Uudenmaan ELY - keskus
ELY - centralen i Nyland
18 -04- 2012
YVA: PÄÄKKÖNEN
UUDELY/5/07.04/2012

(1)

Lausunto LNG-terminaalin rakentamisesta Suomeen

Gasum Oy suunnittelee Suomeen nesteytetyn maakaasun (LNG) tuontia varastoihinsa ja sen jakelua pääaosin olemassa olevan maakaasuverkon kautta Suomen energiamarkkinan tarpeisiin. Tavoitteena on selvittää suuren mittakaavan LNG-terminaalialueen rakentamismahdollisuudet sekä arvioida vaiheittain etenevien LNG:n tuontiratkaisujen ja niiden toteuttamisen ympäristövaikutukset.

Arvioitavat vaihtoehdot: Vaihtoehdossa 1. täysimittainen LNG-terminaali rakennetaan Porvoon Tolkkisiin ja vaihtoehdossa 2 täysimittainen LNG-terminaali rakennetaan Inkooseen. Vaihtoehdossa 0 hanketta ei toteuteta lainkaan.

LNG-terminaali voidaan toimittaa vaiheittain.

Järvi-Suomen alue muodostuu kolmen vesistön, Saimaan, Kymijoen ja Kokemäenjoen vesistöalueista. Ne voidaan yhdistää toisiinsa ja mereen alueen käsittäväksi ymäri vuoden liikennöitäväksi vesitieverkoksi, jonka rannikkosatamia olisivat Haminan-Kotkan satama ja Porin sekä Rauman satamat.Vesitieverkko ulottuisi Nurmekseen, Pielavedelle, Viitasaarelle, Keuruulle ja Virroille saakka.

Alueen asutus ja teollisuus, lähinnä metsäteollisuus, on syntynyt aikanaan vesiteiden äärelle, koska vain vesitiet mahdollistivat silloin suurten puumäärien kuljetukset ja vesistöjen koskipaikat antoivat käyttövoiman puiden jalostamiseksi.Pääosa alueen asutuksesta ja teollisuudesta olisi vesiteiden rakentamisen jälkeen ympärivuotisten vesitiekuljetusten piirissä. Syöttöliikenteen sisämaan satamien ja merisatamien välillä hoitaisivat syöttöäliikennealukset, joista osa olisi jäätä murtavia, jolloin varsinaisia jäänmurtajia ei tarvittaisi.

Konttikuljetukset ovat lisääntyneet kaikkialla maailmassa. Kontit voidaan siirtää nopeasti ja pienin kustannuksin syöttöliikennealuksiin ja niistä pois. Kontit voitaisiin lastata vesitiekuljetuksiin lähellä sijaitsevissa sisävesiteiden satamissa ja jopa tehdaslaitosten omissa laitureissa. Palautettavien konttien myötä syntyisi paluukuljetuskapasiteettia ulkomailta saakka, jota voitaisiin myydä sitä tarvitsevalle elinkeinoelämälle, mikä parantaisi kuljetusten edullisuutta.

Kontteja voidaan kehittää tulevaisuudessa siten, että niissä voidaan kuljettaa kappaletavaran lisäksi myös nestemäisiä ja jauhemaisia aineita. Kyseisiä kontteja voitaisiin kuljettaa kaikissa liikennemuodoissa ja konttien siirrot kuljetusmuodosta toiseen voitaisiin hoitaa nopeasti ja pienin kustannuksin. Järvi-Suomen vesitieverkon merisatamista (Haminan-Kotkan, Porin ja Rauman satamat) olisi suorat, tiheät linjalaivayhteydet Suomen ulkomaanliikenteen tärkeimpiin satamiin kuten Rotterdamiin, Lontooseen ja Hampuriin.

Suomessa on voimassa laki ja asetus maan tasapainoisesta taloudellisesta kehittämisestä. Myös EU tukee jäsenmaidensa syrjäisten alueiden kehittämistä. Tulisi luoda konkreettisä edellytyksiä elinkeinoelämän kehittymiselle myös sisämaassa tasavertaisesti rannikkoalueiden kanssa, joiden etuna on ympäri vuotinen meriliikenne. Järvi-Suomen alueen ympäri vuotinen vesitieverkko toisi alueelle liki rannikkoseudun edut, mikä mahdollistaisi välttämättä ympäri vuotisia vesitiekuljetuksia tarvitsevan teollisuuden ja muun elinkeinotoiminnan syntymisen myös sisämaahan.

Vesitiekuljetuksissa tilaulottumat, kuten kuljetuksen leveys, pituus, korkeus ja myös kuljetuksen suurin sallittu paino ovat suuremmat kuin tie- ja rautatiekuljetuksissa. Vesitiekuljetuksissa voidaan käyttää myös suuryksiköitä, joissa on teräsalustalla kontteja päällekkäin. Merkuljetuksissa olisi suuryksiköissä kontteja useammassa kerroksessa kuin sisävesikuljetuksissa. Vesiteiden antamista uusista mahdollisuuksista mainittakoon esimerkkinä talo-, silta-, tehdas- ja kone-elementtien

(02.00)

kuljetukset ulkomaille saakka. Silloin menestyvä yritys voisi laajentaa tuotantoaan EU:ssa paljon 2 suuremmaksi kuin mitä sen oman maan markkinat mahdollistaisivat.

