



25.10.2017

Hangö Hamn Ab  
Västra hamnen, 10900 HANGÖ

Trafikverket  
PB 33, 00521 HELSINGFORS

Referens  
Program för miljökonsekvensbedömning, inkommet 14.8.2017

## **UTLÅTANDE OM PROGRAMMET FÖR MILJÖKONSEKVENSBEDÖMNING, UTVIDGNING AV HAMNEN I KOVERHAR, HANGÖ**

### **1. PROJEKTUPPGIFTER OCH MKB-FÖRFARANDE**

Hangö Hamn Ab och Trafikverket har den 14.8.2017 anhängiggjort förfarandet vid miljökonsekvensbedömningen av utvidgningen av Koverhars hamn genom att leverera miljökonsekvensbedömningsprogrammet för projektet till närings-, trafik- och miljöcentralen (NTM-centralen) i Nyland.

#### **Bedömningsprogram och konsekvensbeskrivning**

Bedömningsprogrammet är en plan som den projektansvarige har gjort över genomförandet av miljökonsekvensbedömningen. Utifrån bedömningsprogrammet och kontaktmyndighetens utlåtande om densamma, gör den projektansvarige upp en miljökonsekvensbeskrivning.

#### **Den projektansvariga och kontaktmyndigheten**

De projektansvariga är Hangö Hamn Ab, med Björn Peltonen som projektets kontaktperson, och Trafikverket, med Olli Holm som projektets kontaktperson. Bedömningsprogrammet har gjorts av Insinööritoimisto Ecobio Oy, där kontaktpersonerna är Taru Halla och Masi Mailammi. I enlighet med MKB-lagen är NTM-centralen i Nyland kontaktmyndighet. Kontaktperson är Leena Eerola.

#### **Projektets beskrivning och placering**

Hangö Hamn Oy planerar att utvidga Koverhar hamn på Hangö udd. Hamnen har nuförtiden två kajer i bruk, och tanken är att bygga ytterligare en eller flera kajer. Även Trafikverket planerar att ändra djupet på den farled som de förvaltar och som utmynnar i hamnen, samt gränsdragningen för farledsområdet.

---

Faktura till den projektansvariga 12 000 €. Betalningsgrunderna finns i en bilaga till utlåtandet.

Koverhar hamn har varit i Hangö Hamn Ab:s besittning sedan 2015 och har nyligen tagits i bruk efter att stål fabriken lagts ner. Via de kajer som är i bruk transporteras och mellanlagras olika typer av import- och exportmaterial i enlighet med miljötillståndet. I enlighet med det nuvarande miljötillståndet kan cirka 1,3–1,4 miljoner ton material transporteras genom hamnen varje år, men användningen har varit liten. Projektets mål är att öka användningen av hamnen och liva upp områdets ekonomi.

Hangö Hamn är Finlands mest sydliga hamn, med goda förbindelser till Europa. Det omfattande vägverket erbjuder en snabb förbindelse från hamnen till resten av Finland. Hamnen fungerar effektivt och tryggt även vintertid. Kapaciteten hos Hangös övriga kommersiella hamnar är nästan full, så området behöver flera möjligheter för import och export.

Vattenområdet utanför hamnen inklusive hamnbassängen hör till Natura 2000-området i Ekenäs och Hangö skärgård och Pojovikens havsskyddsområde. Inom projektets påverkningsområde ligger dessutom Natura 2000-området i Hangö östra fjärd. I hamnområdets norra del finns en sandstrand som hör till strandskyddsprogrammet och i dess norra del Högsands kurscentrum.

De närmaste bostadsbyggnaderna ligger på Ekö på cirka 1,1 kilometers avstånd och i byn Lappvik på cirka 1,6 kilometers avstånd från projektområdet. Längs med fartygsleden ligger det fritidsbostäder mindre än 500 meter från leden. I den södra och östra delen av hamnen ligger Syndalens skjutområde.

## Projektalternativ

I förfarandet vid miljökonsekvensbedömningen granskas följande alternativ för projektet:

### Alternativ ALT 0:

I alternativ 0 (ALT 0) genomförs inte projektet. Verksamheten i Koverhar hamn fortsätter enligt nuvarande tillstånd. Vattentillståndet gör det möjligt att sanera den nuvarande bulkkajen och utföra underhållsmuddring av hamnbassängen. Antalet fartyg som besöker hamnen uppskattas till 150 per år. I detta alternativ granskas också utvidgningen av hamnverksamheten i Västra Hamnen i Hangö.

### Alternativ 0+:

Liksom ALT 0, men man granskar Koverhar hamns tillstånd efter saneringen av den bulkkaj som är i bruk och efter underhållsmuddringen av hamnbassängen på så vis att de existerande kajerna utrustas med ramper för roro-trafik. På grund av roro-fartygens aningen mindre djup och lastningsgrad blir antalet fartygsbesök fler, uppskattningsvis 295 per år.

### Alternativ 1:

I alternativ ALT 1 byggs en ny bulk- eller containerkaj norr om den nuvarande hamnbassängen. Vid den nya kajen kan fartyg med ett djup på 12 meter ta i land. Farledsområdet ändras för att omfatta det nya kajom-

rådets inlopp, och förminskas en aning från norr. Det nya farledsområdet är totalt cirka 27 hektar. Sammanlagt 31 000 m<sup>3</sup>f av kajområdets inlopp muddras, och vattenområdet fylls upp med cirka 28 000 m<sup>2</sup>. Antalet fartyg som besöker hamnen uppskattas till 415 per år.

### **Alternativ 2:**

I alternativ ALT 2 byggs en kaj parallellt med stranden på den nuvarande hamnbassängens södra och norra sida i Koverhar, och därtill en pir på den norra sidan. Fartyg som tar i land vid bryggorna som går parallellt med stranden är bulk/containerfartyg på den norra sidan av hamnbassängen och roro-passagerarfartyg på den södra sidan, de har med andra ord även hyttplatser för resenärer. Fartyg som använder piren är roro-fartyg.

