjeisiin.

Tarkkailu

22. Luvanhaltijan on seurattava toiminnasta aiheutuvia melupäästöjä ja laadittava melunhallintasuunnitelma, jota on ajoittain täydennettävä uusien laiturien ja uusien melua aiheuttavien toimintojen ja laitteiden käyttöönoton myötä.

Toiminnan aiheuttamat melutasot altistuvissa kohteissa alueen ympäristössä tulee selvittää melunhallintasuunnitelman yhteydessä. Meluselvitykset tulee tehdä ensisijaisesti laskennallisesti, ja tarvittaessa niitä täydennetään melumittauksin häiriintyvissä kohteissa. Keskiäänitasojen (L_{Aeq}) lisäksi tulee selvittää toiminnan aiheuttamat enimmäisäänitasot (L_{AFmax}).

altistuvissa kohteissa. Mittaukset on teetettävä asiantuntevalla ulkopuolisella taholla ympäristöministeriön ohjeen 1/1995 ”Ympäristömelun mittaminen” mukaisesti.

Melunhallintasuunnitelma on toimitettava tarkastettavaksi Uudenmaan ELY-keskukselle ennen laajennetun toiminnan aloittamista. Suunnitelma on pidettävä ajan tasalla.

23. Luvanhaltijan on tarkkailtava veden laatua läheisellä merialueella vähintään vuosittain ja sedimentin laatua ja kertymistä sekä pohjaeläinpopulaation koostumusta sataman pohjoisosan edustalla vähintään kolmen vuoden välein. Tarkkailu voidaan tehdä osana merialueen yhteistarkkailua.

Yksityiskohtaisempi tarkkailusuunnitelma parametreineen on esitettävä Uudenmaan ELY-keskuksen hyväksyttäväksi kolmen kuukauden kuluessa päätöksen lainvoimaiseksi tulosta.

24. Hulevesien laadun tarkkailusta on tehtävä suunnitelma Uudenmaan ELY-keskuksen hyväksyttäväksi. Suunnitelma on toiminnan kehittyessä pidettävä ajan tasalla.
25. Luvanhaltijan on tarkkailtava satama-alueen pohjaveden pinnankorkeutta, sähkönjohtavuutta ja öljyhiilivetyjen pitoisuuksia vähintään kerran vuodessa otettavin näyttein. Uudenmaan ELY-keskus voi edellyttää myös muiden parametrien tutkimista pohjavedestä alueella harjoitettavan toiminnan laadun perusteella.
26. Luvanhaltijan on seurattava järjestämäänsä jätehuoltoa ja jätteen käsittelyä satamassa sekä ryhdyttävä toimiin havaittujen puutteiden korjaamiseksi. Jos käsiteltävän jätteen laatu tai määrä taikka käsittelyn järjestelyt muuttuvat, on jätteen käsittelyn seuranta- ja tarkkailusuunnitelmaa tarkistettava.

Laadun varmennus

27. Mittaukset, näytteenotto ja analysointi on tehtävä standardien (CEN, ISO, SFS tai muu vastaavan tasoinen kansallinen tai kansainvälinen yleisesti käytössä oleva standardi) mukaisesti tai muilla tarkoitukseen sopivilla yleisesti käytössä olevilla menetelmillä.

Kirjanpitoon liitetään kunkin mittauksen / tutkimuksen tulokset ja muut olennaiset tiedot. Mittausraporteissa on esitettävä käytetyt mittausmenetelmät ja niiden mittausepävarmuudet sekä arvio tulosten edustavuudesta.

Kirjanpito ja raportointi

28. Sataman toiminnasta on pidettävä kirjaa, johon on merkittävä ainakin seuraavat tiedot:

- alusten käynnit ja satamassaoloajat
- lastityypit ja määrät
- käsittelytoiminnot (kuten puun haketus, metallin pilkkominen määrineen)
- laitureiden ja lastinkäsittelyalueiden puhtaanapito
- lumen läjitysalueen puhdistaminen mahdollisista roskista
- tehdyt päällysteiden korjaukset
- hulevesikaivojen sakkojen poistot ja öljynerottimien tyhjennykset
- polttoaineiden laatu, kulutus ja säiliöiden täytöt
- sähkön, lämmön ja veden kulutus
- toiminnassa syntyneet jätteet (jätenimike, numerotunnus, määrä, toimituspaikka ja -aika)
- aluksista vastaanotetut jätevedet ja muut jätteet (jätenimike, numerotunnus, määrä, toimituspaikka ja -aika)
- päästötarkkailujen ajankohdat ja tulokset
- mahdolliset meluun tai muuhun haittaan liittyvät valitukset ja aiheuttaja
- toimenpiteet ympäristöriskien ja -poikkeamien ennaltaehkäisemiseksi ja minimoimiseksi (ennaltavaraautumissuunnitelma pohjana)
- tapahtuneet poikkeukselliset tilanteet ja niistä syntyneet päästöt.

