

Kymäläinen Pirkko

Lähetetty: 15. toukokuuta 2013 11:16
Lähetetty: ELY Kirjaamo Uusimaa
Vastaanottaja: palautetta: LNG terminaalien rakentaminen Inkooseen
Aihe:



Hei,

liittyen YVA selvitykseen LNG terminaalista joko Porvooseen tai Inkoohon minulla on palautetta ja mielipiteitä Inkoon osalta. Tunnen Inkoon, ja erityisesti Joddbölen, Barösundin ja Stor Ramsjön alueen hyvin. Olen mökkeillyt, veneillyt ja lomaillut siellä parikymmentä vuotta.

Ympäristöarvioinnissa tutkitaan pistemäisesti ko. teollisuuslaitoksen aluetta ja liityntäputkien linjausten alueita, mikä on luonnollisesti tärkeää. Olisi kuitenkin huomattava seuraavat oleelliset asiat laajemman kokonaisuuden kannalta:

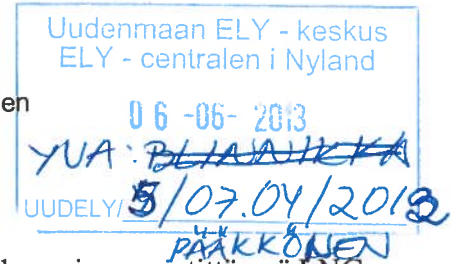
Storramsjön luonnonsuojelualue, joka sijaitsee suunnitellun terminaalien eteläpuolella välittömässä läheisyydessä. Storramsjön luonnonsuojelualueelle aiheutuu suoraa meluhaittaa (satamamelu), valohaittaa (soihdu) sekä saaste ja vuotoriskiä. Laivaliikenne tuo epäpuhtaita pilssivesipäästöjä ja vuotoriskiejä. Vaikutukset ja haittojen minimointi tulee huomioida luonnonsuojelualueen näkökulmasta. Alue on merkitty karttaan <http://inga.inga.fi/~fiske/Kartor/Stor-Ramsio%20natura%20skyddsomrade%20karta.pdf>

Inkoon saariston Natura-alue on myös erittäin arvokas. Suunniteltu terminaalit aiheuttaisi säilöalusten liikenteen Natura-alueen läpi. Alue on tärkeä merilinnuille, mutta myös pienveneilijöille ja retkeilijöille.

Kokonaisuudessaan LNG terminaalien rakentaminen suunnitellun luonnonsuojelu- ja Natura-alueiden kylkeen, keskelle ainutlaatuista saaristoa, ei ole suotavaa. Inkoon edustan saaristo on ainutlaatuinen myös maailman mittakaavassa, eikä sinne tule rakentaa uusia teollisia satama-alueita, laivaterminaleja tai maakaasuvarastointia, joista on merkittävää haittaa ainutlaatuiselle saaristolle. Laivaterminaalit, satama-alueet ja maakaasuvarastot tulee rakentaa olemassa oleviin satamakohteisiin kuten Vuosaareen tai Porvooseen, ja ylipäätään paikkoihin, jotka jo ovat maakaasuverkon välittömässä läheisyydessä.

Kymäläinen Pirkko

Lähettiläjä:
Lähetetty: 6. kesäkuuta 2013 15:13
Vastaanottaja: ELY Kirjaamo Uusimaa
Aihe: Re: palautetta: LNG terminaalien rakentaminen Inkooseen



Hei,

Inkoon saariston Natura-alue ja Storramsön luonnonsuojelualue tulee ottaa huomioon mietittäessä LNG-terminaalien ja sen kaasuputkien päätöstä ja sijoitusta. Inkoon Storramsön luonnonsuojelualue on aivan liian lähellä suunniteltua LNG terminaalialueita. Rakennusvaiheen meteli, sekä myöhempi laivaliikenne tulevat häiritsemään nykyisellään rauhallista luonnonsuojelualueita.

Huomiokaa myös Helsingin kanta kaasuputkien ja Natura-alueiden osalta: "Helsinki haluaa, että monikansallisen kaasuputkityöryhmän Nord Streamin Suomenlahdelle aikomaa kaasuputkea siirretään kauemmas Natura 2000 -alueesta"

Lähde: <http://www.hs.fi/kaupunki/Helsinki+haluaa+kaasuputken+irti+Natura-alueesta/a1370228182572>

Hei,

liittyen YVA selvitykseen LNG terminaalista joko Porvooseen tai Inkoohon minulla on palautetta ja mielipiteitä Inkoon osalta. Tunnen Inkoon, ja erityisesti Joddbölen, Barösundin ja Stor Ramsjön alueen hyvin. Olen mökkeillyt, veneillyt ja lomaillut siellä parikymmentä vuotta.

Ympäristöarvioinnissa tutkitaan pistemäisesti ko. teollisuuslaitoksen aluetta ja liityntäputkien linjausten alueita, mikä on luonnollisesti tärkeää. Olisi kuitenkin huomattava seuraavat oleelliset asiat laajemman kokonaisuuden kannalta:

Storramsön luonnonsuojelualue, joka sijaitsee suunnitellun terminaalien eteläpuolella välittömässä läheisyydessä. Storramsön luonnonsuojelualueelle aiheutuu suoraa meluhaittaa (satamamelu), valohaittaa (soihtu) sekä saaste ja vuotoriskiä. Laivaliikenne tuo epäpuhtaita pilssivesipäästöjä ja vuotoriskiejä. Vaikutukset ja haittojen minimointi tulee huomioida luonnonsuojelualueen näkökulmasta. Alue on merkitty karttaan <http://inga.inga.fi/~fiske/Kartor/Stor-Ramsio%20natureskyddsomrade%20karta.pdf>

Inkoon saariston Natura-alue on myös erittäin arvokas. Suunniteltu terminaalialue aiheuttaisi säilöalusten liikenteen Natura-alueen läpi. Alue on tärkeä merilinnuille, mutta myös pienveneilijöille ja retkeilijöille.

