



Rauman satamaliikelaitos

Viite / Hänvisning

Asia / Ärende

Lausunto ympäristövaikutusten arviointiselostuksesta; Rauman sataman laajennushanke

Rauman satamaliikelaitos on 7.1.2009 toimittanut Lounais-Suomen ympäristökeskukselle ympäristövaikutusten arviointimenettelystä annetun lain mukaista yhteysviranomaisen lausuntoa var-
ten ympäristövaikutusten arviointiselostuksen Rauman Sataman laajennushankkeesta.

HANKETIEDOT JA YMPÄRISTÖVAIKUTUSTEN ARVIOINTIMENETTELY

Hankkeen nimi

Rauman sataman laajennus

Hankkeesta vastaava

Rauman satamaliikelaitos
PL 12 (Hakunintie 19)
26100 RAUMA

YVA-Konsultti

Insinööritoimisto ECOBIO Oy
Tallberginkatu 1 C 87
00180 HELSINKI

Ympäristövaikutusten arviointimenettely

Ympäristövaikutusten arviointimenettelystä annetun lain tavoitteena on edistää ympäristövaikutusten arviointia ja yhtenäistä huomioon ottamista suunnittelussa ja päätöksenteossa sekä samalla lisätä kansalaisten tiedonsaantia ja osallistumismahdollisuuksia.

Ympäristövaikutusten arviointimenettelystä annetun asetuksen 6 §:n hankeluettelon 9) f ja 12) kohdan perusteella hankkeeseen tulee soveltaa ympäristövaikutusten arviointimenettelyä. Yhteysviranomaisena toimii Lounais-Suomen ympäristökeskus.

YVA-menettelyssä tarkoitus on, että selvitetään ne asiat ja vaikutukset, jotka hankkeessa ja sen ympäristössä ovat merkittäviä hankkeen suunnittelun ja päätöksenteon kannalta ja joita eri tahot pitävät tärkeinä. Ympäristövaikutusten arviointiselostuksen tavoitteena on esittää tiedot hankkeesta ja sen ympäristövaikutuksista kokonaisuutena.

Yhteysviranomaisen lausunnossa tarkastellaan ympäristövaikutusten arviointimenettelystä annetussa asetuksessa esitettyjen arviointiselostuksen sisällöllisten vaatimusten toteutumista.

Arviointiselostus ja yhteysviranomaisen siitä antama lausunto tulee liittää aikanaan lupahakemusasiakirjoihin.

Hankkeen edellyttämät luvat ja päätökset

Sataman toiminnan laajentaminen olennaisesti edellyttää ympäristönsuojelulain mukaista ympäristölupaa Länsi-Suomen ympäristölupavirastolta. Sataman laajentamisvaihtoehdosta riippumatta tarvitaan sataman lisälaajentamiselle vesilain mukainen lupa vesirakentamiselle ja ruoppauksille. Ympäristönsuojelulain mukainen lupa tarvitaan myös ruoppausmassojen läjitykselle ja pilaantuneiden ruoppausmassojen käsittelylle.

Arviointiselostuksen mukaan satama tarvitsee laajennushankkeen toteuttamiseksi muutoksia voimassa oleviin kaavoihin maakuntakaavasta lähtien. Rakennusten rakentamiseen tarvitaan maankäyttö- ja rakennuslain mukainen rakennuslupa Rauman kaupungin rakennusvalvontaviranomaiselta. Hankealueella tehtävät maansiirto- ym. työt edellyttävät maisematyölupaa asemakaava-alueella. Lisäksi laajennusvaihtoehdosta riippuen saatetaan tarvita Museovirastolta kaajoamislupaa muinaismuistoihin tai ympäristöviranomaiselta lupaa suojeltavien lajien alueiden käyttöön.

Hanke, sen tarkoitus ja sijainti

Rauman satamaliikelaitos on käynnistänyt sataman laajennusmahdollisuuksia koskevan yleissuunnittelun, jonka tavoitteena on selvittää, mihin Rauman satamaa voidaan Ulko-Petäjäksi käyttöönoton jälkeen laajentaa, mikäli lisätilaa tulevaisuudessa tarvitaan. Laajennuksen mahdollisessa toteuttamisessa tähdätään vuoden 2015 jälkeiseen aikaan ja siitä pidemmälle. Laajennusalue otetaan käyttöön sen jälkeen, kun nykyisen kaavan mukaisen satama-alueen kapasiteetti on kokonaan käytössä ja tehostamistoimenpiteet on toteutettu.

Nykyinen satama-alue on laajuudeltaan 120 ha ja muodostaa tiiviin kokonaisuuden. Sataman pohjoisin osa, Petäjäs, on kuivien irtolastien käsittelypaikka. Konttilaituri ja konttikentät sijaitsevat Iso-Hakunin pohjoisosassa, sivu-/peräporttipaikkoja ja varastotiloja on Iso-Hakunin eteläosassa sekä osa peräporttipaikoista ja tavallisista laitureista sijoittuu Laitsaaren ja keskussataman alueelle. Kemikaalilaiturit sijaitsevat Kallistuslaiturin alueella ja lisäksi Martinkarin puolella sijaitsee öljylaituri sekä öljy- ja kemikaalisäiliöitä. Satamaan johtaa kaksi väylää; Rihtniemen syväväylä (kulkusyvyys 10 m) ja Valkeakaran väylä (kulkusyvyys 7,5 m).

Rauman satama laajenee nykyisestä satamasta ulkomerelle päin. Laajennus on pinta-alaltaan vaihtoehdosta riippuen 50 – 150 ha ja siihen sisältyy uusia laitureita 2-6 kappaletta, joiden yhteenlaskettu pituus vaihtelee 0,6 – 1,2 kilometriin.

Sataman kokonaisliikenteen arvioidaan kasvavan noin 7 miljoonasta tonnista 12 miljoonaan tonniin. Määrässä voimakkaimmin lisääntyy konttiliikenne.

Vaihtoehdot

YVA-menettelyssä on arvioitu seuraavat vaihtoehdot:

0-vaihtoehto: Satamatoimintoja jatketaan ainoastaan nykyisin satama-alueeksi kaavoitetulla alueella, Ulko-Petäjäksi laajennusalueella ja Iso-Hakunin uudella konttilaiturilla. Verrattuna nykyisin vallitsevaan tilanteeseen 0-vaihtoehdossa Ulko-Petäjäksi alue, noin 20 ha, on otettu kokonaisuudessaan käyttöön.

Laajennusvaihtoehto Saukot (VE 1): Satamaa laajennetaan Ulko-Petäjäksi alueelta suoraan pohjoiseen maakannaksen tai kiinteän sillan kautta. Laajennus on maksimissaan 50 ha. Uusia laitureita rakennetaan 2-3 kappaletta meren puolelle ja nykyinen satama säilyy lähes kokonaan. Vaihtoehto edellyttää maan ja kallionleikkausta noin 370 000 m³ ktr sekä 620 000 m³ ktr ruoppausta. Täyttöön tarvitaan yhteensä 3 020 000 m³ ktr massoja. Laituripituus uudella laiturilla on 0,6 km.

Laajennusvaihtoehto Ruuhiluoto (VE 2): Satamaa laajennetaan nykyiseltä alueelta länteen kiinteän sillan kautta. Laajennus on noin 150 ha ja uusia laitureita rakennetaan 5-6 kappaletta. Yleissuunnitelman 2015 mukaisista laitureista poistuu yksi. Vaihtoehto edellyttää maan ja kalli-leikkausta noin 350 000 m³ ktr sekä 3 250 000 m³ ktr ruoppausta. Täyttöön tarvitaan yhteensä 10 050 000 m³ ktr massoja. Laituripituus uudella laiturilla on 1,2 km.

Laajennusvaihtoehto Järviluoto (VE 3): Satamaa laajennetaan tehdasalueen eteläpuolitse johdettavan uuden maayhteyden kautta. Metsä-Botnian väylä siirretään tässä vaihtoehdossa Järviluodon itäpuolelle. Laajennus on noin 130 ha ja laitureita rakennetaan 5 kappaletta. Nykyiset laiturit säilyvät. Vaihtoehto edellyttää maan ja kalli-leikkausta noin 5 230 000 m³ ktr sekä 760 000 m³ ktr ruoppausta. Täyttöön tarvitaan yhteensä 10 530 000 m³ ktr massoja. Laituripituus uudella laiturilla on 0,7 km.

Laajennusvaihtoehto Hanskloppi (VE 4): Satamaa laajennetaan uusien eteläisten maayhteyksien kautta Maanpäästä Hanskloppiin. Laajennus on noin 120 ha ja laitureita rakennetaan 5-6 kappaletta. Nykyiset laiturit säilyvät. Vaihtoehto mahdollistaa laajentamisen myöhemmin edelleen. Vaihtoehto edellyttää maan ja kalli-leikkausta noin 4 740 000 m³ ktr sekä 1 280 000 m³ ktr ruoppausta. Täyttöön tarvitaan yhteensä 9 700 000 m³ ktr massoja. Laituripituus uudella laiturilla on 1,0 km.

Arviointimenettelyn yhdistäminen muiden lakien mukaisiin menettelyihin

Arviointimenettelyä ei ole yhdistetty muiden lakien mukaisiin menettelyihin.

Arvioitavat ympäristövaikutukset ja arviointimenetelmät

Aineisto ja tutkimusmenetelmät

Ympäristövaikutusten arviointi tehtiin pääasiassa asiantuntija-arvioina käyttäen hyväksi tehtyjä tutkimuksia, tarkkailuja ja selvityksiä. Keskeinen arvioinnissa ja nykytilan kuvauksessa käytetty aineisto on esitetty lähdeluettelossa. Vaikutuksia arvioitaessa on otettu huomioon sataman laajennushankkeen vaikutukset sen eri vaiheissa, kuten rakentaminen ja itse toiminta. Lähtöaineistoa täydennettiin erillisselvityksillä ja aineistoilla, joita tehtiin hankkeen kannalta kaikkein merkityksellisimmistä ympäristövaikutuksista:

- liikenne- ja melumalli
- virtaus- ja vedenlaatumalli
- luontoselvitykset:
 - laajennusalueiden luontoselvitys 2007
 - laajennusalueiden linnustoselvitykset 2008
 - vesikasvillisuustutkimukset 2007
 - laajennusalueiden lepakkoselvitys
- rakennusinventointi: Rauman sataman laajennusalueen rakennusinventointi 2008
- laajennusalueiden arkeologiset selvitykset:
 - Järviluodon, Ruuhiluodon ja Saukon saarten arkeologinen inventointi 2007
- merenpohjan kaikuluotaukset
- tarkennetut rakennesuunnitelmat ja arviot massamääristä
- maisemakuvasovitteet
- maisemaselvitys

Hankkeen ympäristövaikutusten arvioinnissa keskityttiin merkittävimpiin vaikutuksiin, joiksi on aiempien tutkimustulosten ja asiantuntija-arvioiden perusteella tunnistettu seuraavat:

- sataman laajentamisen rakentamisvaiheeseen liittyvien ruoppausten ja täyttöjen vaikutukset ympäröivään merialueeseen (samentuminen, ravinteet, sedimenttien haitalliset aineet, eliöstö, virtaukset)
- meluvaikutukset (rakentamisaika sekä lisääntyvä ja uusille alueille ulottuva alus-, maantie-, ja raideliikenne)
- vaikutukset ilmaan (lisääntyvästä liikenteestä)
- vaikutukset maankäyttöön ja maisemaan
- vaikutukset luonnonvarojen hyödyntämiseen (maa-ainesten tarve)
- ihmisten elinoloihin ja viihtyvyyteen kohdistuvat sosiaaliset vaikutukset (satama-alueen mahdollinen laajeneminen nykyisille vapaa-ajan asuinalueille ja virkistyskäyttöalueille)
- onnettomuustilanteet (altistuminen vaarallisille aineille mahdollisissa vaara- tai onnettomuustilanteissa ja mahdolliset ympäristövahingot).

