

**Lähtettäjä:**  
**Lähetetty:** torstai 28. lokakuuta 2021 13.20  
**Vastaanottaja:** ELY Kirjaamo Uusimaa  
**Aihe:** Lausunto St1 polttoaineterminaalin YVA Inko - UUDELY/3206/2020  
**Liitteet:** Lausunto\_YVA\_St1\_Joddbole\_Inkoo\_.pdf

**Luokat:** Tiina

Hyvä vastaanottaja

Lähetän ohessa Inkoon-Siuntion Ympäristöyhdistyksen lausunnon nähtävillä olevasta St1 Oy:n Inkoon polttoaineterminaalin YVA:sta.

Lähetän tarvittaessa mielelläni alkuperäisen allekirjoitetun asiakirjan postitse.

Ystävällisin terveisin  
Inkoon-Siuntion Ympäristöyhdistys rf

Vappu Heikkinen  
puheenjohtaja

13.10.2021

---

Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus  
PL 36  
00521 Helsinki

Ympäristövaikutusten arviointi

### **St1 Oy:n Inkoon polttonesteterminaali**

Inkoon - Siuntion Ympäristöyhdistys on tutustunut St1 Oy:n Inkoon polttonesteterminaalin ympäristövaikutusten arviointiin ja lausuu sen perusteella seuraavaa.

Panemme mielihyvällä merkille, että ympäristövaikutusten arviointia on tehty yleisesti ottaen monipuolisesti. Joissain kohdin nojaututaan vanhoihin selvityksiin ja turhaan korostetaan tämän yhden hankkeen aiheuttamien ympäristöhaittojen vähäisyyttä ilmoittaen vaikkapa päästöjen lisäys vain pieninä %-arvoina nykyisistä päästöistä. Se on turhaa. Varsinkin jos samaan aikaan jätetään arvioimatta alueen kaikkien hankkeiden ja toimintojen yhteisvaikutus haittojen lisääntymiseen. Yhteisvaikutusten arvioinnista pitää edetä haittojen vähentämismahdollisuuksien selvittämiseen.

Se, että hankealue sijaitsee Joddbölen satama- ja louhosalueella, joka on jo osittain rakennettua, ei poista tai vähennä tämän uuden hankkeen ympäristövaikutusten arvioinnin tarvetta.

Seuraavassa muutamia nostoja vaikutuksista ympäristölle.

#### **Maaläjitys**

Maaläjitysalueiksi on merkitty karttaan yhteensä neljä aluetta. Perusteluina mainitaan valmis tieyhteys, milloin kohde sijaitsee maantien varrella ja toisaalta maan omistus. Perusteluja ympäristönäkökulmasta ei esitetä.

Kaikki esitetyt maaläjityspaikat ovat puhtaita. Selvityksessä todetaan, että "Maaperää pidetään lähtökohtaisesti teollisuus-, liikenne-, varasto- tai muulla vastaavalla alueella pilaantuneena, jos yhden tai useamman haitta-aineen pitoisuus ylittää ylemmän ohjearvon." Tällaista kriteeriä ei ole tarpeen tässä käyttää, sillä kaikki esitetyt kohteet ovat puhtaita. Ennen Ruduksen louhintaa alueet ovat olleet suota, metsää ja kallioita. Pelkkä teollisuusalueeksi kaavoittaminen ei pilaa maaperää.

Alue Mossaholmarna ei sovellu meriläjitykseen soveltumattoman eli myrkyllisiä ja rehevöittäviä ainesosia sisältävän ruoppaussedimentin läjittämiseen, sillä Mossaholmarna on osa suojeltua suoaluetta. Läjitys pilaisi luonnonsuojelualan.

Toinen läjitykseen ehdotettu alue on merkitty karttaan, mutta ei nimetty, ja se vaikuttaisi olevan toinen arvokas suoalue, Timmermossen, luonnonvaraisen (taimi)puron vedenkertymäalueella. Läjitys pilaisi suoalueen ja samalla puron.

Kolmas alue on Långviksängenin pohjoispuolella oleva ilmeisen kallioinen metsäalue. Soveltuvuuden perustelut puuttuvat.

---

13.10.2021

---

Neljäs alue ja ensisijainen valinta YVA -selvityksen mukaan (kannanotto selvityksessä) olisi Joddbölen teollisuusalueen pohjavesialueella. Pohjavesialue on poistettu pohjavesiluettelosta (vähäisen vesimäärän vuoksi?), mikä ei tosiasiallisesti hävitä pohjavesialuetta. Läjittäminen pohjavesialueelle voisi pilata pohjaveden myös läheisillä, mm. kunnan käyttämillä pohjavesialueilla.

#### Meriläjitys

Merialue Inkoon edustalla on yksi saastuneimmista Suomenlahden rannikkoalueista. Siksi vesitalouteen ja vesistöjen suojeluun on kiinnitettävä aivan erityistä huomiota. Ovatko meriläjitykset välttämättömiä? Miten ruoppauksen ja meriläjitysten haittoja voidaan ehkäistä tai vähentää?

