



31.3.2008

LOS-2007-R-9-531

Rauman Satama

Viite / Hänvisning

Asia / Ärende

Lausunto ympäristövaikutusten arviointiohjelmasta;
Rauman sataman laajennus

Rauman Satama on 31.12.2007 toimittanut Lounais-Suomen ympäristökeskukselle ympäristövaikutusten arviointimenettelystä annetun lain mukaista yhteysviranomaisen lausuntoa varten ympäristövaikutusten arviointiohjelman Rauman sataman laajennushankkeesta.

HANKETIEDOT JA YMPÄRISTÖVAIKUTUSTEN ARVIOINTIMENETTELY

Hankkeen nimi

Rauman sataman laajennus

Hankkeesta vastaava

Rauman Satama
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 arviointiohjelman tavoitteena on esittää tiedot hankkeesta ja sen ympäristövaikutuksista kokonaisuutena sekä siitä, miten hankkeen ja sen vaihtoehtojen ympäristövaikutukset selvitetään ja arvioidaan.

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

Arviointiohjelman ja yhteysviranomaisen siitä antaman lausunnon perusteella hankkeesta vastaava laatii ympäristövaikutusten arviointiselostuksen. Arviointiselostus ja yhteysviranomaisen siitä antama lausunto tulee liittää aikanaan lupahakemusasiakirjoihin.

Hankkeen edellyttämät luvat ja päätökset

Arviointiohjelman mukaan satama tarvitsee laajennushankkeen toteuttamiseksi muutoksia voimassa oleviin kaavoihin maakuntakaavasta lähtien. Vesirakentamiselle, ruoppaukselle ja ruoppausmassojen läjittämiselle tarvitaan vesilain mukainen lupa Länsi-Suomen ympäristölupavirastolta. Sataman toiminnan laajentaminen olennaisesti edellyttää ympäristölupaa Länsi-Suomen ympäristölupavirastolta samoin kuin pilaantuneiden ruoppausmassojen käsittely. Mahdolliset rakennukset edellyttävät maankäyttö- ja rakennuslain mukaisen rakennusluvan Rauman kaupungin rakennusvalvontaviranomaiselta. Mahdollinen kallionlouhinta edellyttää myös em. viranomaiselta toimenpidelupaa. Satamassa toimivat yritykset hakevat lisäksi toimintansa edellyttämät luvat, kuten esim. ympäristöluvat ja kemikaalilain mukaiset luvat.

Hanke, sen tarkoitus ja sijainti

Arviointiohjelman mukaan nykyinen satama-alue on laajuudeltaan noin 120 ha, joka on kokonaan satamakäytössä. Sataman nykyinen asemakaava mahdollistaa satama-alueen laajentamisen noin 20 hehtaarilla. Nykyisen kaavan mukaiset laajennusalueet ovat kokonaan käytetty arviolta vuoteen 2010 mennessä. Rauman sataman kehitys on ollut viimeisen kolmenkymmenen vuoden aikana myönteistä ja jotta tämä kehitys voi jatkuu, tarvitaan satamalle uusia tulevaisuuden reservialueita. Merenkululaitoksen 2006 tekemän arvion mukaan Satakunnan satamien liikenne kasvaa vuoteen 2030 yhteensä 16 miljoonaan tonniin. Rauman osuuden tästä on arvioitu olevan noin 9-10 miljoonaa tonnia. Transitoea ei luvuissa ole mukana. Pitkällä aikavälillä Raumalla on varauduttava 12–18 miljoonan tonnin liikenteeseen. Laajennusalueiden kartoitus tehdään nyt ennen kuin laajennustarpeet ovat kriittisiä. Suunnittelun periaatteena on konttiliikenteen voimakas lisääntyminen.

Alueet otetaan käyttöön tarpeen mukaan noin vuoden 2015 jälkeen. Laajennus on ajankohtainen sen jälkeen, kun satamaoperaatioiden tehostamistoimet ja Ulko-Petäjäksen käyttöönotto on toteutettu.

Satama laajenee suunnitelmien mukaan nykyisestä satamasta ulkomerelle. Laajennus käsittää vaihtoehdosta riippuen 50 – 150 ha alueen, 5- 15 laituria, joiden pituus olisi yhteensä 0,5 – 1,2 km.

Vaihtoehdot

YVA-menettelyssä arvioidaan seuraavat vaihtoehdot:

Hanketta ei toteuteta (0-vaihtoehto)

Nykyisen sataman kapasiteetti on noin 170 000 konttiyksikköä (TEU) vuodessa. Ohjelman mukaisessa YVA-menettelyssä tarkasteltava 0-vaihtoehto vastaa Rauman Sataman yleissuunnitelman mukaista tilannetta vuodelle 2015, jossa Ulko-Petäjäs on otettu satamakäyttöön. 0-vaihtoehdossa sataman kapasiteetti on noin 300 000 TEU/vuosi nykyisellä käsittelyjärjestelmällä. Konttienkäsittely ja varastointi edellyttävät päällystettyjä kenttätiloja sekä kapasiteetiltaan riittävän suurta siirto- ja nostokalustoa. Pullonkaulaksi muodostuu ensimmäiseksi kenttäkapasiteetti. Kenttäkapasiteettia voidaan nostaa siirtymällä kehittyneempään käsittelyjärjestelmään ja/tai lisäämällä konttien kiertonopeutta.

Laajennusvaihtoehto Saukko (vaihtoehto 1)

Satamaa laajennetaan nykyiseltä alueelta suoraan pohjoiseen maakannaksen tai avattavan sillan kautta. Laajennus on maksimissaan 50 ha. Uusia laitureita rakennetaan viisi meren puolelle. Tässä vaihtoehdossa nykyinen satama säilyy lähes kokonaan. Laajennuksen toteuttaminen Saukkoon (Vaihtoehto 1) edellyttää paikan päällä maankaivua ja louhintaa noin 1,10 milj.m³ sekä ruoppausta ja maankaivua noin 1,59 milj.m³. Täyttöä tarvitaan noin 4,33 milj.m³. Uudella laiturilla olisi tässä vaihtoehdossa laituripituutta noin 0,6 km.

Laajennusvaihtoehto Ruuhiluoto (vaihtoehto 2)

Satamaa laajennetaan nykyiseltä alueelta länteen avattavan sillan kautta. Laajennus on noin 150 ha ja uusia laitureita rakennetaan 15. Yleissuunnitelman 2015 laitureista poistuu yksi. Laajennuksen toteuttaminen Ruuhiluotoon (Vaihtoehto 2) edellyttää paikan päällä maankaivua ja louhintaa noin 0,49 milj.m³ sekä ruoppausta ja maankaivua noin 6,80 milj.m³. Täyttöä tarvitaan noin 13,15 milj.m³. Uudella laiturilla olisi tässä vaihtoehdossa laituripituutta noin 1,2 km.

Laajennusvaihtoehto Järviluoto (vaihtoehto 3)

Satamaa laajennetaan tehdasalueen eteläpuolitse johdettavan uuden maayhteyden kautta. Botnian väylä siirretään tässä vaihtoehdossa Järviluodon itäpuolelle. Laajennus on noin 130 ha ja laitureita rakennetaan 13. Nykyiset laiturit säilyvät. Laajennuksen toteuttaminen Järviluotoon (Vaihtoehto 3) edellyttää paikan päällä maankaivua ja louhintaa noin 1,01 milj.m³ sekä ruoppausta ja maankaivua noin 5,47 milj.m³. Täyttöä tarvitaan noin 12,89 milj.m³. Uudella laiturilla olisi tässä vaihtoehdossa laituripituutta noin 0,7 km.

Laajennusvaihtoehto Hanskloppi (vaihtoehto 4)

Satamaa laajennetaan uusien eteläisten maayhteyksien kautta Maanpäästä Hanskloppiin. Laajennus on noin 120 ha ja laitureita rakennetaan 11. Nykyiset laiturit säilyvät. Tämä vaihtoehto mahdollistaa laajentamisen myöhemmin edelleen. Laajennuksen toteuttaminen Hanskloppiin (Vaihtoehto 4) edellyttää paikan päällä maankaivua ja louhintaa noin 0,04 milj.m³ sekä ruoppausta ja maankaivua noin 4,25 milj.m³. Täyttöä tarvitaan noin 12,52 milj.m³. Uudella laiturilla olisi tässä vaihtoehdossa laituripituutta noin 1,0 km. Laajennusvaihtoehto Hanskloppi ulottuu hieman kaupungin omistamaa aluetta ulommas.

Arviointimenettelyn yhdistäminen muiden lakien mukaisiin menettelyihin

Arviointimenettelyä ei ole yhdistetty muiden lakien mukaisiin menettelyihin. Tarkoituksena on, että kaavoitus ja sataman laajennussuunnittelu etenevät samanaikaisesti, koska hankkeen toteuttaminen edellyttää muutoksia kaikille kaavatasoille.

Arvioitavat ympäristövaikutukset ja arviointimenetelmät

Hankkeen ympäristövaikutusten arviointimenettelyssä tarkastellaan YVA-lain 2 §:n edellyttämiä vaikutuksia. Hankkeen ympäristövaikutusten arvioinnissa keskitytään merkittävimpiin vaikutuksiin:

- 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).

Ympäristövaikutusten arviointi tullaan tekemään pääasiassa asiantuntija-arvioina käyttäen hyväksi tehtyjä tutkimuksia, selvityksiä, ennusteita, asiantuntijahaastatteluja, yleisöpalautetta, havainnekuvia, laskelmia ja mallinnuksia sekä menettelyn yhteydessä tehtäviä selvityksiä, mm. luontoselvitystä. Vaikutuksia arvioitaessa tullaan ottamaan huomioon sataman laajennushankkeen vaikutukset sen eri vaiheissa, kuten rakentaminen ja satamatoiminta.