Vesiteistä on suurin osa valmiina jo luonnon luomina. Tarvittavat rakentamistoimenpiteet ovat matalien väyläosien syventämiset (ruoppaukset), sulkujen rakentamiset aluksille niiden siirtämiseksi peräkkäisten järvien tasoilta toiselle sekä satamien rakentamiset. Tarvittavat rakenteet ovat hyvin pitkäikäisiä. Vesitiet ovat lisäksi kulumattomia, kun taas tiet ja rautatiet joudutaan perusparantamaan liikenteen vilkkaudesta ja raskaan liikenteen osuudesta riippuen muutaman vuosikymmen välein.

Vilkkaan liikenteen alla olevan tien tai radan perusparantaminen on hankalaa ja tulee kalliiksi. Raskaiden kuljetusten siirtyminen vesiteille vähentäisi erityisesti tieverkon kulumista ja jatkaisi sen käyttöikää, mistä tulisi suuria säästöjä.

EU:n liikennettä koskevassa Valkoisessa kirjassa tavoitevuosi on 2050. Siinä otetaan huomioon maapallon globaaliset uhkakuvat kuten kavihuoneilmiö, öljyn muuttuminen niukkuushyödykkeeksi ja sen hinnan kohoaminen, maapallon väestön kasvu ja eräiden tärkeiden luonnonvarojen väheneminen. Nämä tekijät ovat osaltaan vaikuttaneet siihen, että tavaraliikenteessä pyritään yhdistettyihin kuljetuksiin, joissa pitkät kuljetukset (yli 300 km) pyritään hoitamaan rautatie- tai vesitiekuljetuksin ja lyhyet päätekuljetukset (alku- ja loppukuljetukset) tiekuljetuksin.

Vilkkaille kuljetusosuuksille pyritään liikennekäytäviin, joissa olisi kolme liikennemuotoa, tie-, rautatie- ja vesitieliikenne) ja riittävän tiheässä liikenneterminaaleja, joissa kuljetuksia purettaisiin ja lastattaisiin ja siirrettäisiin lasteja kuljetusmuodosta toiseen. Tavarasta kuljettaisiin suuri osa konteissa, jotka nopeuttaisivat edellä mainittuja tavaran käsittelyjä.

EU-maat ovat tärkeitä kauppakumppaneita toisilleen. Siksi niille ovat tärkeitä sujuvat ja hyvin yhteensopivat kuljetusjärjestelmät jäsenmaiden välillä. Ne toteutuvat, kun jäsenmaat noudattavat yhteistä EU:n liikennepolitiikkaa. Jäsenmaa, joka ei halua noudattaa yhteistä liikennepolitiikkaa, eristää itsensä, vahingoksi itselleen ja muille jäsenmaille. Järvi-Suomen alueen vesitieverkon aikaansaaminen olisi täysin EU:n liikennepolitiikan mukaista.

Samoin olisi yhteisen liikennepolitiikan mukaista rannikkoliikenteen kehittäminen rannikko-osuudella Tornio- Hamina. Syöttöliikenealuksilla voitaisiin kuljettaa kontit rannikon pienten satamien ja suurten merisatamien välillä, joista olisi tiheät linjalaivayhteydet tärkeimpiin merisatamiin ulkomailla.

EU:n yhteisen liikennepoliotiikan mukaista olisi Järvi-Suomen vesitierkon rakentaminen ja syöttöalusliikenne rannikon pienten sataminen ja suurten merisatamien välillä. Mutta sen mukaista ei olisi, että vesitieverkko jätettäisiin rakentamatta ja rannikon pienten satamien ja suurten merisatamien väinen liikenne kehittämättä. Menetykset kohdistuisivat lähinnä Suomeen, mutta myös niihin jäsenmaihin, joiden kanssa Suomi käy eniten kauppaa.

Kuljetukset ja siihen läheisesti liittyvä logistiikka ovat suuri kustannuserä teollisuudelle ja koko elinkeinoelämälle. Suomen rautatie- ja vesitieverkko rakennettiin oleelliselta osiltaan jo 1800-luvun loppuvuosikymmeninä ja 1900 luvun alussa. Nyt olisi aika tarkistaa, miten ne vastaavat nykyajan ja vuoden 2050 tarpeita niin Suomen kuin EU:nkin näkökulmasta.

Tarkastelu voisi puoltaa vesiteiden rakentamista, rannikon syöttöliikenteen kehittämistä ja rautatieverkon täydentämistä. Tuloksena voisi olla nykyistä ajanmukaisempi ja toimvampi liikenneverkko teollisuuden ja elinkeinoelämän käyttöön, joka ottaisi huomioon myös jo nähtävissä olevat tulevaisuuden uhkakuvat. Se voisi parantaa oleellisesti Suomen kilpailukykyä ja saada

ulkomaiset sijoittajat sijoittamaan maahamme ja myös sen liikenneverkkojen kehittämiseen. 3

Järvi-Suomen alueella on rannikkoalueen jälkeen suurin väestömäärä ja suurin teollisuuden ja elinkeinoelämän määrä. Jos nämä yhdistäisivät voimansa ja saisivat rannikkoliikenteen kehittämisen myötä mukaansa myös rannikkoseudun, pystyisivät ne yhdessä vaikuttamaan paljon Suomen liikenneverkkojen kehittämiseksi EU:n liikennepolitiikan mukaisesti.

Kun Suomeen nyt suunnitellaan LNG-terminaalia, tulisi sen sijoituspaikassa ja kaasuverkon myöhemmässä laajentamisessa ottaa huomioon tässä muistiossa esitetty mahdollinen kehitys tulevaisuudessa. Ei pitäisi ainakaan toteuttaa nykyisiä ratkaisuja siten että ne vaikeuttavat sitä.