Kokonaisuudessaan LNG terminaalien rakentaminen suunnitellun luonnonsuojelu- ja Natura-alueiden kylkeen, keskelle ainutlaatuista saaristoa, ei ole suotavaa. Inkoon edustan saaristo on ainutlaatuinen myös maailman mittakaavassa, eikä sinne tule rakentaa uusia teollisia satama-alueita, laivaterminalleja tai maakaasuvarastointia, joista on merkittävää haittaa ainutlaatuiselle saaristolle. Laivaterminalit, satama-alueet ja maakaasuvarastot tulee rakentaa olemassa oleviin satamakohteisiin kuten Vuosaareen tai Porvooseen, ja ylipäättään paikkoihin, jotka jo ovat maakaasuverkon välittömässä läheisyydessä.

(02.00)

Uudenmaan ELY-keskus
PL 36
00521 Helsinki

Uudenmaan ELY - keskus
ELY - centralen i Nyland

29-05-2013

WA: PÄÄKKÖNEN

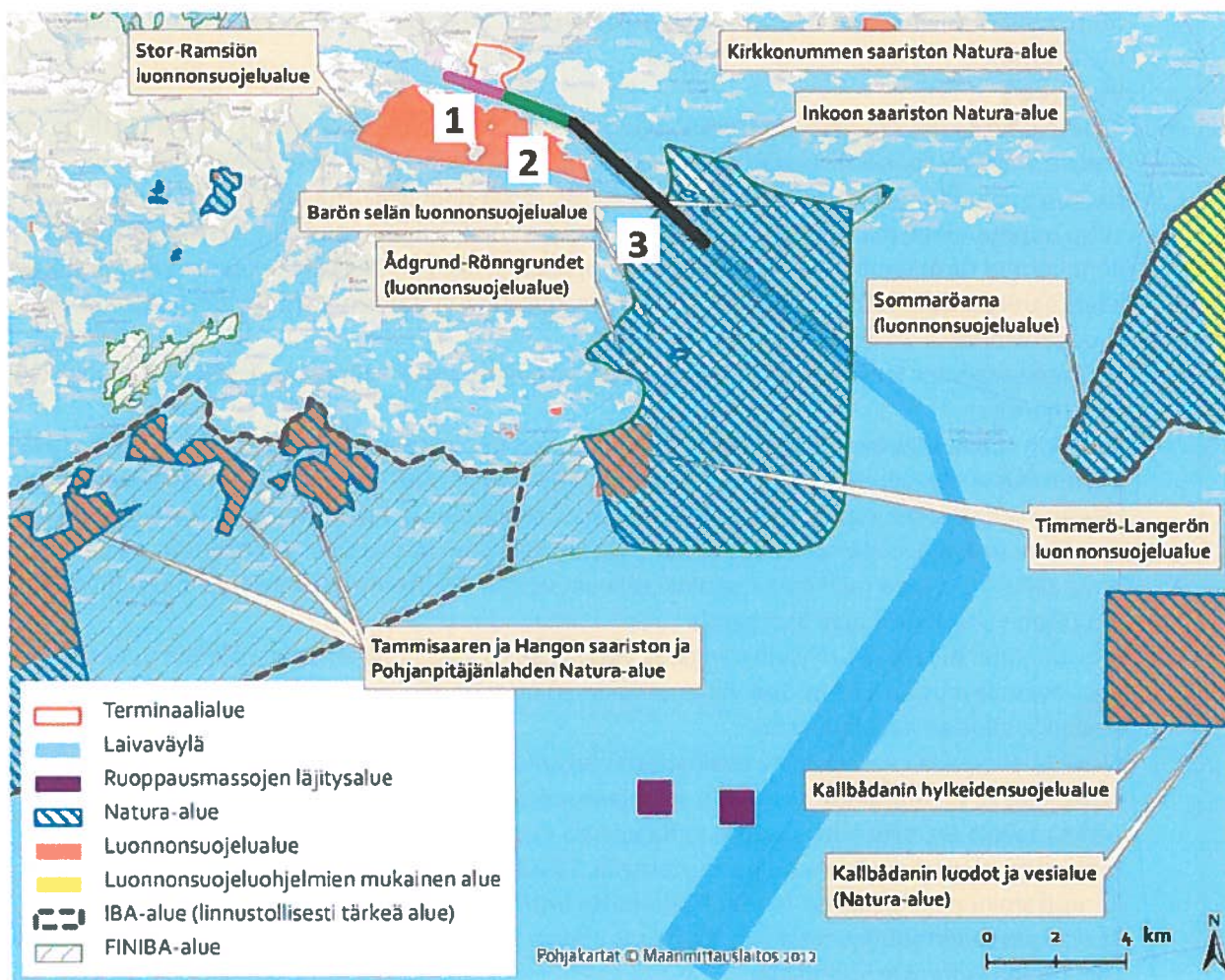
UUELY/5/07.04/2012

Lausunto LNG-terminaalin ympäristövaikutusten arviointiselostuksesta

Tässä hankkeessa täyden mittakaavan terminaali (vaihe 3) on suunniteltu siten, että LNG:tä voidaan tuoda niin kutsutulla Q-Flex-tyyppisellä aluksella (sivu 60).

Selostuksessa mainitut aluksen mitat eivät vastaa Q-Flex-tyyppisten alusten mittoja, vaan ne vastaavat Spherical-tyyppisten alusten mittoja.

	Selostus	Spherical	Q-Flex
Vetoisuus (m ³)	140 000–170 000	145 000	215 000
Pituus (m)	250–280	289	315
Leveys (m)	40–45	44,9	50
Syväys (m)	10–12,5	11,4	12,5



Tässä asiakirjassa mainitut vesiväylät on alun perin mitoitettu PIANC:in ohjeiden mukaan (Final report of the Joint PIANC – IAPH Working Group II – 30, in cooperation with IMPA and APPROACH CHANNELS – A Guide for Design).

Vyöhyke 1

Käytettävissä oleva veden syvyys on riittämätön. Altaan syvyys on 7,8 m (tiedot otettu Inkoon sataman verkkosivuilta).

Jos halutaan syventää ja leventää väylää, siellä pitää olla riittävästi tilaa hinaajien käyttöä varten. Tämä tarkoittaa, että vedenpohjasta tulee ruopata erittäin suuri määrä kiviainesta. Hinaajien pitäisi pystyä hinaamaan aluksia kohtisuoraan laituriin.