Alustava vaikutusalueen raja on ulottuu laajimmillaan noin viiden kilometrin etäisyydelle itse sataman nykyisistä ja tulevista rakenteista ja alueista. Eri tyyppiset vaikutukset rajautuvat eri tavoin ja vaikutusten tarkastelualueet vaihtelevat.

ARVIOINTIOHJELMASTA TIEDOTTAMINEN JA KUULEMINEN

Arviointiohjelman vireilläolosta on kuulutettu ympäristövaikutusten arviointimenettelystä annetun lain ja asetuksen mukaisesti Rauman kaupungin ja Pyhärannan kunnan ilmoitustauluilla. Arviointiohjelma on pidetty nähtävänä Rauman kaupungintalolla ja pääkirjastossa sekä Pyhärannan kunnanvirastossa ja pääkirjastossa 15.1. – 29.2.2008 välisen ajan ja siitä on pyydetty em. kuntien sekä muiden keskeisten viranomaisten lausunnot. Kuulutus arviointiohjelman nähtävänä olosta on julkaistu lehdissä Länsi-Suomi ja kaupunkilehti Uusi Rauma.

YHTEENVETO ESITETYISTÄ LAUSUNNOISTA JA MIELIPITEISTÄ

Lausuntoja on annettu 12 ja mielipiteitä 26. Lausunnot ja mielipiteet on lähetetty hankkeesta vastaavan käyttöön 6.3.2008. Yhteenvedossa tuodaan esille lausuntojen ja mielipiteiden keskeisin sisältö.

Lausunnot

Eurajoen kunnalla ei ole huomautettavaa arviointiohjelmaan.

Länsi-Suomen lääninhallituksen lausunnossa käsitellään terveydellisten ja sosiaalisten vaikutusten arviointia hankkeessa. Ohjelmasta puuttuu oleellinen osio, nykytilan selvitys, kokonaan. Vaikutusalueen raja on riittävän laaja. Arviointiselostukseen tulee liittää karttaesitys lähimmän asutuksen ja häiriintyvien kohteiden sekä virkistysalueiden ja uimarantojen sijainnista suhteessa satamaan. Arviointiselostuksessa tulee esittää arvio myös siitä, miten hanke vaikuttaa Otanlahden ja muiden yleisten uimarantojen veden laatuun. Selostuksessa tulee selvittää, miten satamasta ja siihen liittyvästä liikenteestä tulevat melu-, värinä- ja pölyhaitat ja kirkkaat valot vaikuttavat nykyisellään ihmisiin ja arvioida miten vaikutukset tulevat muuttumaan nykytilanteeseen verrattuna. On myös selvitettävä rakentamisen aikaiset ja toiminnan aikaiset vaikutukset erikseen. Vaikutuksia ihmisiin tulee selvittää myös haastattelututkimuksin. Ohjelmassa mainitaan hankkeen työpaikkoja lisäävä vaikutus, minkä vuoksi vaikutukset julkisten että yksityisten palvelujen tarpeeseen tulee selvittää. Kemikaalien kuljetukseen ja käsittelyyn liittyvien ja muiden riskien estämisestä on esitettävä suunnitelma. Myös suunnitelma haitallisten vaikutusten ehkäisemiseksi ja vähentämiseksi tulee esittää. Selostuksessa tulee esittää myös, miten vaikutuksia seurataan.

Merenkululaitoksen Lounais-Suomen väyläyksikkö katsoo, että sataman laajentaminen on tarpeellista Länsi-Suomen taloudellisen kehittämisen kannalta. Rauman sataman asema meriliikenteen logistiikkaketjussa on huomattava. Satamahankeen vaihtoehtojen vaikutus satamaan johtaviin meriväyliin tai suunnitteilla olevaan Rauman 10 metrin väylän syventämiseen on vähäinen. Eri vaihtoehtoilta on kuitenkin vaikutuksia muihin julkisiin kulkuväyliin sekä väylien merkintään, mikä tulee huomioida vaihtoehtojen jatkoselvityksissä. Kauppamerenkulun väylien suunnitteluohjeita sekä yleisiä asetuksia tulee noudattaa suunniteltaessa laajennetun sataman tuloväyliä. Saukko-vaihtoehto estää toteutuessaan Petäjäksi 5,9 metrin väylän käytön. Jotkut hinaajat käyttävät Petäjämästä kotisatamanaan. Petäjällä on myös vilkas pienvenesatama. Ruuhiluotovaihtoehto katkaisee Kuuskajaskarin ohi ja edelleen Kylmäpihlajalle ja sieltä avomerelle johtavan 2,4 metrin väylän, joka olisi linjattava uudelleen, mikäli tämä vaihtoehto toteutetaan. Ruuhiluotovaihtoehto on suunniteltu toteutettavaksi avattavan sillan kautta. Avattavan sillan käytössä tulee huomioida alusliikenteen ohjausjärjestelmä VTS. Avattava silta ei saa estää Valkeakaran 7,5 metrin väylälle ohjatun aluksen pääsyä satamaan. Järviluotovaihtoehdossa tulee huomioida Metsä-Raumalle johtava 6,3 metrin väylä, joka arviointiohjelmassa näyttää katkeavan. Vaihtoehto aiheuttaa todennäköisiä muutoksia Rauman 10 metrin

väylän linjamerkkeihin. Vaihtoehto Hanskloppi edellyttäne laitureille johtavan väylä-/ satama-alueen syventämistä ruoppaamalla.

Museovirasto katsoo, että arvioinnissa kulttuuriperintöä koskevaa osuutta tulee täsmentää. Aiemmin tehdyn inventoinnin lisäksi tulee vaikutusten arvioimiseksi vedenalaisiin kulttuuriarvoihin tehdä vedenalainen arkeologinen inventointi.

Ratahallintokeskuksella ei ole huomautettavaa arviointiohjelmasta.

Rauman kansanterveystyön kuntayhtymän valvontajaosto esittää, että arviointiin sisällytetään hankkeen vaikutukset elintarvikkeiksi käytettävien kalastustuotteiden vierasainepitoisuuksiin huomioiden erityisesti TBT-yhdisteet ja raskasmetallit ja kartoitus toiminnan aiheuttamien haitta-ainepäästöjen minimoimisesta. Eri vaihtoehtojen vaikutus kemikaalisataman toiminnan ja siihen liittyvä liikenteen väestölle aiheuttamaan onnettomuusriskiin tulee arvioida.

Rauman kaupunginhallitus saattaa ympäristölautakunnan, teknisen lautakunnan ja Rauman kansanterveystyön kuntayhtymän valvontajaoston lausunnon ympäristökeskukselle tiedoksi ja toteaa, että em. lausuntoja huomioidessa tulee arvioida YVA-menettelyn tarkoitus suhteessa hankkeen vaatimiin myöhempiin suunnitelmiin ja selvityksiin. Kaupunginhallituksella ei ole muutoin huomautettavaa arviointiohjelmaan. **Ympäristölautakunta** korostaa, että sataman laajentamissuunnan valinta heijastuu liikenteen kautta muiden alueiden maankäyttöön ja koko kaupunkirakenteen kehittymiseen. Erityisesti tulee arvioida liikenteen merkitys kaupungin keskusta-alueelle aiheutuvien haittojen kannalta. Veden virtausten ja laadun tarkastelun yhteyteen on tarpeen liittää Syväraumanlahden ranta-alueiden maankäytön haitta-arviointi erityisesti virkistykseen ja matkailun kannalta. Arvioinnin käyttökelpoisuutta maankäyttötietojen hallitsemisessa lisää tarkastelu asutuksen, loma-asutuksen, virkistykseen ja matkailun alueille kohdistuvan ympäristöhaitan, erityisesti melun torjumiskeinoista; mm. eri vaihtoehtojen tilan osoittaminen meluntorjunnan rakennelmille. Sosiaalisten ja taloudellisten vaikutusten tarkastelun tulisi kattaa vaikutukset teollisuuteen ja muuhun yritystoimintaan alueilla, kuten mm. maankäyttötehokkuuden lisääminen metsäteollisuuden alueella sekä arviointiohjelmaan kuulumattomalla ”sisämaan terminaalina” tienoolla. Sataman täyttöalueiden edellyttämän maa-aineksen hankkimisesta syntyvät vaikutukset tulee ottaa huomioon. Satamalaajennukseen varautuva kaavoitus vaikuttaa toteuttamista odotellessakin ympäristön käyttöön. Laajennussuunnan valinta tehdään ohjelmaraportin mukaan jo 2008 tai 2009. Kaavoituksessa on syytä varautua myös sellaisiin vaihtoehtoihin, jotka esimerkiksi liikenne- ja ratkaisuillaan tukevat muuta maankäyttöä ja jotka eivät pitkän aikavälinkään varauksina rappeuta muuta maankäyttöä. **Teknisellä lautakunnalla** ei ole huomautettavaa.

Satakunnan Museo toteaa, rakennusinventointia ei tiettävästi ole Rauman edustan saarissa tehty. Tietoa saarten jäljellä olevasta vanhasta rakennuskannasta ja kulttuurihistoriasta ei ole. Arviointiin tulee sisällyttää tällainen inventointi. Maisemavaikutusten arviointia Satakunnan Museo pitää pääosin riittävänä. Olennaista on tarkastella maisemavaikutuksia sekä eri suunnista mereltä nähtynä että Petäjäksen huvila-alueen suunnasta. Museo huomauttaa, että maisema, kaupunkikuva ja kulttuuriperintö tulee ottaa huomioon vaihtoehtojen 3 ja 4 myös satama-alueen ulkopuolella tapahtuvassa tie- ja rautatierakentamisessa. Alueen kaavatilanteen osalta Museo toivoo seikkaperäisempää esitystä arviointiselostukseen kaavamerkintöineen ja määräyksineen. Ohjelmasta puuttuu nykytilanteen kuvaus. Kulttuuriympäristön ja rakennusperinnön osalta lähdeluettelossa tulisi mainita Ympäristöministeriön maisema-alue työryhmän mietinnön lisäksi ainakin Satakuntaliiton maankuntakaavaa varten teettämä Satakunnan rakennusperintö -selvitys vuodelta 2005 sekä Rauman saaristona kalastajatiloja koskeva tutkimus.