Järvi-Somen vesitieverkkoa pitkin voitaisiin nesteytettyä kaasua kuljettaa laivoilla sisämaahan ja myös Kotkan satama voisi tulevaisuudessa olla LNG-terminaalin sijoituspaikka. Sinne on 12,3 m syväväylä, jota voisivat käyttää suurimmat Tanskan salmista mahtuvat LNG-tankkerit, jolloin kaasun hankinta-alue laajenisi. Jos tulevaisuudessa rakennetaan kaasujohtoja Järvi-Suomen alueelle, voitaisiin niitä sijoittaa sopivilta osin pitkin vesitieverkkoa putket vesistöön tai rannalle sijoittaen. Tulisi selvittää myös mahdollisuus johtaa verkkoon biomassoista pienyritysten toimesta tuotettua kaasua.

Helsingissä 18. huhtikuuta 2012

Dipl.ins. Esko Pöntynen

SUOMEN MERITUULI

(2)

Uudenmaan ELY - keskus
ELY - centralen i Nyland
22-05-2012
YVA: PÄÄKKÖNEN
UUDELY/5/07.04/2012

UUDENMAAN ELINKEINO-, LIIKENNE- JA YMPÄRISTÖKESKUS
PL 36
00521 Helsinki

Diaarinumero: UUDELY/5/07.04/2012

Lausunto LNG-terminaalin rakentamisesta Porvooseen ja Inkooseen, ympäristövaikutusten arviointiohjelma

Suomen Merituuli Oy:n tarkoituksena on rakentaa Inkoon ja Raaseporin merialueelle maankuntakaavamerkinnän mukaisesti 30-60 tuulivoimalaitosta valtioneuvoston hyväksymän Suomen ilmasto- ja energiastrategian mukaisesti. Tuulisuudeltaan parhaat alueet sijoittuvat meri-, rannikko- ja tunturialueille ja yhteiskunnan tuki on suunnattu ko. alueille. Suomen Merituuli Oy katsoo, että yhteiskunnan kokonaisedun mukaista onkin kohdistaa mahdollisimman joustavat rakentamismahdollisuudet rannikoille ja merialueille, jonne tuulivoimaa voidaan toteuttaa teollisessa mittakaavassa.

Gasum Oy:n LNG-terminaalin rakentamishankkeen meriväyläosuus ja läjitysalue sijoittuvat suunnitellun maakuntakaavaan merkityn merituulipuiston sekä sähkönverkon liityntäkaapelireitin välittömään läheisyyteen. Nyt lausunnolla olevassa ympäristövaikutusten arviointiohjelmassa (YVA-ohjelma) ei ole mainittu Suomen Merituuli Oy:n hankekokonaisuutta, jonka YVA-menettely päättyi vuonna 2011 ja kaavoitusvaiheen aloittaminen on kuntien käsittelyssä. Yhtiö edellyttää sen lisäämistä YVA-menettelyn osapuolien seurantaryhmään (s. 37) ja hankkeen huomioimista meneillään olevassa YVA-menettelyssä.

LNG-terminaalin YVA-menettelyssä tulee käsitellä selkeämmin, millaisia vaikutuksia laivaliikenteellä olisi tuulipuiston käyttöön, esimerkiksi riskiarvioinnin näkökulmasta. Lisäksi tulee tarkastella yhteisvaikutuksia läjityksen ja melun näkökulmasta. Jos Inkoossa laivaväylän kehittäminen edellyttää ruoppaustoimenpiteitä, tulee niiden arvioinnissa ottaa huomioon merituulipuiston merikaapeliliityntä kantaverkon Inkoon sähköasemalle. Kyseinen merikaapelireitti on merkitty Uudenmaan 2. vaihemaakunta-kaavaluonnokseen.

Tuulivoiman meluvaikutukset ovat nousseet hyvin keskeiseen asemaan keskusteltaessa tuulipuistojen ympäristövaikutuksista ja niitä ollaankin parhaillaan tarkistamassa poiketen nykyisestä valtioneuvoston asetuksesta. Se, kuinka laivaliikenteen ja tuulipuiston melun yhteisvaikutus kohdistuu alueen virkistykseen ja loma-asutukseen, olisi myös hyvä selvittää.

Kunnioittavasti ja lisätietoja

21.5.2012

Suomen Merituuli Oy

Sami Kuitunen

Toimitusjohtaja

(02.00)

(3)

Gasum

Finngulf LNG
LNG-terminaalin rakentaminen Suomeen

Kirjallinen mielipide ympäristövaikutusten arviointiohjelmasta

Uudenmaan ELY - keskus
ELY - centralen i Nyland
24 -05- 2012
YVA: PÄÄKKÖNEN
UUDELY/ 5/07.04/2012

Yhteystiedot

Nimi	Anssi Siukosaari
Osoite (ja tilan nimi/nro.)	
Puhelinnumero	
Sähköposti	

Mielipide

Finngulf LNG -yva-ohjelman ensiesittelystä 19.4.2012 Inkoossa jäi myönteinen kuva. Ohjelma saattaa olla kohtuullisen kattava. Teettäjälle ja tekijälle lienee selvää, miksi ja miten tällaisen hankkeen arviointia on Suomessa tehtävä.

Huomio saadusta esittelystä ja lisäkysymysten vastauksista kiinnittyi myös siihen, että sanalla ympäristö jo nyt myös ymmärretään jossain määrin hankkeen ympärillä asuvia ihmisiä ja toimivaa yhteiskuntaa. Erityisesti tähän toivon todella, että po. arvioinnin tekijät paneutuisivat aivan kuin juuri heidän asuntonsa lähelle ja juuri heidän perheittensä ja muuhun elinympäristöönsä ryhdyttäisiin neljän vuoden aikana rakentamaan teollista jalostuslaitosta siihen liitettävine tuotesiirtoväylineen.