Farledsområdet ändras för att omfatta de nya kajområdenas inlopp, och förminskas en aning från norr. Det nya farledsområdet är totalt cirka 40 hektar. Sammanlagt muddras 96 000 m<sup>3</sup>f av kajområdenas inlopp och vattenområdet fylls upp med virka 44 000 m<sup>2</sup>. För att kunna fördjupa infartsleden till 13 meter förutsätts att man även muddrar i närheten av Hästö Busö/Tvärminneön. Farleden måste breddas genom att muddra/bryta sannolikt cirka 6 000 m<sup>3</sup>f klippgrund. Antalet fartyg som besöker hamnen uppskattas till 770 per år.

### **Alternativ 2+:**

Liksom ALT 2, men den 9 meter djupa kajen som går parallellt med stranden söder om hamnbassängen är en bulkkaj. Söder om den finns en pir med kajplatser på bägge sidor. Alternativet kräver mera muddring än ALT 2, sammanlagt 103 000 m<sup>3</sup>f. Vattenområdet fylls också mer, sammanlagt 47 000 m<sup>2</sup>. Mängden brytning är densamma som i ALT 2. I och med de nya kajerna uppskattas antalet fartygsbesök till 1070 per år, tack vare den ökade roro-trafiken.

### **Alternativ 3:**

I alternativ ALT 3 byggs en kaj för bulk/containerfartyg parallellt med stranden på den nuvarande hamnbassängens södra och norra sida i Koverhar. Den norra kajens djup är största användbara djup på Östersjön, 15,3 meter, och den södra kajens djup är 12 meter. Farledsområdet ändras för att omfatta de nya kajområdenas inlopp, och förminskas en aning från norr. Det nya farledsområdet är totalt cirka 43 hektar. Sammanlagt 605 000 m<sup>3</sup>f av kajområdenas inlopp muddras, och vattenområdet fylls upp med cirka 38 000 m<sup>2</sup>. Dessutom fördjupas infartsleden till 15,3 meter, vilket förutsätts att man även muddrar i närheten av Hästö Busö/Tvärminneön. Farleden måste breddas genom att muddra/bryta sannolikt cirka 34 000 m<sup>3</sup>f klippgrund. Antalet fartygsbesök uppskattas till 380 per år, eftersom antalet roro-fartyg minskar avsevärt.

## **Projektets behov av MKB-förfarande**

Projektets behov av MBK-förfarande slås fast baserat på MKB-lagens (252/2017) punkt 9 f i projektförteckningen i bilaga 1: havsfarleder,

hamnar, lastnings- eller lossningskajer som i huvudsak byggs för handelsjöfart och är avsedda för fartyg på mer än 1 350 ton.

### **Projektets kopplingar till övriga planer, program och projekt**

I Koverharområdet pågår en delgeneralplanläggning och en detaljplanläggning.

Övriga planer och program som gäller området är bland annat de ikraftvarande landskapsplanerna i Nyland, Nylandsprogrammet, den nationella marina strategin, vattenförvaltningsplanen för Kymmene älv-Finska vikens vattenförvaltningsområde 2016–2021, programmet för skydd av Östersjön, HELCOM skyddsprogrammet för Östersjön, Finlands kuststrategi, nätverket Natura 2000, Finlands strategi för sjötrafiken, södra och västra Finlands avfallsplan fram till 2020 och den riksomfattande avfallsplanen.

Inom området har också anhängiggjorts ett projekt för utveckling av företags verksamhetsmiljö i Nylands område som stöds av NTM-centralen i Tavastland. Projektet omfattar bland annat utveckling av närings- och företagsverksamheten i Koverhar företagsområde för SME-företag, hamnen och den närliggande byn Lappvik. Utvidgningen och planläggningen av hamnen ingår inte i utvecklingsprojektet, men de stöder områdets utveckling.

### **Planer, tillstånd och beslut som krävs för projektet**

För att kunna utvidga hamnverksamheten krävs miljötillstånd från regionförvaltningsverket (RFV) i Södra Finland eller en annan behörig myndighet, i enlighet med miljöskyddslagen (527/2014). Miljökonsekvensbeskrivningen ska bifogas till tillståndsansökan tillsammans med en motiverad slutsats som myndigheten gett om denna.

För närvarande har hamnen ett miljötillstånd för den gamla stålfabriken, i vilket ingår bestämmelser om stålfabrikens hamn.

I enlighet med vattenlagen (587/2011) krävs det tillstånd av Södra Finlands regionförvaltningsverk (RFV) eller en annan behörig myndighet för byggandet av kajerna och fältområdena samt för muddring och deponering.

Byggandet regleras av markanvändnings- och bygglagen (132/1999). För att kunna bygga på området krävs en detaljplan, på basis av vilken man kan bevilja de bygglov och åtgärdstillstånd som byggandet kräver.

Hangö Hamn har ett hyresavtal med Hangö stad om markområden och med kunden om mottagning av cement.

## **2. INFORMERING OM BEDÖMNINGSPROGRAMMET OCH SAMRÅD**

Det har informerats om bedömningsprogrammets anhängighet i tidningarna Etelä-Uusimaa, Hangon Lehti och Västra Nyland.

Bedömningsprogrammet har kungjorts och varit framlagt till påseende under tiden 24.8–29.9.2017 på följande platser:

Hangö stadsbibliotek, Berggatan 3–5, 10900 Hangö  
Raseborgs stad, stadskansliet, Rådhusorget, 10611 Raseborg  
På internet: [http://www.ymparisto.fi/sv-FI/Arendehantering\\_tillstand\\_och\\_miljokonsekvensbedomning/Miljokonsekvensbedomning/MKBprojekt/Hango\\_Hamns\\_Ab\\_och\\_Trafikverkets\\_avsikt\\_att\\_utvida\\_hamnen\\_i\\_Koverhar\\_Hango](http://www.ymparisto.fi/sv-FI/Arendehantering_tillstand_och_miljokonsekvensbedomning/Miljokonsekvensbedomning/MKBprojekt/Hango_Hamns_Ab_och_Trafikverkets_avsikt_att_utvida_hamnen_i_Koverhar_Hango)  
För att samordna de olika myndighetsförfarandena kring utvecklandet av Koverhar hamn hölls den 20.9.2016 ett samråd, och den 4.4.2017 en myndighetspalaver om uppgörandet av ett MKB-program. För samarbetet mellan myndigheter och intressentgrupper har det grundats styrnings- och uppföljningsgrupper för projektet.

Det ordnades ett möte för allmänheten torsdagen den 31.8.2018 i Lappvik skola, Skolgränd 4, 10820 Lappvik.