Arvioinnissa käytetyt menetelmät on kuvattu jokaisen erikseen arvioidun vaikutuksen osalta yksityiskohtaisesti.

ARVIOINTISELOSTUKSESTA TIEDOTTAMINEN JA KUULEMINEN

Arviointiselostuksen vireilläolosta kuulutettiin ympäristövaikutusten arviointimenettelystä annetun lain ja asetuksen mukaisesti vaikutusalueen kuntien ilmoitustauluilla ja arviointiohjelma pidettiin nähtävänä kaupunginvirastoissa sekä pääkirjastoissa. Arviointiselostus oli nähtävänä 28.1. - 27.3.2009 Rauman kaupungintalolla yhteispalvelupiste Pyyrmannissa, pääkirjastossa sekä Pyhärannan kunnanvirastossa ja pääkirjastossa. Arviointiselostusta esiteltiin yleisölle 12.2.2009 Satakunnan Ammattikorkeakoulun Rauma-salissa.

Arviointiselostuksesta pyydettiin mainittujen kuntien sekä muiden keskeisten viranomaisten lausunnot. Kuulutus arviointiselostuksen nähtävänä olosta on julkaistu lehdissä Länsi-Suomi ja Uusi Rauma. Arviointiselostusta koskevat mielipiteet ja lausunnot pyydettiin toimittamaan 27.3.2009 mennessä Lounais-Suomen ympäristökeskukseen.

YHTEENVETO ESITETYISTÄ LAUSUNNOISTA JA MIELIPITEISTÄ

Lausuntoja on annettu 14 ja mielipiteitä 14. Yhteenvedossa tuodaan esille lausuntojen ja mielipiteiden keskeisin sisältö.

Lausunnot

Eurajoen kunnalla ei ole huomautettavaa arviointiselostuksesta.

Länsi-Suomen lääninhallitus käsittelee lausunnoissaan hankkeen terveydellisten vaikutusten arviointia. Lääninhallitus toteaa, että aiheutuvan meluhaitan ja pölyämisen osalta puuttuu selvitys, mihin haitat kohdistuvat ja mikä on niiden merkitys. Sataman läheisyydessä sijaitsevien yleisten uimarantojen sijainti kartalla ei selviä selostuksesta eikä selostuksessa arvioida hankkeen vaikutuksia uimarantoihin tai niiden veden laatuun. Vaikka selostuksessa mainitaan vaarallisten aineiden käsittelyyn ja varastointiin liittyvät turvallisuus- ja ympäristöriskit, mutta maantie- tai rautatiekuljetuksista aiheutuvia riskejä ei mainita lainkaan.

Merenkululaitoksen arviointiohjelman käsittelyssä esittämät asiat on huomioitu pääosin arviointiselostuksessa. Ruuhiluodon vaihtoehdon aiheuttamia muutoksia väyläjärjestelyihin ja liikenteen lisääntymistä erityisesti Rihtniemen väylällä ei ole huomioitu ja vaikutuksia arvioi-

tu. Kylmäpihlajalle johtavan väylän katkaiseminen siirtää vene- ja muuta pienalusliikennettä satama-alueelle, mutta muutoksen vaikutukset erityisesti vesiliikenteen turvallisuuteen ovat selvittämättä. Metsä-Botnian väylän uudelleen linjauksen edellyttämien ruoppaus- ja maanrakennustöiden vaikutuksia ei ole arvioitu.

Metsähallituksen mielestä arviointiselostus on laadittu huolella ja eri vaihtoehtoja on arvioitu riittävän kattavasti ja monipuolisesti. Myös luonto- ja ympäristöselvityksiä on tehty selostusta varten riittävästi. Mahdollisesti tuleva kansallispuisto lisää virkistyskäyttöä ja luontomatkailua, sataman liikenne lisääntyy ja väyliä on kunnostettava. Lisääntyvän liikenteen vaikutuksia ei ole riittävästi arvioitu Rauman saariston Natura 2000 -alueen luontoarvoihin. Metsähallitus katsoo, että esitetyistä vaihtoehdoista VE0 (Ulko-Petäjäs), VE3 (Järviluoto) ja VE4 (Hanskloppi) ovat ympäristövaikutuksiltaan lievemmat kuin VE1 (Saukot) ja VE2 (Ruuhiluoto).

Museoviraston mukaan arviointiselostuksessa on otettu hyvin huomioon laajennusalueilla sijaitsevat kiinteät muinaisjäännökset. Sataman laajennushanke ei koske esihistoriallisia kiinteitä muinaisjäännöksiä. Hankkeeseen mahdollisesti liittyvän rataverkon kehittämiseen Museovirasto tulee ottamaan kantaa suunnitelmien tarkentuessa. Ison Saukon alueella sijaitsevien kalliopiirrosten dokumentoinnista on neuvoteltava Museoviraston kanssa ennen vaihtoehto 1:n mahdollisia rakennustöitä. Vaihtoehto 3:n osalta Järviluoto I ja II tykkiasemiin kajoaminen edellyttää neuvotteluja Museoviraston kanssa. Hankkeen vaikutuksia vedenalaisiin muinaisjäännöksiin on ryhdytty selvittämään ja vedenalainen inventointi on käynnistetty Museoviraston merialuehistoriikan yksikön esittämällä viistokaikukartoituksella. Inventoinnin valmistuttua Museovirasto arvioi, onko hankkeella vaikutusta vedenalaisiin muinaisjäännöksiin.

Rauman kaupunginhallitus on päättänyt olla antamatta lausuntoa.

Rauman kaupungin ympäristölautakunnan lausunnon mukaan Rauman satamalaajennus on vaikutuksiltaan niin merkittävä hanke, että sen hankekohtaisen ympäristövaikutusarvioinnin yhteydessä on ollut vaikeata arvioida kattavasti vaikutuksia kaupunkirakenteeseen ja muuhun maankäyttöön. Tämä siirtyy käynnistymässä olevan yleiskaavoituksen tehtäväksi. Satamalaajennuksen suunnittelussa esiin tuodun eteläisen rautatieyhteyden ei katsota edellyttävän erillistä YVA-menettelyä, vaan vaikutukset voidaan arvioida maankäyttö- ja rakennuslain 9 §:n mukaisesti kaavan yhteydessä. Vesioikeudellisten luparatkaisujen perusteena tarvitaan yksityiskohtaisempaa tietoa kuin selostuksen arviot merialueen eri osien virtauksien muuttumisesta ja vedenlaadun muutoksista mm. Syväraumanlahdessa. Meluntorjunnan kannalta on odotettavissa, että toteutuessaan laajennus vaihtoehdosta riippumatta edellyttää enemmän ympäristönsuojeluviranomaisen toimenpiteitä kuin mitä selostuksessa kuvatut melunleviämiskartat antavat ymmärtää. Meluntorjunnan kannalta kaavoituksella on tärkeä rooli mm. Kauraisissa ja Mudaisissa. Arvioinnissa käytetty pisteytys on herkkä pienillekin arvostusasteikon ja olosuhteiden muutoksille. Lisäksi lautakunta katsoo kuntalaisten mielipiteiden kartoittamisen jääneen vajavaiseksi.

Rauman kaupungin ympäristöterveydenhuollon mukaan arviointiselostus on melko kattava ja helpottaa eri laajennusvaihtoehtojen vertailua. Alueen runsaan kalastuskäytön vuoksi selostusta tulisi kuitenkin täydentää riittäväällä selvityksellä hankkeen vaikutuksista elintarvikkeeksi käytettävien kalastustuotteiden vierasainepitoisuuksiin sekä keinoista, joilla voidaan vähentää toiminnoista aiheutuvia vierasainepäästöjä.

Satakunnan museon mukaan suoritetun rakennusinventoinnin tulokset on selostuksessa tuotu kiitettävästi esiin ja huomioitu eri vaihtoehtojen vaikutusten arvioinnissa. Laajennusvaihtoehtojen kulttuurihistoriallisiin arvoihin kohdistuvien vaikutusten arvioinnista museolla ei ole huomautettavaa. Myös eri vaihtoehtojen maisemavaikutuksia on arvioitu ja havainnollistettu riittävästi. Havainnekuvien ja sanallisen arvioinnin perusteella saa hyvän käsityksen eri vaihtoehtojen vaikutuksista eri ilmansuuntiin. Vaihtoehtoihin 3 ja 4 liittyvän rautatierakentamisen vaikutuksia tai tarkennettuja linjausvaihtoehtoja ei ole arvioinnissa käsitelty. Kyseisten vaihtoehtojen arviointiin tulee vielä vaikuttamaan valmistuva rautatieselvitys. Vaihtoehtoa 1 Satakunnan museo pitää toteuttamiskelvottomana sekä maiseman että rakennusperinnön kannalta. Selostuksen lähdeluettelossa on muutamia puutteita.