Kirjanpito on pyydettäessä esitettävä ympäristöluvan valvontaviranomaisille.

29. Luvanhaltijan on vuosittain helmikuun loppuun mennessä toimitettava Uudenmaan ELY-keskukselle ja Hangon kaupungin ympäristönsuojeluviranomaiselle sataman toimintaa, päästöjä ja ympäristövaikutuksia koskeva vuosiraportti. Vuosiraportin tulee sisältää ainakin seuraavat asiat:

- yhteenveto kirjanpidosta
- asemapiirros käytössä olevasta satama-alueesta toimintoihin
- laskennallinen arvio päästöistä ilmaan
- melunhallintasuunnitelma
- tarkkailuraportit.

Tiedot on raportoitava soveltuvin osin sähköisen järjestelmän kautta. Vuosiraportointia voidaan muuttaa Uudenmaan ELY-keskuksen hyväksymällä tavalla.

Selvilläolo- ja huolehtimisvelvollisuus

30. Luvanhaltijan on oltava selvillä satama-alueella toimivien yritysten toiminnasta ja huolehdittava, että nämä puolestaan ovat tietoisia tämän päätöksen määräyksistä sopimusten tai satamajärjestyksen kautta.

Toiminnan muuttaminen ja lopettaminen

31. Toiminnan olennaisesta muuttamisesta, keskeyttämisestä tai lopettamisesta on ilmoitettava toimivaltaiselle valvontaviranomaiselle hyvissä ajoin. Toiminnanharjoittajan vaihtuessa uuden toiminnanharjoittajan on kirjallisesti ilmoitettava siitä toimivaltaiselle valvontaviranomaiselle.

32. Toiminnanharjoittajan on hyvissä ajoin ennen toiminnan lopettamista esitettävä toimivaltaiselle lupaviranomaiselle yksityiskohtainen suunnitelma vesiensuojelua, ilmansuojelua, maaperänsuojelua ja jätehuoltoa koskevista toiminnan lopettamiseen liittyvistä toiminnoista ja lopettamisen jälkeisestä ympäristön tilan tarkkailusta.

Päätöksen täytäntöönpano

Toiminnan aloittaminen

Tämän päätöksen mukaisen toiminnan saa aloittaa, kun päätös on lainvoimainen. Päätös on lainvoimainen valitusajan päätyttyä, jos päätökseen ei haeta muutosta valittamalla. (Ympäristönsuojelulaki 198 §)

Valitettaessa Vaasan hallinto-oikeuden päätöksestä korkeimpaan hallinto-oikeuteen tarvitaan valituslupa (ympäristönsuojelulaki 190 § 1 mom). Mahdollinen valitus korkeimpaan hallinto-oikeuteen ei estä päätöksen täytäntöönpanoa. Täytäntöönpanoon ei kuitenkaan saa ryhtyä, jos valitus käy täytäntöönpanon johdosta hyödyttömäksi tai jos korkein hallinto-oikeus kieltää täytäntöönpanon. (Laki oikeudenkäynnistä hallintoasioissa 808/2019, 122 §)

PERUSTELUT

Ympäristöluvan ratkaisun perustelut

Hakemus koskee ympäristönsuojelulain 29 §:n mukaista toiminnan olemassa olosta muuttamista. Nykyinen satama-alue laajenee vähitellen, kun satama-alueeksi kaavoitettuja alueita hankitaan sataman hallintaan. Myös satamalaitureita rakennetaan lisää. Entinen terästehtaan satama toimii jatkossa monipuolisena yleissatamana, jonka kautta kuljetetaan pääsääntöisesti luonteeltaan vaarattomia aineita. Muutoksen myötä aluskäynnit moninkertaistuvat nykyisestä noin 200 aluskäynnistä vuodessa, samoin lastimäärät.

Aluehallintovirasto on ratkaisussaan ottanut huomioon ympäristönsuojelulain ja jätelain tavoitteet ja yleiset periaatteet sekä näiden lakien ja niiden nojalla annettujen asetusten vaatimukset sekä ne vaatimukset, jotka luonnonsuojelulain nojalla on säädetty. Alueella on jo ennestään harjoitettu teollista toimintaa vuosikymmeniä, joten toiminta ei sijoitu luonnontilaiselle alueelle. Lupaharkintaan on kuitenkin vaikuttanut sataman sijainti erityisen herkillä alueella aivan pohjaveden muodostumisalueen lähellä, rantojen suojeluohjelmaan kuuluvan alueen vieressä ja se, että satamaan kuuluva merialue on merensuojelualue - sekä luontodirektiivin että lintudirektiivin mukaista Natura-alueita.