Satakunnan työvoima- ja elinkeinokeskus toteaa, että hankevaihtoehdot on esitetty selkeästi ja on esitetty ne ympäristövaikutukset, joita hankkeesta johtuvien vaikutusten kannalta on olennaista arvioida. Arvioinnissa tulisi kiinnittää erityisesti huomiota liikenteen ja yhdyskuntarakenteen kehittymiseen. Vaihtoehtojen ympäristövaikutuksia tulisi selvittää laajasti etenkin alueen virkistyskäytön ja loma-asutuksen sekä matkailupalvelujen kannalta.

Satakunnan Pelastuslaitoksen käsityksen mukaan arviointiohjelma laadittu selkeästi huomioiden satamalaajennuksen erityyppiset välittömät ja välilliset vaikutukset ympäristöön. Pelastusviranomaisen tiivis mukanaolo seurantaryhmässä ym. arviointimenettelyssä on tärkeää, koska kuljetuksissa, varastoinnissa, laivaliikenteen määrissä jne. voi laajennustavoista riippuen tapahtua suuriakin muutoksia. Ohjelma tuottaa monipuolisen vaikutusten arviointimenettelyn tuloksena aineistoa vertailuun eri laajennusvaihtoehtojen välillä

varaauttaessa myös pelastuslain mukaiseen riskien hallitsemiseen ja onnettomuuksien torjuntaan. Vertailus-
tulisi käyttää tukena myös pelastusalan asiantuntijahaastatteluja.

Satakuntaliitto toteaa, että maakuntakaavan valmistelun yhteydessä on mahdollisuus ottaa huomioon Rauman sataman alueella olevat muuttuneet tarpeet verrattuna Satakunnan seutukaavaan 5. Suunnittelun yhteydessä esitetyillä vaihtoehdoilla on merkittäviä maankäyttöön kohdistuvia vaikutuksia ja esitetyt vaihtoehdot ovat osittain ristiriidassa voimassa olevan seutukaavan kanssa. Maakuntakaavan valmistelussa on osoitettu alue kehittämisperiaatemerkinnällä. Satakuntaliiton mielestä hankevaihtoehdot on arviointiohjelmassa esitetty havainnollisesti ja selkeästi. Vaikutusten arvioinnissa on syytä kiinnittää suunniteltua enemmän huomiota siihen, miten aikanaan valittava laajenemissuunta vaikuttaa mm. liikenteen ja kaupunkirakenteen kehittymiseen ja ihmisten viihtyvyyteen Raumalla. Muutoin arviointiohjelmassa on Satakuntaliiton käsityksen mukaan esitetty riittävällä tarkkuudella ne ympäristövaikutukset, joita hankkeesta voidaan olettaa aiheutuvan ja joiden arvioiminen on tarpeellista.

Varsinais-Suomen työvoima- ja elinkeinokeskus toteaa, että kaikki vaihtoehdot sisältävät erittäin suuria maankaivu-, louhinta-, ruoppaus- ja täyttötöitä, jotka vaikuttavat merkittävästi kalastoon ja kalatalouteen. Satama-alueen levittäytyminen sataman edustan saarille muuttaa virtausoloja ja kalojen lisääntymis- ja kulkureittejä pysyvästi. Rauman edustan pohjasedimenttien ympäristömyrkyt todennäköisesti mobilisoituvat rakennustyön aikana ja kertyvät pohjaeläimiin ja kaloihin. Satamahankkeen toimenpiteiden mittavuus vaikeuttaa mm. ruoppausten vaikutusten arviointia. Ohjelmassa on mainittu arvioinnissa tarkasteltavia asioita, mutta ei juurikaan kerrota, miten asiaa tai vaikutusta aiotaan arvioida, jolloin se yksittäisten arvioitavien vaikutusten osalta jää pintapuoliseksi. Ruopattavien sedimenttien käsittely ei ilmene ohjelmasta. Niiden osalta tulee käydä ilmi mahdollisesti mereen läjitettäessä läjituskelpoisuus ja alueiden riittävyys. Orgaanisten tinayhdisteiden ja muiden myrkkujen esiintyminen tulee arvioinnissa selvittää. Rauman edustalta olevan tarkkailu- ja tutkimustiedon lisäksi sedimenttien haitta-ainepitoisuuksista tulee tehdä lisäselvityksiä ja havaintopisteverkosto ja mittaustulokset tulee esittää kunkin vaihtoehdon osalta arviointiselostuksessa.

Mielipiteet

A ja B pitävät laajennushankkeen tarvetta ja perusteluja epäuskottavina. Kasvuennusteelle pitää esittää konkreettiset perusteet ottaen huomioon muualla käynnissä olevat satamahankkeet. Vuorovaikutuksen toteutumiseen ja hankkeessa mielipiteissä esitettyjen asioiden tarkasteluun tulee paneutua eikä osallistuminen saa jäädä yksipuoliseen tiedottamiseen. Vaihtoehdoissa tulee selvittää mahdollisuus laajentaa sataman konttien käsittely ja varastointiosaa sisämaahan kuivasatamaksi. Sisämaassa sijaitsevat logistiikkakeskukset ja kontti-terminaalit ovat todettu toimiviksi ratkaisuiksi muualla, jolloin on pystytty säästämään ympäristöä ja saaristomaisemaa tuhoavaa rakentamista sijoittamalla tyhjiä kontteja sisämaan terminaaleihin. Tämän vaihtoehdon lisäksi tulee selvittää satama alueella jo olevien tilaratkaisujen käyttöönottamista eli nykyisten toimijoiden tilojen hankinta ja laitureiden käytön tehostamista, esimerkiksi entisen Hollmingin telakan-alueen ostamista tai vuokraamista. Vaihtoehdoissa on mainittu, että haitat voidaan poistaa esimerkiksi laitureiden muuttamalla. Vaihtoehdoissa on mainittu, että haitat voidaan poistaa esimerkiksi laitureiden muuttamalla. Alueella vallitsevat pohjois- ja länsituulet huomioon ottaen vaihtoehdoissa on huonoin laitureiden käytön kannalta. Vaihtoehdoissa tulisi jättää kokonaan pois. Ruuhiluotovaihtoehdoissa tulee vaikuttamaan Rauman saaristoon suuresti ja hyvin pitkäaikaisena laajennusprojektina sen kaivuun ja ruoppaushaitat ovat suuria ja pitkäkestoisia. Mahdollinen laajennushanke tulee toteuttaa Järviuodon ja Hansklopin suuntaan, mutta näiden vaihtoehtojen suurten kustannusten vuoksi rakentaminen tulee jakaa jo suunnitteluvaiheessa ehdotettuja osaprojekteja selvästi pienempiin vaiheisiin ja toteuttaa niitä aina tarpeen mukaan. Nämä laajennussuunnat ovat myös sellun ja paperin nykyistä logistiikkaa ajatellen järkevämpiä ja ympäristöön kohdistuvat haitat pienempiä. Näissä vaihtoehdoissa pystytään minimoimaan maisemalliset haitat ja pitämään meluhaitat satama-alueen sisällä. Muutokset virtausolosuhteisiin ovat vähäisempiä ja veneliikenteen haitat pienempiä sekä toimitaan lähempänä nykyisiä pääasiakkaita.

C toteaa, että ympäristövaikutusten arviointiohjelma antaa paljon tietoa tavalliselle kansalaiselle paikkakunnalla tapahtuvasta kehityksestä. Hän ihmettelee, miksi yhteiskunnalle kallein vaihtoehto, jossa satamaa laajennetaan Saukkoihin, on otettu mukaan arviointiohjelmaan. Hanskloppi tai Järviuodon vaihtoehdot olisivat luonnolliset suunnat laajentua, koska ne sijaitsevat lähellä nykyistä teollisuutta ja siten niiden virkistysarvo on nolla. Saukot ja Petäjäksen pohjoisranta suojaavat Rauman saaristoa sataman, teollisuuden ja telakan meluilta ja saasteilta. Mikäli satama laajentuu Saukkoihin, valtaosa Rauman saaristosta on menetetty maisemallisesti ja varmasti veden laadun kannalta. Satama on jo tuhonnut Rauman saaristoa liikaa, vaikka sataman omistaa Rauman kaupunki ja siten Rauman asukkaat. Nyt kannattaisi puhalttaa peli poikki ja lopettaa saariston tuhoaminen ja vaihtaa suuntaa, kun on vielä jotain pelastettavaa. Sataman voisi jakaa kahteen, eteläiseen

ja pohjoiseen tai sisämaahan rakennettavaan terminaaliin. Vaikka tulos olisi plus miinus nolla, voisi saariston säilyttää sekä teollisuuden työpaikkoineen ja olla voittajia. Hän epäilee käyttökustannukset suuruutta. Saukon suuntaa ei tulisi edes harkita laajentumisvaihtoehtona, vaan keskittyä eteläpuolen vaihtoehtoihin.