Mahdollisuuksien mukaan on varattava riittävästi tilaa laivan kääntämiseen paikalla vastapäiseen suuntaan (kääntöallas).

Johtopäätös: käytettävissä olevan veden syvyyden ja hinaustilan puute.

Vyöhyke 2

Paikkaa voi olla mahdollista ruopata kääntöaltaan muodostamiseksi. On kuitenkin tutkittava monimutkaisia virta- ja tuulimalleja. Hinaajille on varattava riittävästi tilaa, koska alukset eivät pysty kääntymään omin voimin näin rajoitetulla alueella.

Vuorovesien vaikutus on tällä alueella ilmeisesti vähäinen. Sitä pitäisi kuitenkin tutkia huolellisesti, koska vuorovesivirrat voivat olla paikallisesti merkittäviä.

Satamaan johtava vesiväylä on umpikuja. Kaikki nousuveden aikana sisään työnnetyt vedet virtaavat laskuveden aikana takaisin. Tämä voi aiheuttaa hyvin nopeita (esim. 2 tai 3 solmun) virtoja. Laiva ei pysty vastustamaan niitä omalla liikevoimallaan, jota ei ole saatavilla matalan veden vuoksi. Potkurin aiheuttama suuri uppouma työntää laivan heti merenpohjaa vasten. Kaikki siirrot tulee tehdä hinaajilla, joita varten ei riitä tilaa.

Johtopäätös: käytettävissä oleva syvyys ei ole riittävä. Käytettävissä oleva laivaliikennetila on erittäin riittämätön.

Vyöhyke 3

Tällä vyöhykkeellä käytettävissä oleva veden syvyys vähenee huomattavasti. Välillä vettä on vain 15 metriä, mikä alkaa olla riittämätöntä. Vaikka lastaamattoman aluksen enimmäissyväys on 12,5 m, laivan rungon ympärillä syntyvän vesivirran aiheuttama squat-ilmiö vaikuttaa laivan enimmäisnopeuteen. Liian suuri nopeus ei ole mahdollista, koska aluksen squat on liiallinen, mikä aiheuttaa merenpohjan kohokohtiin törmäämisen riskin. Squat eli nopeuspainauma on aluksen kölivarän väheneminen ja kääntöalueen läpimitan suureneminen aluksen kulkiessa matalassa vedessä. On välttämätöntä tehdä ruoppaustöitä.

Aluksen ei tarvitse kulkea suurella nopeudella, koska sen tulee kääntyä päästäkseen vyöhykkeelle 2 (Norrfjärden).

Tämä on vahva argumentti vesiväylän laajentamisen puolesta. Väylä alkaa supistua merkittävästi. Käytettävissä oleva kulkualue kapenee paljon. Koska nopeus ei voi olla mutkan vuoksi liian suuri, käännöksen vaatima ruorikulma, joka kompensoi sivutuulen ja ajautumisvirran vaikutuksen, on suurempi ja vaatii leveämmän vesiväylän. Väylän nykyinen leveys sallii vain erittäin rajallisen toiminnan. Kova aallokko ja jopa rajallinen maininki tekevät väylän läpäisemisen mahdolliseksi riittävän syvyyden puutteen vuoksi. Alus ajaa heti karille.

Avustaminen hinaajilla on hyvin hankalaa vesiväylän vieressä olevien matalikkojen vuoksi.

Vesiväylän leveys on 170 m. Sen väheneminen 50 metrillä (aluksen leveyden verran) ei jätä tilaa hinaajille aluksen avustamiseen.

Alueella ei ole tilaa vesiväylästä evakuointiin tai ankkurissa olemiseen. Mikäli alukseen tulee sähkökatkos, on mahdotonta välttää sen ajautumista karille.

Tärkeä seikka on, että tältä vyöhykkeeltä aluksia ei voida niiden pituuden vuoksi kääntää vesiväylässä.

Evakuointi on mahdollista vain peruuttamalla. Tässä tapauksessa menetetään aluksen hallinta.

Peruuttaminen hinaajilla on mahdollista mutta erittäin riskialtista.

Täällä kasvaa virtaolujen merkitys. Käytössä olevan tiedon mukaan merivirrat ovat mitättömän heikkoja. Tämä tulee kuitenkin varmistaa.

Joitakin valtavia virtoja voi esiintyä paikallisesti saarien välisissä salmissa, ja niillä voi olla kapeassa vesiväylässä suuria seurauksia.

Tuulen vaikutus voi olla saarien muodostaman tuulensuojan vuoksi rajallinen, mutta tämäkin voi tuottaa ongelmia paikoittain – siellä, missä ei ole suojaa. Vastatuuli tuottaa vähemmän ongelmia.

Johtopäätös: tämä alue on sopimaton, syvyys ei ole riittävä ja alueella ei riitä tilaa laivaliikennettä varten. Lisäksi sähkökatkoksen esiintyessä alus on tuomittu ajamaan karille.

Alus voi päästä ulos väylästä vain kulkemalla taaksepäin. Se ei voi tehdä sitä omin voimin, koska se on hallitsematon.

Alus ei voi kulkea nopeasti, koska sen tulee kääntyä. Sen takia se tarvitsee paljon kulkutilaa. Nykyään sitä on aivan liian vähän.

Väylän leveys

Vyöhykkeet 1 ja 2: $4 \times$ laivan mallileveys tai

180 m Spherical-aluksia varten (leveys 44,9 m)

200 m Q-Flex-aluksia varten (leveys 50 m)

Vyöhyke 3 (ulkoväylä, johon vaikuttaa avovesi): $5,3 \times$ laivan mallileveys tai

238 m Spherical-aluksia varten (leveys 44,9 m)

265 m Q-Flex-aluksia varten (leveys 50 m)

Väylän syvyys

Vyöhykkeet 1 ja 2: $1,3 \times$ laivan mallisyväys PIANC:in suositusten mukaan, jotka koskevat vesiväyliä, joilla esiintyy enintään 1 metrin aallokkoa.

14,8 m Spherical-aluksia varten (syväys 11,4 m)

16,25 m Q-Flex-aluksia varten (syväys 12,5 m)

Vyöhyke 3 (ulkoväylä, johon vaikuttaa avovesi): $1,5 \times$ laivan mallisyväys PIANC:in suositusten mukaan, jotka koskevat vesiväyliä, joilla esiintyy yli 1 metrin aallokkoa.