Rakenntamisajan yhteiskunnalliset haitat Inkoossa?

Hankkeen esittelyn yhteydessä kerrottiin itse satamaterminaalin ja yhdysputken rakentamisen jakautuvan kolmessa vaiheessa neljälle vuodelle. Rakennuttajan edustaja ei em. esittelytilaisuudessa osannut sanoa kuinka paljon työvoimaa rakentamiseen tarvitaan eri vuosina, ei myöskääm mistä rakentajat ja niiden käyttämä työvoima tulevat. Vastauksena kysymykseen kerrottiin, että rakentajia saattaa olla useampia ja niiden käyttämiä työntekijöitä noin 100. Mistä tulevat? Ei tietoa.

Käännä →

Arviointiohjelmasta voi esittää mielipiteitä/antaa lausuntoja kirjallisesti toimittamalla ne Uudenmaan elinkeino-, liikenne ja ympäristökeskukseen 25.5.2012 mennessä.
Käyntiosoite: Asemapäällikönkatu 14, Itä-Pasila, Helsinki.
Postiosoite: Uudenmaan elinkeino-, liikenne ja ympäristökeskus, PL 36, 00521 HKI
Sähköpostiosoite: kirjaamo.uusimaa@ely-keskus.fi

(02.00)

Erittäin suuri huoleni kohdistuu juuri mahdollisesti käytettävään työvoimaan. Kun tiedossa on maakaasutuotannon, jalostuksen ja siirron osaajamaat, voimme vain arvioida, minkälaisen muutoksen Inkoon kyläyhteisön elämään vakio- ja kesäasukkaineen tuo mahdollisesti tänne neljäksi vuodeksi tulevat kymmenet ehkä sata työntekijää entisistä Neuvostoliitton maista. Maista, joiden yhteiskunta- ja muu kultuuri, mm. sosiaaliset ja naapuruussuhteet ovat täysin toisenlaista mihin Inkoossa ja Suomessa yleensä on totuttu. Missä tämä vierastyövoima asuu, ehkä perheineen, missä vapaa aikaansa viettää? Mitä tämä väki tietää ja saa tietää suomalaisesta lainsäädännöstä ml. esimerkiksi jokamiehenoikeudet.

Toivon todella, että po. yva- arvioinnissa otetaan riittävällä asiantuntemuksella ja riittävän kattavasti huomioon nämä mahdolliset neljän vuoden rakentamisajan yhteiskunnalliset vaikutukset. Ne on tehtävä kansanomaisesti selviksi kaikille pysyville ja kakkosasunnon asukkaille sekä kesämökeillään asuville. Jolloin tämän arvioinnin perusteella inkoolaiset voivat kunnanvaltuutettujensa välityksellä asettaa riittävät vaatimukset rekennuttajalle myös rakentamisen aikaisten, kyläyhteisöön vaikuttavien haittojen eliminoimiseksi mikäli LNG -terminaali ja yhdysputki Inkooseen rakennetaan.

Sinänsä koko hanke on varsin myönteinen, jos sillä saadaan riippuvuus nykyisen Venäjän maakaasutuotannosta puoleen ja kaasulle saadaan uusia tuottajamaita. Inkoon kannalta, jos hanke Inkoossa toteutetaan, vaihe kolmen mahdollisesti tuottamat 20 – 30 pysyvää työpaikkaa, joille toivottavasti löytyy inkoolaiset tekijät, ei ole toki pahitteeksi!

Espoosta 23.5.2012

Anssi Siukosaari

(4)

Uudenmaan ELY - keskus
ELY - centralen i Nyland
24 -05- 2012
YVA: PÄÄKKÖNEN
UUDELY/ 5/07.04/2012

Svartbäck fiskelag
c/o Erik Oljemark

Utlåtande för miljökonsekvensbedömningen för Gasums byggande av en LNG-terminal i Finland dnr UUDELY/5/07.04.2012

Närings- trafik- och miljöcentralen i Nyland

Svartbäck fiskelag såsom ägare till Svartbäck bys samfällda vattenområde i Borgå stad, på vilket Sköldvikfarleden ligger, motsätter sig Gasum Oy:s planer på en LNG-terminal i Tolkis med följande motivering;

Farleden på Svartbäckfjärden är redan nu hårt belastad av trafiken till hamnen i Sköldvik. Trafiken är till stort förfång för fisket och den marinbiologiska miljön. Trafiken och de ankrade fartygen på redden stör oskäligt befolkningen och stugägarna runt Svartbäck-fjärden. Det som allra mest talar emot en etablering i Tolkis är risken för sjöolyckor, om den redan nu livliga trafiken på Sköldvikfarleden ytterligare ökar.

Borgå den 22. maj 2012

Svartbäck fiskelag

Erik Oljemark
förman

(02.00)

(5)

Tolkislandetin asukasyhdistys;ry/sy

TOLKISLANDETIN ASUKASYHDISTYKSEN KIRJALLINEN MIELIPIDE YMPÄRISTÖVAIKUTUSTEN ARVIOINTI OHJELMASTA.

Nimi Rauno Silvennoinen

Osoite

Sähköposti asukasyhdistys@tolkislandet.fi

Uudenmaan ELY - keskus
ELY - centralen i Nyland
25 -05- 2012
YVA: PAAKKONEN
UUDELY/ 5/07.04/2012

MIELIPIDE

1 TURVALLISUUS ja YMPÄRISTÖ

Mikä olisi pahin mahdollinen suuronnettomuusriski jonka LNG terminaali tuo alueelle.