D kritisoi arvioinnin lähtökohtana vapaa-ajan asutuksen "automaattista" poistumista alueilta, koska Petäjän niemen alueella on voimassa oleva asemakaava määrittää alueen vapaa-ajan asustus- ja virkistysalueeksi ja vapaa-ajan asumiskäyttöön vuokratut alueet eivät ole Sataman / Rauman kaupungin hallinnassa ennen alueiden maanvuokrasopimuksien päättymistä. Vaikutukset pitäisi selvittää olemassa olevaan eikä kuviteltuun tilanteeseen nähden. Sataman laajentumisen takia suunnitellut / jo valmisteluvaiheessa olevat asemakaavan muutokset tulee ottaa YVA-menettelyyn osana Sataman laajentumisen vaikutuksien arviointia eikä käsitellä niitä "irrallaan" sataman suunnitellusta laajentumisesta. Luontoarvoja koskevan pohjatietojen oikeellisuuden varmistamiseksi tulisi laatia esim. Petäjän niemen ja lähisaariston maa- ja vesialueella esiintyvistä kasvi- ja eläinlajeista ajantasainen, kattava ja ennen kaikkea puolueettoman asiantuntijatahon tekemä selvitys, eikä turvautua aiempiin selvityksiin.

E:n mielestä vaihtoehdoista ei tässä vaiheessa saisi sulkea pois sisämaahan toteutettavaa laajennusta, koska se toisi erilaisia mahdollisuuksia eikä vaikuttaisi vesistöalueisiin eikä niiden vapaa-ajan käyttöön. 0-vaihtoehto huonontaa veden virtauksia Kompinlahdelle. Toteutettaessa tulisi tutkia veden virtauksen avustamista kanavalla Pidesluodon kautta Otanlahdelle. Saukko-vaihtoehto estää veden virtaukset ja aiheuttaa huomattavaa haittaa huviveneilylle. Ruuhiluoto-vaihtoehto on hieman parempi em. asioiden suhteen, mutta huonontaa oleellisesti kulkua Rihtniemen väylän kautta. Järviluoto ja Hanskloppi –vaihtoehdot vaikuttavat olennaisesti vähemmän vesien virtauksiin ja veneilyreitteihin. Hanskloppi on paras vaihtoehto.

F:n mielipide on yhteneväinen E:n mielipiteen kanssa.

G kysyy, miksi YVA-menettelyn lähtökohtana on sellainen 0-vaihtoehto, joka ei vastaa nykytilannetta? Ulkopetäjän kallioiden poistamista tulee harkita tarkkaan. Niiden poistaminen on erityisen karvas asia, jos laajennukset kohdistuvat muualle kuin Saukkoihin. Saukko-vaihtoehto on kaikkein huonoin ja haitallisin. Se vaikeuttaa vesien luonnollista virtaamista ja aiheuttaa merkittäviä rehevöitymis- ja muita haittoja mm. kalastolle ja linnustolle. Vaihtoehdosta tulee tehdä uusia virtausmittauksia ja mallinnuksia ohjelmassa mainitun lisäksi. Syväraumanlahden merellinen alue, huvivenesatama ja näköalatie tunnettu Suvitie ja Fåfångan niemi pilataan, jos Saukko-vaihtoehto toteutetaan. Siitä kärsii myös asuntoalue ja veneellä liikkuminen. Vaapaasti käytössä oleva merellinen maisema-alue pienenee. Maisemavaikutuksia tulee tarkastella riittävän monista kohteista käsin havainnekuvien avulla, jotta maisema näkyy selvästi sellaisena kuin sen havaitsija näkee. Ulkopetäjän kallioiden toimivat luonnollisena suojana merialueen edustalla. Valojen, pölyn ja melun vaikutus tulee ohjelmassa esitettyä paremmin selvittää mm. melun leviämismittauksella. Rakennusvaihe aiheuttaa pitkäaikaista haittaa melun ja veden samentumisen muodossa. Nestevuodot sataman toiminnassa vaikuttavat uimarantoihin. Saukon vaihtoehtoon tulee ottaa Ulkopetäjän laajennus sekä kustannusten että massojen siirron ja muiden vaikutusten kera, jolloin saadaan todellinen käsitys Saukon vaihtoehdosta. Hän kysyy myös, miksi tutkintaa vain merelle suuntautuvia vaihtoehtoja, miksi ei laajenneta teollisuuden suuntaan tai harkita sisämaan terminaaliratkaisua? Entä miksei vaadita satamatoiminnan tehostamista Ulkopetäjän louhimisen sijaan? Miksi suljetaan raumalaisten yhteys mereen? Mikä merkitys on laivakoon ja lastauslaitteiston suurenemisella? Miksi väylästä syventämistä ei toteuteta riittävänä täyttömassojen saamiseksi? Mihin laajentuminen tapahtuu tämän jälkeen ja mitä muita muutoksia tapahtuu tulevien vuosikymmenten aikana? Saukko-vaihtoehtoa ei tule toteuttaa. Toisaalta sataman laajentumista ei ole syytä estää. Laajentuminen tulee toteuttaa Hanskloppiin nopeutetussa järjestyksessä.

Kortela-Monna kyläyhdistys vastustaa Hansklopin laajennusvaihtoehtoa. Satama-alueen sijoittuminen Kortelan puolelle vaikuttaa mm. veden laadun muuttumiseen ja virtauksiin, meluun sekä aiheuttaa haittaa mökkeilylle ja asutukselle. Maa-alueiden varaus uutta rataa varten hankaloittaa maa-alueiden käyttöä. Eteläinen ratayhteys pitää hylätä. Iso-Järviluotoa ei voi hyötykäyttää, koska se jää satama-alueiden väliin. Kylätoimikunta kysyy, onko mahdollista että sataman käyttöä voisi tehostaa niin, ettei näin mittaviin laajennuksiin tarvitse ryhtyä?

Kortelan yhteisen vesialueen osakaskunnan hoitokunta vastustaa Hansklopin vaihtoehtoa, sillä vaikutukset kohdistuvat tässä Kortelan alueen kalastukselle, asutukselle ja virkistyskäytölle. Maanpäänniemestä merelle päin täyttöalue ulottuisi yli kilometrin päähän, josta olisi näköyhteys koko Kortelanlahden alueelle. Ratayhteyden rakentaminen Kortelan ja Unajan alueelta vaatisi mittavat tiejärjestelyt ja maa-alueet sekä vaikeuttaisi kaikkea muuta maankäyttöä. Eteläistä ratayhteyttä ei tule toteuttaa eikä tehdä siihen liittyviä

aluevarauksia. Osakaskunnan hoitokunta vastustaa myös Ruuhiluodon vaihtoehtoa, sillä sen vaikutukset ulottuvat kauas saaristoon, näköyhteys satamasta avautuisi koko Rauman keskiseen saaristoon, vesien virtaukset estyisivät ja jätevedet ajautuisivat Kortelanlahteen.

H:n mielipide on yhteneväinen E:n mielipiteen kanssa.

I on lähettänyt kaksi erillistä mielipidettä, joista toiseen liittyy valokuva ja toteaa, että Helsingissä ja Turussa vanhat satama-alueet on otettu asumis- ja virkistyskäyttöön. Sataman voisi suunnitelmallisesti vaihe vaiheelta siirtää kokonaan Järviluoto - Hanskloppi alueelle ja näin siirtää koko satamaliikenteenkin eteläisen risteuksen kautta uudelle satama-alueelle. Hän haluaa kehittää satamaa, mutta ei millä tahansa uhrauksilla. Kaupungissa asuvat ja kaupungin veronmaksajat tulee ottaa huomioon. Sataman laajeneminen Kolmannen Petäjäksi pohjoispuolelle ja Saukkoihin olisi peruuttamatonta ja järkyttävä virhe meidän sukupolveltamme. Petäjäksi kallioalue tulisi säilyttää. Joka tapauksessa melu- ym. mittaukset tulee suorittaa uusimmilla melunmittausmetodeilla ja virtaukset tarkistaa uusimmilla virtausmallinnusmenetelmillä. Satamalla on vaihtoehtoja laajentua muutenkin, mm. Iso-Hakuni, tämän hetkisen satama-alueen länsipää, joka on vielä täysin rakentamatta valmiiksi. Kyseistä aluetta voi lisäksi laajentaa vielä ulospäin merelle. Petäjäksi suunnitellun laajennuksen välittömät vaikutukset merkitsevät Otanlahden hiekkarannan häviämistä, ja Poroholman leirintäalueen häviämistä. Hän tuo myös esille, että Rauman kaupungin suhtautuminen sataman tilatarpeisiin ja liikenneyhteyksiin on lähihistoriassa muuttunut ristiriitaisella tavalla. Hän ei vastusta sataman laajentamista, mutta laajennuksella tulisi ehdottomasti olla eteläinen suunta, joka jo on teollisuuden ja satama-alueen piilaama. Hän tahtoo säilyttää edes jäljellä olevan osan kaunista saaristoa, kalavesiä ja ranta-alueita kuntalaisten vapaa-ajan virkistyskäytössä niin nykyisille kuin tulevillekin sukupolville ja kysyy, ovatko esitetyt laajennustarpeet tarpeellisia, kun Suomen paperiteollisuus vähentää tuotantoaan Suomessa määrätietoisesti eikä Rauman satama pysty kilpailemaan Vuosaaren sataman kanssa. Pelkkä maalaisjärkikin osoittaa eteläisen satamavaihtoehdon teollisuuden keskellä perustelluksi laajenemissuunnaksi.

J:n mielestä sataman laajennus ja samalla kasvava laivaliikenne pitäisi pitää eteläsuunnassa. Näin siitä olisi eniten hyötyä satamaan tuleville ja lähteville laivoille sekä vähiten haittaa Rauman ainutlaatuista saaristoa käyttäville. Sataman kehittäminen on myös tärkeää ja Rauman "ylijäämärahoilla" voitaisiin toteuttaa kalliimpikin vaihtoehto saaristoa tuhoamatta.

