

Datum
14.3.2022

INGÅ KOMMUN

Detaljplaneändring Joddböle I

Genmälen från planeraren på planutkastet som varit utlagt till påseende 28.12.2020–8.2.2021

1	UTLÅTANDEN	2
1.1	Caruna	2
1.2	Närings-, trafik- och miljöcentralen i Nyland	3
1.3	Fingrid Oyj	6
1.4	Fortum Power and Heat Oy	6
1.5	Byggnadstillsynen	7
1.6	Västra Nylands räddningsverk	7
1.7	Museiverket	7
1.8	Ingå Hälsoskydd	8
1.9	Nylands förbund	8
1.10	Västra Nylands museum	8
1.11	Trafikledsverket	9
1.12	Miljöchef	9
2	SYNPUNKTER	10
2.1	Ingå Företagare rf	10
2.2	Sjundeå Miljöförening rf	10

1 UTLÅTANDEN

1.1 Caruna

Utlåtandets huvudpunkter:

Inom planområdet finns befintligt elnät enligt bilaga 1. Ledningar med 20 kV visas i grönt och ledningar med 0,4 kV i ljusrött. Luftledningar visas med heldragen linje och jordkablar med streckad linje. I och med planen kommer användningen av elektricitet i området att öka. I planbestämmelserna tillåts byggandet av transformatorstationer i kvartersområdena LS och LS-3. Eventuellt nödvändiga flyttningar av transformatorstationer och ledningar görs genom Carunas försorg och beställaren svarar för kostnaderna. Flyttning av komponenter förutsätter att en ny permanent placering ordnas för dem.



Planerarens genmäle:

I planförslaget tillåts samhällstekniska konstruktioner som transformatorstationer på LS-kvartersområden.

1.2 Närings-, trafik- och miljöcentralen i Nyland

Utlåtandets huvudpunkter:

1. Samverkande konsekvenser av detaljplanerna i Joddböle

I sitt utlåtande betonade NTM-centralen bland annat att planmaterialet bör kompletteras till exempel med en områdesplan där frågor som ska avgöras i de olika pågående detaljplanerna anpassas på ett övergripande plan. I planbeskrivningen och dess bilagor beskrivs målen, planlösningarna och deras samverkande konsekvenser för de detaljplaner som pågår i Joddböle. Den karta som finns på sidan 9 i den rapport över samverkande konsekvenser (FCG SUUNNITTELU JA TEKNIKKKA OY 25.8.2020) som finns som bilaga i planmaterialet och där placeringen av olika funktioner på området och uppskattade tidplaner för det förberedande byggandet framgår, är mycket illustrativ. För att illustrera planens konsekvenser bör kartan även presenteras i planbeskrivningen och motsvarande saker läggas till den även från den aktuella detaljplanen Joddböle I samt om annan planerad markanvändning i området.

2. Seveso

NTM-centralen konstaterar i sitt utlåtande att planbeskrivningen i varje detaljplan på Joddböleområdet bör beskriva de befintliga och kommande Seveso-anläggningarna samt bedöma deras konsekvenser för planlösningarna på Joddböleområdet. I planerarens genmäle konstateras att planförslagets beskrivning har kompletterats med beskrivningar av Seveso-anläggningarna och en bedömning av deras konsekvenser för planlösningen. Beskrivningarna av Seveso-anläggningarna saknas dock fortfarande i planbeskrivningen, även om de finns t.ex. i MKB-programmet för drivmedelsterminalen och i det ovan nämnda genmälet från planeraren. Planbeskrivningen bör kompletteras i detta avseende.

Den bestämmelse för Seveso-konsulteringszonen som finns i de allmänna bestämmelserna för plankartan bör också preciseras så att det framgår av bestämmelsen att utlåtande av den kommunala brand- och räddningsmyndigheten och Tukes alltid ska begäras, t.ex. enligt följande:

Området utgör en del av SEVESO-konsulteringszonen. När placering av olika verksamheter planeras inom en zon som hör till riskområde för storolyckor, ska utlåtande begäras från kommunens brand- och räddningsmyndighet samt TUKES.

3. Landskap

I planbeskrivningen konstateras att de skogbevuxna bergknallarna som lämnats i förgrunden och som mjukar upp landskapsbilden från havet är mycket viktiga för landskapsbilden. Vid bedömningen av planens konsekvenser har man utgått ifrån att landskapsvallen vid stranden med undantag för förbindelseöppningen bevaras och att funktionerna placeras även framöver i huvudsak bakom den. NTM-centralen anser att avsnittet om landskapet i de allmänna bestämmelserna i planen för närvarande är en rekommendation och inte en bestämmelse. Till exempel tryggar inte den del av bestämmelsen där det anges att "den naturliga landskapsvallen vid stranden samt det befintliga trädbestånd ska efter möjlighet bevaras" landskapsvallens bevarande. Landskapsvallen bör anvisas på plankartan och bestämmelsen ändras till "den naturliga landskapsvallen på stranden samt det befintliga trädbeståndet ska bevaras".