Satakunnan pelastuslaitoksen lausunnon mukaan arviointiselostuksessa on oikein tuotu esiin satamatoimintaan liittyvinä riskialueina laiva-, maantie- ja raideliikenne sekä vaarallisten aineiden kuljetus, käsittely ja varastointi. Selostuksessa ei mainita terveystai ympäristöriskinä mahdollista suurvaraston tulipaltoa, josta leviävät savukaasut voivat aiheuttaa terveystariskin lähiseudun väestölle. Vaikka vaarallisten kemikaalien kauttakulun tai varastoinnin kehityssuuntaa ei voida ennustaa, tulisi toiminnan aiheuttama riski huomioida vaihtoehtojen vertailussa merkittävänä tekijänä. Selostuksen tekstiosasta ei ilmene, millä kriteereillä mahdolliset kemikaalipäästöt on huomioitu. Maantie- ja raidevaihtoehtojen haittavaikutuksia arvioitaessa tulee ottaa huomioon myös kemikaalikuljetusten onnettomuusriskit ja mahdollisten kemikaalipäästöjen vaikutusympäristö. Kaikissa laajennusvaihtoehdoissa on pitkällä aikavälillä mahdollisuus suunnitelmallisesti ohjata ja sijoittaa riskialttiit toiminnot etäämmälle väestökeskittymistä, vaikkakin 0-vaihtoehdossa keinot tähän ovat vähäisemmät.

Satakuntaliiton mielestä arviointiselostuksessa on käsitelty monipuolisesti ja havainnollisesti erilaisia toteuttamisvaihtoehtoja ja niiden ympäristövaikutuksia. Tehdyt ympäristöarvioinnit antavat hyvän ja kattavan pohjan vaihtoehtoihin perustuvalla päätöksenteolla. Hanke ja sitä koskeva arviointiprosessi on otettu huomioon Satakunnan maakuntakaavan valmistelussa ja alue on osoitettu kehittämisperiaatemerkinällä.

Tiehallinnon Turun tiepiirin lausunnon mukaan ennen laajennusvaihtoehdon valintaa tulee suhteellisen tarkoin tutkia eri vaihtoehtojen vaikutukset liikenneväylien kehittämistarpeisiin ja kustannuksiin sekä maalla että merellä. Esimerkiksi Hitsaajantien liittymä valtatiehen 8 on kapasiteetiltaan melko rajallinen. Eteläiset laajennusvaihtoehdot edellyttänevät Rauman keskustan oikeusvaikutteisen osayleiskaava-alueen huomattavaa laajentamista. Arviointiselostuksen sivulla 35 oleva kartta antaa väärän ja perusteettoman kuvan Rauman nykyisestä ja suunnitellusta tieverkosta. Selostuksen kartalla esitetty Rauman keskustaaajaman itäpuolitse kiertävä tie- tai kaatyhteys ei ole minkään virallisen kaavan mukainen.

Turvatekniikan keskuksella ei ole huomautettavaa.

Varsinais-Suomen TE-keskus toteaa kalatalouden osalta, että massiivisen hankkeen merkitys ja vaikutukset kalataloudelle ovat jääneet ymmärtämättä. Kalataloutta on käsitelty ainoastaan elinkeinokalataloutena, kun olisi pitänyt käsitellä kalastoa sekä ammatti- ja virkistyskalastusta. Arviointiselostuksessa suhtaudutaan liian optimistisesti ja vähätellen satamahankkeen vaikutuksiin ympäristömyrkyjen esiintymiseen ja leviämiseen merialueella. Työaikaista vaikutuksia on vähätelty ja suurten ruoppausmassamäärien aiheuttamia haittoja ei ole tiedostettu. Orgaanisten tinayhdisteiden vaikutukset kaloihin ovat TE-keskuksen käsityksen mukaan virheellisesti arvioitu vähäisiksi, vaikka tinayhdisteet ovat erittäin haitallisia vesieliöstölle varsinkin pitkäkestoisen rakennushankkeen vuoksi. Kalastoon kohdistuvat vaikutukset on puutteellisesti arvioitu. Sataman rakennustyömaan alle jäävien ja lähialueiden merkitys muidenkin kalojen kuin silakan lisääntymisalueena ja vedenalaisena eliöyhteisönä olisi tullut selvittää samalla tavalla kuin maalla oleva kasvi-, hyönteis-, lepakko- ja lintulajisto. Silakan ja muiden kalalajien selvittäminen sekä Saukojen fladan kalaston ja poikastuotannon selvittäminen ei ole riittävää. Vaikutusta kalastukseen ja erityisesti virkistyskalastukseen on selvitetty yksioikoisella tavalla taloudellisen arvon kautta eikä virkistyskalastusta ole tuotu esille sille kuuluvassa mittasuhteessa.

Mielipiteet

AA:n mielestä laajennushankkeen mitoituksen perustelut ovat epäuskottavat. Hankkeen tarve ja laajuus tulee arvioida uudelleen kokonaisuutena. Kuivasatamavaihtoehdon poisjättämistä arvioinnista ei tule sallia esitetyillä perusteilla ja vaihtoehto tulee ottaa mukaan selvitettäväksi. 0-vaihtoehto on virheellinen, sillä se perustuu olettamukselle Ulko-Petäjäksi käyttöönnotosta. Ulko-Petäjäksi ympäristövaikutusten arviointia ei ole tehty koskaan kunnolla. Iso-Hakunin konttilaiturien laajennus ja sataman konttikentän perusrakennustyö on toteutettava ennen lisälaajennustarpeen selvittämistä. Vaihtoehto 1 on merkittävin, maisemallisesti tuhoisin ja alueen virkistyskäyttöä eniten muuttava ja tulisi siksi jättää kokonaan pois vaihtoehdoista. Vaihtoehdon 1 tarkastelusta on jätetty koko Kompinlahden vaikutus arvioimatta, vaikka sen vaikutukset lahden veden virtausolosuhteisiin ja saastumiseen ovat merkittävät.

Puolueettomuuden varmistamiseksi vaikutusten arviointi tulee teettää uudelleen täysin ulkopuolisella taholla.

BB:n mielipiteen mukaan vaihtoehtojen vaikutukset kaupunkirakenteen kehittymiselle ja kaavoitukselle on esitetty liian suppeasti ja olemassa oleva kaavoitustilanne on kartoitettu puutteellisesti. Satamalaajennuksen vaikutukset veneilylle on arvioitu puutteellisesti, sillä vaihtoehdoilla Ulko-Petäjäs, Saukot ja Ruuhiluoto on suuri vaikutus pääasiallisiin veneilyreitteihin ja -palveluihin. Vaihtoehtojen vertailussa tulisi käydä ilmi eri vaihtoehtojen pinta-alat ja laajentumismahdollisuudet suhteessa kustannusvaikutuksiin (esim. €/ha). Arviointiin olisi tullut ottaa mukaan vaihtoehtoja, joiden ympäristövaikutukset olisivat olevista vaihtoehdoista selvästi poikkeavat (esim. maaterminaali, Martinkari, Sampaanalalanlahti sekä Vähä-Järviluodon hyödyntäminen). Arvioinnissa ei huomioida alueiden välissä teollisuutta ja niiden logistiikkaa eikä tehtaisten ja telakan tarpeita ja niihin liittyviä potentiaalisia synergiaetuja.

C:n mielestä sataman laajentamista etenkin pohjoiseen, mutta myös etelään tulee välttää. Hänen mukaansa logistisesti paras on Järviluoto, koska jo nyt Rauman sataman tuontilukuihin laskettu puutavara tuodaan Metsä-Botnian oman sataman kautta. Tällöin ei myöskään paperirekkojen tarvitse ajaa yleisen tieverkon kautta satamaan. Petäjäksi tulee säilyttää muun saariston suojana.

D vastustaa vaihtoehtoja 3 ja 4 niiden alueen virkistyskäyttöön kohdistuvien vaikutusten vuoksi. Järviluodon ja Hansklopin rakentaminen aiheuttaa Mudaisten lahden veden samentumisen ja jopa myrkyttymisen uimakelvottomaksi. Vaihtoehdoista aiheutuu myös melu-, valo- ja ilmansaastehaittoja. Mielipiteen mukaan on kyseenalaista, tarvitseeko mitään neljästä vaihtoehdosta toteuttaa, koska metsäteollisuuden kuljetusten lisääntymisestä tulevaisuudessa ei ole minkäänlaisia varmuutta.

EE:n mielestä YVA on puutteellinen, koska eteläisten laajennusvaihtoehtojen osalta ei ole huomioitu lainkaan rata- ja tielinjausten vaikutuksia (ml. pengerryksineen ja yli/alikulkuineen), vaikka yhteydet on mainittu eteläisten vaihtoehtojen edellytykseksi. Heidän mielestään laajennussuunnitelmaa koskevia päätöksiä ei voida tehdä YVA:n pohjalta, koska kahteen vaihtoehtoon liittyvä merkittävä rautatiehanke on jätetty kokonaan pois arvioinnista ja haittapisteytyksestä. Eteläisiä vaihtoehtoja tarkasteltaessa olisi tullut myös huomioida mahdollisuudet rakentaa rautatie nykyisestä satamasta UPM:n ja Metsä-Botnian tonttien kautta uudelle sataman osalle. Alueen yritysten mielipiteitä ei saa priorisoida voimakkaasti suhteessa muiden yksityisten mielipiteisiin. Vaihtoehtojen pisteytys kokonaisuudessaankin on puolueellinen pelkästään konsulttien ja satamaväen tekemänä. Vertailun tueksi olisi lisäksi tullut esittää todelliset kustannusarviot. Haittapisteytyksen kohta "ihmisten kokemat vaikutukset" on omituinen: Tietyn vaihtoehdon saamaa muita suurempaa kannatusta yleisötilaisuudessa ei voida tulkita suoraan haittapisteytyksen arvoksi 0. Nykyisen toiminnan tehostamista ei ole selvitetty riittävästi yhtenä sataman kehittämisvaihtoehtona. Tämän ja sisämaahan suuntautuvan laajentumisvaihtoehdon mieluisuutta satamaoperaattoreille ei voida pitää riittävän perusteluna arvioinnista poisjättämiselle. Yksittäinen merikotka ei voi olla riittävä peruste sulkea tiettyä vaihtoehtoa pois tarkastelusta, koska ei voida tietää, mitä lajeja vaihtoehdoissa yleensäkin esiintyy 2030-luvulla. Yhteistyö- ja yhdistymismahdollisuuksia Porin sataman kanssa olisi tullut selvittää enemmän saaristo- ja maaseutuluonnon säästämiseksi mahdollisimman koskemattomana.

F:n mielestä vaihtoehtoihin 3 ja 4 liittyvää rautatielinjausta on selvitetty puutteellisesti. Vaihtoehdot eivät ole hyväksyttävissä tulevan maankäytön, maapohjan arvon ja luonnonarvojen turvaamisen näkökulmasta.