K vastustaa sataman laajennusta Saukkoihin. Sataman laajentuminen Saukkoihin pilaa Rauman saariston maisemallisesti lopullisesti. Nyt olisi jo korkea aika pysäyttää sataman laajennushanke Petäjäksi pohjoisrannalle. Sataman teko Saukkoihin lopettaa vedenkierron Syväraumanlahteen ja katkaisee veneyhteydet Kompinlahdesta ja Syväraumanlahdesta Lahdenaukealle. Saukkojen vieressä on lintujen suojelualue, joka tuskin tulee säilymään sataman vieressä. Sataman kaoliini ja liikennepöly tulee leviämään entistä enemmän loma-asutuksen ja kaupungin päälle. Ainoa suunta sataman laajennukselle on Järviluoto, joka on jo nyt ympäröity joka puolelta teollisuudella. Sataman tapa hoitaa laajennushankkeita on vähintäänkin arveluttavaa ja ainakin hyvän tavan vastaista. Kuntalaisten mielipiteitä vähätellään ja väistellään. Kaavamutokset pyritään tekemään kaikessa hiljaisuudessa minimi-ilmoituksilla. Asianomaisia ei informoida asioista.

Oy Metsä-Botnia Ab Rauman tehdas ei hyväksy Järviluodon vaihtoehtoa, koska se haittaisi puutavaran purkamista tehtaan omassa laiturissa. Hanskloppi vaihtoehto on hyväksyttävissä laiturin käytön turvaamisella ja liikennejärjestelyjen sijoittamisella tehdasalueen ulkopuolelle. Saukko ja Ruuhiluoto ovat vaihtoehtoina hyväksyttävissä. Rautatiekuljetuksia satamaan tehdasalueen kautta ei voida toteuttaa. Uuden itäisen rautatieyhteyden rakentaminen on liitettävä Hanskloppiin ja muihin eteläisiin vaihtoehtoihin. Rauman sataman laajennushanke ei saa huonontaa tehtaan toimintaedellytyksiä Raumalla.

L, M, N, O, P, Q, R, S, T ja U yhtyvät Pro Petäjäs ry:n esittämään mielipiteeseen ja viittaavat Olli Nuotion aiemmin lähettämiin arkeologista selvitystä koskeviin kommentteihin. Lisäksi he korostavat, että YVA-hanke perustuu virheelliseen lähtötilanneoletukseen Ulko-Petäjäksi käyttöönotosta, vaikka lainvoimaisia lupia tai tarvittavia muita päätöksiä sen toteuttamiseen ei ole olemassa. He toteavat, että aiemmin tehty YVA-menettely on Ulko-Petäjäksi kallioalueen poistamista koskien ylimalkainen ja YVA-menettelyn jälkeen Saukkoihin suuntautuneen laajennuksen ulottuneen 6-7 hehtaaria tehdyn YVA-menettelyn ulkopuolelle. Jo tehdyssä YVA-menettelyssä Saukko on karsittu pois jo ennen arviointimenettelyä, minkä vuoksi on ristiriitaista, että nyt on löydetty perusteet Saukon vaihtoehdon ottamiselle mukaan tarkasteluun, kun tilanne johtaisi vielä huonompaan lopputulokseen kuin karsitun vaihtoehdon oli oletettu johtavan. He katsovat Sataman asemakaavan laillisuuden arveluttavaksi ja arviointiohjelmassa olevan maininnan siitä, että asemakaavan mukainen 20 hehtaarin laajentamismahdollisuus olisi käytetty vuoteen 2010 mennessä perusteettomaksi.

Nykytilanteessa aiemmin valittu 0+ -vaihtoehdon toteuttaminen on kesken. Siihen kytketyn Ulko-Petäjäkseen laajennuksen vuoksi on tehty valituksia eikä laajennussuunnitelman toteuttamiseen ole täytännönpanokelpoisia päätöksiä. Kaupunki on kaavoituksella määritellyt virkistysalueet ja 1800-luvulla rakennettujen huviloiden suojelun. Huviloiden omistajilla on elinikäiset vuokrasopimukset kaupungin kanssa. Samanaikaisesti Satama pyrkii muodostamaan alueesta suoja-alueita omalle toiminnalleen. Nyt kyseessä oleva YVA-menettely on aikataulultaan tiivis. Ulko-Petäjäkseen tilanne ei voi saada lopullista ratkaisua erikseen, eikä se siten voi olla mukana 0-vaihtoehdossa. Saukko-vaihtoehto edellyttää välttämättä Ulko-Petäjäkseen käyttöönottoa. Vaihtoehdossa ei ole mikään seikka vähentänyt aiemmin tiedossa olleita haittavaikutuksia. Vaihtoehto olisi täydellinen katastrofi merelliselle Raumalle. Jos Saukko-vaihtoehto otetaan tarkasteluun, Ulko-Petäjäs tulee ottaa erillisenä kokonaisuutenaan ja Saukko toisena. Ruuhiluoto-vaihtoehto on toteutettavissa kokonaan ilman Ulko-Petäjäkseen kajoamista tai vain sen uloin kärki olisi toteutuksessa mukana. Vaihtoehto tulisi tarkastella tällaisena. Järviluoto- ja Hanskloppi-vaihtoehdot tulee tarkastella ilman Ulko-Petäjäkseen käyttöönottoa. Maaterminaali-vaihtoehto on sivuutettu kevyin perusteluin eikä muidenkaan vaihtoehtojen karsiminen ole pohjautunut todelliseen asiantuntemukseen. Arviointiohjelma ei yksityiskohtaisesti kerro, mikä on kunkin vaihtoehdon kaavallinen tilanne ja mitä toimenpiteitä se edellyttäisi. YVA johtaa valittavan vaihtoehdon osalta kaavoitus- ja lupaprosesseihin ja siksi selvitystyön tulisi olla kattava. Saukko-vaihtoehdon osalta olemassa oleva arkeologinen raportti ei vakuuta sisällöltään. Sen yksityiskohtia koskevia puutteita ja korjauksia on mielipiteessä tuotu esille. Ympäristölupa-asian yhteydessä laadittu melumallinnus ei ole objektiivinen eikä siihen sisälly riittäviä taustatietoja. Vastaavalla tavalla puutteellisia selvityksiä ei YVA-menettelyssä tule hyväksyä.

V:n mielipide on yhteneväinen **E:n** mielipiteen kanssa.

Pro Petäjäs ry esittää laajasti kritiikkiä arviointiohjelmaan. Hankkeen tarve ja perustelut tulee esittää tarkemmin ja kasvuennusteiden taustalla olevat oletukset ja epävarmuustekijät tulee kuvata täsmällisesti. Tällaisia huomioitavia tekijöitä ovat mm. suhdanteet, Vuosaaren sataman valmistuminen, Kotkan ja Pietarin sekä muiden satamien kilpailu ja vaikutukset sekä metsä- ja telakkateollisuuden rakennemuutos. Syytä siihen, miksi ennustetaan transitoliikenteen mittavaa kasvua Raumalle, ei ole esitetty. Hankkeen tarvetta tarkasteltaessa tulee myös muistaa, että Raumalla toteutettiin vuosina 1996–1998 YVA-menettely, jonka pohjalta toteutettavaksi valittua ns. 0+ vaihtoehtoa ei ole vielä toteutettu. Hankkeen vaihtoehtotarkastelu tulisi olla hyvin laaja, eikä vaihtoehtoja olisi tullut tässä vaiheessa karsia ilman kunnan perusteluja niin voimakkaasti kuin on tehty, varsinkin, kun YVA-menettely on rajattu tarkastelemaan satamalaajennusta ajanjaksolle 2015 – 2030, jonne ennustettavuus on sangen epämääräistä. Hankkeen vaihtoehtojen muodostaminen ja valinta eivät perustu mihinkään puolueettomaan asiantuntijaselvitykseen mahdollisista tulevaisuuden vaihtoehtoista. YVA-menettelyssä tulisi tarkastella seuraavia vaihtoehtoja: A) eri suunnat alavaihtoehtoineen / eri liikenneyhteyksineen (Järviluoto-Maanpää, Järviluoto-Iso-Hakuni, Järviluoto-Sampaanala, jne.), B) vaihtoehtojen tarkastelu sekä mahdollisten lisäpalvelualueiden kanssa että ilman niitä, C) entisen Hollmingin telakka-alueen ottaminen sataman käyttöön, C) sisämaassa sijaitseva kuivasatama/logistiikka-keskus/konttiterminaali, D) Aker Yardsin telakka-alueen vapautuminen, E) nollavaihtoehtona tämänhetkinen nykytila ja F) Ulko-Petäjäkseen laajeneminen omana erillisenä vaihtoehtonaan. Lisäarvopalvelualueiden merkitys vaihtoehtotarkastelussa tulee esittää tarkemmin. Vaihtoehtotarkastelussa nollavaihtoehdoksi tulee ottaa nykytila hankealueella ja verrata siihen arvioitavia vaikutuksia. Ohjelmassa nollavaihtoehdoksi on esitetty tilannetta, joka ei ole toteutunut ja jonka sisältö ei ole tiedossa mm. valituksenalaisten lupapäätösten vuoksi. Tähän vaihtoehtoon sisältyy myös useita epävarmuustekijöitä, joten sen vaikutuksia ei voida etukäteen tietää ja täten se ei sovellu muiden vaihtoehtojen vaikutusten arvioinnin lähtökohdaksi. Mikäli satamalaajennus Ulko-Petäjäkseen sisällytetään YVA-menettelyyn, tulisi se käsitellä erillisenä vaihtoehtona eikä automaattisesti yhdistää muihin vaihtoehtoihin ehkä vääristämään "toteutettuna" vaihtoehtojen kustannustasoja. Vaihtoehtojen rakentamis- ja muista kustannuksista tulee esittää totuudenmukaiset arviot. Vaihtoehtojen kuvaus tulee esittää huomattavasti yksityiskohtaisempana kuin mitä ohjelma sisältää; niissä tulee näkyä suunnitellut laiturialueet, laivojen kääntöpaikat, väylät ja liikenneyhteydet. Esitetty ympäristön kuvaus on liian ylimalkainen sekä sisältää virheitä. Vaikutusten arvioinnissa tulee kuvata käytetyt menetelmät, niihin liittyvät oletukset ja epävarmuustekijät. Arvioinnissa asiantuntija-arvioinnin osuus korostuu, vaikka ei esitetä, miten asiantuntijuus muodostuu. Paikallisten ihmisten asiantuntemus tulee ottaa paremmin huomioon. Merkittäviin vaikutuksiin keskittyminen edellyttää, että arvioinnissa ja vaihtoehtojen vertailussa näkyy, kenelle mikin vaikutus on merkittävä ja miksi. Vaikutusalueen rajaaminen 5 kilometrin säteelle ei ole kaikilta osin riittävä. Eri vaikutusten arvioinnissa ja menetelmissä oletuksineen on runsaasti puutteita. Yleisön osallistuminen ja mielipiteiden käyttäminen arviointimenettelyssä jää epämääräiseksi. Hankkeesta vastaava ei ole mahdollistanut vuorovaikutusta asianmukaisella tavalla. Vaikutusten arvioinnissa tulee ottaa paremmin huomioon mm. jääolosuhteet, vene- ja muun liikenteen erilaiset ongelmat, työllisyys, ruoppausmassojen