17,1 m Spherical-aluksia varten (syväys 11,4 m)

18,75 m Q-Flex-aluksia varten (syväys 12,5 m)

Kääntöallas

Kääntöaltaan tulee täyttää seuraavat ehdot:

$2 \times$ laivan mallipituus turvallista kääntymistä varten hinaajien avustuksella:

Spherical: halkaisija $2 \times 289 = 578$ m, syvyys 14,8 m

QFlex: halkaisija $2 \times 315 = 630$ m, syvyys 16,25 m

Vyöhyke	1	2 (+ kääntöallas)	3
Todellinen leveys	250	140–400	170–200
Vaadittu leveys (Spherical)	180	180 (kääntöaltaan halkaisija 578)	238
Vaadittu leveys (Q-Flex)	200	200 (kääntöaltaan halkaisija 630)	265
Todellinen syvyys	11–14	13–23	17–28
Vaadittu syvyys (Spherical)	14,8	14,8	17,1
Vaadittu syvyys (Q-Flex)	16,25	16,25	18,75

Spherical- ja Q-Flex-luokan alusten käyttö Inkoossa edellyttää ruoppaustöitä. Selostus ei sisällä vyöhykkeellä 1 suoritettavien ruoppaustöiden parametrien laskelmaa. Vyöhykkeillä 2 ja 3 suoritettavia ruoppaustöitä ei mainita ollenkaan.

Mainittu ruoppaustöiden ja ruopatun maa-aineksen kaatotöiden määrä tarkoittaa ilmeisen kielteistä vaikutusta useaan luonnonsuojelu- ja Natura 2000 -alueeseen (ruopattavat alueet sijaitsevat usean Natura 2000 -kohteen alueella tai lähistöllä). Ottaen huomioon näillä alueilla voimassa olevat suojelusäännöt ja rauhoitetut luonnonarvot, tulee ruoppaustöitä suoritettaessa ryhtyä asianmukaisiin valvontatoimiin ja seurausten lievitystoimiin. Valvontatoimien tulee kattaa lintujen muuttoreitit ja alueen linnusto, vaikutukset merinisäkkäisiin, ruopattujen sakkautumien levittäytyminen ja vaikutus pohjaeliöstöön ja sen elinympäristöön sekä vaikutukset kalakantaan ja kutupaikkoihin.

Lähetetty: 29. toukokuuta 2013 11:27
Vastaanottaja: Pääkkönen Satu; jaana.tyynismaa@poyry.com
Kopio: ari.suomilammi@gasum.fi
Aihe: LNG / Inkoo yleisötilaisuus 30.5.

Hei!

Gasum suunnittelee nesteytetyn maakaasun (LNG) maahantuontia ja selvittää tuontiterminaalien rakennusmahdollisuutta Etelä-Suomeen, joko Inkoon Joddböleen tai Porvoon Tolkkiseen.

Tutustuin LNG-terminaalien ympäristövaikutusten arviointiselostukseen (<http://verkkojulkaisu.viivamedia.fi/gasumyva/finngulfing2013fi>) ja muuhun aiheesta löytyvään materiaaliin. Niistä selviää, että pääasiassa keskustellaan Inkoon vaihtoehdosta. Olen freelancetoimittaja ja kerään materiaalia jutun kirjoittamiseen.

Gasum järjestää huomenna yleisötilaisuuden, jossa Inkoon hanketta esitellään

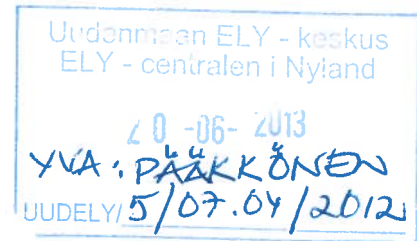
(30.5. klo 18.00 – 20.00 Inkoon Kunnantalo, valtuustosali, Ola Westmanin puistotie 3, 10210 Inkoo).

Toivon, että tilaisuudessa otetaan esille myös seuraava kysymys: kuinka paljon tämän hetken arvioita kalliimpi Inkoon terminaalien rakennusprojekti tulee todellisuudessa olemaan? Kysymyksenasetteluni perustelut käyvät ilmi liitteenä lähettämäni tiedoston sisällöstä.

Pyydän myös kirjallista vastausta tähän sähköpostiosoitteeseen, kiitos!

19.6.2013

GASUM LNG-TERMINAALIHANKE
PORVOO, TOLKKINEN
LAUSUNTO YVA-SELVITYKSEEN

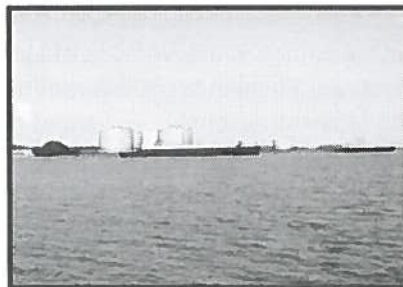


1. YMPÄRISTÖ JA MAISEMA

Terminaalin rakennukset

LNG-terminaalin sijoittumista alueelle on arvioitava uudelleen. Selvityksen mukaan terminaalin sijoittuminen ranta-alueelle "ei merkittävästi muuta maisemakokonaisuuden luonnetta". Selvityksen sivulla 150 arviointi jatkuu "...eivätkä merkittävistä visuaalisista vaikutuksista huolimatta merkittävästi muuta rantavyöhykkeen maisemakokonaisuuden luonnetta."

Tolkislandetin alueella ei ole muuta merellistä maisemaa "rikkovia" rakennuksia kuin Porvoon Energian voimalaitos ja saha-alueen vanhat rakennukset. Kilpilahti sijaitsee kokonaan toisella puolen meren lahtea ja jää sivummalle Porvoota mereltä lähestyttäessä. Suunniteltu terminaalin maankäyttö ja säiliörakennukset tulevat muuttamaan oleellisesti Tolkislandetin merellistä maisemakuvaa kuten selvityksen kuvat osittavat.