G:t (10 henk.) toteavat, että hankkeen ympäristövaikutusten arviointi perustuu virheelliseen lähtötilanneoletukseen Ulko-Petäjäksi käyttöön otosta, vaikka lainvoimaisia lupia tai tarvittavia muita päätöksiä sen toteuttamiseen ei ole olemassa. Nyt suoritettu arviointi ei saa antaa mahdollisuutta katkeä 0-vaihtoehdon valitsemiseen todellisuudessa päätös rakentaa laajennus Ulko-Petäjäksi. Vuosina 1996-1998 toteutettu edellinen YVA olisi tullut huomioida nyt toteutetun arvioinnin perustana erityisesti vaihtoehtojen valintaa koskien eikä vaihtoehdon 1 olisi siten tullut olla mukana arvioinnissa. Vaihtoehto 1 hylättiin vaikutuksiltaan liian raskaana jo aiemmin eikä mikään seikka ole vähentänyt haittavaikutuksia. YVA-selostus ei täytä lain arvi-

oinnille asettamia vaatimuksia eikä tarjoa kaupunginvaltuuston päätöksenteolle riittäviä objektiivisia tietoja tai arvioita sataman nykytilasta, kehittämistarpeesta ja jo olemassa olevista tehostamismahdollisuuksista. Arviointiohjelmaa koskevia lausuntoja ja muistutuksia ei ole huomioitu edes välttävästi itse arvioinnin toteuttamisessa. Kansalaisten osallistumis- ja vuorovaihtumahdollisuudet prosessissa ovat olleet liian suppeat. Objektiivisuus ja puolueettomuus arvioinnissa ja asioiden esittämisessä ei ole toteutunut, vaan työn teettäjän vaikutus näkyy selostuksessa esiin nostettavien seikkojen käsittelytasossa ja haittojen pisteytyksessä. Hankkeen taustalla olevat laajentamistarpeet ja vaihtoehtojen mitoituksen perusteena olevat arviot eivät käy riittävästi esiin selvityksestä. Myös eri vaihtoehtojen kustannusarviot olisi tullut esittää arvioinnissa. Tiedot siitä, miten laajennushankkeen toteuttamisesta on päätettävä ja mitä selvityksiä siihen tarvitaan, jäävät puuttumaan. Selvityksessä esitetään virheellisiä tietoja satama-alueen ympäristölupatilanteesta. Vaihtoehtoisten läjitysmahdollisuuksien selvittämiseen olisi tullut kiinnittää oleellisesti enemmän huomiota. Arvioinnissa on jätetty tekemättä yhteysviranomaisen edellyttämä kuivan maan vaihtoehdon selvittäminen tai vähintäänkin sen mahdollisen pois jättämisen tarkempi perusteleva, ja ryhmä vaatii tämän edellyttämistä hankkeelta. Nykyisin jo olemassa olevat tehostamistarpeet kustannuksineen sekä niiden vaikutukset kapasiteettiin ja ympäristöön olisi tullut selvittää. Eri toteutusvaihtoehtojen vaikutuksesta kapasiteettiin lisäykseen ei ole tietoja. Selostuksen tiivistelmästä ei käy ilmi, mitä asioita on todella tehty ja mitä ohjelman mukaan piti tehdä. Vaikutukset maisemaan, kaupunkikuvaan ja kulttuuriperintöön on huomioitu hyvin puutteellisesti. Kuhunkin vaihtoehtoon liittyvää kaavoitustilannetta ei ole esitetty täsmällisesti ja kaavakuvissa on puutteita. Liikenteestä esitetty ei perustu satamaliikenteen kehityssennusteisiin, vaan vaihtoehtojen kokoon. Esitetyt selvitykset mm. pohjasedimenteistä, veden laatuun ja virtauksiin kohdistuvista vaikutuksista sekä suojeltavista kohteista ja lajeista ovat riittämättömiä. Luontovaikutusten tarkastelusta puuttuu Ulko-Petäjäs. Myös Ulko-Petäjästä koskevat pölyyn, meluun ja maisemansuojeluun liittyvät toimet olisi pitänyt tuoda esille. Selostuksessa unohdetaan Saukon ja Petäjäksen huvila-alueet.

Pro Petäjäs ry:n mielestä arvioinnin lähtökohta on virheellinen, sillä 0-vaihtoehto ei perustu todellisuudessa vallitsevaan tilanteeseen, koska Ulko-Petäjäs ei ole satamakäytössä. Arviointiin olisi tullut sisällyttää vuoden 1999 valtuustopäätöksen mukainen 0+-vaihtoehto ja erikseen Ulko-Petäjäs. Yhdistys katsoo hankkeen varsinaisena tavoitteena olevan Ulko-Petäjäksen satamakäyttöön ottaminen. Arvioinnissa olisi tullut huomioida paremmin vuosien 1996-1998 YVA-prosessi ja siinä mukana olleet vaihtoehdot perusteluineen. Arviointiin olisi myös tullut ottaa mukaan vaihtoehto Järviluodot-Sampaanalanlahti, joka perusteettomasti hylättiin alustavassa teknis-taloudellisessa suunnitelmassa neuvottelematta teollisuuden kanssa. Vaihtoehdot eivät ole yhteismitallisia eivätkä perustu todelliseen laajentamistarpeeseen. YVA:sta puuttuvat vaihtoehtojen vertailukustannukset. Kustannuksia ei voida määrittää lupamääräysten ja urakatarjousten puuttuessa, mistä seuraten investoinnin realiteetit ovat selostuksessa epäselvät. Vertailukustannukset tulisi esittää yhteismitallisina (€/ha). Vuoden 1999 päätökseen perustuvat, olemassa olevien toimintojen tehostamisesta lähtevät kehittämishankkeet tulisi toteuttaa ja niiden tuomat kapasiteetin lisäykset tulisi selvittää ennen ympäristövaikutuksilta tuntuvasti merkittävemmän laajennuksen toteuttamista. Liikennemäärien lähtökohta-arvot ovat vailla perusteita. Eri liikennetyypit tarvitsevat erilaisia alueita, mutta näitä koskevat selvitykset ja niiden vaikutukset puuttuvat YVA:sta. Hankevaihtoehdot eivät ole yhteismitallisia, koska ne edellyttävät toteutuakseen eri asioita (esim. Ulko-Petäjäksen laajennus, ratahanke). Tieliikenteen osalta melu- ja ilmanlaatuhaitat on puutteellisesti selvitetty. Yhdistys kritisoi myös Pöyry 2007-selvityksen käyttöä YVA:n pohjana. Vaikka Pöyry 2007 -selvitys on otettu arvioinnin pohjaksi, poikkeavat laajennusalueiden koot dokumenteissa toisistaan. Haittojen todellinen selvittäminen ja arviointi on monissa tärkeissä asioissa jätetty myöhemmin lupamenettelyn tai kaavoituksen yhteydessä tehtäväksi, mikä on ristiriidassa YVA-menettelyn tarkoituksen kans

sa. Ulko-Petäjäksen osalta suuri määrä rakentamiseen liittyviä ympäristövaikutuksia (mm. myrkyllisten sedimenttien laatu ja määrä) on selvittämättä. Maanpäänniemen täyttöalue on häittapisteytyksessä ylipainottunut, sillä yhdistyksen mielestä myös vähemmät toimet olisivat hankkeen kannalta riittäviä. Voi kysyä, onko tarkoitus saada Järviluoto-vaihtoehto näyttämään kalliilta ja hankalalta. Arviointiselostuksen väite vaihtoehtojen 3 ja 4 osalta Raumalle syntyvästä kokonaan uudesta eteläisestä satama-alueesta ei pidä paikkaansa, sillä alueella sijaitsee jo nyt merkittävästi satamatyypistä toimintaa. Sisämaan laajennusvaihtoehto on suljettu pois arvioinnista riittämättömin perustein. Kaavatilanteen selvityksessä on puutteita mm. Saukojen

osalta. Järviluodon I maailmansodan aikaisiin linnoitusrakenteisiin on tarpeettoman korostetusti kiinnitetty huomiota. Rauman sataman nykytilannetta kuvaavasta osuudesta puuttuvat ns. Pikisaaren laituripaikat. Vuorovaikutusta ja osallistumista esittelevässä osuudessa on jätetty huomiotta lähes 4000 raumalaisen kuntalaisaloite Ulko-Petäjäs-hankkeen keskeyttämiseksi. Osallistumista koskeva kuvaus on tältä osin ollut ala-arvoista. Yhdistys katsoo, että tarkoitushakuisella YVA-menettelyllä pyritään varmistamaan satamalaajennuksen tarvitsema valtuuston päätös satamalaajennuksesta Ulko-Petäjäkseen. Arviointiselostuksen laadinnassa ei ole noudatettu yhteysviranomaisen lausuntoa. Laajennuksen toteutuksen aikataulu sijoittuu niin pitkälle tulevaisuuteen, että tehty YVA jää väistämättä pöytälaatikkoon eikä vastaa tarkoitusta. Uusi YVA-menettely tai vähintään YVA:n päivitys tarvitaan laajennuksen toteutumisen ajankohtaistuksessa.

Rauman seudun lintuharrastajat ry ja Rauman seudun luonnonystävät ry kritisoiivat vaihtoehtojen valintaa. 0-vaihtoehto ei YVA-asetuksen mukaisesti vastaa nykytilannetta, koska se käsittää vielä tekemättömien Ulko-Petäjältä koskevien laajennuspäätösten toteutumisen. Vastaavasti VE2 Saukko perustuu olettamukselle Ulko-Petäjäksi investoinneista. Arviointiin olisi tullut sisällyttää vaihtoehtoja, joissa yhteys Järviluotoon olisi rakennettu olemassa olevien teollisuusalueiden läpi ja vaikutukset ympäröiviin alueisiin olisivat tästä johtuen olleet pienempiä kuin nyt arvioitujen (esim. Järviluoto-Martinkari ja Järviluoto-Sampaanalanihti). YVA:ssa ei myöskään ole riittävästi pohdittu sataman toimintojen tehostamisen vaikutuksia laajennustarpeeseen. Eri laajennusvaihtoehtojen pinta-alat vaihtelevat välillä 50-150 ha, mutta laajennuksen todellinen tarve jää määrittämättä. Hankkeen maisemallisia vaikutuksia ei ole riittävästi korostettu suhteessa niiden kauaskantoisuuteen. Vaikutukset ulottuvat sekä saaristossa liikkujiin että matkailuelinkeinon, erityisesti liittyen suunnitteilla olevaan kansallispuistoon. Tarvittavia liikenneyhteyksiä erityisesti rautateiden osalta on selvitetty riittämättömästi, sillä erilaiset ratavaihtoehdot voivat muuttaa hankevaihtoehtojen kokonaisvaikutuksia ja -kustannuksia merkittävästi. Ratahanke ympäristövaikutuksineen tulisikin käsitellä samassa yhteydessä. Hiilidioksidipäästöt tulisi ottaa paremmin huomioon. Myös ruoppaustekniikan osalta tulee tehdä tarkempia selvityksiä, sillä pohjasedimenttien Cu- ja TBT-pitoisuudet voivat rajoittaa käytettävissä olevia ruoppausmassojen läjitysvaihtoehtoja ja siten vaikuttaa merkittävästi hankkeen kustannuksiin. YVA:n aliarvioi sekä luontoarvoja, kestävän kehityksen ajatusta että kulttuurisia ja inhimillisiä arvoja.