4. Trafik

Trafikförhållandena, deras verkningar och utvecklingsbehoven i detaljplanen Joddböle I har behandlats i detaljplanebeskrivningen, trafikutredningen för detaljplanerna i Joddböleområdet samt i rapporten om samverkande konsekvenser för detaljplanerna i Joddböle.

Innan detaljplanerna för Joddböleområdet godkänns ska alla de beskrivningar av nuläget för trafikförhållandena, funktionsgranskningar samt utvecklingsobjekt som nämns i ovan nämnda handlingar sammanställas i en trafikutredning. I målnätet för trafikförhållanden ska trafikmängderna och behoven av att utveckla trafikarrangemangen i ett stegvist genomförande av området jämte en funktionsgranskning presenteras även inom området för den planskilda korsningen stamväg 51/landsväg 186. Till trafikutredningen ska fogas placeringen av trafiken enligt trafikprognosen på landsvägstrafikens målnät, de nuvarande och i framtiden behövliga rutterna för specialtransporter, farligt gods samt räddningstrafiken. Oljehamnens trafikvolym ska bedömas i enlighet med områdets maximala omfattning på grund av transporterens betydande trafik- och säkerhetseffekter.

På grund av de stora investeringsbehoven bör man utarbeta en översiktsplan över trafikarrangemangen i Joddböleområdet, inklusive eventuella järnvägsarrangemang, där ett stegvist genomförande och en periodisering av investeringarna ingår. Komplettering av kollektivtrafikförbindelser samt gång- och cykelvägnät ska beskrivas med minst översiktsplanens noggrannhet utifrån de preliminära utredningar som finns i detaljplanematerialet.

Målnätet för fordonstrafiken inom planeringsområdet har lagts fram i trafikutredningen. Huvudlederna för landsvägstrafiken är Hamnvägen landsväg 186, Oljehamnsvägen landsväg 1121, Fiskehamnsvägen samt en ny gatuförbindelse mellan Oljehamnsvägen och Fiskehamnsvägen.

Fiskehamnsvägen, som utgör en fortsättning av nuvarande landsväg 186, kommer att fortsätta att betjäna den allmänna trafiken och dess funktion bör tryggas i alla skeden av genomförandet av Joddböles detaljplaner genom att den utvecklas som huvudgata med nödvändiga förbindelser för gång- och cykeltrafik. Den riktgivande körförbindelsen (planbeteckning ajo) till Fiskehamnsvägen är inte tillräcklig för att säkerställa den utveckling och förvaltning av trafikförhållandena som krävs för en förändrad och effektiviserad markanvändning i området.

Genomförandet av en riktgivande körförbindelse kan inte med bindande verkan säkerställas mellan flera olika fastigheter och aktörer. Det är inte möjligt att upprätta markanvändningsavtal med operatörer av allmän trafik till regionen, och inte heller med andra tredje parter. Ansvaret för genomförandet av gatuförbindelser kan tas med i markanvändningsavtal och för specialtransporter genom gatuområden kan gatuansvändningsavtal ingås för tryggnad av tillståndsförfaranden för transporter. På gatuområden kan kommunen själv främja och vid behov begränsa transport av farliga ämnen genom trafikstyrning och vid behov föreslå transportbegränsningar för de farligaste objekten.

Att anvisa Fiskehamnsvägen som gata säkerställer också den nödvändiga alternativa ruten mellan landsväg 186 och 1121 som räddningsverket föreslagit, t.ex. i olycksituationer.

Anslutningsområdena för gator och förbindelseleder som leder till slutna hamnområden ska till sin dimensionering planeras för att betjäna alla transportfordon som kommer in på området, inklusive specialtransporter samt de största fordonstransporterna enligt förordningen.

För transporter som anländer till och avgår från Joddböle I:s område samt även hela Joddböleområdet ska planeras väntetids-, tidsutjämnings-, omlastnings- och andra nödvändiga parkeringsområden på gatu- eller andra allmänna områden. Särskild uppmärksamhet ska fästas vid planeringen av fungerande och säkra trafikarrangemang vid hamnportarna.

I detaljplanearbetet ska tillräckliga, funktionella och säkra arbetsplats- och ärendeparkeringsområden planeras. För att planen ska uppfylla kraven på detaljplanens innehåll ska den ses över enligt vad som anges ovan.

Innan detaljplanen tas till godkännande ska myndighetssamråd hållas om den.