### 3. SAMMANDRAG AV FRAMFÖRDA UTLÅTANDEN

NTM-centralen i Nyland har bett om utlåtanden av Hangö stad, Raseborgs stad, Södra Finlands regionförvaltningsverk, Nylands förbund, Museiverket, Västra Nylands landskapsmuseum, Sydspetsens miljöhälsa, geologiska forskningscentralen, Trafiksäkerhetscentralen Trafi, Naturresursinstitutet, Västra Nylands räddningsverk, Forststyrelsen, Försvarsmakten, Säkerhets- och kemikalieverket Tukes, Tvärminne zoologiska station, Finlands naturskyddsförbund, Hangö miljöförening, Natur och Miljö, Greenpeace, WWF Finland och Caruna Oy.

Till kontaktmyndigheten inlämnades tolv utlåtanden om miljökonsekvensbedömningsprogrammet. Inga åsynpunkter gavs om bedömningsprogrammet.

Utlåtanden finns som helhet på adressen [http://www.ymparisto.fi/sv-FI/Arendehantering\\_tillstand\\_och\\_miljokonsekvensbedomning/Miljokonsekvensbedomning/MKBprojekt/Hango\\_Hamns\\_Ab\\_och\\_Trafikverkets\\_avsikt\\_att\\_utvida\\_hamnen\\_i\\_Koverhar\\_Hango](http://www.ymparisto.fi/sv-FI/Arendehantering_tillstand_och_miljokonsekvensbedomning/Miljokonsekvensbedomning/MKBprojekt/Hango_Hamns_Ab_och_Trafikverkets_avsikt_att_utvida_hamnen_i_Koverhar_Hango) Nedan följer ett sammandrag av det huvudsakliga innehållet i utlåtandena.

#### Sammandrag av utlåtanden

##### Allmänt

Det konstaterades att bedömningsprogrammet är tillräckligt omfattande och ger tillräckliga förutsättningar för att göra upp en miljökonsekvensbeskrivning.

Bedömningsprogrammet innehåller tillräckligt många alternativ för genomförandet och de går att jämföra sinsemellan. Samtliga alternativ kan vara en bas för projektets fortsatta planering.

Det ansågs att projektet på basis av bedömningsprogrammet och tidigare gjorda undersökningar inte har några betydande skadliga konsekvenser för miljön eller de socioekonomiska förhållandena, i synnerhet då man beaktar de framlagda metoderna för att mildra skadliga effekter.

#### Konsekvenser för yt- och grundvattnet

Beskrivningen ska presentera den planerade mängden muddringsmassa i hamnområdet samt dess placering och lagring. Dessutom ska anges vad som sker med den massa som inte kan användas i hamnområdet, samt dess mängd.

Massornas lämplighet för platsen i fråga ska garanteras, då närheten till ett viktigt grundvattenområde beaktas. Vatten från vattentäkter i Isolähdes grundvattenområde används för att framställa hushållsvatten. I bedömningen ska man beakta konsekvenser på vattnets kvalitet och mängd. Dessutom ska alternativa möjligheter för vattentillgång presenteras, ifall projektet eller hamnverksamheten skulle få konsekvenser för användningen av vattentäkterna.

Det ansågs att grundvattnets förekomst och färdriktningar ska redas ut noggrannare i beskrivningen, eftersom det finns en risk att förorenat grundvatten rinner i riktning mot Isolähdes grundvattenområde till exempel vid oljespill.

På grund av den eventuella skadligheten hos metaller som frigörs i flytande form vid muddring av sediment samt på grund av grumligheten och spridningen av näring ska de bedömningar som föreslås i programmet göras grundligt.

Muddring kan påverka kvaliteten på havs- och badvatten, och olägenheterna ska förminska genom muddra på hösten och vintern samt genom att använda bästa möjliga teknik ur en miljösynpunkt. Även vågor och propellerströmmar från båtar kan orsaka grumling av havsvattnet.

#### Miljökonsekvenser

Naturbedömningen som naturvårdslagen kräver görs som en del av MKB-förfarandet. En krävande Naturbedömning ska göras noggrant och ordentligt.

Man förhöll sig negativt till brytning i havsområdet, särskilt i alternativ ALT 3 och i den direkta närheten av ön Storsundsharun som hör till ett naturskyddsområde. Sublitorala sandbankar är värdefulla naturmiljöer.

#### Bullerpåverkan

Det lågfrekventa ljudets styrka och spridning i området ska undersökas.

Det kombinerade bullret från hamnen under verksamheten och från Försvarsmaktens närliggande skjut- och övningsområde Syndalen ska uppskattas.

#### Konsekvenser för markanvändningen

Projektets konsekvenser är kommunöverskridande och regionala. Bedömningsprogrammets beskrivning över ikraftvarande landskapsplaner och deras innehåll är delvis inkonsekvent och kräver förtydliganden. Vad gäller planläggningens aktualitet är den etapplandskapsplan 4 för Nyland som godkändes den 24.5.2017 av betydelse.

Beskrivningen ska tydligt presentera en planläggningshierarki över de olika plannivåerna i enlighet med markanvändnings- och bygglagen. Landskapsplanen skall tjäna till ledning när generalplaner och detaljplaner utarbetas och ändras samt när åtgärder annars vidtas för att reglera områdesanvändningen. På området gäller en generalplan med rättsverkningar över Lappvik-Koverhar. Förhållandet mellan landskapsplanen och områdets generalplan ska framkomma tydligt även vad gäller planernas innehåll.

Enligt den planeringsbestämmelse som hör till landskapsplanens grundvattenområde ska åtgärder som berör området planeras så att de inte permanent förminskas grundvattnets mängd eller försvagar dess kvalitet.

#### Konsekvenser för landskapet och kulturarvet

Att utvidga Koverhar hamn sågs i princip som ett bättre alternativ än att kraftigt utvidga Västra hamnen i Hangö centrum, som klassificerats som en nationellt värdefull byggd kulturmiljö.

I presentationen av miljöns nuvarande läge nämns inte kulturarvet. Det har gjorts en arkeologisk inventering över markområdet i Koverhar 2016. I Koverhar finns det rikligt med befästningar från andra världskrigets tid, och dessa är krigshistoriska kulturarvsobjekt. Utvidgningsprojektet, som i huvudsak sker i hamnens vattenområde, har ingen effekt på effekten.