H katsoo, että Rauman saaristo ja sen saaret, Saukot, Ruuhiluoto, Järviluoto, Hankloppi ja lounahimaton osa Ulko-Petäjältä ovat niin arvokkaita, ettei niitä tule tasata ja hävittää sataman laajennuksiin. Rakentamattomille rannoille tulisi antaa arvoa. Laajennusvaihtoehdot ovat ristiriidassa Selkämeren kansallispuistohankkeen kanssa, sillä alkuperäisestä puistoehdotuksesta on poistettu Ruuhiluoto ja Saukot, jotka puistoon oleellisesti kuuluisivat. Sataman liikennevirtojen kehittäminen ja mahdollinen lisääminen tulee hoitaa logistiikalla, maaterminaalilla ja yhteistyöllä Porin sataman kanssa.

II kritisoiivat YVA:a sisämaahan suuntautuvan laajennusvaihtoehdon jättämisestä arvioinnin ulkopuolelle. Sataman toimet tulisi keskittää olemassa olevalle teollisuusalueelle hyödyntäen jo olemassa olevaa rataosuutta asutusalueelle laajentamisen sijaan. Arvioinnissa ei ole riittävästi huomioitu sataman rakentamisen vaikutuksia virtausten vähentymiseen ja siten veden laatuun Syväraumanlahdella, eikä kaoliinipölyn lisääntymistä Kompin asuntoalueella Ulko-Petäjäksi kallioiden louhimisen ja puiden kaatamisen myötä. He tuovat esille myös hankkeesta aiheutuvat negatiiviset vaikutukset maisemaan ja kaupungin merellisyydelle.

J:n mielestä sataman laajentaminen sisämaahan olisi tullut selvittää YVA:ssa. Hankkeen maisemallinen vaikutus erityisesti Poroholman suunnalta Saukkojen suuntaan katsottaessa on pöyristyttävä. Tavaran kuljetukseen tulisi käyttää olemassa olevaa rataosuutta ja tarvittaessa tulisi rakentaa lisää rataosuuksia teollisuusalueelle asutusalueen sijaan. Raumalaisia ei tule provosoida riitelemään keskenään junaradan rakentamisesta. Nollavaihtoehto on erikoisesti esitetty ja hän epäileekin, mikä tarkoitus sillä on? Kolmannen Petäjäksi muutostöisen kustannukset eivät ole mukana Saukkojen vaihtoehdon kustannuslaskelmissa.

UPM-Kymmene Oyj:n mukaan kaikissa arvioiduissa vaihtoehdoissa tulee kiinnittää huomiota satama- ja tehdasalueen veden riittävään vaihtuvuuteen. Vaihtoehtojen 1 ja 2 osalta ei ole eri-

tyistä huomautettavaa. Vaihtoehdot 3 ja 4 voivat haitata Rauman metsäteollisuuden käytössä olevan alueen nykyisiä toimintoja sekä vaikeuttaa suunnitelmia alueen kehittämiseksi edelleen. Olemassa olevan ratayhteyden käyttäminen hanketta palvelemaan tarkoitukseen ei UPM:n omat tarpeet tehdasalueella huomioiden ole mahdollista. Tehdasalueen ratalinjaus on ristiriidassa yrityksen omien maankäyttösuunnitelmien kanssa, lisää tehdasalueen liikenneskejä, heikentää oleellisesti alueen tehokasta käyttöä eikä sovellu tehdasalueen nykyisiin toimintoihin. Tehdasalueelle sijoitetaan mahdollisesti biojalostamatoiminta, jota koskeva YVA-menettely on parhaillaan käynnissä. Sataman laajennus on mahdollista toteuttaa vaihtoehtojen 1 ja 2 mukaan niin, ettei mainittuja haittoja aiheudu.

KK:t esittävät, että eteläisissä hankevaihtoehdoissa tulisi rautatie- ja maantielinjaukset ottaa osaksi YVA-menettelyä, koska näiden vaikutukset ovat laaja-alaisia. Maanpään alueella tulisi lisäksi tielinjaukset ohjata mahdollisimman lähelle tehdasalueita, jotta eteläosaan jäisi kallio- metsäalue melu-, pöly- ja näkösuojaksi.

YHTEYSVIRANOMAISEN LAUSUNTO

Arviointiselostuksessa on selvitetty Rauman sataman merkittävää laajentamista tulevaisuudessa ja sen aiheuttamia ympäristövaikutuksia. Yhteysviranomaisen lausunnossa tarkastellaan, onko arviointiselostuksessa esitetyt vaikutukset käsitelty YVA-lain ja -asetuksen sekä arviointiohjelman ja yhteysviranomaisen siitä antaman lausunnon mukaisesti. Yhteysviranomaisen lausunnossa on otettu huomioon arviointiselostuksen kuulemisvaiheessa annetut lausunnot ja mielipitteet. Arviointiselostuksen vaihtoehtoja koskevat kustannuslaskelmat ym. taloudelliset laskelmat eivät ole ympäristövaikutusten arviointimenettelyssä kattavasti tarkasteltavia asioita.

Hankekuvaus

Hankkeen tarkoitus, tarve ja tavoitteet ilmenevät selkeästi arviointiselostuksesta. Huomioon on otettava, että hankkeen lähtökohtana olevat ennusteet ovat perustana melko pitkälle tulevaisuuteen suuntautuvassa hankkeessa, jolloin hankkeen mitoitukseen ja tarpeeseen liittyy epävarmuuksia. Hankkeen taustalla oleva selvitystyö ja vaihtoehtojen muodostaminen on kuvattu. Arviointiohjelmasta annetun lausunnon mukaisesti toiminnan sijoittuminen ja laajuus, rakentamisen edellyttämät ruoppaus- ja muut massatarpeet ja uuden laiturirakentamisen määrä on todettu riittävän täsmällisesti. Sataman toiminta ja siinä tapahtuvat muutokset ilmenevät, vaikakakaan niitä ei ole yksityiskohtaisesti kuvattu, riittävällä tavalla arviointiselostuksesta. Kohutuullisen selkeät kartat ja havainnekuvat auttavat hahmottamaan hankkeen aiheuttamaa muutosta ja vaikutusten arviointia.

Hankkeen kytkeytyminen muihin hankkeisiin on esitetty. Kaavoitustilanne on selvitetty taustaksi ja maakuntakaavan ja yleiskaavan muutostarve ja laajennusalueen asemakaavoitus on todettu. Satamalaajennuksessa ei ole todettu tarvetta nykyisten väylien syventämiseen. Merenkulkulaitos on hakenut lupaa Rihtniemen väylän syventämiseksi 10 metristä 12 metrin kul

kusyvytyteen toteuttaakseen syventämisen vuonna 2011 tai mahdollisesti aikaisemmin. Tämä hanke kohdistuu sataman laajennushankkeen kanssa samalle vaikutusalueelle ja edellyttää huomattavaa ruoppausta, joka hakemussuunnitelman 17.12.2008 mukaan sataman alueella on $590\,693\text{ m}^3$ ja yhteensä koko väylähankkeessa $2\,019\,557\text{ m}^3$. Väylähankkeessa esitetty toteuttamisen ajoitus ei mahdollistane ruoppausmassojen hyödyntämistä sataman laajennusvaihtoehtoissa. Sen sijaan väylän syventämisestä mahdollisesti aiheutuva vaikutus sataman alusliikenteen määrässä tulisi tarkistaa. Hanketta koskevana väylän syvyystietona on arviointiselostuksessa käytetty 11 metriä.

Sataman laajennushanke edellyttää katuverkon ja maantieyhteyden parantamista. Laajennushankkeen eteläisissä vaihtoehdoissa ratayhteys liittyy hyvin olennaisena osana näiden vaihtoehtojen toteuttamiseen. Ratayhteyttä on satamaliikelaituksen toimesta viety eteenpäin erillisenä hankkeena. Ympäristökeskus pitää tätä yhteyttä osana sataman laajennusvaihtoehtotarkastelua, koska ratayhteyden toteutuminen ei ilman satamatoimintojen laajennusta näytä tarpeelliselta.

Hankkeen toteuttamisen aikataulu on esitetty. Hankkeen toteuttamisen edellyttävä, Rauman kaupunginvaltuuston periaatepäätös laajennussuunnasta on tarkoitus tehdä YVA-menettelyn päättymisen jälkeen. Hankkeen toteuttamisen edellyttämä yleiskaavan ja asemakaavan laatiminen ja toiminnan tarvitsemat luvat huomioon ottaen valitusmahdollisuuksineen on todennäköistä, että hankkeen toteuttaminen ajoittuu arviointiselostuksen mukaisesti vuoteen 2020.

Hankkeen toteuttamisen edellyttämät luvat ja päätökset on tuotu riittäväällä tavalla esille. Hankkeen toteuttamista koskevan päätöksenteon osalta on tarpeen tarkentaa, miten päätöksenteko etenee Rauman kaupungin hallinnossa periaatepäätöksen jälkeen. Olemassa olevan toiminnan lupia ja valituksenalaisia lupapäätöksiä ei arviointiselostuksessa edellytetä esitettäväksi, joskin niiden esille tuominen tässä hankkeessa Ulko-Petäjäksi tilanteen vuoksi on perusteltua.

Vaihtoehtojen käsittely

Arviointiohjelmasta annetussa lausunnossa vaihtoehtojen käsittelyä koskien edellytettiin, että vaihtoehtojen vaikutukset voidaan selkeistä lähtökohdista arvioida. Erityisesti tämä kohdistui hankkeen toteuttamatta jättämistä koskevaan vaihtoehtoon, jossa Ulko-Petäjäs on otettu satamakäyttöön, sen suhteeseen pohjoisten vaihtoehtojen toteuttamisessa sekä siihen, että kaikille vaihtoehtoilta on todellinen ja yhdenmukainen vertailuperusta myös nykytilanteeseen nähden.

Hankkeen toteuttamisvaihtoehdot ovat edelleen vaihtoehdot VE 0: hanketta ei toteuteta, VE 1: laajennusvaihtoehto Saukko, VE 2: laajennusvaihtoehto Ruuhiluoto, VE 3: laajennusvaihtoehto Järviluoto ja VE 4: laajennusvaihtoehto Hanskloppi. Vaihtoehdot eivät ole muuttaneet, joskin niiden sisältöä on täsmennetty.