Lupahakemus on osittain sisältänyt vain yleispiirteisiä suunnitelmia toiminnasta, joten kaikilta osin ei ole ollut mahdollista antaa yksityiskohtaisia

lupamääräyksiä ja näin ollen toteutettavia suunnitelmia on hankkeen edetessä tarpeen tarkistaa ja hyväksyttää valvontaviranomaisella.

Pohjavesialue ulottuu paikoitellen myös satamaksi kaavoitetulle alueelle (alueen etelä- ja pohjoisosissa). Pohjavesialuetta on jopa laajennettu vuonna 2019. Hakemuksen mukaista toimintaa ei ole hyväksytty pohjavesialueelle. Sataman alue on varsin laaja näin supistettunakin. Ympäristönsuojelulaissa oleva pohjaveden pilaamiskielto (YSL 17 §) on ehdoton eikä pohjaveden laatua vaarantavaa toimintaa saa sijoittaa pohjavesialueelle. Hakemuksessa ei ollut tarkemmin kuvattu, millaista toimintaa ja millaisin rakenneratkaisuin pohjavesialueelle oli tarkoitus sijoittaa.

Lähtökohtana ratkaisussa on ollut lupahakemus ja hakijan esittämät toimenpiteet haittojen vähentämiseksi. Annetut toiminnan rajoitukset ja lupamääräykset ovat tarpeen, jotta toiminta täyttää edellä mainittujen säädösten vaatimukset. Tämän päätöksen mukaisesti harjoitettuna toiminta täyttää ympäristönsuojelulain 49 §:n mukaiset edellytykset luvan myöntämiselle.

Ympäristön pilaantumisen vaaraa aiheuttava toiminta on mahdollisuuksien mukaan sijoitettava siten, että toiminnasta ei aiheudu pilaantumista tai sen vaaraa ja pilaantuminen voidaan ehkäistä. Toiminnan voidaan katsoa täyttävän ympäristönsuojelulain 11 §:n mukaiset edellytykset sijoituspaikan valinnalle.

Toiminta on mahdollista järjestää siten, että se ei aiheuta terveyshaittaa tai merkittävää muuta ympäristön pilaantumista tai sen vaaraa. Hienojakoisten ja siten herkästi pölyävien lastien varastointia ja lastausta irtotavarana ei luvassa ole sallittu, koska tuulen vaikutuksesta varastokasoista ja lastin käsittelyn yhteydessä (siirrettäessä lastia maista laivaan tai laivasta satamaan) tyynelläkin säällä lastimateriaalia kulkeutuisi väistämättä myös mereen, satamalaitureiden edustalle. Myös hulevesien myötä kentältä huuhdoutuisi hienojakoista lastiainesta mereen. Laivojen potkurivirrat ja merivirtaukset puolestaan liikuttavat pohjasedimenttiä, jolloin sitä kulkeutuu myös kauemmaksi.

Sataman kapasiteetin kasvaessa merkittävästi kiintoainekuormitus voisi muodostua ajan mittaan merkittäväksi. Näin merenpohjan vähittäinen liettyminen huonontaisi pohjan laatua merensuojelualueella ja todennäköisesti merkittävästi heikentäisi suojeltua luontotyyppiä vedenalaiset hiekkasärkät sataman pohjoispuolella. Vaikutuksia olisi myös hiekkarannan litoraalivyöhykkeeseen, jossa tavataan harvinaisia lajeja.

Lannoitteiden merikuljetuksiin liittyy merkittävä ravinnepäästöriski kuljetettaessa lannoitteita (erityisesti fosfori- ja typpi-) irtotavarana. Arviolta noin 0,05 % lastista voi päätyä lastihävikkinä mereen. Tutkimusten mukaan 1 kg fosforia meressä aiheuttaa yhden tonnin leväkasvun. Tästä johtuen lannoitelastien käsittelyä on rajoitettu luvassa. Sama koskee muita ravinnepitoisia lasteja, esimerkiksi rehulasteja.

Erityisen äänekkäät toiminnot, kuten metallin paloittelu leikkurilla ja puutavarahan haketus eivät sovellu rannan tuntumaan, mistä kyseinen melu pääsisi vapaasti leviämään läheiselle Högsandin virkistys- ja ulkoilualueelle, merialueelle ja lähisaariin, haitaten virkistyskäyttöä sekä häiriten linnustoa Natura-alueella.

Melua alueella aiheuttaa ajoittain myös Puolustusvoimain ampumaharjoitukset, joista aiheutuvaa melua ei ole sisällytetty tehtyyn sataman melumallinnukseen. Melumallinnus siten aliarvioi lähialueille aiheutuvaa melutasoa. Metallien paloittelusta, puun haketuksesta ja mahdollisesti joidenkin materiaalien seulonnasta syntyy myös jonkin verran kiintoainespäästöjä (pölyä), mikä myös puoltaa käsittelytoimintojen sijoittamista kauemmaksi rannasta.