I hamnens inlopp finns en fornlämning under vatten, ett skeppsvrak som är fredat genom fornminneslagen. Vraket hamnar sannolikt under byggnadsarbete i samband med utvidgningen av hamnen och förstörd under byggandet. Vrakets kvalitet har utretts, vraket har dokumenterats i samband med förberedandet av hamnprojektet och rapporten har getts till Museiverket. I enlighet med fornminneslagen kan vraket vid behov avlägsnas under förutsättningarna att det har tillräckligt omfattande undersökningar av det, och att informationen har sparats, Förfarandet slås fast tillsammans med Museiverket.

Projektet ligger på ett intressant område när det kommer till kulturarv under vatten, och det är därmed viktigt att inventeringen kompletteras och att projektets konsekvenser bedöms också gällande kulturarv under vatten. Om fornlämningar upptäcks ska objektens kvalitet utredas och en tillräcklig dokumentering över objekten göras före projektet genomförs.

#### Konsekvenser för trafiken

Försvarsmakten skjut- och övningsområde Syndalen ligger i den direkta närheten av Koverhar hamn. Landsvägsförbindelsen till Syndalen korsar hamnspåret till Koverhar i en plankorsningslösning. Om spårtrafiken

till Koverhar hamn fortsätter som tidigare eller ökar, ska plankorsningens trygghet förbättras. Detta kan genomföras till exempel med bommar och varningsljus istället för de nuvarande trafikmärkena.

Utvidgningsalternativens konsekvenser för fartygstrafikens varierar i förhållandet till fartygens mängd och storlek. De olika alternativets helhetskonsekvenser utanför farleden (bottenerosion, grumlighet) ska ytterligare granskas separat i miljötillståndsprocessen. Utgångspunkten för granskningen ska vara ett alternativ där helhetskonsekvenserna är så små som möjligt, i synnerhet för miljön.

#### Konsekvenser för människors levnadsförhållanden

I MKB-programmet har projektets konsekvenser på människors hälsa, levnadsförhållanden och trivsel beaktats, såsom boende, områdets rekreationsändamål samt grund- och ytvatten.

Projektområdets närmiljö används för rekreation och i dess norra delar ligger den så kallade EU-badstranden och kurscentret Högsand. Några andra störningskänsliga objekt finns inte i hamnområdet. Arbeten och deponeringar som orsakar buller kan påverka trivseln för de som befinner sig i miljön och fritidsinvånare. Skadliga konsekvenser på fritidsbostäder och badvattenkvaliteten kan förminska genom att utföra byggnadsarbetet utanför sommarmånaderna på hösten och vintern.

#### Risker

Det ansågs att de risker som projektet orsakar ska granskas noggrannare i programmet. Miljö- och säkerhetsrisker finns bland annat i anslutning till tankning av fartyg, transport av farliga ämnen och ökad fordonstrafik.

#### Mildrande av skadliga konsekvenser

För att mildra skadliga konsekvenser på miljön ska man överväga att slå fast hastighetsbegränsningar för fartyg.

Det ska redas ut vilket av alternativen som kräver minst sprängningar. För att skydda sälar och fiskar ska det göras mindre varningssprängningar före sprängningar utförs under vatten.

Det ansågs mycket viktigt att muddringarna genomförs så att konsekvenserna för miljön är så små som möjligt. Centrala metoder är användning av luftbubbelgardiner, bästa möjliga muddringsteknik samt att förlägga muddringen under höst- och vintertid. Deponering i havet ska enligt vad som presenterats undvikas helt och hållet.

#### Övriga kommentarer

De planbeslut och det Natura-utlåtande som behövs ska läggas till de tillstånd som projektet behöver, antingen som utlåtanden i enlighet med naturvårdslagen eller som en del av en motiverad slutsats i enlighet med MKB-lagen.



Dessutom ska man beakta anmälningen/tillståndsförfarandet för industriell hantering av farliga kemikalier i liten och omfattande utsträckning samt 18 § i lagen om säkerhet vid hantering av farliga kemikalier och explosiva varor (390/2005) om verksamhet i närheten av naturobjekt och grundvattenområden.

Verksamhetsutövaren ska själv förbereda sig på tillvaratagande av vatten som använts för bekämpning i en eventuell brand i enlighet med 77 § i förordning 856/2012.

De långvariga vattendragsundersökningar som görs vid Tvärminnes zoologiska station i närheten ska inte äventyras. Det konstaterades att projektets konsekvenser för de undersökningar och den undervisning som görs vid stationen inte har bedömts separat.

I den fortsatta planeringen ska Försvarsmaktens eventuella kabellinjer i projektområdet och dess närhet beaktas. För att undvika skador på kabellarna ska verksamhetsutövaren reda ut linjernas placering i enlighet med de anvisningar som Försvarsmakten gett.

Det finns välmotiverade orsaker att inkludera rapporter från de arkeologiska inventeringarna i MKB-programmets källor.

#### 4. KONTAKTMYNDIGHETENS UTLÅTANDE

**Programmet för miljökonsekvensbedömning uppfyller kraven på innehållet i ett bedömningsprogram enligt 3 § i MKB-förordningen. Bedömningsprogrammet har behandlats i enlighet med kraven för MKB-lagstiftningen.**

Bedömningsprogrammet har uppgjorts av Insinööritoimisto Ecobio Oy, som har genomfört flera MKB-projekt och agerat som miljöexpert i otaliga hamnprojekt. Kontaktmyndigheten anser att bedömningsprogrammet har presenterat tillräckligt med info om kompetensen hos dem som upprättar programmet.

Förutom det som nämnts i bedömningsprogrammet bör man vid bedömningsförfarandet, utredningarna och uppgörandet av bedömningsbeskrivningen fästa uppmärksamhet vid följande faktorer.

##### **Beskrivning av projektet och av miljöns nuvarande tillstånd**

Beskrivningen av projektet och av miljöns nuvarande tillstånd ska kompletteras och göras noggrannare i beskrivningen.

Det framgår inte av bedömningsprogrammet om fyllnads- och muddringsmassornas mängder har uppskattats genom en kartgranskning eller om mängderna baserar sig på geotekniska utredningar. Det bör framkomma i bedömningsprogrammet vilka undersökningar fyllnads- och muddringsmassornas uppskattade mängder baserar sig på.