Planerarens genmäle:

1. Kartan i rapporten om samverkande konsekvenser över placeringen av olika verksamheter i området läggs till planbeskrivningen och visionen om placeringen av verksamheterna kompletteras med den nu aktuella detaljplanen. När det gäller de planer som håller på att utarbetas kan planerna fortfarande ändras och preciseras.
2. Till planbeskrivningen läggs också en lista på Seveso-anläggningar.
Planens allmänna bestämmelse preciseras enligt utlåtandet.
3. I detaljplanen anvisas landskapsvallen som en del av området som ska planteras. Enligt områdets bestämmelse ska landskapsvallen och trädbeståndet på området bevaras med undantag för den öppning och körförbindelse som skapas i området. På stranden öster om körförbindelsen har det dessutom anvisats en del av området som ska planteras eller bevaras i naturtillstånd. I de allmänna bestämmelserna har dessutom tagits ställning även i andra delar till minimering av konsekvenser för landskapet. I landskapsvallen görs en öppning för att bygga den kaj som möjliggör lastning av bränslet och för trafiken till kajen. Strävan är att göra öppningen så liten som möjligt och gallringen av trädbeståndet så liten som möjligt så att vallens syfte att lindra konsekvenserna för landskapet bevaras.
4. För området har följande trafikutredningar utarbetats:
 - Trafikutredning för Joddböle, daterad 20.10.2021 och 3/2022 (FCG)
 - o målnät för trafiken
 - o funktionsgranskning för korsningen mellan stamväg 51 och Hamnvägen
 - o specialtransportrutter
 - Utveckling av anslutningar till stamväg 51 – Ingå 23.6.2021 (Sweco Infra&Rail Oy, beställare Ingå kommun och Nylands NTM-central)
 - o rekommendationer till utvecklingsåtgärder (inte nödvändiga för funktionen)
 - o utveckling av korsningen på NTM:s ansvar
 - Pågående trafikutredning: Joddböle, översiktsplan för gator och kommunalteknik (FCG)
 - o utvecklingsbehov enligt målnätet: i korsningar mellan vägar och gator
 - o leder för gång- och cykeltrafik och hållplatser för kollektivtrafik

I trafikutredningen har beskrivits trafikmängderna då 60 procent och 100 procent av byggnadsrätten har realiserats. En granskning av funktionen för korsningsområdet vid stamväg 51 ingår i trafikutredningen. Vägarna för specialtransporter och farligt gods beskrivs i punkt

3.4.8 i trafikutredningen. Komplettering av kollektivtrafikförbindelser samt gång- och cykelvägnät ingår i översiktsplanen för gator till behövliga delar. Volymen gång- och cykeltrafik kommer sannolikt att bli mycket liten på grund av de långa avstånden. I översiktsplanen för gator har även specialtransporter beaktats vid dimensioneringen av anslutningsområdena.

Utredningen har konstaterat att åtgärderna enligt detaljplanen inte kräver stora investeringar. Byggande av en gång- och cykelled längs Hamnvägen och en eventuell breddning av Hamnvägen i detta sammanhang har beaktats i områdets pågående detaljplanelösningar (EV/VR-områdesreservering). Korsningar mellan spårtrafiken och gatunätet beaktas i översiktsplanen för gatorna.

Fiskehamnsvägen har i planförslaget anvisats som gata i sin östra del från en ny avfart åt öster. Västra delen av Fiskehamnsvägen fortsätter beteckningen ajo enligt den aktuella planen. Hamnområdet är inhägnat med portar och det krävs tillstånd för att röra sig inom området. Trafiken i den östra delen av planområdet är tänkt att rikta sig till en ny gatuförbindelse och den nuvarande Fiskehamnsvägen blir en intern körförbindelse inom hamnområdet samt en evakueringsväg.

Översiktsplanen och konsekvensbedömningen för trafiknätet i Joddböle har uppdaterats och beaktats i planmaterialet. Också plansammanställningen för området har uppdaterats så att den motsvarar situationen våren 2022. De interna körarrangemangen inom terminalområdet beskrivs närmare i planbeskrivningen. Samtidigt med beredningen av planförslaget utarbetas det en översiktsplan för gator och kommunalteknik i Joddböle, vars resultat också har använts vid utarbetandet av planförslaget. Planförslaget har kompletterats med allmänna bestämmelser om parkering och vänteområden. I omfattningen av gatuområdet före porten till hamnområdet har utrymmesreservation för parkerings- och vänteområdet beaktats.

Det har avtalats om myndighetssamråd om planen innan den läggs fram för godkännande.

1.3 Fingrid Oyj

Utlåtandets huvudpunkter:

Dessa Fingrids kraftledningar och verksamheter befinner sig dock utanför detaljplanen Joddböle I, så Fingrid har inte behov av att ta ställning till innehållet i detaljplaneutkastet.

Planerarens genmäle:

Utlåtandet antecknas för kännedom.