käytön vaihtoehdot, meluselvitysten puolueettomuus ja todennettavuus, vaihtoehtojen edellyttämät suojavyöhykkeet, tarvittavien maa-ainesten tarkempi selvittäminen, Selkämeren kansallispuisto, maisemavaikutusten monipuolinen tarkastelu, kulttuurihistoriallisten kohteiden riittävä selvitys, terveysvaikutukset laajasti, asuinalueiden yhtäläinen asema vapaa-ajan asuinalueiden kanssa sekä oikea paikallistieto. Hankkeen vaikutuksia maankäyttöön tulee tarkastella laajasti ja tarkastelun tulee ulottua suunnitteluvaiheen vaikutuksista aina käytöstä poistamisen vaikutuksiin. Arvioinnissa tulee paneutua paremmin veden laatuun ja virtauksiin, ammatti- ja virkistyskalastukseen sekä riskeihin. Kumulatiiviset ja yhteisvaikutukset ja hankkeen elinkaari tulee sisältyä tarkasteluun. YVA-ohjelmassa ei kerrota, miten vaihtoehtoja aiotaan vertailla ja kenen näkökulmasta arviointi tehdään. YVA-ohjelmassa on esitetty hankkeen tiivis aikataulu. Osallistumisen ja totuudenmukaisen tiedon merkitys tulee yhteysviranomaisen toimesta selvittää hankkeesta vastaavalle. Arviointimenettely ei saa olla hankkeen markkinointia. Nyt toteutettavan arviointimenettelyn tulee erottua sekaantumisen välttämiseksi edellisestä YV-menettelystä mm. erilaisella vaihtoehtojen nimeämisellä.

Rauman kauppakamarilla ei ole huomautettavaa arviointiohjelmaan.

Rauman Merihistoriallinen Seura ry pitää eteläistä laajenemissuuntaa Iso-Järviuotoon parhaana. Ennen laajentamista on selvitettävä nykyisen sataman maankäyttö- ja kehittämismahdollisuudet. Pohjoiseen laajentaminen aiheuttaa kohtuuttomia maisemahaittoja. Petäjäksi lounasta on luovuttava, eikä lounasta ole tarpeen, jos laajennus toteutetaan etelään päin.

Rauman Seudun Kalastajainseura ry ilmoittaa, että ammatti- ja virkistyskalastus sataman lähivesillä on huomattavaa. Tehtävät ruoppaus- ja pengerrystyöt aiheuttavat pitkäaikaista haittaa kalastukselle. Melu ja muut haitat ovat myös huomattavia. Koko hankkeesta tulisi luopua.

Rauman seudun luonnonystävät ry katsoo, että YVA-menettelyn edellyttämä nollavaihtoehto tarkoittaa maankäytön nykytilannetta, ei tulevaisuuden skenaarioita, jotka on esitettävä muussa vaihtoehtotarkastelussa. Ulko-Petäjästä ei tällä hetkellä ole louhittu ja sataman tilantarpeet on mahdollista ratkaista ilman Ulko-Petäjäksen muuttamista nykytilasta. Ulko-Petäjäksen louhinnan vaatimia lupamenettelyjä ei ole vielä käyty loppuun, joten YVA-menettelyssä tarkasteltava nollavaihtoehto ei voi käsittää satamakäyttöön otettua Ulko-Petäjästä. Tarkasteltavien vaihtoehtojen vaikutukset luontoon ja maisemaan selvitetään tarkoin; lajistokartoitus tulee tehdä ainakin putkilokasvien, lintujen ja pohjaeläimistön osalta ja vaikutukset kalalajistoon ja kalatalouteen tulee arvioida.

X pitää Hanskloppi parhaana vaihtoehtona, sillä se sijoittuu teollisuusalueelle ja sillä on hyvät laajentamismahdollisuudet. Pohjoiset vaihtoehdot sijoittuvat muutenkin vähille virkistysalueille. Eteläinen satamatie on suhteellisen helppo tehdä eikä rautatien vetäminen teollisuusalueen läpi pitäisi olla hankalaa. Itäisen rautatieyhteyden voisi toteuttaa URPO-radan rakentamisen yhteydessä. Kasvavan satamaliikenteen johtaminen keskustan läpi on ympäristön ja asukkaiden kannalta kestäväntä.

Y:n mielestä Hanskloppi on oikea vaihtoehto Raumalle ja raumalaisille, sillä alue on jo teollisuusaluetta. Hanskloppiin laajennettaessa tulee Metsä-Botnian satamasta suojatumpi lounais- ja länsipuolelta vastaan. Ehdottomasti huonoin vaihtoehto on Saukko. Alue on kaupunkilaisten niin virkistäytymisaluetta. Syväraumanlahden merivirtaukset muuttuvat varmasti Saukon vaihtoehdossa. Kolmas Petäjä tulee säilyttää pehmeänä suojamuurina Raumanmerellä liikkuvien ja teollisuusalueen välillä, esirippuna ruman teollisuuden ja kauniin saariston välillä. Lisäksi alueella on merkittävä suojaava vaikutus tuulia vastaan.

Z ja Å esittävät, että hanketta pitäisi tässä vaiheessa mieltä tarkkaan ja käyttää alueella jo olevia tiloja hyödyksi. Satamaan pitäisi hankkia konttien päällekkäin pinoamiseen paremmin soveltuvia työkoneita. Ulko-Petäjäksen luonnontilainen alue pitää säästää maisemallisena suojana saaristoon ja lähiasukkaille kaoliinipölyn ja tuulen suojana. Saukko on vaihtoehdoista huonoin ratkaisu, siinä heikkenee veden virtaus Syväraumanlahteen ja Otanlahteen sekä Rauman uimarannat pilaantuvat. Ruuhiluoto on huono ratkaisu. Järviuoto on toiseksi paras vaihtoehto. Hanskloppi on vaihtoehdoista paras ratkaisu lähellä paperitehdasta ja teollisuutta ja sopii satama-alueeksi.

Syvärauman yhteisalueen hoitokunta pitää tärkeänä, että melu- ja tärinäkartoitukset on tehtävä nykytiedon ja ohjeiden mukaan laatusertifikaatin omaavalta yritykseltä. Syvärauman, Otan, Pidesluodon asuinalueille ja rannat on erityisesti tarkasteltava. Kartoitusten yhteydessä on arvioitava logistiikkaketjujen aiheuttamat häiriöt sekä maakuljetusten että rautateiden kohdalla, raskaat kuljetukset ja työkoneet. Sataman liikenteen aiheuttamat haitat kaupungin läpi tulee arvioida kokonaisuutena edellä mainittujen melujen ja tärinän lisäksi.

Arviointiin mukaan on otettava myös sisämaan liikenneratkaisut ja niiden vaikutukset sataman liikenteelle sekä suunniteltu logistiikkakeskus eli kuivasatama. Vesien virtausmallinnukset on oltava nykyaikaisimman tekniikan mukaiset sekä riittävän laajat ja tarkat. Ruoppausmassojen laatu ja vaikutus sekä veden laatuun että veden elämistöön tulee perusteellisesti selvittää. Nykyinen kemikaalisatama on myös otettava mukaan YVA-käsittelyyn. Maiseman osalta eteläpuolen maisemat on jo vuosien saatossa pilattu ja pohjoinen näkymä on vielä pilaamaton. Pohjoisen saariston maisemakuvan pilaamista tulee kaikin keinoin välttää. Laivojen ympäristöriskit on arvioitava eri vaihtoehdoissa riskianalyysillä. Lähtökohtana YVA-tarkasteluun tulee olla nykyinen olemassa oleva tilanne eikä vuoden 2015 tilanne. Petäjäksen pohjoisosan kallioiden louhintatöitä eikä vesialueen ruoppauksia eikä täyttöjä maamassoilla ole aloitettu eikä näillä suunnitelmilla ole vielä lainvoimaa, joten lähtötilanne näiltä osin saattaa vielä muuttua. Edellinen Rauman sataman laajennuksen yhteydessä tehty YVA vuodelta 1998 on nykykatsannon mukaan puutteellinen ja riittämätön, joten siihen ei tule enää ollenkaan tukeutua. Rauman sataman läheinen sijainti kaupunkiin nähden on ymmärrettävä ja siksi YVA on tehtävä ammattitaidolla ja perusteellisesti. Eri vaihtoehtojen välillä täytyy tehdä selvät vertailut.