Uppgifterna om miljöns nuvarande tillstånd är delvis oprecisa och föråldrade. Enligt det egentliga programmets avgränsning ligger en stängd avstjäpningsplats på projektområdet. En delvis öppen avstjälp-

ningsplats ligger däremot utanför projektområdet. De gamla bevarade industribyggnaderna ligger till största delen utanför projektområdet.

I beskrivningen av projektområdets mark har inte beaktats att markområdet som hör till projektområdet är fyllnad som gjorts med slagg från Koverhar stålfabrik, och sannolikt även i övrigt består av mycket fyllnadsjord. I programmet presenteras områdets mark som huvudsakligen sand. Detta ger en aningen felaktig bild av området.

### **Behandling av alternativen**

Enligt MKB-programmet utnyttjas muddringsmassorna i huvudsak som bakgrundsutfyllnad för de kajer som byggs. I alternativ ALT 3 är muddringsmassornas mängd stor (605 000 m<sup>3</sup>f). All massa går sannolikt inte att använda som bakgrundsutfyllnad för kajerna, utan viss massa måste också placeras någon annanstans i projektområdet eller transporteras bort. Projektet skiljer sig till dessa delar tydligt från övriga alternativ. Det finns skäl att granska alternativ ALT 3:s genomförbarhet grundligt. Deponeringens konsekvenser och konsekvensområde beror på om massan används som bakgrundsutfyllnad eller transporteras bort.

Jämförandet av alternativen skulle underlättas om det hade presenterats illustrationer och sektionsritningar av vardera alternativ.

### **Utredning av konsekvenserna och bedömning av betydelsen**

Kontaktmyndigheten understryker att alla sannolikt betydande konsekvenser ska presenteras för bedömning i bedömningsprogramskedet. Slutsatser om konsekvensernas betydelse ges först efter utredningarna och bedömningen i beskrivningsskedet.

I bedömningsprogrammet är konsekvensbedömning i huvudsak inriktad på de mest centrala konsekvenserna ur projektets synvinkel. För följande delar bör den planerade bedömningen dock preciseras.

### **Påverkan på miljömålen för vatten- och havsvården**

I samband med beslutsfattandet ska man beakta lagen om vattenvårds- och havsvårdsförvaltningen (272/2011) och statsrådets förordning om havsvårdsförvaltningen (980/2011) samt miljömålen, planerna och åtgärdsprogrammen enligt dessa.

I bedömningsprogrammet har man granskat projektet i anslutning till havsförvaltningsplanens åtgärdsprogram. Kontaktmyndigheten konstaterar att bedömningen också ska granska konsekvenserna för havsstrategidirektivets 11 deskriptorer för en god miljöstatus. I enlighet med till exempel deskriptor nummer 7 (En bestående förändring av de hydrografiska villkoren påverkar inte de marina ekosystemen på ett negativt sätt) ska bedömningen granska hamnstrukturernas och farledernas konsekvenser för strandområdets lokala strömningsförhållanden, vilket kan påverka bland annat Lappvik dynamråde som ligger norr om projektområdet.

Dessutom ska man granska konsekvenserna för de miljömål som finns beskrivna i åtgärdsprogrammet för havsvård. Miljömålen som gäller de-

skriptorer för en god miljöstatus granskas som bäst och de nya målen färdigställs under 2018.

I bedömningsprogrammet (sida 46) presenteras att "det inte rinner några floder nära hamnen, så det finns inte några stora strömningar i området. Därför är skillnader i strömningar sannolikt inte heller betydande på något annat plan än lokalt." Kontaktmyndigheten konstaterar att utöver floder har även vinden en påverkan på strandens strömningförhållanden och vågerosion. Därför ska projektets konsekvenser för hydrografiska förhållanden redas ut.

Projektets konsekvenser för kustvattnens ekologiska och kemikaliska tillstånd ska bedömas enligt kvalitetsfaktorer. Bedömningen av kustvattnens ekologiska tillstånd baserar sig på biologiska och fysikalisk-kemikaliska kvalitetsfaktorer. Biologiska kvalitetsfaktorer i kustvattnen är vattenväxter, växtplankton och bottendjur. Bedömningen av det kemikaliska tillståndet baserar sig på halten farliga och skadliga ämnen. Projektets konsekvenser riktas i synnerhet mot vattenförekomsten Storfärden.

Kontaktmyndigheten konstaterat ytterligare att den fattar beslutet om behovet att frångå vattenförvaltningsplanen på basis av utredningar. Eventuella avvikelser från målen gällande tidtabell eller status behandlas i vattenförvaltningsplanen. Villkoren för avvikelser är mycket strikta för nya projekt och de finns noggrant fastslagna i vattenramdirektivet.

### **Konsekvenser för jordmån och berggrund samt för grundvatten**

Koverhar hamn ligger i det område där grundvattnet från Isolähdes grundvattenområde rinner ut. Muddring och utfyllnad kan innebära konsekvenser för grundvattnets tillstånd. Åtgärderna kan bland annat medföra skadligt utflöde av grundvatten eller förändringar i grundvattenståndet, vilket kan försvåra byggande eller vattentäkt. Därför ska grundvattenförhållandena (grundvattenstånden, strömningsriktningar, utflöden av vatten) redas ut med terrängundersökningar avsevärt noggrannare än vad som presenterats i bedömningsprogrammet.

I anslutning till planläggningen av området håller man på att göra mera detaljerade grundvattenutredningar. Det vore bra om den projektansvarige samarbetade i utförandet av utredningarna, så att man också kunde få ytterligare information för utvidgningen av hamnen.

Konsekvenserna för Koverhar vattentäkt ska bedömas och vattentäkten ska dessutom granskas under byggnadsarbetet. Även konsekvenserna för Isolähdes vattentäkt och möjligheterna att framställa konstgjort grundvatten ska bedömas.

Sannolikheten att sura sulfatjordar ska förekomma som ytjordart i området är enligt GTK:s (geologiska forskningscentralen) uppgifter mycket liten. Sura sulfatjordar kan dock förekomma i sedimenten i de områden ska muddras. Sura sulfatjordar och deponering av dem ska uppmärksammas i bedömningen. I detta ärende kunde man be GTK om ett expertutlåtande.