Kuinka kauas ja kuinka voimakkaina haitalliset vaikutukset voivat ulottua ja kuinka nopeasti onnettomuus tapahtuu.

Kuinka laajaksi konsultointi vyöhyke muodostuu.

Kuinka alueen asukkaiden evakointi ja pelastussuunnitelmat toteutetaan onnettomuuden sattuessa.

Kuinka estetään asuinalueelle kantautuvien kaasujen/saasteiden pääseminen.

Kuinka vuototilanteesta tai vaaratilanteesta ilmoitetaan lähialueen asukkaille.

Kuinka estetään ympäristön saastuminen, pilaantuminen.

Kuinka huomioidaan Kilpilahden laitosten ja Gasumin terminaalin yhteisvaikutukset alueelle.

Kuinka huomioidaan LNG-tankkereiden tuomat lisä riskit laivaliikenteelle.

Kuinka huomioidaan LNG-tankkereiden kaasu lastin purkauksen turvallisuus.

Lisäksi tulee kaikki käynninaikana tapahtuneet häiriötilanteet huomioida. Vikahavainnot. Raportointi.

Käytettävä parasta mahdollista turvatekniikkaa.

Kartoittaa mahdollisen ulkopuolisen turvallisuusuhan riski

Tankkiautoliikenteen lisääntyminen tuo turvallisuus riskin Tolkkisentielle.

Kuinka huomioidaan rakennusvaiheen tuomat rasitukset meriympäristöön.

2 SIJOITTUMINEN

LNG-terminaalin rajaaminen mahdollisimman pieneksi.

Säiliöiden koon pienentäminen ja määrän vähentäminen

Säiliöiden korkeuden madaltaminen

Rauno Silvennoinen Tolkislandetin Asukasyhdistys;ry

(02.00)

Tolkislandetin asukasyhdistys;ry/sy

Soihtukaasujen siirto putkea pitkin kilpilahdenalueen terminaalin soihtuun poltettavaksi.

Alueelle ei tulisi soihtua

Toiminnan sijoittaminen maaston notkokohtaan, kallioharjanteen ja rannan väliin Fingridin varavoimalaitoksen sähkölinjojen ja kaupungin omistaman maa alueen väliselle alueelle. Terminaalille johtava tie linjaus tulee tehdä olemassa olevan voimalaitoksen tien ja louhitunalueen rannan kautta.

Alueella olevaa metsää , kallioharjanneetta ja Härskessundetin meriympäristö tulee suojella.

Terminaalin mahdollinen sijoittuminen Kilpilahteen tulisi vielä selvittää.

3 LOUHINTA ALUEEN JA LOUHINAN MINIMOINTI

Terminaalin rakennussuunnitelmat tulee tehdä niin että louhinta on mahdollisimman rajoitettua.

Kallioharjanteet tulee säilyttää

Metsän puiden kaatoa tulee rajoittaa minimiin

Louhinta ei tule tehdä toukokuun ja elokuun välisenä aikana.

Näillä jaksoilla louhinta ajat päivisin tulee rajoittaa klo 8,00-klo 19.00 väliselle ajalle.

Myös louhinta, murskaustyökoneiden ja kaivinkoneiden käyttö tulee rajoittaa klo 8.00-klo 19.00 väliselle ajalle.

Räjäytyksestä johtuva tärinää tulee rajoittaa ja tärinöitä tulee mitata ja seurata.

Räjäytys työn aikatauluista pitää informoida alueen asukkaita.

4 NAAPURUUSSUHTEET

Onko mahdollista saada Gasumin muu alue virkistyskäyttöön.

Onko edelleen liikkuminen ja kalastaminen alueella sallittua.

Kuinka Gasum hoitaa rakennusaikaisen tiedottamisen terminaalialueen toiminnasta lähialueen asukkaille.

esim Yhteistapahtumia, seurantaa ja keskustelua .

5 SEURANTA JA VAIKUTUKSET

LNG-terminaali hanke ei saa viedä meiltä virkistysaluetta, rajoittaa liikkumista alueella ja vaikuttaa asuinalueen turvallisuuteen ja viihtyvyyteen.

Millainen tulee olemaan pysyvä vaikutus alueen ympäristöön ja luontoon.

Tuo vakavan turvallisuus riskin hyvin lähelle meidän asuinaluetta.

Kuinka laajaksi lopullinen turvallisuusvyöhyke terminaalin vaikutus alueella muodostuu.

Minkälaiset ovat henkiset vaikutukset alueen asukkaisiin.

Rauno Silvennoinen Tolkislandetin Asukasyhdistys;ry

Tolkislandetin asukasyhdistys;ry/sy

Tuo ristiriita tilanteita , puolesta ja vastaan asetelmissa.

Haluamme että ympäristövaikutusten arviointi ohjelma tehdään huolella ,kattavasti ,luotettavasti ja laadukkaasti jossa selvitetään perinpohjaisesti ympäristövaikutukset ja vaikutus tolkislandetin asuinoloihin.