Ä:n mielipide on yhteneväinen E:n mielipiteen kanssa.

Ö:n mielipide on yhteneväinen E:n mielipiteen kanssa.

YHTEYSVIRANOMAISEN LAUSUNTO

Arviointiohjelmissa on esitetty ohjelman sisältö pääosin YVA-asetuksen 9 §:n edellyttämällä tavalla. Arviointiohjelma on tiivis ja selkeä kokonaisuus, johon kuitenkin on hankkeen laajan merkityksen vuoksi tarpeen sisällyttää joitakin muutoksia ja täydennyksiä. Arviointiohjelma annetuissa lausunnoissa ja mielipiteissä on myös tuotu esiin arviointiin liittyviä muutos- ja täydennystarpeita, jotka on otettu huomioon jäljempänä esitetyllä tavalla.

Hankekuvaus

Hanke. Arviointiohjelmissa on esitetty tiedot sataman laajennushankkeen tavoitteesta, tarpeesta ja taustoista. Hanke on mittava, sillä se lähes kaksinkertaistaa sataman toiminnan. Hanke sijoittuu tulevaisuuteen, mutta on sidottu nykyisten ratkaisujen loppuun saattamiseen ja on sen vuoksi jossain määrin vaikea hahmottaa. Vaikka hankkeen kuvaus osoittaa hyvin peruslähdekohdat ja suunnitelmallisen varautumisen riittävän ajoissa muuttuviin tarpeisiin, kaipaa hankekuvaus tuekseen esitettyä tarkempaa taustatietoa toiminnan laajentamistarpeesta ja niistä ennusteista ja oletuksista, jotka ovat hankkeen vaihtoehtojen mitoituksen perusteena.

Hankkeen eri vaihtoehtojen kuvaus on ohjelmissa hyvin kiteytetty. Arviointiselostukseen tulisi konkreettisesti arvioida massojen/täyttömäärien ym. lisäksi rakentamisaika (myös esim. täyttöön tarvittavien massojen määrä, kuljetusyksikkömäärät ja -tiheys). Myös satamatoiminnan järjestämisestä eri vaihtoehdoissa tulisi vaikutusten arvioinnin konkreettisuuden kannalta esittää tässä vaiheessa oletettavissa oleva tilanne, jotta vaikutusten arvioinnille on mahdollisimman todellinen perusta.

Aikataulu. Hankkeen YVA-menettelyn aikataulu on esitetty. Aikataulu on laadittu ripeäksi YVA-menettelyn toteuttamisen osalta. Tässä YVA-menettelyssä sekä vaihtoehdon valinnan että maankäytön suunnittelussa tehtävien ratkaisujen pohjaksi selvitystyöllä on suuri merkitys, jonka hyötyjä ei tulisi menettää liian tiiviillä aikataululla. Myös hankkeen toteuttaminen vuoden 2015 tuntumassa on optimistinen kaavoituksen ja lupaprosessien keston vuoksi. Aikatauluarvioita saattaa olla tarpeen jonkin verran tarkistaa arviointiselostukseen.

Luvat ja päätökset. Toteuttamisen edellyttämät luvat ja muut tarvittavat hyväksymismenettelyt on tuotu esille. Arviointiselostukseen luvat ja päätökset tulee vielä tarkentaa, mikäli arviointia tehtäessä siihen syytä ilmenee.

Vaihtoehtojen käsittely

Hankevaihtoehtoina on esitetty vaihtoehdot VE 0: hanketta ei toteuteta, VE 1: laajennusvaihtoehto Saukko, VE 2: laajennusvaihtoehto Ruuhiluoto, VE 3: laajennusvaihtoehto Järviluoto ja VE 4: laajennusvaihtoehto Hanskloppi.

Vaihtoehtoasetelmassa ongelmallisina on hankkeen toteuttamatta jättämistä koskeva vaihtoehto. Arviointiohjelman mukaisena lähtökohdaksi on tilanne, jossa hanke alkaa siitä, kun aiempiin lupiin ja suunnitelmiin perustuvat laajennukset on toteutettu. Joissakin toteutuneissa YVA-menettelyissä hankkeen toteuttamatta jättämistä koskevana vaihtoehtona on ollut tilanne, joka ei vastaa nykytilaa, mutta perustuu lainvoimaisiin lupiin, joihin perustuen arvioitavaa hanketta edeltävä vaihe on toteutuksen kohteena. Tällöin ympäristön nykytila on kuitenkin mukana vertailuperustana. Hankkeen alkutilanteesta lähtien hankkeen toteuttamatta jättäminen nähdään tässä hankkeessa tällä hetkellä ikään kuin tulevaisuudesta käsin, mikä on kuitenkin lähtötilanteena epävarma ja kertoo epävarmuutta vaikutusten arvioinnissa sekä vertailussa.

Hankkeen toteuttamatta jättämisen voi tässä hankkeessa nähdä eri tavoin; satamaa ei laajenneta nykyisestä tai hankkeen v. 2015 jälkeiseen aikaan suunniteltuun laajentamiseen ei ryhdytä. YVA-lain tarkoittaman toteuttamatta jättämisen eli nolla-vaihtoehdon tavoitteena on toimia vertailupohjana ja myös saattaa osallistuvaan tarkasteluun hankkeen toteuttamisen tarve. Nolla-vaihtoehto ja sen sisältö on muutamissa mielipiteissä nostettu voimakkaasti esille. Ympäristökeskuksen käsityksen mukaan Nolla-vaihtoehto on tavallisesti hankkeen eri vaihtoehtojen vaikutusten tarkastelun vertailupohja. Hankkeen toteuttamatta jättämistä koskevia vaihtoehtoja voi olla useampia kuin yksi. Olennaista on, että hankkeen eri vaihtoehtojen vaikutusten arvioinnille on todellinen vertailupohja ja olemassa olevan toiminnan jatkumisen tai saman laajuisena kehittämisen kannalta järkevä vaihtoehto tai useampia vaihtoehtoja.

Sataman laajentamishankkeen vaihtoehdot on arviointiohjelmasta ilmenevällä tavalla muotoiltu ja karsittu useammista ehdotetuista vaihtoehdoista. Vaihtoehtoasetelmaan on löydetty varsin kattavasti erilaisia laajenemissuuntia, joiden tarkastelu on perusteltua. Vaihtoehtojen suhde toiminnan nykytilaan ja arviointiohjelman mukaiseen nolla-vaihtoehtoon vaihtelee. Ongelmallisina tilanne on Saukon vaihtoehdossa Ulko-Petäjäksi käyttöönoton vuoksi. Saukon vaihtoehdon toteuttaminen edellyttää konkreettisesti, että Ulko-Petäjänsä on kokonaan satamakäytössä. Muista vaihtoehdoista Ruuhiluoto edellyttää kulkua Ulko-Petäjäksi satama-alueen kautta, Järviluotoon ja Hanskloppiin Ulko-Petäjäksi ei ole vastaavaa suhdetta. Hankevaihtoehtojen, nykytilan ja jo hyväksytyjen laajentamisratkaisujen välillä arviointimenettelyssä on eräänlainen "aukko", joka arviointiohjelman mukaisessa tarkastelussa voi aiheuttaa ylimääräistä epävarmuutta. Tämä "aukko" tulee kattaa arviointiselostukseen vaihtoehtoasetelmaa tarkistamalla. Hankkeen toteuttamatta jättämistä voidaan tarkastella arviointiajankohdan konkreettisen tilanteen pohjalta ja voidaan myös liittää Ulko-Petäjäksi satamakäyttö esim. Saukon ja Ruuhiluodon vaihtoehtoihin sellaisenaan tai asianomaisen vaihtoehdon toteuttamisedellytyksenä. Se, että sataman laajentamishankkeelle on aiemmin tehty ympäristövaikutusten arviointi silloisilla vaihtoehdoilla ja jatkettu sataman laajentamista edelleen myös muita ratkaisuja käyttäen, ei estä harkitsemasta vaihtoehtoasetelmaa uudessa YVA-menettelyssä, tilanteessa, jossa jo tehtyjä päätöksiä ei ole pantu täytäntöön tai päätökset eivät ole lainvoimaisia. Vaihtoehtotarkastelusta on karsittu ns. kuivan maan satamavaihtoehto satamaoperaattorin käsityksiin perustuen, joka ympäristökeskuksen käsityksen mukaan kuitenkin olisi mielekästä tarkastella ainakin nykyisen toiminnan kehittämisenä. Ellei tämä vaihtoehto ole toteuttamiskelpoinen, se on perusteltava tarkemmin arviointiselostukseen. Vaihtoehtojen tarkempi määrittäminen tulee esittää arviointiselostuksessa niin, että vaihtoehtojen vaikutukset voidaan selkeistä lähtökohdista arvioida.

Vaikutukset ja niiden selvittäminen

Menetelmät. Vaikutusten selvittäminen perustuu suurelta osin jo tuotetun tiedon keräämiseen ja päivittämiseen eri tavoin asiantuntijoiden arvioiden pohjalta. Arvioinnissa käytettävät menetelmät on ohjelman tekstissä esitetty vaikutustyypikohtaisesti ja ne tarkentuvat arviointiselostukseen.