Kuvat YVA-selvityksestä, s. 149

Säiliöt tulevat muuttamaan korkean korkeutensa takia myös pohjois- ja itäsuuntaan maalle päin. Maisemalliset asiat on arvioitava uudelleen.

Soihtu ja terminaalin "valosaaste"

Soihtu, 84 m:n korkuisena ja toimiessaan tulee valaisemaan voimakkaasti asutusalueen. Terminaalialueen valaistuksen vaikutus asuin ympäristöön tulee myös arvioida huomioiden Kilpilahti ja Augustinranta.

2. RAKENTAMISEN AIKAISET VAIKUTUKSET

Louhinta

Louhinnan melu ja pölyvaikutukset ovat merkittävät. Kaupunki on louhinut ja murskannut suunnitellun terminaalialueen vieressä n. 350 000 m³ kalliota. Louhinnasta, ja eritoten murskauksesta, aiheutui alueelle ennakkoon huomattavammat pöly ja meluhaitat.

(02.00)

19.6.2013

Kaupungin hanke louhia ja murskata lisää kalliota alueella on ollut käsittelyssä Vaasan hallinto-oikeudessa missä lupaa murskaukselle ei ole annettu. Asian käsittely jatkuu korkeimmassa hallinto-oikeudessa.

Terminaalialueelle kohdistuisi n. 3 315 000 m³:n louhinta ja murskaaminen. Melu ja pölyhaitat ovat huomattavat.

Liikenne rakentamisen aikana

Rakentamisen aiheuttama liikenne (louheen ja murskeen kuljetukset) on arvioitava uudelleen huomioiden tieturvallisuus.

Maanteitse kuljetettavan louheen ja murskeen määrä on n. 1 517 000 m³.

Selvityksessä liikennelisyästä on verrattu sahan alueen aikaisempaan liikennemäärään. Raskas liikenne lisääntyy huomattavasti Emäsalon suuntaan Valkoisen linjan ja Skallerholman tien (Tanssisaaren tien) risteysten kohdalla.

Tieliikenteen vaikutukset on arvioitava myös tilanteessa jossa meriliikenne jostakin syystä ei ole mahdollinen (huomattavasti suuremmat kuljetusmäärät).

3. VAIKUTUKSET KÄYTÖN AIKANA

Selostuksessa ei ole otettu kantaa Konsultointialueen (vaara-alueen) vaikutuksille maan käyttöön eikä suojaetäisyyksille.

TUKES on antanut alustavan lausunnon vaaravyöhykkeistä jotka tulisivat olemaan 1000 tai 1500 m. (TUKESILLA ei ole ollut käytettävissä hanketta koskevia suunnitelmia).

Selostuksessa on maininnat: "Konsulttivyöhykkeen laajuus riippuu laitoksen riskistä ja sen edellyttämistä suojaetäisyyksistä" ja "Suojaetäisyydet tarkentuvat suunnitteluratkaisujen tarkentuessa, ja ne esitetään TUKESILLE:lle hyväksyttäväksi. Vyöhykkeet tullaan määrittelemään riskiarvion perusteella sen jälkeen, kun hankkeelle on tehty turvallisuusselvitys ja suuronnettomuusvaarojen arviointi"

Hankkeen laajuus on kuitenkin tiedossa ja lähtötiedot vaaravyöhykkeiden määrittämiseksi huomattavasti tarkemmin ovat varmaan olemassa, tai ovat määriteltävissä (tulisi määritellä). Käytön aikaiset vaikutukset maankäyttöön, asumisviihtyvyyteen, ympäristöön, jne., tulisi YVA-selvitystyössä selvittää tai tehdä eri selvityksenä rinnan YVA-selvityksen kanssa.

Turvallisuusselvitykset, riskiarvioinnit, suuronnettomuusvaarojen arviointi tulisi selvittää ennen varsinaista varsinaisia lupamenettelyjä.

Turvavyöhykkeet tulee määritellä tarkemmin, vrt. Kilpilahden vastaavat alueet jotka ulottuvat Tolkislandettiin.

Pelastuslaitos on osaltaan ottanut myös kantaa mahdollisen laitoksen vaikutuksista pelastustoimintaan. Suuronnettomuustilanteiden vaikutukset tulee selvittää ja simuloida suurimman mahdollisen vahingon tilanteissa.

Utlåtande om miljökonsekvensbedömningsbeskrivningen av Gasum Oy:s planerade flytande naturgasterminal i Tolkis

Svartbäckbygdens Naturskyddsförening framför följande synpunkter på MKB beskrivningen av LNG terminalen, alternativ 1 – Tolkis.

1. Beskrivningen beaktar inte att placeringen i Tolkis de facto innebär en utvidgning av Finlands redan nu i särklass mest miljöbelastade industriområde, Sköldvik. Beskrivningen betraktar den planerade anläggningen separat och lösryckt ur sitt geografiska sammanhang. Det är fel att enbart betrakta den marginella belastningsökningen utan man bör se på helheten.
2. Man bör också inse att om en LNG-terminal etableras i Tolkis kommer den förr eller senare att byggas ut till en fullskalig anläggning. Nya behov och nya investeringar behövs. Samma sak gäller i högsta grad redan befintliga anläggningar i Sköldvik. Det betyder att det framtida trycket på vår redan nu ansträngda miljö ytterligare ökas. Därför bör man undvika att etablera en helt ny verksamhet i området.
3. Enligt beskrivningen kommer fartygstrafiken att öka markant som följd av LNG terminalen. Det här är oroande på grund av olycksrisken. Djupfarleden in till Sköldvik är smal och småbåtstrafiken är väldigt livlig på den korsande farleden in till Borgå. Redan nu ligger flere fartyg förankrade på Svartbäcksfjärdens "parkeringsplats".
4. På det för LNG terminalen tilltänkta området på Tolkis-landet växer vacker skog i orörd natur. Den här gröna lungan behövs mitt emot Finlands största industriområde.
5. Vi invånare begränsas redan i dag av säkerhetsbestämmelser på grund av olycksrisken på industriområdet. Våra rättigheter att bebygga våra fastigheter är starkt begränsade. Hur kan man då tillåta att öka risken genom en storinvestering inom 500 m från våra bostadsområden?