Yleisesti on todettava, että YVA-lainsäädäntö ei suoraan määrittele, että hankkeen toteuttamatta jättämistä vaihtoehto, ns. nolla-vaihtoehto olisi sama kuin toiminnan ja ympäristön nykytila. Ympäristövaikutusten arvioinnissa nykytila on kuitenkin se tilanne, johon arvioituja vaikutuksia voidaan konkreettisesti verrata. Se, onko hankkeen toteuttamatta jättämistä koskeva vaihtoehto sisällöltään kuitenkin jotain toimenpiteitä sisältävä, ei merkitse sitä, ettei sen vaikutusta mitenkään arvioitaisi. Toteuttamatta jättämistä koskeva vaihtoehto mielletään nolla-vaihtoehdoksi, jolla tarkoitetaan, että hanketta ei toteuteta. Tässä hankkeessa esille tullut ristiriita kulminoituu Ulko-Petäjäkseen, jonka käyttöönotosta sataman toimintoihin vallitsee eri käsitykset hankkeesta vastaavalla ja osalla kaupunkilaisia. Yleensä toiminnan jo käsitelty muutosta koskeva vaihtoehto, joka ei ole vielä toteutunut, merkitään 0+ vaihtoehtona, jolla tyypillisesti ymmärretään, että nykytilanteeseen nähden hankkeen toteuttamatta jättäminen merkitsee jonkinlaisia muutoksia nykytilaan. Hankkeen toteuttamatta jättämisestä olisi siten ollut ehkä selkeämpää käyttää nimitystä 0+-vaihtoehto, jolloin se olisi hahmottunut sisältönsä kannalta selkeämmin nykytilaan nähden. Toteuttamatta jättämistä koskeva vaihtoehto on toisaalta muodostettu siitä lähtötilanteesta, jossa Ulko-Petäjäs on satamakäytössä. Tästä johtuen ei arviointiselostuksesta myöskään

ilmene erikseen Ulko-Petäjäksi satamakäytön toteutumisen merkitys Saukkojen ja Ruuhiluodon vaihtoehtoilta nykytilan kannalta. Selostuksessa ja vaihtoehtojen käsittelyssä sekä vertailussa tämä tulee kuitenkin esille ja on katsottava, että arvioinnissa on pyritty toteuttamaan arviointiohjelmasta annetun lausunnon vaatimusta, vaikka on pidetty kiinni suunnitellusta vaihtoehtoasetelmasta. YVA-menettelyn vaihtoehtojen pienehkö tarkistaminen olisi kuitenkin suhteellisen helposti lieventänyt esille nousutta ristiriitaa 0-vaihtoehdon määrittelystä.

Hankkeen toteuttamisvaihtoehdoista ns. kuivan maan satamaa ei ole käsitelty. Arviointiohjelmasta annetussa lausunnossa edellytettiin vaihtoehdon käsittelyä nykyisen toiminnan kehittämi-

senä tai käsittelemättä jättämiselle tarkempia perusteita. Arviointiselostuksessa vaihtoehto on ylimalkaisesti perusteltu ja on esitetty edelleen, että vaihtoehto ei ole satamaoperaattorien näkökulmasta toteuttamiskelpoinen. Esitetty perustelu on myös ristiriitainen, sillä sataman ulkopuolisten varastojen käyttömahdollisuus on todettu. Sisämaan suuntaan toteutettavaa toimintojen kehittämissuunnitelmaa ei kuitenkaan ole käsitelty eikä muutosta satamaoperaattorien toiminnassa ole kuvattu siten, että perustelua voisi tällaisen vaihtoehdon tarkastelematta jättämiselle pitää vakuuttavana ja riittävänä.

Tarkasteltujen vaihtoehtojen käsittely on yleisesti asiallista ja tasapuolista, jos ei oteta huomioon eteläisiin vaihtoehtoihin liittyvää ratayhteyttä.

Vaikutusten selvittäminen ja merkittävyyden arviointi

Yleistä

Hankkeen vaikutuksia on selvitetty pääosin arviointiohjelman ja yhteysviranomaisen siitä antaman lausunnon perusteella. Vaikutusten selvittäminen keskittyy merkittävimpiin vaikutuksiin:

- rakentamisvaiheen ruoppausten ja täyttöjen vaikutus merialueeseen
- meluvaikutukset
- vaikutukset ilmaan
- vaikutukset maankäyttöön ja maisemaan
- vaikutukset luonnonvarojen hyödyntämiseen
- ihmisten viihtyvyyteen ja elinoloihin kohdistuvat sosiaaliset vaikutukset ja onnettomuustilanteet.

Arviointi on tehty pääasiassa asiantuntija-arviona. Vaikutusten selvittämisessä on käytetty lähtötietoina mm. tehtyjä tutkimuksia, tarkkailuja ja selvityksiä. Arviointityössä käytetty aineisto on esitetty lähdeluettelossa. Hankkeessa tarvittavaa tietoperustaa on täydennetty erilliselvityksillä:

- liikenne- ja melumalli
- virtaus- ja vedenlaatumalli
- luontoselvitysten koordinointi
- rakennusinventointi
- arkeologiset selvitykset laajennusalueilla
- kaikuluotaukset merenpohjassa
- rakennesuunnitelmat ja massamääräarviot ja
- maisemaselvitys ja -kuvasoitteet.

Sidosryhmien ja yleisön antamaa palautetta on arviointiselostuksessa hyödynnetty. Arvioinnissa käytetty aineisto ja asiantuntemus on ollut monipuolista.

Arvioitujen ympäristövaikutusten perusteeksi on kuvattu vaikutuskohteittain alueen nykytila, vaikutusmekanismit, lähtötiedot ja arviointimenetelmät. Vaikutuskohteittain on tehty myös vaihtoehtojen vertailu.

Vaikutusalue

Vaikutusten tarkastelualue on rajattu noin viiden kilometrin etäisyydelle sataman nykyisistä ja tulevista rakenteista ja alueista. Yksittäisten vaikutusten osalta vaikutusalueen laajuus vaihtelee. Eri vaikutusten kohdentuminen on esitetty kunkin eri arvioitavan vaikutuksen osalta erikseen. Vaikutusaluetta voidaan pitää hankkeen kokonaistarkastelussa riittävänä.

Arvioidut vaikutukset

Arvioidut vaikutukset kohdistuvat hyvin hankkeen keskeisiin vaikutuksiin. Vaikutusarviointia koskevat huomiot ja täydennystarpeet tuodaan esille arviointiselostuksen mukaisessa vaikutusten esittämisjärjestyksessä.

Rakentamisvaiheen ympäristövaikutukset (9.1) on vaihtoehtoissa riittävästi selvitetty lukuun ottamatta eteläisten vaihtoehtojen ratayhteyden osuutta. Rakentamisvaiheessa liikenne lisääntyy, mutta ohjautuu nykyisiä liikennereittejä pitkin. Rakentamisesta aiheutuva suurin meluhaitta on räjäytystyöt ja louhinta, joita aiheutuu eniten Maanpään alueella. Rakentamisen vaikutus ilman laatuun on väliaikainen. Rakentamisen aikana tehtävät ruoppaukset ja läjitykset vaikuttavat merialueen tilaan, kalastoon ja kalastukseen. Tehtyjen tutkimusten perusteella pohjasedimentit sisältävät mm. raskasmalleja ja tributyyliä. Ruoppauksen ja läjityksen aiheuttama veden samentuminen ja haitta vesiekosysteemille, virkistykseen ja kalastukseen on arvioitu suurimmaksi Ruuhiluodon vaihtoehdossa, jossa massamäärä on suurin. Rakentamisaikaisen haitan arvioinnista ei käy ilmi varsinainen rakentamisaika, mutta kokemukseen perustuen on todettava, että rakentamisesta aiheutuva haitta on satamarakentamisessa varsin pitkäaikainen. Rakentamiseen kuluvasta ajasta tulee vielä esittää vaihtoehtoittain arvio. Kalastoon ja kalastukseen kohdistuvien vaikutusten osalta rakentamisaikainen haitta saattaa olla suurempi kuin arviointiselostuksen tässä kohdassa on todettu.

Vaikutukset maankäyttöön, yhdyskuntarakenteeseen ja elinkeinotoimintaan (9.2)

Kohdassa käsitellään vaikutukset 1) maankäyttöön ja kaavoitukseen, 2) liikenteeseen ja liikuttamiseen, 3) tuotanto-, palvelu- ja elinkeinotoiminta-alueisiin, 4) matkailuun ja matkailupalvelu-alueisiin, 5) maa- ja metsätalouteen ja 6) kalatalouteen. Vaikutusten arviointi on uuteen ratayhteyteen sekä eräisiin kalatalouteen kohdistuvien vaikutusten osalta puutteellinen jäljempänä tarkemmin todetulla tavalla. Muilta osin arvioinnissa on riittäväällä tavalla käsitelty hankkeen keskeisiä vaikutuksia.

Sataman laajennusvaihtoehtojen vaikutukset ovat maankäytön kannalta erittäin merkittävät, mikä on arviointiselostuksessa tuotu hyvin esille. Eteläisten vaihtoehtojen on arviointiselostuksessa selkeästi todettu edellyttävän myös uuden ratayhteyden rakentamista. Uutta ratayhteyttä ei kuitenkaan ole tarkasteltu osana satamalaajennushanketta, vaan se on edennyt erillisenä hankkeena.

Arviointiselostuksen valmistuttua tammikuussa 2009 satamaliikelaitos on käynnistänyt ratayhteyksiä koskevan tarkemman suunnittelun erillisenä hankkeena ja on pyytänyt ympäristökeskukselta kannanottoa ympäristövaikutusten arviointimenettelyn tarpeesta 16.4.2009 saapuneella kirjeellä. Kirjeestä ilmenee, että satamaliikelaitos on päättänyt syksyllä 2008 teettää tarkemman suunnittelun eteläisten satamalaajennusvaihtoehtojen mahdollisista uusista ratayhteyksistä. Suunnittelu koskee kahta vaihtoehtoista ratalinjausta, joista ns. pohjoinen ratalinjaus perustuisi nykyiseen rataan, mutta edellyttäisi uutta satamarataa noin 3 kilometriä. Kaupungin keskustan itä- ja eteläpuolitse kulkeva satamarata, ns. eteläinen ratalinjaus, olisi noin 18 kilometriä pitkä. Pohjoinen ja eteläinen ratalinjaus on ympäristökeskuksen käsityksen mukaan selkeästi osa sataman laajennushanketta. Ratalinjauksen vaikutus kohdistuu välittömänä selkeästi laajemmalle alueelle kuin mitä arviointiselostuksessa on laajennushankkeiden osalta esitetty. Linjauksella on huomattava ja pysyvä vaikutus Rauman maankäyttöön ja kaavoitukseen. Kaavoituksen avulla

on tutkittava, onko eteläinen ratalinjaus yleensäkin mahdollinen. Ratalinjauksella on vaikutusta myös tieliikenteen järjestelyihin. Sataman maanpuolinen autoliikenne kokonaisuudessaan kasvaa vaihtoehtoissa 2-4 kaksinkertaiseksi ja vaihtoehdossa 1 noin 1,5-kertaiseksi ja edellyttää vähintään tehostamista liikennejärjestelyissä ja todennäköisesti arviointiselostuksessa mainittua liikenteen kokonaissuunnitelmaa yleiskaavan uusimisen yhteydessä. Ratalinjauksen vaikutusta maankäyttöön ja kaavoitukseen ei siis ole riittäväällä tavalla arvioitu. Arviointia tulee ratalinjauksen osalta täydentää. Täydennystarve ratayhteyden osalta koskee maankäytön ja kaavoituksen lisäksi myös muita vaikutuksia, vaikka arviointiselostuksessa tarkasteltujen vaikutusten osalta ei sitä erikseen mainita.