I projektet ska man beakta anmälingen/tillståndsförfarandet för industriell hantering av farliga kemikalier i liten och omfattande utsträckning i lagen om säkerhet vid hantering av farliga kemikalier och explosiva varor (390/2005). Dessutom ska man beakta 18 § i lagen gällande verksamhet i närheten av naturobjekt och grundvattenområden.

### **Konsekvenser för ytvatten**

I bedömningsprogrammet nämns att man skapar en modell för den ändring av strömningsförhållandena som hamnstrukturerna eventuellt förorsakar, som bas för Naturabedömningen. Det har föreslagits att spridningen av grumlighet och suspenderade ämnen granskas som ett expertarbete på basis av strömningsmodellen. Det föreslås att man gör en skild modell för spridning av suspenderade ämnen senare, i samband med att man ansöker om miljötillstånd. På en annan plats i bedömningsprogrammet konstateras det att konsekvenserna som fartygstrafiken innebär ska granskas i Lappviks led före öppet hav, och att de största konsekvenserna som den ökade färjetrafiken innebär är propellerströmmar och buller, men det finns ingen beskrivning av bedömningsförfarandet för fartygstrafikens konsekvenser.

Kontaktmyndigheten anser att det även finns skäl att bedöma farledsmuddringens konsekvenser för strömningarna. Det är också viktigt att bedöma fartygstrafikens konsekvenser tillräckligt noggrant bland annat som grund för Naturabedömningen. I bedömningen av fartygstrafikens konsekvenser ska man hantera både konsekvenser av propellerströmmar och av vågbildning, och i denna bör ingå inte bara direkta konsekvenser (såsom erosionskonsekvenser) utan också konsekvenser för vattenkvaliteten och dess följdkonsekvenser. Även konsekvenser som muddring av farleden har på strömningar och fartygstrafikens konsekvenser ska bedömas med hjälp av en modellgranskning eller en annan tillräckligt pålitlig metod.

Dessutom anser kontaktmyndigheten att åtminstone spridningen av suspenderade ämnen i samband med muddringen av hamnområdet ska modelleras av konsekvenserna för vattendrag. På basis av detta kan man göra en expertbedömning av övriga konsekvenser för vattenkvaliteten. I bedömningen ska också konsekvenserna för spridning av löslig näring och skadliga ämnen beaktas. Om man inte använder sig av modellgranskning för att bedöma konsekvenserna av farledens muddringsarbete ska man använda sig av andra, tillräckligt noggranna bedömningsmetoder, så att resultaten är tillräckligt noggranna för att man ska kunna jämföra alternativen sinsemellan. För de delar av bedömningsuppgifterna som görs som expertarbete ska metoderna som använts presenteras tillräckligt noggrant.

På basis av granskningen av spridning av suspenderade ämnen ska det presenteras hur lösningarna för att förhindra spridning av suspenderade ämnen fungerar i de olika alternativen. Detta är viktig information vid valet av alternativ som ska ges tillstånd. De olika alternativens sammanlagda konsekvenser för bottenerosion och grumlighet ska granskas, och förmildrande metoder ska utredas för att göra de sammanlagda konsekvenserna för miljön så små som möjligt.

Dessutom ska det presenteras rening av det vatten som returneras till havet för de muddringsmassor som deponeras.

### **Påverkan på fiskar och fisket**

Man har funnits piggvarsyngel i projektområdet, och dessutom har man vid intervjuer av kommersiella fiskare konstaterat att området är en lekplats för piggvaren. Några noggrannare utredningar över lekplatsområden eller piggvarens förökning i området har dock inte gjorts. Därför bör man i bedömningsbeskrivningen reda ut hurdana lekplatser som lämpar sig för piggvaren och bedöma projektets konsekvenser för piggvarens förökning i området.

### **Miljökonsekvenser**

Vattenområdet i inloppet till Koverhar hamn inklusive hamnbassängen samt markområdena norr om hamnen ingår i objektet Ekenäs och Hangö skärgård och Pojovikens havskyddsområde, i nätverket Natura 2000. I samband med tillståndsförfarandet för hamnens vattenhushållningsprojekt har man tidigare bedömt projektens konsekvenser för Naturaområdets naturvärden. I det naturvårdslagenliga bedömningsförfarandet konstaterades att det mera omfattande av de utvärderade projekten, det som inkluderade hamnen och fördjupning av den led som går till hamnen samt byggande av en ny kaj, skulle innebära märkbara försvagande konsekvenser om inte förmildrande åtgärder genomförs, i synnerhet begränsande av fartygs hastighet. I utredningen hade man konstaterat att begränsande av hastigheten inom handelssjöfarten är problematiskt med tanke på fartygssäkerheten och trafikens smidighet. Vattenhushållningsprojektets Naturabedömning baserade sig på en granskning där den planerade verksamheten var mindre än alternativen ALT 2 och ALT 3 i bedömningsförfarandet. Förutsättningarna för att genomföra de förmildrande åtgärder för skadliga konsekvenser som föreslås i bedömningsbeskrivningen samt tidtabellen ska bedömas noggrant.

Man har planerat att placera muddringsmassorna på markområden. I planeringen av deponeringsplatser ska områdets naturvärden beaktas. Muddringsmassornas lakvatten kan ha konsekvenser på Naturaområdet. Dessa konsekvenser ska bedömas, och likaså de förmildrande åtgärderna och metoderna för de skadliga konsekvenserna.

Kontaktmyndigheten konstaterar att det krävs Naturabedömningar i enlighet med 65 § i naturvårdslagen (1096/1996) över de objekt som hör till Natura 2000-nätverket i projektets påverkningsområde (Ekenäs och Hangö skärgård och Pojovikens havskyddsområde samt Hangös östra fjärd) för att projektet ska kunna genomföras. I bedömningsprogrammet har föreslagits att Naturabedömningarna görs i samband med MKB-förfarandet. Myndigheten får inte bevilja projektet tillstånd för genomförande om Naturabedömningarna visar att projektet på ett betydande sätt försvagar de naturvärden som skyddas i nätverket Natura 2000).