1.4 Fortum Power and Heat Oy

Utlåtandets huvudpunkter:

Vi har tagit del av förslaget till detaljplaneändring och i detta skede uttalar vi följande om förslaget:

1. Hamnbyggnation som möjliggörs genom planförslaget samt framtida nya verksamheter med säkerhetsavstånd får inte hindra nuvarande eller framtida trafik med bilar och fartyg till fastigheter i anslutning till Fortums hamnverksamhet eller Fortums andra fastigheter i Joddböle-området.
2. Den hamnbyggnation som planförslaget möjliggör och de framtida nya funktionerna med säkerhetsavstånd får inte hindra eller begränsa den verksamhet som bedrivs på Fortums fastigheter nu eller i framtiden.
3. Muddring i Inkoo Shippings hamnområde och särskilt den betydande ökningen av sjöfarten kan påverka sedimentrörelserna på havsbotten så att behovet av muddring i angränsande vatten samt underhållskostnaderna ökar. Inkoo Shipping bör stå för kostnaderna för ökad muddring och ökat underhåll.

Slutligen vill vi konstatera att Inkoo Shippings projektet bör stödjas och att vi stöder en hållbar utveckling i regionen på ett sådant sätt att det inte uppstår några konstanta och långvariga störningar som i onödan skadar grannskapet.

Planerarens genmäle:

1. och 2. I planförslagets lösning har man beaktat planerna för utvecklingen av Fortumområdet samt biltrafikens rutter.
3. Byggnaden av kajen medför tillfällig grumling av vattnet och död för bottenfaunan på muddringsområdet. Kajen kommer att ligga så djupt att det kan antas att fartygstrafiken inte kommer att ge upphov till turbation av bottensediment. Byggnads- och muddringsarbeten sker på det slutna hamnområdet och medför inga permanenta eller tillfälliga hinder för sjöfart eller småbåtstrafik. Under de arbetsmoment som kan orsaka skadlig grumling av vattnet isoleras arbetsplatsen vid behov med filtertygdukar som sträcker sig ner till botten och förses med en stängningsbar öppning för pråm- och övrig arbetstrafik. I samband med vattentillståndsprocessen kommer man att närmare bedöma kajbyggets konsekvenser för ytvattnen och hanteringen av muddermassor samt förebyggande av att eventuella skadliga ämnen sprids och ersättningsförfarandet för eventuella olägenheter.

I driftskedet bedöms fartygstransporterna till den nya kajen uppgå till cirka 90 anlöp per år. Av ovan nämnda antal hör cirka 70 anlöp per år till Inkoo Shipping Oy:s verksamhet och cirka 20 anlöp per år till terminalens verksamhet. Den totala volymen för gods via hamnen i anslutning till Inkoo Shipping Oy:s verksamhet ökar inte genom projektet, utan lasterna fördelas mellan den befintliga och den nya kajen så att den tidsmässiga och logistiska flexibiliteten i lasthanteringen ökar. Sjötrafiksäkerheten bedöms inte påverkas märkbart av den ökade fartygstrafiken.

1.5 Byggnadstillsynen

Utlåtandets huvudpunkter:

Byggnadstillsynen har inget att tillägga till sitt tidigare utlåtande i ärendet.

Planerarens genmäle:

Utlåtandet antecknas för kännedom.

1.6 Västra Nylands räddningsverk

Utlåtandets huvudpunkter:

Västra Nylands räddningsverk har bekantat sig med förslaget till detaljplanen Joddböle 1.

Räddningsverket i Västra Nyland har inget att tillägga till tidigare utlåtanden.

Planerarens genmäle:

Utlåtandet antecknas för kännedom.

1.7 Museiverket

Utlåtandets huvudpunkter:

På basis av arbetsfördelningen mellan Museiverket och de regionalt ansvariga museerna hanteras ärendet av Västra Nylands museum.

Planerarens genmäle:

Utlåtandet antecknas för kännedom.

1.8 Ingå Hälsoskydd

Utlåtandets huvudpunkter:

När det gäller hälsoskyddet betonas att byggandet av området och den framtida verksamheten inte får medföra hälsorisker för semester- eller stadigvarande boende på grund av buller, damm eller annat.

I planarbetet har det beaktats att det inom Joddböleområdet som helhet finns många olika verksamheter som tillsammans ger upphov till mer störning än en enstaka verksamhet. Bullret kan vara störande, särskilt på Stor-Ramsjö eftersom ljud överförs bra över vatten. Detta måste beaktas i bygghuset och i den framtida verksamheten.

Planerarens genmäle:

Markanvändningen i planområdet orsakar inget damm. Eventuellt damm kan uppstå genom trafiken på grusvägsförbindelserna. Ökningen av trafiken har dock bedömts som ringa och därför bedöms det inte nödvändigt att belägga den nuvarande grusvägen (Fiskehamnsvägen). Vid jämförelse av förändringen med nuvarande verksamhet på området bedöms buller- och dammolägenheten minska på planområdet när lagringen av stenmaterial på området minskar i och med förändringen.