Kalatalouteen kohdistuvien vaikutusten arviointi on työvoima- ja elinkeinokeskuksen kalatalousyksikön käsityksen mukaan puutteellinen. Laajennusvaihtoehtojen alle jäävien vedenalaisten eliöyhteisöjen osalta tulee tarkentaa vaikutusten arviointia sekä selvittää Saukojen fladan merkitys kalaston lisääntymisalueena.

Vaikutukset luonnonolosuhteisiin (9.3) käsittävät vaikutukset 1) luonnonvarojen käyttöön, 2) maa- ja kallioperään sekä pohjavedenmuodostukseen, 3) pohjasedimenttiin, 4) virtauksiin ja veden laatuun, 5) ilman laatuun ja ilmastoon, 6) kasvi- ja eläinlajistoon sekä luonnon monimuotoisuuteen ja 7) suojeluarvojen säilymiseen. Luonnonvarojen käytön osalta on arvioitu vaihtoehtojen maapinta-ala, louhinta-, ruoppaus- ja läjitysmäärä sekä täyttöön tarvittava ulkopuolinen massamäärä. Esitetyn vaihtoehtojen vertailun mukaan Ruuhiluoto on luonnonvarojen kulutuksen kannalta epäedullisin ja Saukko luonnonvaroja säästävin vaihtoehto. Luonnontilaisen maapinta-alan menetys on suurinta Järviluodon vaihtoehdossa ja luonnontilaisen rantaviivan menetys suurinta Ruuhiluodon vaihtoehdossa. Pohjasedimenttiin kohdistuva positiivinen vaikutus on suurinta siellä, missä pohjasedimentti on eniten pilaantunutta, jolloin Ruuhiluodon vaihtoehdossa tilanne paranee Iso-Hakunin edustalla tehtävien puhdistusruoppausten vuoksi. Virtauksia ja veden laatua on arvioitu mallintamalla. Kokonaisfosforin ja kokonaistypen pitoisuus nousi selkeimmin Järviluodon vaihtoehdossa Järviluodon itäpuolella. Ilman laatuun ja ilmastoon kohdistuvina vaikutuksina liikenteen päästöt enimmillään kaksinkertaistuvat, mutta siitä ei aiheudu ilman laadun oleellista heikkenemistä. Bulk-lastien käsittelyssä kaoliinipöly leviää Petäjäksi kallion poistumisen myötä laajemmalle pohjoisen saariston suuntaan. Kasvilajistoa, vesikasvilisuutta sekä eläinlajistosta pesimälinnustoa, perhoslajistoa ja lepakoiden esiintymistä on selvitetty riittävästi. Luonnonarvojensa kannalta Saukot ja Ruuhiluoto ovat vaihtoehtoista edustavimpia siten kuin arviointiselostuksessa on todettu. Suojeluarvojen säilymiseen laajennuksen toteuttamisella Saukoissa on merkittävin heikentävä vaikutus. Lähin Natura 2000 –verkostoon kuuluva alue on Rauman saariston Natura-alue, joka sijaitsee noin kolme kilometriä laajennusvaihtoehtoista ja satamasta lähtien. Ympäristökeskuksen käsityksen mukaan esitetyt laajennukset eivät todennäköisesti merkittävästi heikennä niitä luonnonarvoja, joiden vuoksi alue on sisällytetty Natura-verkostoon. Alueelle voi sataman laajennuksen vuoksi kohdistua välillisesti haitallisia vaikutuksia lisääntyvän laivaliikenteen onnettomuusriskin muodossa. Luonnonolosuhteisiin kohdistuvat vaikutukset on selvitetty riittävän monipuolisesti, perusteellisesti ja kattavasti ja johtopäätökset ovat esitetyn selvityksen perusteella asianmukaisia.

Vaikutukset maisemaan, kaupunkikuvaan ja kulttuuriperintöön (9.4) käsittävät vaikutukset 1) maisemaan, 2) kulttuurihistoriallisiin rakennuksiin, kohteisiin ja alueisiin ja 3) muinaisjäännöksiin. Maisemavaikutusten arviointi on hankkeessa tärkeä ja se on ottanut hyvin huomioon topografian, vesielementin, kasviston ja ihmisen kädenjäljen ja työ on tehty varsin havainnollisesti ja perusteellisesti eri vaihtoehtojen osalta. Johtopäätösten mukaan Saukot ja Ruuhiluoto muuttavat eniten maisemaa. Myös nolla-vaihtoehdon osalta on todettu merkittävä negatiivinen muutos maisemallisesti tärkeän vihreän reunan tuhoutuessa. Kulttuurihistoriallisiin kohteisiin ja muinaisjäännöksiin kohdistuvat vaikutukset on selvitetty olemassa olevien ja inventointiin perustuvien tietojen pohjalta kattavasti, joskaan vedenalaisten muinaisjäännösten osalta arvioinnissa ei ole ollut käytettävissä tekeillä olevan kaikuluotauksen tuloksia. Kulttuurihistoriallisten arvojensa vuoksi Saukot on vaihtoehtoista toteuttamiskelpoisuudeltaan huonoin. Myös Järviluodossa olevat venäläiset varustukset edellyttävät lisätutkimuksia ja Museoviraston hyväksyntää. Vaikutukset maisemaan, kaupunkikuvaan ja kulttuuriperintöön on selkeästi ja riittävästi esitetty.

Vaikutukset ihmisen terveyteen, elinoloihin ja viihtyvyyteen (9.5) käsittävät vaikutukset 1) terveyteen, 2) asumiseen ja vapaa-ajan asumiseen, 3) virkistys- ja ulkoilualueisiin 4) virkistyskalastukseen, 5) melun ja värinän vaikutukset ja 6) valojen vaikutukset. Terveysten kohdistuvien vaikutusten osalta esille on otettu kaoliinipölyn leviäminen, vaarallisten aineiden varastointi, liikenteen päästöt ja onnettomuusriskit. Terveysten kohdistuvat vaikutukset jäävät arviointiselostuksen mukaan melko vähäisiksi eikä niiden merkitys hankkeessa ole suuri. Vaikutus asumiseen ja vapaa-ajan asumiseen on merkityksellistä Saukoissa ja Järviluodossa, jossa on vapaa-ajan asutusta. Maanpään alueella satamatoiminnan läheisyys vaikuttaisi viihtyvyyteen. Virkistys- ja ulkoilualueiden menetystä liittyy kaikkiin vaihtoehtoihin, joskin vaikutus on suurin

Saukoissa ja vähäisin Ulko-Petäjässä, kun se on satamakäytössä. Virkistyskalastuksen osalta mahdollisuuksien menetys kohdistuu jossain määrin kaikkiin vaihtoehtoihin, joskin Saukojen vaihtoehdon vaikutus on suurin. Melun ja tärinän vaikutus korostuu rakentamisaikana sekä toiminnan aikana lastinkäsittelyssä sekä liikenteessä. Selvityksen mukaan asuinalueita koskeva meluohjearvot eivät satamatoiminnassa ylity. Liikennemelun vaikutus on näkyvissä eniten eteläisissä vaihtoehdoissa, mutta myös pohjoisissa vaihtoehdoissa sekä nolla-vaihtoehdossa häiriintyvien kohteiden lukumääränä ja tieliikenteen melusuojauksen tarpeena meluohjearvojen saavuttamiseksi. Huomattakoon, että melun ja tärinän arvioitu vaikutus ei kata ratalinjausten vaikutusalueita. Valojen vaikutuksen ulottuvuutta ja sen viihtyvyysvaikutusta on käsitelty riittävästi. Muina ihmisten kokemina vaikutuksina on tuotu esille lähinnä vaihtoehtoihin liittyviä intressejä ja eri vaihtoehtojen saamaa kannatusta.

Vaikutukset ihmisen terveyteen, elinoloihin ja viihtyvyyteen on arvioinnissa ehkä kaikkein moninaisimpia tekijöitä sisältävä osio. Niiden arvioinnissa on usein vaikeaa löytää asianmukaista painotusta eri tekijöiden suhteen. Tässä hankkeessa ja arvioinnissa melu ja tärinä ovat keskeisimpiä niin kuin arviointiselostukseen sisältyvästä selvityksestä voi havaita. Arvioinnissa on myös hyvin otettu huomioon muut tekijät, joskin sisällöltään tarpeellinen muut ihmisten kokemat vaikutukset jäävät hieman irrallisiksi kokonaisuudesta.

Ratalinjauksen puuttuminen arvioinnista vaikuttaa erityisesti ihmisiin kohdistuvien vaikutusten arviointiin. Mikäli tätä puutetta ei huomioida, ihmisiin kohdistuva arviointi on monipuolisesti ja riittävästi esitetty.

Ympäristö- ja turvallisuusriskit (9.6) on tunnistettu ja pääpiirteissään selvitetty. Riskit liittyvät kaikissa vaihtoehdoissa suurimmaksi osaksi liikenteen sujuvuuteen maanteillä, joskin alusliikenteen ja pienveneliikenteen riskit on noteerattu. Myös vaarallisten aineiden varastointi, täytötöiden kuljetukset, rakentamiseen liittyvät räjäytykset ja ruoppausmassojen käsittelyssä tapahtuva haitallisten aineiden leviäminen on esitetty. Lisääntyvän alusliikenteen onnettomuusriski ja sen vaikutus luonnonsuojelualueille olisi ollut hyvä arvioida. Riskien arviointia on tarpeen vielä tarkentaa eri lupa- ja hyväksymismenettelyjen yhteydessä.