Sataman toiminta on sopusoinnussa alueen asemakaavan suhteen toiminnan sijoittuessa asemakaavan mukaiselle satama-alueelle (LS-1) ja vähäisessä määrin teollisuus- ja varastorakennusten korttelialueelle (T-1), jolla sallitaan materiaalien kierrätys ja käsittely. Lupa ei koske hakemusasikirjoissa joissakin kuvissa sinisellä viivalla esitettyä sataman toiminta-aluetta, joka ulottuu kauemmaksi alueen pohjoispuolella (joka käsittäisi myös TY- ja SL-alueita).

Toiminta ei vaaranna Kymijoen-Suomenlahden vesienhoitoalueen vesienhoitosuunnitelmassa vuosiksi 2016–2021 asetettuja tavoitteita (Storfjärdenin ekologinen tila tyydyttävä, kemiallinen tila hyvä).

Muutetusta toiminnasta ei aiheudu sellaista ennakolta arvioitavissa olevaa, vesistön pilaantumisesta aiheutuvaa vahinkoa, joka tässä päätöksessä olisi määrättävä korvattavaksi.

Merenkulun ympäristönsuojelulaille (1672/2009) säädetään tarkemmin aluksista peräisin olevien jätteiden vastaanottamisesta jätehuoltosuunnitteluun ja aluksista aiheutuvan ilman pilaantumisen ehkäisemisestä alusten polttoainevaatuksineen, joten niitä ei käsitellä tässä.

Perustellun päätelmän huomioon ottaminen

Ympäristövaikutusten arviointimenettelystä annetun lain (252/2017) mukaisesti hankkeesta yhteysviranomaisen laatima perusteltu päätelmä ja arviointiselostus Natura-arviointineen on otettu huomioon tässä päätöksessä. Valitun toteutusvaihtoehdon 4 vaikutuksista Natura-alueen luontotyyppiin vedenalaiset hiekkasärkät todettiin, että vaikutukset eivät ole merkittävästi heikentäviä, mikäli kiintoaineksen leviämistä pystytään tehokkaasti estämään. Kiintoaineen leviämisen kannalta erityisen kriittiseksi katsottiin sataman pohjoispuoleinen alue. Lisäksi todettiin, että sataman hulevedet voivat vaikuttaa pintaveden laatuun. Päätelmässä pidettiin pohjaveden suojelua ja pohjavesitarkkailua tärkeänä, samoin meluntorjuntaa, kemikaalien asianmukaista käsittelyä sekä pölyntorjuntaa.

Lupamääräysten yleiset perustelut

Lupamääräyksiä annettaessa on otettu huomioon sataman sijainti, toiminnasta aiheutuvan pilaantumisen todennäköisyys, onnettomuusriski, lähialueen asutus ja virkistyskäyttö sekä ympäristönsuojelulain vaatimus käyttää toiminnassa parasta käyttökelpoista tekniikkaa.

Toiminnan voidaan katsoa edustavan parasta käyttökelpoista tekniikkaa, kun satamassa toimitaan tämän ympäristölupapäätöksen mukaisesti.

Ympäristönsuojelulain 52 §:n mukaan ympäristöluvassa on annettava tarpeelliset määräykset päästöistä, niiden ehkäisemisestä, jätteistä, toimista häiriö- ja muissa poikkeuksellisissa tilanteissa sekä muista toimista, joilla ehkäistään tai vähennetään ympäristön pilaantumista tai sen vaaraa.

Jätteen käsittelyä ja raportointia koskevat määräykset ovat jätelain ja jätteistä annetun valtioneuvoston asetuksen (179/2012) mukaisia.

Lupamääräysten yksilöidyt perustelut

Lupamääräyksessä 1 viitatussa vanhassa luvassa on yksilöity rakentamiseen hyväksytyt kuonatyytit. Niiden sijoittaminen vedenpinnan alapuolelle tai muutoin suoraan vesikontaktiin ei ole sallittu ilman erillistä lupaa.

Lupamääräykset 2–6 ovat tarpeen, jotta minimoidaan päästöt maaperään, pohjaveteen ja merialueelle normaalitoiminnassa ja vuototapauksissa.

Lupamääräykset 7–10 on annettu hule- ja jätevesien asianmukaiseksi käsittelemiseksi.

Lupamääräyksissä 11 ja 12 edellytetään, että erotuskaivoja huolletaan varmistuen niiden tehokas toiminta.

Lupamääräyksen 13 tavoitteena on estää roskien ja lastijäämien sekä lumen seassa mahdollisesti olevien öljyjäämien kulkeutumista mereen. Läjitysalueesta ei saa muodostua kaatopaikkaa.