#### Liikenne

Selvityksen mukaan sekä rakentamisen aikainen että varsinkin toiminnan aikainen liikenne tulee kasvamaan rajusti, 12 – 79 %. Selvitys sisältää ehdotuksia liikenteen sujuvoittamiseksi satama-alueella, mutta ei yhtään esitystä liikenneturvallisuuden parantamiseksi lähialueen teillä, kuten kantatie 51 kirkonkylän ja Tähtelän sekä Degerbyn liittymien kohdalla.

Rekkaliikennettä on arvioitu olevan 50 autoa /vrk, mikäli ajetaan seitsemänä päivänä viikossa. Toiminta tulee kuitenkin sovittaa ympäröivän asutuksen rytmiiin ja ajoittaa siksi raskasliikenne arkipäiviin.

Tällöin rekkoja kulkisi 70 /vrk, mikä tekisi kymmentuntisena työpäivänä seitsemän rekkaa tunnissa, siis yksi rekka joka yhdeksäs minuutti.

Raskaasta liikenteestä suurin osa, ehkä 80 %, ohjautuisi tielle 51 Helsingin suuntaan. Selvityksessä ei ole lainkaan arvioitu tästä aiheutuvaa liikenneturvallisuuden heikentymistä tiellä 51.

Erytisiä vaaran paikkoja ovat risteysalueet, kuten selvityksessä mainittu Fagervikintien risteys. Ei riitä, että turvallisuusseikkoja pyritään ottamaan huomioon. On arvioitava turvallisuusriskit sekä selvitettävä eri vaihtoehtoja turvallisuuden parantamiseksi. Tämä vaatii yhteistyötä mm kunnan ja tielaitoksen kanssa. Onko tielaitokselta pyydetty lausuntoa kaavoituksen ja ympäristövaikutusten arvioinnin yhteydessä?

Turvallisuutta parantavia rakenteita tarvitaan satamatien ja kantatie 51:n liittymään sekä Inkoon kirkonkylän, Tähteläntien ja Degerbyn kirkonkylän risteuksiin. Sitten voidaan taas arvioida näiden rakentamisten ympäristövaikutuksia.

Raskasliikenne lisää melun lisäksi pölyämistä ja aiheuttaa terveydelle vaarallisia pienhiukkaspäästöjä sekä hiilidioksidipäästöjä ilmakehään. Haitallisia ympäristövaikutuksia ja niiden vähentämistä ei ole arvioitu.

Teiden varsille on jätettävä tai istutettava riittävän leveät puustot, vähintään tiealueen levyiset, kummallekin puolelle keräämään ja suodattamaan pakokaasu ja hiukkaspäästöjä sekä vaimentamaan melua mahdollisesti tarvittavien melusteiden lisäksi.

#### Raideliikenne

Ympäristövaikutusten arvioinnissa ei ole lainkaan selvitetty Joddbölen alueelle suunnitellun raideliikenteen hyväksikäyttöä kuljetuksissa. Se saattaisi hyvinkin olla polttoainekuljetuksissa maantiekuljetusta ilmastoystävällisempi vaihtoehto. Pyydämme täydentämään arviointia tältä osin.

---

13.10.2021

---

## Melu

YVA -selvityksessä on tarkasteltu laivojen purkamisen ja lastaamisen aiheuttamaa melua ja vertailtu sitä alueen muiden toimintojen aiheuttamaan meluun, mutta ei arvioitu yhteisvaikutusta ihmisten ja luonnon terveyteen ja hyvinvointiin

Selvityksessä on todettu, ettei Satamatien varrella ole paljonkaan asutusta, mutta ei ole arvioitu jatkuvan raskaan liikenteen melun vaikutuksia asukkaiden terveyteen ja hyvinvointiin. Eikä liioin rekkaliikenteen melun melutasoa ja vaikutuksia Fagervikintien, Salontien ja Inkoon asemanseudun asukkaiden arkiseen hyvinvointiin. Asukkaiden mukaan rekkojen kiihdytysäännet risteysalueelta kuuluvat selvästi aina Inkoon asemalle asti.

Sataman melu häiritsee erityisesti läheistä Storrarnsjön luonnonsuojelualuetta ja lähialueen kiinteistöjä. Meluhaittojen vähentämiseksi toteutettavien rakenteiden vaikutuksia on myös arvioitava!

## Vaikutukset kalastoon

Selvityksessä on kokonaan jätetty huomiotta lähialueen uhanlainen ja suojeltu alkuperäinen Ingarskilajoen taimenkanta. Tälle taimenkannalle ominainen erityinen piirre on se, ettei se vaella kotijoestaan kauas Itämerelle, vaan tutkimusten mukaan jää Suomenlahden lähirannikolle aikuistumaan. Miten ruoppaukset ja liikenteen kasvu vaikuttaisivat taimeneen ja sen elinympäristöön?

Ja ennenkaikkea: Miten ruoppausten ja liikenteen kasvun vaikutukset voidaan minimoida ja kompensoida? Mitä konkreettista tehdään taimenkannan suojelemiseksi?