Buller och vibrationer under byggtiden kan tidvis medföra viss störning i närområdet, men riktvärden för buller överskrids inte vid närmaste privata fastigheter. Det omgivningsbuller som terminalen och kajen orsakar överskrider dagriktvärdet för områden som används för fritidsbebyggelse i bullersimuleringens simulering av det sämsta fallet (flera samtidigt pågående bullrande verksamheter på kajerna samt i hamnen) vid fritidshuset på Storramsjö. Det är dock osannolikt att ovan nämnda s.k. sämsta fall uppstår, eller så är det mycket kortvarigt om det uppstår.

Gällande minimering av buller har det i planen givits en allmän bestämmelse. Närmare bestämmelser om buller ges i tillståndsprocesser gällande verksamheten.

Utlåtandet antecknas för att beaktas i den fortsatta planeringen.

1.9 Nylands förbund

Utlåtandets huvudpunkter:

Nyland förbund upprepar sitt utlåtande om att den markanvändning som anvisas i detaljplaneändringen liksom planens målsättningar är i överensstämmelse med den gällande generalplanen och även landskapsplanen. Även Västra Nylands etapplandskapsplan som godkändes av landskapsfullmäktige 25.8.2020 men som ännu inte trätt i kraft stöder utveckling av området på det sätt som presenteras i detaljplaneändringen.

Nylands förbund anser att de utredningar som gjorts under förslagsfasen, inklusive trafikutredningen och bedömning av de samverkande konsekvenserna av de fyra pågående detaljplanerna (Joddböle I, II, III och IV) klargör de befintliga och planerade verksamheterna i området och deras konsekvenser och ger goda utgångspunkter för planeringen av området. Nylands förbund har inga invändningar mot planförslaget.

Planerarens genmäle:

Utlåtandet antecknas för kännedom.

1.10 Västra Nylands museum

Utlåtandets huvudpunkter:

Museets tidigare kommentarer har i huvudsak beaktats och planens allmänna bestämmelser har kompletterats i enlighet med dem. Landskapsvallen vid stranden i LS-3-området och målet

att bevara den vore också bra att anvisa på plankartan. Nu nämns saken i de allmänna bestämmelserna. Museet har inget annat eller nytt att kommentera ur den byggda kulturmiljöns eller landskapets perspektiv.

I fråga om det arkeologiska kulturarvet lämnades utlåtanden tidigare av Museiverket, från början av år 2020 lämnar Västra Nylands museum utlåtandena. Det har gjorts tillräckliga inventeringar i området för att visa att det inte finns något arkeologiskt kulturarv i planeringsområdets mark- eller vattenområden. Det finns därför inget att kommentera när det gäller arkeologin.

Museet har inget annat att kommentera.

Planerarens genmäle:

I detaljplanen har landskapsvallens område anvisats som ett delområde som ska planteras, där enligt områdets bestämmelse landskapsvallen och trädbeståndet inom området, med undantag av den öppning och körförbindelse som ska byggas, ska bevaras. På stranden öster om körförbindelsen har det dessutom anvisats en del av området som ska planteras eller bevaras i naturtillstånd. I de allmänna bestämmelserna har dessutom tagits ställning även i andra delar till minimering av konsekvenser för landskapet. I landskapsvallen görs en öppning för att bygga den kaj som möjliggör lastning av bränslet och för trafiken till kajen. Strävan är att göra öppningen så liten som möjligt och gallringen av trädbeståndet så liten som möjligt så att vallens syfte att lindra konsekvenserna för landskapet bevaras.

1.11 Trafikledsverket

Utlåtandets huvudpunkter:

Farledsverket/Farledsenheten har inget att uttala sig om gällande förslaget till detaljplanen Joddböle I.

Planerarens genmäle:

Utlåtandet antecknas för kännedom.

1.12 Miljöchef

Utlåtandets huvudpunkter:

Till planförslaget har fogats en vägledande körförbindelse från Fiskehamnsvägen till kajen som byggs vid stranden. På den landskapsvall som ligger mellan körförbindelsen och hamnfältet bör det ges en planbeteckning som säkerställer att det skyddande trädbeståndet bevaras i så stor utsträckning som möjligt även i framtiden (t.ex. samma beteckning som det på LS-området befintliga "del av område som ska planteras eller hållas i naturtillstånd", eventuellt med ett tillägg som gör det möjligt att bygga den öppning i landskapsvallen som är nödvändig för drivmedelslastningen). Också till den mittersta delen av planområdet, öster om körförbindelsen ska en tillräckligt bred (ca 30 m) skyddszon lämnas mellan strandlinjen och det bakomliggande området LS-3, så att de förändringar som planen orsakar i fjärrlandskapet blir så små som möjligt.