Vaikutusalue. Vaikutusten tarkastelualueita voidaan pitää lähtökohtaisesti riittävänä. Tarkastelun perusteella hankkeen aiheuttamien eri vaikutusten kohdistuminen on arviointiselostuksessa tarkoitettu esittää myös erikseen vaikutustyyppittäin/-kohteittain, jolloin vaikutusalueet eri vaikutustyyppillä ovat eri laajuiset.

Hankkeen eri vaiheet. Vaikutusten painopiste on oikein suunnattu rakentamisen ja toiminnan aikaisiin vaikutuksiin. Hankkeen elinkaari tulisi kokonaisuudessaan olla tarkastelussa mukana; myös mahdolliset lopettamis- tai taantumisvaiheet tulisi ottaa huomioon.

Alueen nykytila. Alueen nykytilan kuvaus vaikutusten arvioinnin perustaksi on tärkeää tehdä huolellisesti ja havainnollisesti, jotta hankkeesta aiheutuva vaikutus voidaan luotettavasti esittää. Edellä todettuun vaihtoehtotarkastelun liittyen saattaa olla tarpeen tuoda esille myös kyseessä olevan tilanteen tarkasteluajankohta.

Tarkasteltavat vaikutukset ja lisäselvitysten tarve. Vaikutusten arvioinnissa tarkastellaan YVA-laissa edellytettyjä ympäristövaikutuksia. Hankkeessa keskeisimmät vaikutukset on tuotu hyvin esille ja niiden tarkastelu on asianmukaisesti esitetty. Ohjelman mukainen vaikutusarviointi on hankkeessa varsin kattava. Ympäristökeskus pitää tarpeellisenä museoviraston esittämää vedenalaista inventointia. Ympäristökeskus kiinnittää myös erityistä huomiota ruopattavien sedimenttien laadun riittävään selvittämiseen, virtausten muuttumisen vaikutuksiin ja toiminnasta aiheutuvan melun tarkasteluun sekä liikenteen vaikutuksiin.

Epävarmuustekijät. Arviointiin vaikuttavia epävarmuustekijöitä tulee selvittää arvioitavien vaikutusten yhteydessä arviointiselostuksessa. Satamatoimintaan liittyvät riskit, häiriötilanteet ja mahdolliset onnettomuus-tilanteet sekä näiden todennäköisyys ja vaikutukset tulee myös tarkastella.

Haitantorjunta. Haitallisten vaikutusten vähentämiskeinojen etsiminen on ohjelmassa jäänyt varsin vähäiseksi. Arviointiselostuksessa tulee esittää myös haitallisten vaikutusten torjuntaa koskevat konkreettiset keinot.

Seuranta. Hankkeen vaikutusten seurantaohjelma tulee esittää arviointiselostuksessa.

Arviointiselostusta laadittaessa tulee ottaa huomioon, että selvittävät vaikutukset ja asiat esitetään siten, että lausunnoissa ja mielipiteessä esille nousseisiin keskeisiin kysymyksiin on arviointiselostuksesta löydettävissä jossain muodossa vastaus.

Osallistuminen

Arviointimenettelyssä on keskeistä osallistuminen ja sen avulla saatavan palautteen aito huomioon ottaminen sekä hankkeen ympäristövaikutusten riittävä selvittäminen. Osallistumisen ja monipuolisen asiantuntemuksen saaminen YVA-menettelyyn korostuu hankkeessa, jossa vaihtoehdot herättävät ristiriitaisia näkemyksiä ja päätöksenteko vaihtoehdon valinnasta ja osin toteutuksesta tapahtuu pääosin poliittisesti valituissa toimielimissä. Hankkeen vaikuttaessa erittäin merkittävästi Rauman kaupungin maankäyttöön ja liikennetarkkaisuun on tärkeää, että YVA-menettelyssä voidaan osallistumisen kautta saada erilaisia näkemyksiä sataman laajennushankkeen vaikutuksista, joiden hyödyntäminen palvelee jatkossa myös maankäytön suunnittelua. Arviointiselostuksen käsittelyssä tulee tavoitella edelleen rakentavaa osallistumista ja erilaisten etunäkökohtien yhteensovittamista niin hankkeesta vastaavan kuin eri sidosryhmien taholta. Arvioinnissa on sidosryhmille varattu tähän mennessä riittävä mahdollisuus ilmaista mielipiteensä ja antaa lausuntonsa hankkeesta. YVA-menettelyä varten perustettu seurantaryhmässä on varsin laaja-alainen edustus eri yhteisöistä ja intressitahoista.

Raportointi

Arviointiohjelma on rakenteeltaan hyvä; suhteellisen lyhyt, ytimekäs ja jäsentynyt, joskin asioiden yksityiskohtaisuus vastaavasti jää avoimeksi ja odotukset asiakokonaisuuksien sisällöstä voivat ylittää sen, mitä on tarkoitettu. Arviointiohjelmassa on kuvattu hanke, vaihtoehdot ja selvittävät vaikutukset, joiden osalta arviointiselostuksen raportoinnissa tulee ottaa huomioon edellä lausunnossa todetut arviointia koskevat sisällölliset täydentämistarpeet ja huolehtia edelleen selkeästä ja jäsentyneestä esitystavasta ja tiedon esittämisestä havainnollisesti riittävään kartta-, havainnekuva- ja muuhun materiaaliin perustuen.

Vaihtoehtojen vertailu

Tarkasteltavien vaihtoehtojen ympäristövaikutuksia vertaillaan numeerisesti ja laadullisesti. Vertailussa tulisi kiinnittää huomiota arvioinnin tulosten välittymiseen lukijalle eikä painottaa vaihtoehtojen keskinäistä paremmuutta, sillä YVA:n tarkoituksena on mm. mahdollistaa keskustelu vaihtoehtojen hyvistä ja huonoista puolista sekä tuottaa informaatiota päätöksentekoon.

Yhteenveto ja ohjeet jatkotyöhön

Arviointiohjelma kattaa esitetyillä lisäyksillä ja tarkennuksilla keskeiset YVA-menettelyssä selvitettävät sekä lausunnoissa ja mielipiteessä esille tulleet asiat. Esitettyjen selvitysten hankkiminen on hankkeesta vastaavan tehtävä. Arvioinnin aikana tulee tarpeen mukaan pitää yhteyttä YVA-menettelyssä mukana oleviin asiantuntijaviranomaisiin. Arviointityön etenemisessä tulee ottaa huomioon, että tarvittaville selvityksille on käytettävissä riittävä ja selvitysten kannalta sovelias aika.

LAUSUNNON NÄHTÄVILLÄOLO

Menettelyn aikana saadut alkuperäiset lausunnot säilytetään Lounais-Suomen ympäristökeskuksen arkistossa. Yhteysviranomaisen lausunto lähetetään tiedoksi lausunnonantajille ja osoitteensa antaneille mielipiteen esittäjille.

Yhteysviranomaisen lausunto on nähtävänä 1.4.2008 alkaen ympäristöhallinnon www-sivuilla osoitteessa <http://www.ymparisto.fi/los> > ympäristönsuojelu > ympäristövaikutusten arviointi ja virka-aikana yhden kuukauden ajan

Rauman kaupungintalolla yhteispalvelupiste Pyyrmannissa, Kanalinranta 3, ja pääkirjastossa, Alfredinkatu 1, Rauma sekä Pyhärannan kunnanvirastossa, Pajamäentie 4, ja pääkirjastossa, Rohdainen, Pyhäranta.

Arviointiohjelma on nähtävänä myös internetissä Lounais-Suomen ympäristökeskuksen kotisivulla www.ymparisto.fi/los > ympäristönsuojelu > ympäristövaikutusten arviointi.

Ympäristökeskuksen johtaja Risto Timonen

Ylitarkastaja Seija Savo

Liitteet 1. Luettelo lausunnonantajista ja mielipiteen esittäjistä
2. Suoritemaksun määräytyminen ja sitä koskeva oikaisuvaatimusosoitus

Suoritemaksu 5450 €

Jakelu Rauman Satama suoritemaksua vastaan

Tiedoksi Alueelliset ympäristökeskukset
Lausunnon antajat
Mielipiteen esittäjät
Lounais-Suomen metsäkeskus
Pyhärannan kunta
Suomen ympäristökeskus
Turun tiepiiri
Turvatekniikan keskus
Ympäristökeskus/osastot
Ympäristöministeriö

LIITE 1**Luettelo lausunnonantajista ja mielipiteen esittäjistä****LAUSUNNONANTAJAT**

Eurajoen kunta
Länsi-Suomen lääninhallitus
Merenkulkulaitos
Museovirasto
Ratahallintokeskus
Rauman kansanterveystyön kuntayhtymän valvontajaosto
Rauman kaupunki
Satakunnan Museo
Satakunnan työvoima- ja elinkeinokeskus
Satakunnan Pelastuslaitos
Satakuntaliitto
Varsinais-Suomen työvoima- ja elinkeinokeskus

MIELIPITEEN ESITTÄJÄT

A ja B
C
D
E
F
G
Kortela-Monna kyläyhdistys
Kortelan yhteisen vesialueen osakaskunnan hoitokunta
H
I
J
K
Oy Metsä-Botnia Ab Rauman tehdas
L, M, N, O, P, Q, R, S, T ja U
V
Pro Petäjäs ry
Rauman kauppakamari
Rauman Merihistoriallinen Seura ry
Rauman Seudun Kalastajainseura ry
Rauman seudun luonnonystävät ry
X
Y
Z ja Å
Syvärauman yhteisalueen hoitokunta
Ä
Ö

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

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

Maksuvelvollinen, joka katsoo, että julkisoikeudellisesta suoritteesta määrätyn maksun määräämisessä on tapahtunut virhe, voi vaatia oikaisua maksun määränneeltä viranomaiselta kuuden kuukauden kuluessa maksun määräämisestä.