Rauno Silvennoinen Tolkislandetin Asukasyhdistys;ry

(6)

Uudenmaan ELY - keskus
ELY - centralen i Nyland
25 -05- 2012
YVA: PÄÄKKÖNEN
UUDELY/5/07.04/2012

Finngulf LNG
LNG-terminaalin rakentaminen Suomeen

Kirjallinen mielipide ympäristövaikutusten arviointiohjelmasta

Yhteystiedot

Nimi	Carola ja Kim Illman
Osoite (ja tilan nimi/nro.) ×	
Puhelinnumero	
Sähköposti	

Mielipide

× Omistamiemme kiinteistöt

Mielipiteemme asiasta:
Me haluamme ensin todeta että me emme vastusta, itse hanketta ~~vastaan ei ole~~.
Terminaalin saa puolestamme sijoittaa aiottuun paikkaan.
Sen sijaan vastustamme kaasuputken rakentamista ehdotetulla paikalla.
Oheistamme kartan, johon on keltaisella merkitty peltomme, ja kiinteistöillämme rakennukset punaisella.

Arviointiohjelmasta voi esittää mielipiteitä/antaa lausuntoja kirjallisesti toimittamalla ne Uudenmaan elinkeino-, liikenne ja ympäristökeskukseen 25.5.2012 mennessä.
Käyntiosoite: Asemapäällikönkatu 14, Itä-Pasila, Helsinki.
Postiosoite: Uudenmaan elinkeino-, liikenne ja ympäristökeskus, PL 36, 00521 HKI
Sähköpostiosoite: kirjaamo.uusimaa@ely-keskus.fi

(02.00)

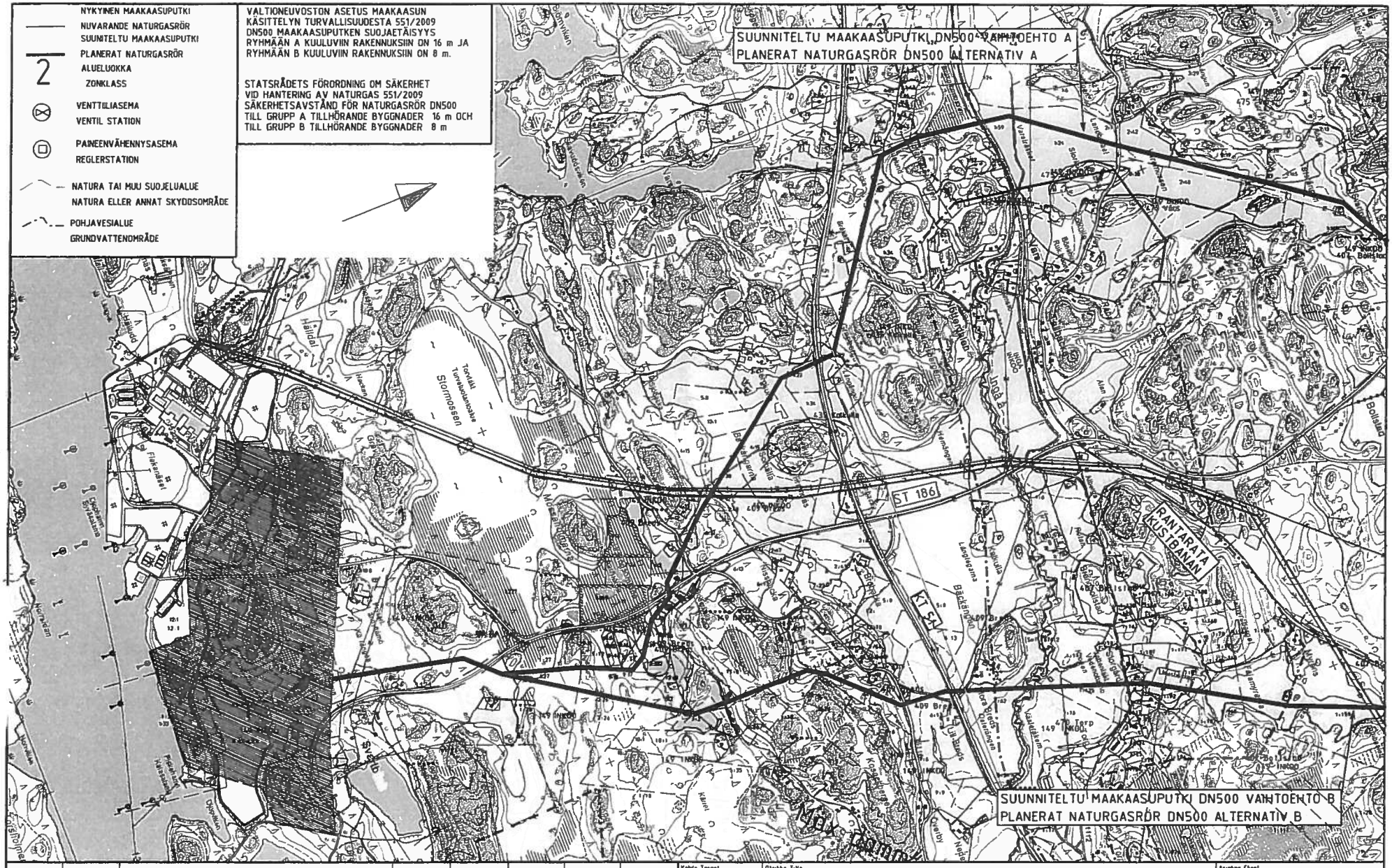
Kaasuputken voi kyllä rakentaa,
myös meidän maamme yli/ali,
mutta siitä on ensin sovittava.

Kaasuputken sijainnille on vaihtoehtoisia
reittejä, jotka olemme valmiit kertomaan
edustajalle.