Planerarens genmäle:

I detaljplanen har landskapsvallens område anvisats som ett delområde som ska planteras, där landskapsvallen och trädbeståndet inom området ska bevaras enligt områdets bestämmelse, med undantag av den öppning och körförbindelse som ska byggas. På stranden öster om körförbindelsen har det dessutom anvisats en del av området som ska planteras eller bevaras i naturtillstånd. I de allmänna bestämmelserna har dessutom tagits ställning även i andra delar till minimering av konsekvenser för landskapet. I landskapsvallen görs en öppning för att bygga den kaj som möjliggör lastning av bränslet och för trafiken till kajen. Strävan är att göra öppningen så liten som möjligt och gallringen av trädbeståndet så liten som möjligt så att vallens syfte att lindra konsekvenserna för landskapet bevaras.

2 SYNPKUNKTER

I denna rapport presenteras synpunkterna så som de har lämnats, det vill säga språkdräkten har inte korrigerats eller refererats med undantag för namn och adressuppgifter.

2.1 Ingå Företagare rf

Joddböles plan verkar bra och vi har inget att uttala om den. Vi vill dock lyfta fram stickspårets betydelse för Joddböleområdet. I framtiden kommer större ansträngningar att göras för att flytta godstransporter från väg till järnväg och vi ser stickspåret som viktigt för utvecklingen av Joddböleområdet.

Planerarens genmäle:

I Fortums detaljplan behandlas flyttning av Kraftverksvägen mot norr och det föreslås att hamnjärnvägen slutar där. För närvarande kommer en spårreservation att föreslås i detaljplaneändringsförslagen Joddböle IV (Rudus) och Joddböle III (Fortum), flyttad från den nuvarande sträckningen till längs Hamnvägen, dock så att sträckningen går väster om vägen. I samband med arbetet med de pågående detaljplanerna (Joddböle III och IV) strävar man efter att säkerställa förutsättningarna för genomförandet av banan.

2.2 Sjundeå Miljöförening rf

Ingå-Sjundeå Miljöförening har bekantat sig med förslaget till detaljplaneändringen Joddböle I och uttalar på grundval av det följande. Vi upprepar vårt uttalande om förslaget till plan för området och preciserar utlåtandet därefter bl.a. beträffande de nya planer som framkommit i förslaget till detaljplaneändring.

Efter utkastfasen konstaterar vi med tillfredsställelse att det har gjorts undersökningar och att synpunkter i yttrandena har beaktats samt att man har tagit hänsyn till samverkande konsekvenser från de fyra projektområden i Joddböle som detaljplaneras.

Den nya kajen i ändringsförslaget konstateras att den nya kajen främst är avsedd för transport av Inkoo Shippings bulkgoods - uppskattningsvis 70 av 90 fartyg per år - och i mindre utsträckning för användning av LNG-terminalen - cirka 20 fartyg per år.

Den nya kajen måste därför byggas så långt från Fiskehamnen som möjligt för att kunna bevara det tills vidare naturligt trädbevuxna området. Som det konstateras i planen bör dess bevarande stödjas genom ytterligare planteringar.

I södra kanten av hela det område som schaktats öppet i Joddböle har det mot havet som kuliss lämnats en landskapsvall, där det också finns ett litet trädbestånd. Denna landskapsvall är naturligtvis bra att bibehålla. I förslaget till detaljplaneändring har på havssidan av denna landskapsvall ritats en ny väg från Fiskehamnsvägen. Den nya vägen skulle splittra såväl den befintliga skogsremsan mellan Fiskehamnsvägen och havet och gå längs hela landskapsvallens längd.

En miljö- och naturbesparande lösning

Ett mer hållbart, men också mer ekonomiskt, alternativ för att bevara landskapet och skydda trädbeståndet skulle vara att bygga kajen och vägen dit i västra änden av landvallen från det redan schaktade området, där också kajens hamnfunktioner för LNG-stationen har planerats. På detta fält ryms även skrotimport m.fl. sjötransporter från kajen. På detta sätt skulle det nuvarande trädbevuxna området mellan Fiskehamnen och schaktområdet kunna bevaras.

Konsekvenser för säkerheten

När den av Tukes definierade konsultationszonen för gasterminalen ännu inte är känd, anser vi att de samverkande konsekvenserna inte kan bedömas på ett korrekt sätt. Dessutom är det inte möjligt att till exempel planera en ny hamnplan för den nuvarande skogsremsan Långnäs.