## Luonnonsuojelualueet

Ympäristövaikutusten arvioinnissa on huonosti huomioitu luonnonsuojelualueita. Storrarnsjön laaja luonnonsuojelualue on aivan sataman ja laivaväylän avoimessa läheisyydessä. Hankkeen aiheuttamat ympäristövaikutukset luonnonsuojelualueelle puuttuvat.

Maaläjitysalueiksi suunniteltujen kohteiden luontoarvoja ei ole arvioitu.

## Ilmastopäästöt ja Itämeren suojelu

Biopolttoaineiden valmistaminen kierrätysmateriaaleista on jo sinänsä hyvä asia elinympäristöllemme. Samoin ympäristölle aiheuttamiemme vahinkojen minimointi. Lisäksi on kompensoitava mm rakentamisesta aiheutuvat päästöt mahdollisimman kattavasti ja rakennettava tuhmaamatta luonnonvaroja.

Koska uusi polttonesteterminaali ja laituri sekä niihin liittyvä raskas liikennöinti tulisivat olemaan toiminnassa kymmeniä vuosia, on toiminta sovitettava sen haitat minimoiden lähialueen luonnon ja ihmisten elämään. Siksi ympäristövaikutuksia on arvioitava nykyistä laajemmin.

Inkoon – Siuntion Ympäristöyhdistys ry

Vappu Heikkinen  
puheenjohtaja

Karin Gottberg-Ek  
varapuheenjohtaja

---

13.10.2021

Inkoon – Siuntion Ympäristöyhdistys Ry  
Ingå – Sjundeå Miljöförening Rf

Lausunto

3

13.10.2021

## Melu

YVA -selvityksessä on tarkastettu laivojen purkamisen ja lastaamisen aiheuttamaa melua ja vertailtu sitä alueen muiden toimintojen aiheuttamaan meluun, mutta ei arvioitu yhteisvaikutusta ihmisten ja luonnon terveyteen ja hyvinvointiin

Selvityksessä on todettu, ettei Satamatien varrella ole paljonkaan asutusta, mutta ei ole arvioitu jatkuvan raskaan liikenteen melun vaikutuksia asukkaiden terveyteen ja hyvinvointiin. Eikä liioin rekkaliikenteen melun melutasoa ja vaikutuksia Fagervikintien, Salontien ja Inkoon asemanseudun asukkaiden arkiseen hyvinvointiin. Asukkaiden mukaan rekkojen kiihdytysäänet risteysalueelta kuuluvat selvästi aina Inkoon asemalle asti.

Sataman melu häiritsee erityisesti läheistä Storransjön luonnonsuojelualuetta ja lähialueen kiinteistöjä. Meluhaittojen vähentämiseksi toteutettavien rakenteiden vaikutuksia on myös arvioitava!

## Vaikutukset kalastoon

Selvityksessä on kokonaan jätetty huomiotta lähialueen uhanlainen ja suojeltu alkuperäinen Ingarskilajoen taimenkanta. Tälle taimenkannalle ominainen erityinen piirre on se, ettei se vaele kotjoestaan kauas Itämerelle, vaan tutkimusten mukaan jää Suomenlahden lähirannikolle aikuistumaan. Miten ruoppaukset ja liikenteen kasvu vaikuttaisivat taimeneen ja sen elinympäristöön?

Ja ennenkaikkea: Miten ruoppauksen ja liikenteen kasvun vaikutukset voidaan minimoida ja kompensoida? Mitä konkreettista tehdään taimenkannan suojelemiseksi?

## Luonnonsuojelualueet

Ympäristövaikutusten arvioinnissa on huonosti huomioitu luonnonsuojelualueita. Storransjön laaja luonnonsuojelualue on aivan sataman ja laivaväylän avoimessa läheisyydessä. Hankkeen aiheuttamat ympäristövaikutukset luonnonsuojelualueelle puuttuvat.

Maaläjtysalueiksi suunniteltujen kohteiden luontoarvoja ei ole arvioitu.

## Ilmastopäästöt ja Itämeren suojele

Biopolttoaineiden valmistaminen kierrätysmateriaaleista on jo sinänsä hyvä asia elinympäristöllemme. Samoin ympäristölle aiheuttamiemme vahinkojen minimointi. Lisäksi on kompensoitava mm rakentamisesta aiheutuvat päästöt mahdollisimman kattavasti ja rakennettava tuhlaamatta luonnonvaroja.

Koska uusi polttonesteterminaali ja laituri sekä niihin liittyvä raskas liikennöinti tulisivat olemaan toiminnassa kymmeniä vuosia, on toiminta sovitettava sen haitat minimoiden lähialueen luonnon ja ihmisten elämään. Siksi ympäristövaikutuksia on arvioitava nykyistä laajemmin.

Inkoon – Siuntion Ympäristöyhdistys ry

  
Vappu Heikkinen  
puheenjohtaja

  
Karin Gottberg-Ek  
varapuheenjohtaja