Lupamääräyksessä 14 on sovellettu valtioneuvoston päätöstä 993/1992 melutason ohjearvoista. Asuinalueita ja loma-asuntoja varten on annettu eri raja-arvot. Luonnonsuojelualueella sataman pohjoispuolella 45 dB:n raja-arvo ei koske alueen aivan eteläisintä osaa, joka sijaitsee myös Puolustusvoimain melualueella tai sen tuntumassa. Raja-arvot eivät liioin koske Puolustusvoimain alueella sijaitsevia majoitustiloja.

Lupamääräyksien 15 ja 16 tarkoituksena on ehkäistä lähiasutukselle ja virkistyskäytölle aiheutuvia haittoja ottaen huomioon, että toimintaa harjoitetaan luonnonarvoiltaan erityisen alueen vieressä.

Lupamääräykset 17–19 koskevat erilaisten jätteiden käsittelyä satamassa. Jätelaki (646/2011) edellyttää, että erityyppiset jätteet pidetään toisistaan

erillään ja näin mahdollistetaan jätteiden asianmukainen hyödyntäminen ja jatkokäsittely. Jätehuollosta tai jätteistä ei saa aiheutua haittaa terveydelle tai ympäristölle. Jätehuollon sujumisen kannalta on selkeä ohjeistus satamassa välttämätöntä. Vaarallisia jätteitä koskien on jäteasetuksessa (VNA 179/2012) erityisiä vaatimuksia.

Lupamääräykset 20 ja 21 on annettu päästöjen minimoimiseksi ja haittojen ehkäisemiseksi yllättävissä tilanteissa. Onnettomuuksiin etukäteen varautumalla voidaan torjuntatoimet käynnistää nopeasti ja tehokkaasti.

Lupamääräykset 22–26 koskevat toiminnan vaikutusten tarkkailua. Ympäristönsuojelulain 6 §:n mukaan toiminnanharjoittajan on oltava selvillä toimintansa ympäristövaikutuksista ja lain 62 §:n mukaan luvassa on annettava tarpeelliset määräykset tarkkailusta ja myös jätehuollon seurannasta.

Lupamääräyksessä 27 edellytetään, että tutkimukset ja mittaukset on tehtävä pätevästi, luotettavasti ja tarkoituksenmukaisin menetelmin.

Lupamääräykset 28 ja 29 kirjanpidosta ja raportoinnista ovat tarpeen valvonnan toteuttamiseksi. Jätelain 119 §:n mukaan jätekirjanpito on säilytettävä kuusi vuotta.

Lupamääräys 30 on annettu, koska satamissa on yleensä useita eri toimijoita, kuten yrityksiä ja urakoitsijoita. Luvan velvoitteet koskevat luvanhaltijaa satamatoiminnan harjoittajana. Luvanhaltijan on käytännössä huolehdittava toiminnan koordinoinnista ja lupamääräysten noudattamisesta koko sataman alueella. Ympäristönsuojelulain 5 §:n mukaan toiminnanharjoittajalla tarkoitetaan luonnollista henkilöä tai oikeushenkilöä, joka harjoittaa ympäristön pilaantumisen vaaraa aiheuttavaa toimintaa tai joka tosiasiallisesti määrää toiminnasta.

Lupamääräykset 31 ja 32 ovat tarpeen valvonnan kannalta ja vastuukysymysten takia. Toiminnan lopettaminen ei ole vielä näköpiirissä, joten yksityiskohtaisia lopettamista koskevia määräyksiä ei nyt ole tarkoituksenmukaista antaa.

VASTAUS LAUSUNNOISSA JA MUISTUTUKSISSA ESITETTYIHIN VAATIMUKSIIN

Lausunnoissa ja muistutuksissa esitetyt vaatimukset on otettu huomioon ratkaisussa ja lupamääräyksissä sekä niiden perusteluista ilmenevällä tavalla.

Mitä satama-alueeseen tulee, hakija on vastineen yhteydessä ilmoittanut, ettei hakemus nyt käsitä satamaksi kaavoitetun alueen pohjoispuolella olevia Hangon kaupungin omistamia alueita.

Pölypäästöjä, pölyntorjuntaa ja pölymittauksia koskevia määräyksiä ei ole annettu, koska pölyävien irtolastien välivarastointia ja käsittelyä ei ole hyväksytty lainkaan.

Alusten liikennöinti väylällä ei sisälly sataman ympäristöluvan piiriin, joten aluehallintovirasto ei voi antaa määräyksiä alusten nopeudesta (aaltoeroosio). Väylävirasto vastaa nopeusrajoituksista väylällä. Hakija on kuitenkin vastineessa ilmoittanut seuraavansa aaltoeroosiota.

Ruoppauksista ja ruoppausmassojen sijoittamisesta ei liioin päätetä tässä luvassa. Niille on haettu lupaa eri hakemuksella.