Konsekvenser för landskapet och kulturmiljön

Av illustrationerna framgår att massiva och höga gascisterner kommer att dominera utsikten från havet. Det skulle därför vara viktigt att placera cisternerna i närheten av andra hamnbyggnader, dvs. i projektområdets västra ände. Det är viktigt att bevara en trädbevuxen jordvall, sammanhängande och enhetlig.

Buller- och vibrationskonsekvenser

Buller och vibrationer under byggfasen kommer att öka det totala bullret i området. På samma sätt ökar sprängningar, krossning och marktransporter riskerna för skador på byggnader på grund av buller - inte bara på 500 meters avstånd, utan också längre bort. Både buller och vibrationer stör också livet i skogs- och havsnaturen.

Buller- och vibrationseffekter orsakas av tung trafik efter byggfasen. Volymen personbilstrafik i projektområdet och i hela Joddböleområdet har uppskattats, men torde vara betydligt mindre, eftersom projekten i Joddböle hittills huvudsakligen har sysselsatt migrerande arbetstagare från andra håll.

Buller från trafiken är en av de vanligaste störningarna i boendet. Till exempel hörs det tydligt till Ingå stationsområde när lastbilarna accelererar till rampen, Salovägen eller i korsningsområdet vid riksväg 51.

Trafiken och byggandet bör därför begränsas till vardagar mellan klockan 7 och 17, så att invånarnas liv inte störs i orimlig grad. Byggprojekten som pågår i flera år och verksamheter som i sig orsakar störningar måste kunna samordnas med det normala livet för människor i närområdet. Därför måste begränsningar för buller, vibrationer och andra störningar fastställas ur invånarnas perspektiv, men även ur naturens perspektiv.

Den ökande tunga trafiken till och från hamnen orsakar inte bara buller, utan också farliga situationer i trafiken. Därför måste detta projekt på ett praktiskt sätt bidra till trafiksäkerheten. Bara en uppmaning att vara försiktig räcker inte ens i korsningar. För gång- och cykeltrafik måste egna leder byggas, vid behov underfarter, rondeller och övergångsställen som styrs med trafiksignaler. Tunnlar under de stora vägarna används också av djur och har därför en stor inverkan på trafiksäkerheten.

Konsekvenser för yt- och grundvatten

I planbeskrivningen anges att varken brunnar eller grundvattenområden finns på planområdet. Man måste dock komma ihåg att det finns ett grundvattenområde i Joddböleområdet strax norr om det aktuella området. Att grundvattenområdet i fråga ströks från förteckningen över grundvattenområden vid planeringen av den industriella verksamheten i Joddböleområdet undanröjer varken själva grundvattenområdet eller möjligheten att förorenande ämnen från detta grundvattenområde kan transporteras till andra grundvattenområden i närheten.

För att trygga säkerheten ska lagercisternerna vara dubbelmantlade. Dessutom ska det finnas en skyddsbassäng på lagrings- och behandlingsområdet för att förhindra att en eventuell läcka kommer ut i vattendrag. När samma kaj och hamnområde betjänar hanteringen av olika typer av produkter måste man se till att inga utsläpp sker från hela området till vattendrag.

Inget annat anges om skyddsbassängerna än att de har en volym på 110 % (av förrådscisternens volym?). De måste vara sådana att varken regnvatten eller snö tar upp lagervolym. Annars kan det hända att skyddsbassängernas hela kapacitet inte är tillgänglig och att en del av oljan läcker över.

Muddringarna på kaj- och farledsområdet ska tidsplaneras så att bottenvegetationen inte befinns sig i tillväxtstadiet. Muddringsmassorna ska deponeras på land för att minska spridningen av giftiga ämnen och näringsämnen i havet. Redan muddringen i sig själv får dem att röra sig.

Konsekvenser för naturen och miljön

Skog är en god naturlig bullerbarriär. Vi vill därför framhålla värdet och betydelsen av de skogs-partier, som ännu finns kvar i Joddböleområdet.

Som anges i förslaget till planändring är det möjligt att plantera ytterligare träd - och vi anser att det är mycket önskvärt.

Planerarens genmäle:

En miljö- och naturbesparande lösning

Placeringen av kajkonstruktionerna och passageöppningarna betjänar den framtida bränsleterminalverksamheten, där förbindelsen måste placeras i enlighet med säkerhetsföreskrifterna. Av logistiska och säkerhetsmässiga skäl kan inte kajen byggas i västra änden av markvallen, eftersom den nya kajen då skulle ligga alltför nära Inkoo Shippings befintliga hamnstruktur. Ett fartyget måste kunna nå den nya kajen på ett säkert sätt med beaktande av den nuvarande hamnverksamheten. Av säkerhetsskäl ska det finnas körförbindelse till kajen och terminalen från två håll.