### **Bullerpåverkan**

Projektets mest betydande buller för miljön uppstår i anslutning till byggandet och det buller som det orsakar. Eftersom de sprängningar under

vatten som görs i anslutning till byggandet av farleden kan orsaka betydande skada på organismer ska miljökonsekvensbeskrivningen presentera hur man kan göra de skadliga konsekvenserna så små som möjligt. Övriga bullriga arbetsskeden under vatten är bland annat pålning och sprängning. Även för dessa ska det presenteras metoder för att bekämpa buller eller metoder som gör att de skadliga konsekvenserna går att minimera. Den vattenlagenlige tillståndsprocessen kräver att de framlagda förmildringslösningarna går att genomföra i praktiken.

Även om de objekt som är känsliga för buller ligger på ett relativt långt avstånd från hamnen ska de bullernivåer som hamnverksamheten orsakar redas ut kalkylmässigt, med beaktande av det buller som uppkommer vid fartygstrafik, ankomst till och avfärd från hamnen, lastning och transport av marktransporter.

Genomförande av bullerkalkylerna i MKB-skedet påskyndar beslutsfattandet kring miljötillståndet. Spridningen av buller ska ändå redas ut på ett pålitligt sätt för miljötillståndet, för att tillståndsvillkoren ska kunna mätas korrekt i relation till den störning som bullret åstadkommer. Som bas för kalkylerna kan man använda källdata om buller från maskiner och anläggningar som används i andra hamn samt från fartyg som till typ och storlek motsvarar de fartyg som skulle användas i Koverhar.

Dessutom ska man presentera hurtiga metoder som kan användas för att minimera bullret. Uppgifterna som bullerutredningarna ger kan i fortsättningen vara viktiga också för markanvändningen. Det buller som fartyg orsakar under vatten och spridningen av det kan vara bra att reda ut enligt MKB-programmet.

Hamnverksamhetens buller och det buller som sprider sig från skjutområdet är så olika till typen att en muntlig bedömning räcker för behandlingen av dem.

### **Konsekvenser för luftkvaliteten**

Utredningarna över luftkvaliteten är tillräckliga.

### **Konsekvenser för markanvändningen**

Nylands landskapsfullmäktige har godkänt den fjärde etapplandskapsplanen för Nyland den 24.5.2017 och landskaps regeringen har den 21.8.2017 slagit fast att den träder i kraft innan den vunnit laga kraft. Detta ska preciseras i bedömningsbeskrivningen.

Bedömningsprogrammet har en bristfällig beskrivning av det förslag till detaljplan som varit offentligt framlagt. Hamnen har märkts ut med LS-1-märkning, på planområdet finns även utmärkt EV-områden, TY-områden, T-1-områden och SL-områden. LT-områden (landsvägar) finns inte utmärkta. Det finns skäl att bifoga ett utdrag av planförslaget och korrigera detaljplansförslagets innehåll och tidtabell.

För att kunna bygga på området krävs en detaljplan, på basis av vilken man kan bevilja de bygglov. Om det byggande som planeras inte följer

detaljplanen behövs antingen en ändring av detaljplanen eller ett tillstånd om undantag. Om det inte finns någon detaljplan alls kräver alla former av byggande (även kajer etc.) undantag till strandens planeringsbehov.

I kapitel 11 (Planer, tillstånd och beslut som krävs för projektet) nämns inte detaljplanen, så till dessa delar behövs komplettering.

### **Konsekvenser för landskapet och kulturmiljön**

Konsekvenserna för landskapet har bedömts med tillräcklig noggrannhet.

I Koverhar hamns inlopp känner man till att det finns en fornlämning under vatten, ett skeppsvrak som är fredat genom fornminneslagen (295/1963). Vraket förstörs sannolikt under utvidgningen av hamnen. Vrakets kvalitet har utretts, vraket har dokumenterats och rapporten har getts till Museiverket. I enlighet med fornminneslagen kan vraket vid behov avlägsnas under förutsättningarna att det har tillräckligt omfattande undersökningar av det, och att informationen har sparats, Förfarandet slås fast tillsammans med Museiverket.

Utvidgningsprojektet i Koverhar hamn ligger på ett mycket intressant område när det kommer till kulturarv under vatten, men ingen omfattande inventering under vatten har gjorts i projektområdet. Därför ska man reda ut om det i projektområdet finns eventuella fornminnen under vatten enligt fornminneslagen. Vid fortsatta åtgärder i syfte att trygga kulturarvet under vatten ska man vara i kontakt med Museiverket.

### **Konsekvenser för trafiken**

MKB-programmet har en ganska omfattande beskrivning av bedömningen av konsekvenser för trafiken. Vad gäller trafiken ska man dessutom bedöma trafikmängder, trafiksäkerhet och rutter både för gods-transport och persontransport.

I alternativ ALT 2 har man föreslagit att ro-ro-passagerarfartygen har hyttplatser för resenärer, med andra ord kan alternativet i fråga öka persontrafiken som hamnen producerar. Då mängden arbetsplatser ökar, ökar också persontrafiken i området. Då transporten av ämnen som eventuellt är skadliga för grundvattnet ökar, finns det orsak att bedöma trafikarrangemangen också vad gäller risker för grundvatten och vattentäkter. Utöver bedömningen av hamnens närområde finns det också orsak att granska konsekvenserna för riksväg 25. Konsekvenserna ska beskrivas för alla de projekialternativ som presenterats och man ska beakta eventuella samkonsekvenser i utvecklingen av områdets övriga verksamhet.

En noggrannare gatu- och anslutningsplan av området görs i general- och detaljplansprocessen. För att undvika överlappningar är det viktigt att ha ett nära samarbete med MKB-förfarandet

### **Konsekvenser för människors levnadsförhållanden**

De närmaste bostadsbyggnaderna ligger på Ekö på cirka 1,1 kilometers avstånd och i byn Lappvik på cirka 1,6 kilometers avstånd från projektområdet. Längs med fartygsleden ligger det fritidsbostäder mindre än 500 meter från leden.

Buller som uppkommer under byggandet och muddringens konsekvenser för vattendrag, ökningen av hamnverksamheten samt buller och vågor från den ökande fartygstrafiken kan minska boendetrivseln i bostadsområden för fritidsbostäder. I konsekvensbedömningen granskar konsekvenser för boende, rekreativsmöjligheter och trafiksäkerhet. I bedömningen beaktas också konsekvenser för olycks- och risksituationer.