NYKYINEN MAAKAASUPUTKI
NUVARANDE NATURGASRÖR
SUUNNITELTU MAAKAASUPUTKI
PLANERAT NATURGASRÖR
2 ALUELUOKKA
ZONKLASS
VENTTIILIASEMA
VENTIL STATION
PAINEENVÄHENNYSASEMA
REGLERSTATION
NATURA TAI MUU SUOJELUALUE
NATURA ELLER ANNAT SKYDDSOMRÅDE
POHJAVESIALUE
GRUNDVATTENOMRÅDE

VALTIONEUVOSTON ASETUS MAAKAASUN KÄSITTELYN TURVALLISUUDESTA 551/2009
DN500 MAAKAASUPUTKEN SUOJAETÄISYYS RYHMÄÄN A KUULUVIIN RAKENNUKSIIN ON 16 m JA RYHMÄÄN B KUULUVIIN RAKENNUKSIIN ON 8 m.

STATSRÅDETS FÖRORDNING OM SÄKERHET VID HANTERING AV NATURGAS 551/2009
SÄKERHETSAVSTÅND FÖR NATURGASRÖR DN500 TILL GRUPP A TILLHÖRANDE BYGGNADER 16 m OCH TILL GRUPP B TILLHÖRANDE BYGGNADER 8 m



2	09/12	ESISELVITYS / TUTKIMUSLUPAA VARTEN	MPDC1	E	KSM	MUA	VAN
1	48/11	ESISELVITYS / TUTKIMUSLUPAA VARTEN	MPDC1	E	KSM	MUA	FL
Muutos Rev.	Vuosi/Viikko Year/Week	Kuvaus Description	Työnumero Job Number	Aikataulukoodi Schedule	Piirt./Suun. Dwn./Design	Tark. Chkd.	Hyv. Appd.

Kohde Target: -

Otsikko Title: MAAKAASUPUTKI INKOO-SIUNTIO LINJAUSKARTTA / NATURGASRÖR INGÅ-SJUNDEÅ STRÄCKNINGSKARTA

Suunnittelualo Discipline: RAK

Suhde Scale: 1:20000

Piirustusnumero Drawing Number: MPDC1-E-300-00003

Asiakas Client: Gasum

Suunnittelija Consultant: NESTEJACOBS

Lehti Sheet: 1

Muutos Revision: 2

Perustarjal © Maanmittauslaitos lupanro 11/MML/12

Tiedosto: / File: -

7

Helsingin Seudun Lintutieteellinen Yhdistys —
Helsingforstraktens Ornitologiska Förening Tringa ry
Suojelusihteeri Aili Jukarainen
Annankatu 29 A 16
00100 Helsinki
suojelusihteeri@tringa.fi

Uudenmaan ELY - keskus
ELY - centralen i Nyland
25 -05- 2012
YVA: PÄÄKKÖNEN
UUDELY/ 5/07.04/2012

Uudenmaan ELY-keskus
Kirjaamo
PL 36
00521 Helsinki
kirjaamo.uusimaa@ely-keskus.fi

Asia: Mielipide LNG-terminaalin ympäristövaikutusten arviointiohjelmasta

Mielipiteen lausuu Helsingin Seudun Lintutieteellinen Yhdistys — Helsingforstraktens Ornitologiska Förening Tringa ry (rek.nro 116.353, 2186 jäsentä vuoden 2012 alussa). Tringa ry:n tarkoituksena on edistää ja kehittää lintuharrastusta, lintujen- ja luonnonsuojelua sekä toimia alueensa lintuharrastajien ja tutkijoiden yhdyssiteenä. Yhdistyksen toiminta-alue on Helsinki ja sen ympäristö (entinen Uudenmaan maakunta sekä Sipoo entisellä Itä- Uudellamaalla).

Tringa ry on tutustunut LNG-terminaalin ympäristövaikutusten arviointiohjelmaan (YVA-ohjelma) oman toimialueensa osalta (Inkoo) ja lausuu siitä mielipiteenään seuraavaa.

Laivaväylä ja Läntisen Suomenlahden saariston FINIBA-alue

Laivaväylä terminaaliin kulkisi paitsi Inkoon saariston Natura-SPA-alueen myös Läntisen Suomenlahden saariston FINIBA-alueen (valtakunnallisesti tärkeä lintualue) (Leivo ym 2002) poikki. Laivaliikenteen lisääntymisen ja erityisesti mahdollisen väylän syventämisen vaikutuksia tulisi YVA:ssa Natura-alueiden lisäksi tarkastella myös mainitun FINIBA-alueen linnustoarvoihin.

Luontoselvitys

YVA-ohjelman mukaan Inkoon vaihtoehdon hankealueella on tarkoitus toteuttaa luontoselvitys ainoastaan maa-alueella. Tringan havaintotietokannan mukaan hankealueen edustalla oleva vesialue kerää huomattavia määriä muuttavia vesilintuja aikaisin keväällä. Ilmeisesti viereinen Fortumin voimalaitos aiheuttaa edustalleen sulan, johon vesilinnut kerääntyvät. Vesilintujen määrät ovat joskus keväisin olleet Tringan havaintotietokannan mukaan lahdella keväisin lähes maakunnallisesti merkittäviä. Viereinen Kyrkfjärden on Uudenmaan tärkeimpiä tukkasotkan loppusyksyn levähdysalueita (Ellermaa 2010).

Tringa katsoo, että Inkoon hankealueen luontoselvitys tulee ulottaa myös edustan vesialueelle ja arvioida sen merkitystä tarkemmin alueella erityisesti keväällä levähtävälle linnustolle sekä hankkeen vaikutuksia vesialueen linnustoarvoihin.