Kansainvälisen merenkulkujärjestön IMO:n painolastivesisopimuksen perusteella ulkomaanliikenteessä kulkeviin laivoihin tulee asentaa painolastivesien käsittelylaitteistot vuoteen 2022 mennessä. Rikkipesureiden osalta aluehallintovirasto viittaa siihen, mitä hakija on vastineessaan asiasta todennut.

Pohjaelainseuranta on lisätty lupamääräyksiin.

PÄÄTÖKSEN VOIMASSAOLO JA LUVAN TARKISTAMINEN

Päätöksen voimassaolo

Päätös on voimassa toistaiseksi.

Lupaa ankaramman asetuksen noudattaminen

Jos valtioneuvoston asetuksella annetaan tämän päätöksen määräystä ankarampia säännöksiä tai luvasta poikkeavia säännöksiä luvan voimassaolosta tai tarkistamisesta, on asetusta luvan estämättä noudatettava (ympäristönsuojelulaki 70 §).

SOVELLETUT SÄÄNNÖKSET

Ympäristönsuojelulaki (527/2014) 6–8, 11, 12,14–17, 29, 48–49, 51–53, 58, 62, 83, 87, 94, 198 ja 209 §
 Jätelaki (646/2011) 8, 12–13, 15-17, 29, 72–74 ja 118–121 §
 Valtioneuvoston asetus jätteistä (179/2012) 4, 12, 17, 20–22 ja 24–25 §
 Laki eräistä naapuruussuhteista (26/1920) 17 §
 Luonnonsuojelulaki (1096/1996) 29 ja 64 a) §
 Laki ympäristövaikutusten arviointimenettelystä (252/2017) 26 ja 27 §

KÄSITTELYMAKSU

Käsittelymaksu on **6 445 euroa**.

Lasku lähetetään erikseen Valtion talous- ja henkilöstöhallinnon palvelukeskuksesta.

Asian käsittelystä peritään maksu, joka määräytyy aluehallintovirastojen maksuista vuosille 2019 ja 2020 annetun valtioneuvoston asetuksen 1244/2018 mukaisesti (hakemus tullut vireille 11.2.2020). Asetuksen liitteen kohdan 3.1 taulukon mukaan satamaa koskevasta päätöksestä perittävän maksun suuruus on 12 890 €. Toiminnan olennaista muuttamista (YSL 29 §) koskevan asian käsittelystä peritään maksu, jonka suuruus on 50 % taulukon mukaisesta. Maksuksi tulee näin ollen 6 445 €.

TIEDOTTAMINEN

Päätös

Hangon Satama Oy
 Hangon kaupunki
 Hangon kaupungin ympäristönsuojeluviranomainen
 Hangon kaupungin terveydensuojeluviranomainen
 Uudenmaan ELY-keskus, ympäristö ja luonnonvarat -vastuualue
 Varsinais-Suomen ELY-keskus, kalatalousviranomainen
 Metsähallitus
 Puolustusvoimat
 Suomen ympäristökeskus

Päätöksestä tiedottaminen

Päätöksen antamisesta ilmoitetaan niille, joille hakemuksesta on annettu erikseen tieto, sekä niille, jotka ovat tehneet muistutuksen tai ilmaisseet mielipiteensä asiassa.

Aluehallintovirasto tiedottaa päätöksen antamisesta julkaisemalla kuulutuksen ja päätöksen aluehallintovirastojen verkkosivuilla (<https://ylupa.avi.fi>). Tieto kuulutuksesta julkaistaan myös Hangon kaupungin verkkosivuilla.

Päätöstä koskeva ilmoitus julkaistaan Västra Nyland ja Etelä-Uusimaa lehdissä.

MUUTOKSENHAKU

Päätökseen saa hakea muutosta Vaasan hallinto-oikeudelta valittamalla.