Svartbäckbygdens naturskyddsförening anser att MKB beskrivningen är bristfällig och inte beaktar i tillräcklig grad ovan nämnda synpunkter. Om en LNG terminal byggs i Finland bör Tolkis alternativet förkastas.

Svartbäck, 19.06.2013

Svartbäckbygdens Naturskyddsförening

Kommentarer på milökonskvens för LNG-terminalen i Finland

Kontakt uppgifter:

Följande uppgifter bör förtydligas i milökonskvens utredningen för godkännande och före milökonskvensen kan gå till följande fas av processen:

1. Hur länge milökonskvensen är i kraft.

I milökonskvensen skall finnas ett kapittel var det framkommer entydigt när milökonskvensen träder i kraft och hur länge konskvensen är i kraft samt om det finns några undatag att milökonskvensen ej skulle gälla (fullständig beskrivning).

2. För vilka faser av LNG-terminalprojekt gäller denna milökonskvens?

LNG-projektet består av 3 faser var den tredje fasen består av LNG-terminal med gasledning anslutning till Estland. Milökonskvens bedömningen bör uppfyller alla delar av LNG-terminal projektet. I detta skede gäller ej detta.

3. Besvärprocessen skall vara beskriven entydigt i milökonskvensen

Besvärprocessen är ej beskriven i milökonskvensen vilket undergräver milökonskvensens trovärdighet. Med tydlig beskrivning av besvärprocessen från dagen "D" till att LNG-terminalens nedläggning underlättar besvärshanteringen för den gemene man, som borde höra till de medborgerliga rättigheterna.

T.ex. följande information skulle vara dokumenterat i milökonskvensen:

- ansvarsområde
- ansvars tid av projektet
- ansvarig organisation
- kontaktuppgifter
- svarstider på besvär (förväntad tid att besväret blir behandlat och besvarat)
- rättsinstans för överklagan
- m.m.

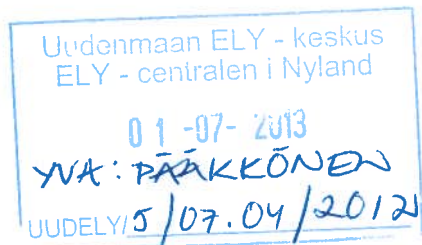
4. "Est-connection" saknas totalt från utredningen

En viktig del av LNG-terminalens byggande är gasledningen till Estland, som är en betydande del utav fas 3, har ej nämnts i miljökonsekvensen överhuvudtaget. Utan "Est-connection" är denna miljökonsekvens bedömning mycket bristfällig. Avsaknaden av "Est-connection" borde vara en "stopper" för fortsatt behandling av miljökonsekvensen och borde därför inkluderas med brådskande behandling i miljökonsekvensen.

Dragningen av "Est-connection" saknas i miljökonsekvensen. "Est-connection" borde ritas in på en karta för att man skulle kunna kommentera dragningen på samma sätt som gasledningarna på fastlandet har gjorts.

5. Nytt presentationstillfälle pga bristfällig miljökonsekvens bedömningen

Presentations tillfällena borde göras om på nytt så att allmänheten kan ta del av förbättringarna som har gjorts i miljökonsekvens bedömningen.



6
excelerate
energy

29. kesäkuuta 2013

**Palautetta Ympäristövaikutusten arviointimenettelystä
LNG-tuontiterminaalin rakentaminen Suomeen**

kirjaamo.uusimaa@ely-keskus.fi

kopio: Gasum, Timo Kallio, Pekka Hytinkoski, Ari Suomilammi
Pöyry Finland Oy, Jaana Tynismaa
ELY-keskus, Satu Pääkkönen

Arvoisa Arviointikomitea,

Haluaisimme antaa lyhyesti palautetta erinomaisesti valmistellusta YVA-raportista. Yrityksemme on kelluvien LNG-terminaalien pioneeri. Rakensimme maailman ensimmäisen FSRU:n (Floating Storage and Regasification Unit) vuonna 2005 ja yrityksellä on nykyään kahdeksan FSRU:n referenssilista, mikä tekee Excelerate Energystä markkinajohtajan alalla.

Kaksi aihetta joista haluaisimme antaa palautetta; ensiksi pienen asiavirheen korjaaminen ja toiseksi tarkennus kelluvan terminaalin (FSRU) liittyvästä analyysistä.

1. Asiavirheen korjaaminen

Raportin sivulla 70 näkyy kelluva LNG-terminaali. Raportissa on seuraava kuva ja kuvateksti:



Kuva 5-12. LNG-alus kiinnittyneenä kelluvan varastoaluksen (FSRU) kylkeen (<http://www.vesseltracker.com>). Taustalla pienimittakaavaisen LNG-termiinalin varastosäiliöitä (20 000 m³)

Kuva 5-12. LNG-alus kiinnittyneenä kelluvan varastoaluksen (FSRU) kylkeen (<http://www.vesseltracker.com>). Taustalla pienimittakaavaisen LNG-terminaalin varastosäiliöitä (20000 m³).

Kuvan 5-12 kelluva terminaali (FSRU) on Excelerate Energyn Bahía Blanca -terminaali Argentiinassa, joka on ollut toiminnassa vuodesta 2008, asiakkaana valtion öljy-yhtiö YPF. Taustalla näkyvät tankit ovat **propani- / LPG-tankkeja**, jotka eivät millään tavalla liity kelluvaan LNG-terminaaliin.

Tämä on sikäli tärkeä asiavirhe, että raportissa päädytään suositukseen, että Vaihe I:ssä rakennettaisiin pieniä LNG-varastosäiliöitä ”kuvan mukaisesti”. Sinäänsä täysin mahdollinen ratkaisu, mutta näin ei ole tehty muualla, koska kustannukset ovat moninkertaiset eikä pienistä tankeista ole juurikaan apua. Samat toiminnot (polttoaineen jakelu merenkulun tarpeisiin) voisi hoitaa kelluvalla LNG-terminaalilla ilman suuria lisäkustannuksia. Excelerate Energy tekee juuri tätä tällä hetkellä Argentiinassa, Escobar LNG-terminaalissa.