Konsekvenser för säkerheten

När kemikaliesäkerhetstillstånd beviljas förutsätter Tukes att verksamhetsutövarna identifierar de risker som behandlingen och lagringen av farliga kemikalier medför och bedömer konsekvenserna. För verksamheten ställs vid behov villkor för att försöka förhindra att olyckor inträffar och begränsa olyckors konsekvenser för omgivningen.

Någon ny bebyggelse har inte anvisats i skogsremsan vid Långnäs utan den har i planen anvisats som en del av område som ska planteras eller bevaras i naturtillstånd.

Konsekvenser för landskapet och kulturmiljön

Den trädbevuxna landskapsvallen på strandområdet som i huvudsak bevaras begränsar sikten från havet i riktning mot bränsleterminalen. Även om byggnaderna och konstruktionerna inte är placerade nära hamnbyggnaderna, ligger de som en del av det befintliga hamn- och industri-landskapet i Joddböleområdet. I landskapsvallen görs en öppning för att bygga den kaj som möjliggör lastning av bränslet och för trafiken till kajen. Strävan är att göra öppningen så liten som möjligt och gallringen av trädbeståndet så liten som möjligt så att vallens syfte att lindra konsekvenserna för landskapet bevaras. I detaljplanen har landskapsvallens område anvisats som ett delområde som ska planteras, där landskapsvallen och trädbeståndet inom området ska bevaras enligt områdets bestämmelse, med undantag av den öppning och körförbindelse som ska byggas.

Buller- och vibrationskonsekvenser

Med bygglov kan bullerstörningar under byggnadstiden begränsas. Detaljplanen styr inte verksamheten under byggnadsfasen. I kommunen styrs byggandet av byggnadsordningen och miljötillsynen.

Ingå kommun har låtit göra en översiktsplan för trafiken som omfattar hela industriområdet i Joddböle. Man har undersökt trafiksäkerhetsfaktorerna och trafiken i Joddböleområdet kommer att planeras så att trafiken i det växande industriområdet kan skötas på ett säkert sätt. För säkerheten på de allmänna vägarna svarar kommunen och NTM-centralen i Nyland.

Sjötrafiksäkerheten bedöms inte påverkas märkbart av den ökade fartygstrafiken. Trafikledsverket svarar för farledens säkerhet.

Konsekvenser för yt- och grundvatten

Under byggtiden kommer berggrunden att schaktas på vissa platser och markytan att jämnas till på det område där det ska byggas. Konsekvenserna för mark- och berggrunden begränsar sig till byggtiden och är lokala och små.

Under byggtiden sänks eventuellt grundvattennivån vid platsen för lagercisternernas invallningar och uppsamlingsbassängen, om utgrävningar eller schaktningar sträcker sig under den rådande grundvattennivån. Konsekvenserna för grundvattennivån blir dock små, lokala och tillfälliga.

Konsekvenserna för grundvattnets kvalitetsstatus begränsar sig till undantagssituationer vars uppkomst dock är osannolik. Konsekvenserna av undantagssituationer kan förebyggas och lindras med tekniska och verksamhetsmässiga skyddsåtgärder.

Cisternerna omges av vallkonstruktioner som i nödsituationer håller bränsle som eventuellt läckt ut och eventuellt släckvatten inom ett kontrollerat, avgränsat område. Dimensioneringen av vallutrymmena följer bestämmelserna och har därmed större volym än den största cisternen som finns i vallutrymmet. Från vallutrymmena leds vätskorna på ett kontrollerat sätt till en uppsamlingsbassäng. Alternativt kan cisternerna vara så kallade dubbelmantlade cisterner där den yttre manteln fungerar som spillbassäng. Verksamhetsutövaren har motsvarande vallkonstruktioner i andra terminaler och de motsvarar Tukes föreskrifter.

Muddringarna i kajområdet orsakar förödelse av bottenvegetationen i området, men man måste observera att området redan för närvarande används industriellt och att det inte finns några betydande undervattenshabitat eller vegetationsförekomster i området. De områden som ska muddras består av mjuka sediment och utgör ett ganska djupt område som inte är lämpligt som växtplats för makrofyter.

Muddringen planeras separat i enlighet med bestämmelserna i det vattentillstånd som söks och deponeringsområden för sediment väljs enligt myndighetens anvisningar. Om sedimentens kvalitet motsvarar kriterierna för deponering till havs kommer havsdeponeringsområden att granskas separat i MKB-processen och egna tillstånd söks för dem. Havsdeponeringsområdena ligger långt från det område i Joddböle som ska planläggas.

Konsekvenser för naturen och miljön

I planförslaget har en skogsremsa i Långnäs anvisats som en del av område som ska planteras eller bevaras i naturtillstånd. Vidare har det givits bestämmelser om trädbeståndets bevarande när det gäller landskapsvallen. I planlösningen har dessutom lagts till en trädbevuxen skyddszon för strandområdet öster om landskapsvallen.