Kontaktmyndigheten anser att planen också ska inkludera lösningar som gör att man kan behärska spridning av ljusföroreningar och minimera behovet och användningen av ljus.

### **Övriga konsekvenser och kompletteringsbehov för bedömningen**

I beskrivningen ska man reda ut och bedöma projektets konsekvenser för undersökningarna som görs vid Tvärminnes zoologiska station samt föreslå åtgärder som förebygger identifierade märkbart skadliga konsekvenser.

I beskrivningen ska man komplettera och specificera uppgifterna om de planer, tillstånd och därmed jämförbara beslut och utlåtanden som krävs för att projektet ska kunna genomföras.

### **Uppföljning av konsekvenserna**

Bedömningsbeskrivningen ska innehålla ett förslag om uppföljningsarrangemang för eventuella betydande skadliga konsekvenser för miljön.

## **Myndighetssamarbete och deltagande**

För att koordinera myndighetsförandet kring utvecklingen av Koverhar hamn hölls den 20.9.2016 samråd där representanter från Hangö stad, Hangö Hamn, NTM-centralen i Nyland och regionförvaltningsverket i Södra Finland deltog. Under samrådet diskuterades bland annat igångsättandet av MKB-förfarandet, planläggningen av projektområdet, Naturabedömningsförfarandet och trafikfrågor.

För uppgörandet av MKB-programmet hölls en myndighetspalaver den 4.4.2017, där man även kom överens om att grunda styrnings- och uppföljningsgrupper för projektet. Under styrningsgruppens palaver den 24.5.2017 gick man igenom utkastet till MKB-program och under uppföljningsgruppens palaver den 31.8.2017 presenterades MKB-programmet.

Under konsekvensprogrammets kungörelsetid ordnades den 31.8.2017 ett presentationstillfälle i Lappvik skola, där det deltog representanter för den projektansvariga, konsulten och kontaktmyndigheten, sammanlagt 11 personer. Under presentationstillfället diskuterades bland annat projektets bakgrund, alternativen som ska bedömas, buller under vatten, grumling av vatten som orsakas av propellerströmmar samt eventuella tungmetaller och förorenade sediment i området. Man framförde också



minskande av de skador som projektet orsakar, bland annat hastighetsbegränsningar för fartyg och nuvarande miljönormer.

Arrangemangen för deltagande är tydligt presenterade i konsekvensbeskrivningen. Materialet i anslutning till bedömningen har varit framlagt även på webben på NTM-centralens MKB-sidor.

### Rapportering

Bildernas färger, bildbeskrivningarna och bildtexterna ska vara konsekventa och tydliga i beskrivningen.

Kontaktmyndigheten understryker att bedömningsbeskrivningen enligt MKB-förordningens 4 § ska innehålla en utredning över hur kontaktmyndighetens utlåtande om bedömningsprogrammet har beaktats. Dessutom ska man presentera en lättbegriplig och illustrativ sammanfattning av de uppgifter som behövs för att man ska kunna ge en motiverad slutsats med beaktande av kompetensen och bedömningsmetoderna för varje enskilt fall.

## 5. UTLÅTANDETS TILLGÄNGLIGHET FÖR PÅSEENDE

NTM-centralen i Nyland skickar kontaktmyndighetsutlåtandet till dem som gett utlåtanden för kännedom. Utlåtandet är framlagt för påseende på Internet på adressen: [http://www.ymparisto.fi/sv-FI/Arendehantering\\_tillstand\\_och\\_miljokonsekvensbedomning/Miljokonsekvensbedomning/MKBprojekt/Hango\\_Hamns\\_Ab\\_och\\_Trafikverkets\\_avsikt\\_att\\_utvida\\_hamnen\\_i\\_Koverhar\\_Hango](http://www.ymparisto.fi/sv-FI/Arendehantering_tillstand_och_miljokonsekvensbedomning/Miljokonsekvensbedomning/MKBprojekt/Hango_Hamns_Ab_och_Trafikverkets_avsikt_att_utvida_hamnen_i_Koverhar_Hango)

NTM-centralen i Nyland skickar kopior på de utlåtanden den fått om bedömningsprogrammet till den projektansvariga. De ursprungliga handlingarna förvaras hos NTM-centralen i Nyland.

Ledande sakkunnig

Eija Lehtonen

Överinspektör

Leena Eerola

### BILAGA

Bestämning av betalning och ändringsansökan

Inkomna utlåtanden finns på adressen [http://www.ymparisto.fi/sv-FI/Arendehantering\\_tillstand\\_och\\_miljokonsekvensbedomning/Miljokonsekvensbedomning/MKBprojekt/Hango\\_Hamns\\_Ab\\_och\\_Trafikverkets\\_avsikt\\_att\\_utvida\\_hamnen\\_i\\_Koverhar\\_Hango](http://www.ymparisto.fi/sv-FI/Arendehantering_tillstand_och_miljokonsekvensbedomning/Miljokonsekvensbedomning/MKBprojekt/Hango_Hamns_Ab_och_Trafikverkets_avsikt_att_utvida_hamnen_i_Koverhar_Hango)

FÖR KÄNNEDOM            De som gett utlåtanden  
**BILAGOR**

## **FASTSTÄLLANDE AV AVGIFT OCH ÄNDRINGSANSÖKAN**

### **Fastställande av avgift**

Avgiften för NTM-centralens utlåtande om bedömningsprogrammet vid krävande projekt (18–24 dagsverk) är 12 000 euro.

### **Tillämpade rättsnormer**

Lagen om förfarandet vid miljökonsekvensbedömning (MKB-lagen, 252/2017)

Förordningen om förfarandet vid miljökonsekvensbedömning (MKB-förordningen, 277/2017)

Lagen om grunderna för avgifter till staten (150/1992), 8 §

Statsrådets förordning (1554/2016) om närings-, trafik- och miljöcentralernas, arbets- och näringsbyråernas samt utvecklings- och förvaltningscentrets avgiftsbelagda prestationer 2017.

### **Ändringsansökan gällande avgiften**

En betalningsskyldig, som anser att ett fel har begåtts vid fastställande av avgiften kan yrka på rättelse hos närings-, trafik- och miljöcentralen inom sex månader från dagen då detta utlåtande gavs.