2. Kelluvan LNG-terminaalin ympäristövaikutus verrattuna maanpäällisiin tankkeihin

Excelerate Energy haluaisi tuoda arviointiryhmän tietoisuuteen, että kelluva LNG-terminaali (FSRU) pystyy teknisesti kaikkeen siihen, mitä suunniteltu maanpäällinen tankkirakennelma Vaiheissa II ja III antaisi. Erona on se, että maanpäällisiä alueita ei tarvita. FSRU tarvitsee laiturin, jonka maanpäällinen terminaali tarvitsee myös. Tankkialueita ei tarvita. Laiturilta tulee suoraan korkeapaineakaasua yhdysputkeen syöttämistä varten.



Kuvaeditointimme hankkeen havainnekuvasta, jossa kelluvan LNG-terminaalin pienempää ympäristövaikutusta karrikoidusti korostetaan. Suurta maanpäällistä tankkialuetta ei tarvita. Metsä pysyy metsänä.



FSRU-laivojen höyrystyskapasiteetti on tarvittaessa erittäin suuri, ja Excelerate Energyn nykyiset alukset pystyisivät tarvittaessa syöttämään yhdestä aluksesta koko Suomen tarvitseman maakaasun, suoraan korkealla paineella kaasunsiirtoverkkoon. Maanpäälliset tankit eivät ole siis välttämättömiä.

Excelerate Energyllä on tänä päivänä kolmeen koon FSRU-laivoja, 138000 m³, 150000 m³ ja 170000 m³. Esisuunnittelu on jo olemassa myös *FSRU Plus* -konseptille, jonka kapasiteetti on 260000 m³. Koon puolesta maanpäällinen tankki ei siis ole täysin välttämätön.

Excelerate Energy on ehkä jäävi antamaan palautetta tässä hankkeessa, mutta toivomme että tämä on ajatuksia ja keskustelua herättävää. Annamme mielellään lisätietoja, ja toivomme että yrityksemme huomioidaan kun hanketta kilpailutetaan. Olemme erittäin kiinnostuneita hankkeesta.

Ystävällisin terveisin,

A handwritten signature in black ink, appearing to read "Sampo Suvisaari".

Sampo Suvisaari
Myyntijohtaja

PHONE: +1 832-813 7100
DIRECT: +1 832-813 7930
MOBILE: +1 713-306 3425

EXCELERATE ENERGY L.P.
1450 Lake Robbins, Suite 200
The Woodlands, Texas 77380, USA

30.6.2013

Uudenmaan ELY-keskus
PL 36
00521 Helsinki



Finngulf LNG

- Nesteytetyn maakaasun terminaalien rakentaminen Suomeen

Ympäristövaikutusten arviointi

Inkoon-Siuntion Ympäristöyhdistys ry – Ingå-Sjundeå Miljöförening rf on tutustunut Gasum Oy:n LNG-terminaalihankkeen YmpäristöVaikutustenArviointiin ja lausuu Inkoon osalta seuraavaa:

Inkoo-Siuntion ympäristöyhdistys toteutti 9.6.2013 yhdessä Suomen luonnonsuojeluliiton Uudenmaan piirin suojeluasiantuntija Keijo Savolan kanssa maastokatselmuksen, jonka yhteydessä tutustuttiin terminaalialueen pohjoisosan metsäalueen luontoarvoihin sekä muutamiin ilmakehän- ja karttatulkinnan perusteella ongelmallisiin kohteisiin putkivaihtoehtojen etelä- ja keskiosassa Inkoossa.

Terminaalialueen pohjoisosan luontoarvot

Terminaalialueen pohjoisosa on suunnitelmissa ulotettu Oxhagenin metsäalueelle, jolla on huomattavia luonnonarvoja nykymetsätaloudelta säästyneiden monipuolisten biotooppien ja alueen laajuuden takia. Oxhagenin metsästä löytyy hyvin kytkeytyneenä pinta-alallisesti merkittävä määrä arvokkaita tuoreita ja kosteita lehtoja, lahoppuustoisia kangas- ja lehtometsiä, korpia, rämeitä sekä puustoltaan hyvin luonnontilaisia kallioalueita (mm. Oxhagen).

Tehdyissä luontoselvityksissä tunnistettujen luontoarvojen lisäksi erillisten erityiskohteiden välissä on luontoarvoja omaavia muita metsikkökuvioita, joihin kuuluu mm. runsaslahoppuustoisia vanhoja kangasmetsiä. Näitä metsikkökuvioita ei ole tunnistettu kyseisissä luontoselvityksissä.

Oxhagenin metsäalue täyttääkin maakunnallisesti arvokkaan luontoalueen kriteerit (http://www.uudenmaanliitto.fi/files/6297/Luonnonymparistojen_arvottamisen_kriteeristo_Uudellemaalle_E119.pdf).

Hankesuunnitelmaa tulee muuttaa siten, että se voidaan toteuttaa ilman nykyisen metsäalueen eteläosan rakentamista. Oxhagenin kallioalueen säilyttäminen on tärkeää, sillä se toimii puskurina terminaalialueen ja metsäalueen välillä, sekä edesauttaa soiden vesitalouden pysymistä luonnontilaisena.

Kaasuputkivaihtoehtojen luontoarvoista

Maastokatselmusten perusteella on ilmeistä, että kaasuputkivaihtojen vaikutusalueelta löytyisi jonkin verran enemmän merkittäviä luontokohteita kuin mitä luontoselvityksissä on havaittu. Puutteita aiemmissa luontoselvityksissä on ainakin kaasuputkilinjoille sijoittuvien luonnontilaisen kaltaisten runsaslahoppuustoisien kangasmetsien tunnistamisessa. Tällaisten metsien luonnonsuojelu-biologinen merkitys Inkoon alueella on hyvin suuri. Lisäksi kaasuputkivaihtoehtojen alueelle sijoittuu hieman enemmän vesitaloudeltaan luonnontilaisia tai luonnontilaisen kaltaisia piensoita kuin on luontoselvityksissä tunnistettu.

Jäljempänä on yksilöity muutamia havaittuja lisäongelmakohteita.

(02.00)

30.6.2013

Lausunnon liitteenä on lisäksi kartta, jolle on merkitty sellaisia kohteita, joilla kartta- ja ilmakuvatarkastelun perusteella saattaa sijaita merkittäviä vanhan metsän arvoja omaavia metsiköitä.