Vaihtoehtojen vertailu, yhteenveto ympäristövaikutuksista ja vaihtoehtojen toteuttamiskelpoisuudesta

Vaihtoehtoja on vertailtu erittelevällä menetelmällä. Vertailun pääperiaatteena on pidetty haitallisiin ympäristövaikutuksiin eikä niinkään taloudellisiin näkökohtiin perustuvaa vertailua. Vertailussa on käytetty sekä numeerista että sanallista aineistoa ja pisteytetty arvioidut vaikutukset taulukkoon. Pisteytysasteikko on määritelty haitan vakavuuden mukaan nollassa neljään pisteeseen, jossa suurin luku kuvaa voimakkainta haittaa. Vertailutaulukko yhdessä kohdan 13.2. sanallisen yhteenvedon kanssa on havainnollinen ja vastaa arviointiselostuksessa kokonaisuudessaan esitettyä arviointia. Arviointiin liittyy aina epävarmuuksia ja arviointiselostuksessa onkin korostettu, että vertailussa saadun pistemäärän ei tulisi päätöksenteossa olla ensisijainen, vaan päätöksenteossa tulisi painopisteenä olla vaihtoehtojen laadulliset erot. Ympäristökeskus korostaa myös tätä seikkaa. Hankkeen ja sen vaihtoehtojen toteuttamiskelpoisuuden osalta on tarkasteltu ympäristövaikutusten arvioinnissa esille tulleiden suojeluarvojen merkitystä asianmukaisesti. Koska vaikutusten arviointi edellyttää merkittävää täydentämistä, on vaihtoehtojen vertailu ja toteuttamiskelpoisuus tarkasteltava uudelleen.

Haitallisten vaikutusten ehkäiseminen

Arviointiselostuksessa on esitetty keskeisimmät ympäristövaikutusten lieventämiskeinot. Esitetyt lieventämistoimet ovat konkreettisia ja johdonmukaisia hankekuvauksen ja tarkasteltujen vaikutusten suhteen.

Seuranta

Vaikutusten seuranta on tarkoitus järjestää hankkeen ympäristö- ja vesilain mukaisten lupien yhteydessä. Seuranta toteutetaan rakentamisvaiheessa ja toiminnan aikana. Sekä rakentamisen että toiminnan aikaisen seurannan osalta on esitetty seurattavat asiat. Seuranta voidaan pitää arvioitujen vaikutusten osalta asianmukaisena ja riittävänä. Kun otetaan huomioon edellä todetut lisäselvitystarpeet, on valmistauduttava niiltä osin täydentämään seurantaohjelmaa.

Osallistuminen

Arviointimenettelyssä on keskeistä osallistuminen ja sen avulla saatavan palautteen aito huomioon ottaminen sekä hankkeen ympäristövaikutusten riittävä selvittäminen. Kun kysymyksessä on hanke, jossa hankkeesta vastaavana on kaupungin liikelaitos ja kaupungin toimielimet tekevät eri asioissa päätöksiä hanketta koskien, varsinainen hankkeen arviointimenettely ja muu päätöksenteko saattavat sekoittua keskenään. Osallistumista koskevaa osuutta on kritisoitu mm. Pro Petäjäs -liikkeen taholta siksi, että vuorovaikutusta ja osallistumista esittelevässä osuudessa ei ole mainittu kuntalaisaloitetta Ulko-Petäjäs-hankkeen keskeyttämiseksi. Arviointiselostuksessa Pro Petäjäs ry:n toimintaa ei ole vähätelty, joskaan toiminnalla ei ole ollut yhdistyksen odotamaa vaikutusta hankkeessa.

Arviointimenettelyssä vuorovaikutus on lain mukaisella tavalla toiminut. Arvioinnissa on huolehdittu hyvin yhteydenpidosta viranomaistahoihin ja eri sidosryhmille ja alueen asukkaille on varattu riittävä mahdollisuus ilmaista mielipiteensä ja antaa lausuntonsa hankkeesta. Arviointiselostusta esittelevässä yleisötilaisuudessa tuli selkeästi esille ratalinjausten erillinen käsittely ja siinä yhteydessä korostetusti asianmukaisen osallistumisen ja vuorovaikutuksen puute ratalinjausten vaikutuspiirissä.

Raportointi

Raportoinnin osalta tarkastellaan tehtyä arviointiselostusta ottamatta täysipainoisesti huomioon edellä esitettyjä puutteita. Arviointiselostus on kansantajuisesti ja selvästi kirjoitettu, helppoluokinen ja selkeä. Arviointiselostus on myös erittäin havainnollinen. Vaikka arviointiselostuksesta puuttuu ratalinjausten vaikutus, selostus antaa kuitenkin kohtuullisen kokonaiskuvan hankkeesta ja sen vaikutuksista.

Yhteenveto ja arviointiselostuksen riittävyys

Arviointiselostus on laadittu YVA-lain mukaisesti. Hankkeen laajuudesta ja monitahoisuudesta johtuen se ei kuitenkaan sisällöltään täytä kaikilta osin sille asetettuja vaatimuksia, vaikka varsinainen arviointityö on tehty asiantuntevasti ja yleisesti muihin ympäristövaikutusten arviointeihin nähden vastaavalla laadukkuudella. Arviointiselostuksessa merkityksellisin puute on kahden vaihtoehtoon tarvittavien satamaratayhteyksien vaikutuksen tarkastelun jääminen torsioksi samaan aikaan kun ratalinjausten suunnittelu yleisötilaisuuksineen on aloitettu. Ympäristökeskuksen käsityksen mukaan sataman käyttöön tuleva ratayhteys on osa hanketta ja sillä saattaa

olla merkittävä vaikutus sataman lopullista laajennusvaihtoehtoa valittaessa. Myös edellä mainitut muut täydennystarpeet, ns, kuivan maan satamavaihtoehtoon käsittely, mahdollinen Rihtniemen väylän syventämisen vaikutus alusliikenteen määrään, rakentamisen aika-arvio eri vaihtoehtoisissa, päätöksentekomenettely Rauman kaupungin hallinnossa valtuuston periaatepäätöksen jälkeen ja kalastoa koskeva pienehkö täydennystarve yhdessä edellä mainitun kanssa ovat merkittävä puute arvioinnissa. Puutteen vuoksi arviointia kokonaisuudessaan, myös osallistuminen huomioon ottaen, on pidettävä siinä määrin riittämättömänä, että se edellyttää arvioinnin täydentämistä joko kokonaan yhtenäiseksi uudeksi arviointiselostukseksi tai selkeäksi täydennykset ja uuden vertailun sisältäväksi lisäraportiksi.

Arviointiselostus on laadittu YVA-lain hengen mukaisesti ja perustellusti hyvin varhaisessa suunnittelun vaiheessa. Varhaisessa vaiheessa toteutettava arviointimenettely mahdollistaa

myös aidon osallistumisen. Tässä hankkeessa ratayhteyden vaikutusalueella olevien asukkaiden osallistumistarve ei ole pelkästään sataman laajennusalueiden perusteella konkretisoitunut. Näin ollen osallistuminen jää vajaaksi, kun osa hankkeesta ei ole sisältynyt YVA-lain mukaiseen julkiseen käsittelyyn. Ratalinjausten osalta on selvitettävä, onko muita vaihtoehtoja kuin nyt esille tuodut vaihtoehdot.

Sataman laajentaminen edellyttää myös useita lupia ja hyväksymismenettelyitä, jotka käsitellään toisistaan erillään ja mahdollisesti myös eriaikaisesti. Lupavaiheeseen jätetyt, yllä esitetyt täydennykset siirtyisivät liian myöhään toteutettaviksi ja rajautuisivat käsittelyssä olevan luvan sisällölliseen laajuuteen. Kaavoituksen yhteydessä laaditaan kattavia ympäristöselvityksiä, mutta kaavoitusmenettelyssä ei useinkaan tehdä vaihtoehtovertailua siinä laajuudessa kuin ympäristövaikutusten arviointimenettelyssä.

Ympäristökeskus katsoo, että täydennetty arviointi tulee käsitellä YVA-lain ja asetuksen mukaisesti siten kuin arviointiselostus käsitellään.

Hankkeen laajenemissuunnasta kaupunginvaltuusto tekee periaatepäätöksen. On perusteltua, että valtuustolla on riittävän kattava tieto koko hankkeesta ja sen vaikutuksista päätöksen tekemiseksi.

LAUSUNNON NÄHTÄVILLÄOLO

Menettelyn aikana saadut alkuperäiset lausunnot ja mielipiteet säilytetään Lounais-Suomen ympäristökeskuksen arkistossa. Kopiot lausunnoista ja mielipiteistä lähetetään hankkeesta vastaavalle. Yhteysviranomaisen lausunto lähetetään tiedoksi lausunnonantajille ja osoitetietonsa antaneille mielipiteen esittäjille.

Lounais-Suomen ympäristökeskuksen lausunto tulee nähtäville Rauman kaupungintalolle ja pääkirjastoon sekä Pyhärannan kunnanvirastoon ja pääkirjastoon viimeistään 1.6.2009 alkaen kuukauden ajaksi.

Ympäristökeskuksen johtaja

Risto Timonen

Ylitarkastaja

Elvi Hakila

Liitteet

1. Luettelo lausunnonantajista
2. Suoritemaksun määräytyminen ja sitä koskeva oikaisuvaatimusosoitus

Suoritemaksu 7 500 euroa

Jakelu Rauman satama suoritemaksua vastaan

Tiedoksi Alueelliset ympäristökeskukset
Lausunnon antajat
Lounais-Suomen metsäkeskus, Turku
Länsi-Suomen ympäristölupavirasto
Ratahallintokeskus
Ympäristökeskus/osastot
Ympäristöministeriö

LIITE 1**LUETTELO LAUSUNNONANTAJISTA JA MIELIPITEEN ESITTÄJISTÄ****Lausunnonantajat**

Eurajoen kunta
Länsi-Suomen lääninhallitus
Merenkulkulaitos
Metsähallitus / Etelä-Suomen Luontopalvelut
Museovirasto
Rauman kaupunki
Rauman kaupungin ympäristölautakunta
Rauman kaupungin ympäristöterveydenhuolto
Satakunnan Museo
Satakunnan pelastuslaitos
Satakuntaliitto
Tiehallinto Turun tiepiiri
Turvatekniikan keskus
Varsinais-Suomen työ- ja elinkeinokeskus, kalatalousyksikkö

LIITE 2**MAKSUN MÄÄRÄYTYMINEN JA MAKSUA KOSKEVA MUUTOKSENHAKU**

Maksu määräytyy ympäristöministeriön asetuksessa (1387/2006) alueellisen ympäristökeskuk-
sen maksullisista suoritteista olevan maksutaulukon mukaisesti.

Maksuvelvollinen, joka katsoo, että julkisoikeudellisesta suoritteesta määrätyn maksun mää-
räämisessä on tapahtunut virhe, voi vaatia oikaisua maksun määränneeltä viranomaiselta kuu-
den kuukauden kuluessa maksun määräämisestä.