LIITTEET

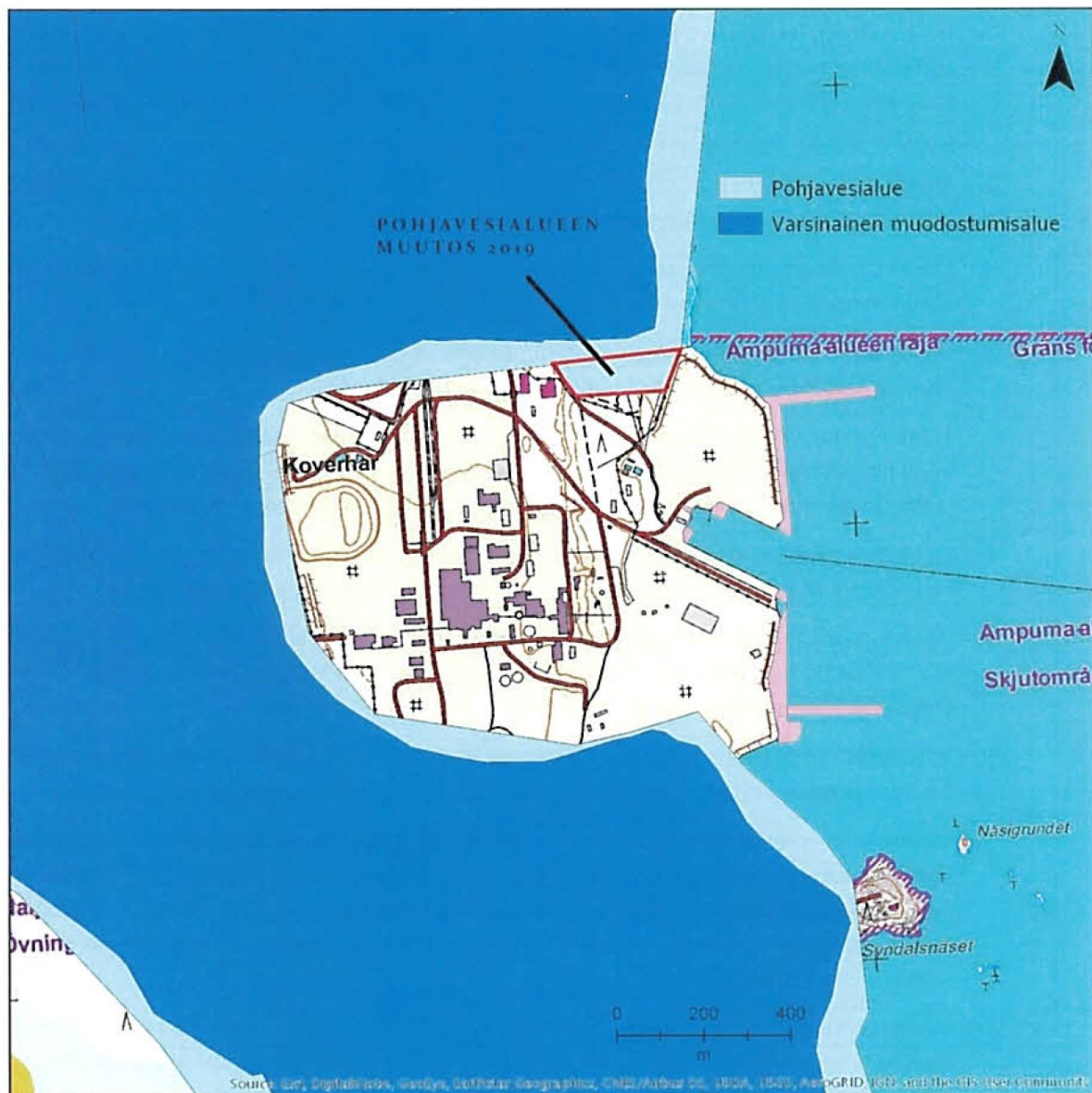
- 1) Maa-alue, jolle satama voi laajentua (valkeat alueet pohjavesialueen rajaamana), asemakaavamääräykset huomioiden
- 2) Valitusosoitus

ASIAN KÄSITTELIJÄT

Asian on ratkaissut ympäristöneuvos Ilpo Hiltunen ja esitellyt ympäristöylikontrollin tarkastaja Hanna Pesonen.

Asiakirja on hyväksytty sähköisesti. Merkintä sähköisestä hyväksymisestä on asiakirjan viimeisellä sivulla.

Maa-alue, jolle satama voi laajentua (valkeat alueet pohjavesialueen rajaamana),
asemakaavamääräykset huomioiden



VALITUSOSOITUS

Tähän aluehallintoviraston päätökseen tai siitä perittävään maksuun voi hakea muutosta kirjallisella valituksella. Valituksen saa tehdä sillä perusteella, että päätös on lainvastainen.

Päätöksestä voivat valittaa asianosaiset, sekä vaikutusalueella ympäristön-, terveyden- tai luonnonsuojelun tai asuin-ympäristön viihtyisyyden edistämiseksi toimivat rekisteröidyt yhdistykset tai säätiöt, sijaintikunta ja vaikutusalueen kunnat ja niiden ympäristönsuojeluviranomaiset, sekä elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskukset ja muut asiassa yleistä etua valvovat viranomaiset.

Asian käsittelystä hallinto-oikeudessa voidaan periä oikeudenkäyntimaksu siten kuin tuomioistuinmaksulaissa (1455/2015) ja oikeusministeriön asetuksessa tuomioistuinmaksulain 2 §:ssä säädettyjen maksujen tarkistamisesta (1383/2018) säädetään. Maksun suuruus on 260 euroa. Tuomioistuinmaksulaissa on erikseen säädetty tapauksista, joissa maksua ei peritä. Tarkempia tietoja maksuista saa hallinto-oikeudesta.