Haltbergetin eteläpuolinen suo

Kaasuputkilinjaus kulkee vesitaloutensa länsipuolisesta tiestä huolimatta säilyttäneen suon itäosan poikki. Kaasuputken linjauksella on kapealti saranevaa, joka vaihettuu lännempänä tupasvilla-rämeeksi. Edellinen on suotyyppinä vaarantunut, jälkimmäinen silmälläpidettävä.

Kohdetta ei ole tunnistettu YVAssa.

Haltbergetin kaakkoispuolinen vanha metsä

Kaasuputkilinja kulkee edellä mainitun suon koillispuolella sijaitsevan arvokkaan vanhan kangasmetsän poikki. Metsän puusto on luonnontilaisen kaltaista vanhaa kuusikkoa. Metsikön tekee erityisen arvokkaaksi se, että usean vuosikymmenen aikana muodostunutta kuusilahopuuta on hyvin runsaasti (noin 15-20 kuutiometriä hehtaarilla). Vastaavia metsiä on suojeltu Inkoon manneralueella hyvin vähän.

Kohdetta ei ole tunnistettu YVAssa.

Blåkullamossenin eteläpuolinen notko

Blåkullamossenin eteläpuolella on vanhasta avohakkuusta huolimatta vesitaloutensa säilyttäneitä lähteistä korpea, jonka poikki virtaa pieni, lähteinen noro. Siirryttäessä notkelmaa etelään notko muuttuu harvennetuksi kuusivaltaiseksi lehdoksi. Notkon pohjalla on kosteaa lehtoa, jonka poikki virtaa noro. Etelämpänä korpi levenee puustoltaan luonnontilaisen kaltaiseksi, runsaasti vehkaa kasvavaksi ruoho- ja heinäkorveksi.

Notkelman luontoarvoja ei ole tunnistettu, vaikka kaasuputkilinjan vaihtoehto kulkee korpisen notkon suuntaisesti. Todennäköisesti kaasuputken vetäminen osin lähdevaikutteiseen korpi- ja lehtonotkelmaan vaikuttaisi niin noroihin, korpiin kuin kosteaan lehtoonkin haitallisesti.

Ranmossan -suo

Ranmossan on pienehkö, mutta suotyypeiltään hyvin monipuolinen suo. Ojituksilta säästyneen suon länsipuoliskon itäosassa on isovarpurämettä. Siirryttäessä länteen suo monipuolistuu nopeasti ja sen alueelta löytyy ainakin tupasvillärämettä, muurainkorpea, mesotrofista sarakorpea, saranevaa sekä tupasvillakorpea. Havaituista suotyypeistä tupasvillakorpi on luokiteltu luontotyyppinä erittäin uhanalaiseksi, korvet ja saraneva vaarantuneiksi ja rämetyypit silmälläpidettäviksi. Suon länsiosan suotyyppejä ei maastokäynnin yhteydessä selvitetty, mutta oletettavasti suolta löytyy vielä muitakin suotyyppejä. Monipuolisuuden, korprien merkittävän esiintymisen sekä suon pinta-alan perusteella suon ojituksilta säästynyt länsiosa täyttää maakunnallisesti arvokkaan luontoalueen kriteerit. Suunnitelman mukaan kaasuputki on tarkoitus vetää vesitaloutensa säilyttäneen isovarpurämeen poikki, jolloin se osittain heikentää maakunnallisesti arvokasta suoaluetta. Mikäli kaasuputki kulkisi noin 40 m kaakkoon esitetystä eli suon poikki kulkevaa, hakkuilla ja ojituksilla tarvetta ajouran lievettä, vastaavaa ongelmaa ei olisi.

Erityisen tärkeätä on, että suojeltavat luontokohteet, esim. harvinaiset suotyyppit ymmärretään kokonaisuuksina, joiden säilymiselle on olennaista niitä ympäröivä alue, kuten metsät, vesistöt ja kalliot. On jätettävä "suojavyöhyke" tällaisille kohteille, jotta liian lähelle ei rakenneta. Vaikutusalue on luonnossa aina tarkkarajaista karttamerkintää laajempi.

30.6.2013

Vaikutukset saaristoon ja mereen

Laivaliikenne tulisi lisääntymään voimakkaasti. Rakennusvaiheessa ensimmäisenä vuonna arviolta 100, toisena 600 ja kolmantena vuonna 800 alusta. Terminaalin toimintavaiheessa liikennettä olisi kaksi (2) hyvin isoa alusta kahden viikon välein sekä 20 pienempää alusta viikoittain. Lisääntyvä raskas laivaliikenne aiheuttaa häiriötä Inkoon saaristoluonnolle.

Maaliikenteen vaikutukset

Myös maantieliikenne lisääntyisi: rakennusvaiheessa 14 – 44 rekkaa vuorokaudessa ja toimintavaiheessa 60 rekkaa vuorokaudessa. Lisääntyvä raskas maantieliikenne aiheuttaa häiriötä ja vaaraa läheisille luontoalueille ja niiden eläimistöille.

Ympäristövaikutusten arviointi tarjoaa runsaasti arvokasta tietoa päätöksenteon tueksi. Eräs vakava puute arvioinnissa kuitenkin on: nykyinen luontokohteisiin liittyvä tietopohja ja tehty kohteiden arvottaminen eivät ainakaan Inkoon osalta anna miltään osin riittävää kuvaa eri vaihtoehtojen haitallisista luontovaikutuksista. Mm. maakaasuputkien vaihtoehtojen vertailu on nykyisellä tietopohjalla käytännössä mahdotonta.

Tältä osin tarvittaisiin nykyistä laajempia maastoselvityksiä sekä kohteiden arvottamista tavalla, jossa huomioitaisiin mm. uhanalaisten luontotyyppien, edustavimpien METSO -elinympäristöjen sekä maakunnallisesti arvokkaiden luontoalueiden kriteerit täyttävien kohteiden esiintyminen terminaali-alueella sekä kaasuputkivaihtoehdoilla. On mahdollista, että vastaavia ongelmia liittyy myös Porvoon vaihtoehdon luontotietopohjaan.

Inkoon – Siuntion Ympäristöyhdistys ry