Helsingissä 25. päivänä toukokuuta 2012
Helsingin Seudun Lintutieteellinen Yhdistys —
Helsingforstraktens Ornitologiska Förening Tringa ry

Seppo Vuolanto
Puheenjohtaja

Lähteet:

Ellermaa, M. (2010): Maakunnallisesti tärkeät lintualueet ja niiden tunnistaminen Uudellamaalla. Tringa 37. - 38.: 140 – 174.

Levo, M.; Asanti, T.; Koskimies, P.; Lammi, E.; Lampolahti, J.; Mikkola-Roos M. Ja Virolainen E. (2002): Suomen tärkeät lintualueet FINIBA. BirdLife Suomen julkaisuja nro 4. Suomen graafiset palvelut, Kuopio. 142 s.

(8)

Rudus

MIELIPIDE

1 (2)

31.5.2012

Uudenmaan ELY-keskus
PL 36 (Asemapäällikönkatu 14)
00521 Helsinki

Uudenmaan ELY - keskus
ELY - centralen i Nyland
31 -05- 2012
YVA: PÄÄKKÖNEN
UUDELY/ 5/07.04/2012

LNG-TERMINAALIN RAKENTAMINEN PORVOOSEEN JA INKOOSEEN, YMPÄRISTÖVAIKUTUSTEN ARVIOINTIOHJELMA

Rudus Oy on tutustunut 7.4.2012 päivättyyn ympäristövaikutusten arviointiohjelmaan koskien Gasum Oy:n LNG-terminaalin rakentamishanketta ja esittää em. arviointiohjelmasta Inkoon vaihtoehdon osalta seuraavan mielipiteen:

TAUSTAA

Rudus Oy:llä on ollut Inkooseen esitetyllä terminaalialueella ja sen lähiympäristössä useiden vuosien ajan maa-ainesten ottotoimintaa. Rudus Oy on solminut Inkoo Shipping Oy Ab:n kanssa 28.12.2005 kalliokiviainesten otto-oikeuden luovutussopimuksen, jolla Inkoo Shipping Oy Ab luovuttaa kaikki maa-ainesten otto-oikeudet Rudus Oy:lle omistamiltaan Inkoon kunnan Joddbölen ja Svartbäckin kylissä sijaitsevilta kiinteistöiltä Viinivuori RN:o 1:45 (kiinteistötunnus 149-432-1-45) ja Viinimäki RN:o 1:26 (kiinteistötunnus 149-466-1-26). Sanottuja kiinteistöjä koskeva kalliokiviainesten ottotoiminta on käynnistynyt vuoden 2011 aikana.

Sanottu sopimus on voimassa 31.12.2025 saakka ja sen pysyvyyden vakuudeksi on vahvistettu erityisen oikeuden kirjaus 18.5.2006/3888. Ko. kiinteistöjen muodostamalta ottoalueelta on arvioitu saatavan kalliokiviaineksia arviolta 1 800 000 m3. Inkoo Shipping Oy Ab on lisäksi varannut Rudus Oy:lle etuoikeuden saada tarvittaessa pidennettyä em. sopimuksen voimassaoloaikaa.

Rudus Oy:llä on lisäksi maa-aineslupa sekä ympäristölupa Inkoon kunnan Joddbölen kylässä sijaitsevalle Inkoo Shipping Oy Ab:n omistamalle kiinteistölle Inkoon Satama RN:o 12:1 (kiinteistötunnus 149-432-12-1).

ARVIOINTIOHJELMAN SISÄLTÖ

Ko. arviointiohjelmassa on kohdassa 7.2.1 esitetty Inkoon vaihtoehdon osalta hankkeen lähialueen toiminnot. Toiminnoista on lueteltu Fortumin voimalaitos, Inkoo Shippingin satama, Joddbölen jätevedenpuhdistamo, Inkoon kala- ja venesatama sekä huoltovarmuuskeskus. Edellä mainittujen lisäksi tulee YVA-selostusvaiheessa huomioida lähialueen toimintoina myös Rudus Oy:n kiviainesten hyödyntämiseen liittyvät toiminnot.

(02.00)

Arviointiohjelman kohdassa 8.7 on käsitelty yhteisvaikutuksia muiden toimintojen ja hankkeiden kanssa. Rudus Oy:n suunniteltu maa-ainesten ottotoiminta tulee huomioida yhteisvaikutusten osalta tarvittavassa laajuudessa YVA- selostusvaiheessa.

Rudus Oy haluaa vielä muistuttaa, että edellä mainittu Inkoon sataman kalliokiviainesten ottamisalue (Viinimäki/Viinivuori) on yhtiömme kiviainesliiketoiminnan kannalta tärkeä. LNG- terminaalin jatkosuunnittelussa tuleekin ottaa riittävästi huomioon Rudus Oy:n mahdollisuudet toimia alueella pitkälle tulevaisuuteen mm. siten, että alueella voidaan tehdä kiviainesten ottotoiminnan kannalta välttämättömiä louhinta-, murskaus- yms. töitä.

LOPUKSI

Lisätietoja Rudus Oy:n kiviainesliiketoiminnasta antaa tarvittaessa aluejohtaja Juhani Aamurusko, puh 020 447 6220, sähköposti juhani.aamurusko@rudus.fi ja ympäristöasioista ympäristöpäällikkö Hanna Luukkonen, puh. 020 447 7227, sähköposti hanna.luukkonen@rudus.fi. Kaikki tätä ympäristövaikutusten arviointiohjelmaa koskevat asiakirjat pyydämme toimittamaan osoitteellamme Rudus Oy / Jouni Kahila, PL 49, 00441 Helsinki.

Helsingissä 31. toukokuuta 2012

Rudus Oy
p.p

Tuomo Joutsenoja

Riitta Rantakallio