Toimi näin

Jos haet muutosta aluehallintoviraston päätökseen, tee kirjallinen valitus Vaasan hallinto-oikeuteen ennen valitusajan päättymistä. Valitusaika päättyy **11.6.2021**.

Valitusaika määräytyy seuraavasti:

- Päätöksen tiedoksisaannin katsotaan tapahtuneen viimeistään seitsemäntenä (7.) päivänä siitä, kun aluehallintovirasto on julkaissut päätöksen verkkosivuillaan.
- Valitusaika on 30 päivää päätöksen tiedoksisaannista.
- Kun määräaika lasketaan, sitä päivää, kun päätös on saatu tiedoksi, ei oteta lukuun.
- Jos määräajan viimeinen päivä on pyhäpäivä, itsenäisyyspäivä, vapunpäivä, jouluaatto, juhannusaatto tai arkilauantai, määräaika päättyy ensimmäisenä arkipäivänä sen jälkeen.

Ilmoita valituksessa

- valittajan nimi, postiosoite, puhelinnumero ja muut tarpeelliset yhteystiedot, kuten sähköpostiosoite. Jos valittajana on yhteisö, ilmoita sen nimi ja yhteystiedot.
- laillisen edustajan, asiamiehen tai muun valituksen laatineen henkilön nimi ja postiosoite, puhelinnumero ja muut tarpeelliset yhteystiedot, kuten sähköpostiosoite
- sellainen postiosoite ja mahdollinen muu osoite, johon oikeudenkäyntiin liittyvät asiakirjat voidaan lähettää (prosessiosoite). Hallinto-oikeus voi valita, mihin osoitteeseen se toimittaa asiakirjat, jos sille on ilmoitettu useampia prosessiosoitteita tai jos yhtäkään ilmoitettua yhteystietoa ei ole nimetty prosessiosoitteeksi.
- päätös, johon haetaan muutosta
- päätöksen kohta, johon haetaan muutosta
- mitä muutoksia päätökseen vaaditaan
- perusteet, joilla muutosta vaaditaan
- mihin valitusoikeus perustuu, jos valituksen kohteena oleva päätös ei kohdistu valittajaan

Yhteystietojen muutoksesta on ilmoitettava viipymättä hallinto-oikeudelle valituksen vireillä olon aikana.

Valituksen liitteet

- aluehallintoviraston päätös, johon muutosta haetaan (alkuperäisenä tai jäljennöksenä)
- asiakirjat, joita käytetään vaatimusten tukena (jollei niitä ole toimitettu jo aiemmin aluehallintovirastoon)
- valtakirja

- asiamiehen on liitettävä valitukseen valittajalta saatu valtakirja – ellei hän ole asianajaja, julkinen oikeusavustaja tai sellainen oikeudenkäyntiavustaja, joka määrittellään luvan saaneista oikeudenkäyntiavustajista annetussa laissa (715/2011).
- asiamiehen ei tarvitse toimittaa valtakirjaa, jos hallinto-oikeuteen toimitetaan sellainen sähköinen asiakirja, jossa on selvitys asiamiehen toimivallasta. Asiamiehen ei myöskään tarvitse esittää valtakirjaa, jos valittaja on antanut valtuutuksen suullisesti tuomioistuimessa tai jos asiamies on toiminut asiamiehenä asian aikaisemmassa käsittelyvaiheessa.

Lähetä valitus hallinto-oikeuteen

Hallinto-oikeuden yhteystiedot ovat:

Vaasan hallinto-oikeus
Korsholmanpuistikko 43, 4. krs (käyntiosoite)
PL 204, 65101 Vaasa (postiosoite)

sähköposti: vaasa.hao@oikeus.fi

puhelinvaihde: 029 56 42 611
asiakaspalvelu: 029 56 42 780 (avoinna ma–pe kello 8.00–16.15)
telekopio (fax): 029 56 42 760

Valituksen saapuminen määräajassa on valittajan vastuulla, kun se lähetetään postitse, sähköpostitse, telekopiona tai lähetin välityksellä. Suljetussa laitoksessa oleva henkilö voi antaa valituskirjelmän valitusajan kuluessa myös sille henkilölle, joka on määrätty laitoksessa tätä tehtävää hoitamaan tai laitoksen johtajalle.

Valituksen on oltava perillä hallinto-oikeuden kirjaamossa viimeistään valitusajan viimeisenä päivänä ennen hallinto-oikeuden aukioloajan päättymistä.

Valituksen voi tehdä myös hallinto- ja erityistuomioistuinten asiointipalvelussa osoitteessa <https://asiointi2.oikeus.fi/hallintotuomioistuimet>