

Päiväys  
14.3.2022

## **INKOON KUNTA**

### **Joddböle I asemakaavamuutos**

**Kaavan laatijan vastineet 28.12.2020-8.2.2021 nähtävillä olleeseen kaavaehdotukseen**

<b>1</b>	<b>LAUSUNNOT</b>	<b>2</b>
1.1	Caruna	2
1.2	Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus	3
1.3	Fingrid Oyj	6
1.4	Fortum Power and Heat Oy	6
1.5	Rakennusvalvonta	7
1.6	Länsi-Uudenmaan pelastuslaitos	7
1.7	Museovirasto	7
1.8	Inkoo Terveystensuojelu	7
1.9	Uudenmaan liitto	8
1.10	Länsi-Uudenmaan museo	8
1.11	Väylävirasto	9
1.12	Ympäristöpääallikkö	9
<b>2</b>	<b>MIELIPITEET</b>	<b>10</b>
2.1	Inkoon Yrittäjät rf	10
2.2	Siuntion Ympäristöyhdisty Ry	10

## 1 LAUSUNNOT

### 1.1 Caruna

#### Lausunnon pääkohdat:

Kaava-alueella sijaitsee nykyistä sähköverkkoa liitteen 1 mukaisesti. 20 kV johdot ovat sinisellä ja 0,4 kV johdot vihreällä ja vaaleanpunaisella värillä. Ilmajohdot on esitetty yhtenäisellä viivalla ja maakaapelit katkoviivalla. Kaavan myötä sähkön käyttö alueella kasvaa. Kaavamääräyksiin sallivat puistomuuntamoiden rakentamisen LS- ja LS-3 -korttelialueille. Mahdolliset tarvittavat muuntamo- ja johtosiirrot tehdään Carunan toimesta ja siirtokustannuksista vastaa siirron tilaaja. Komponenttien siirto edellyttää, että niille järjestyy uusi pysyvä sijainti.



### Kaavanlaatijan vastine:

Kaavaehdotuksessa on sallittu LS- korttelialueilla yhdyskuntatekniset rakennelmat kuten puisto- ja uuniammot.

## 1.2 Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus

### Lausunnon pääkohdat:

#### 1. Joddbölen asemakaavojen yhteisvaikutukset

ELY-keskus korosti lausunnossaan mm., että kaava-aineistoa tulee täydentää esimerkiksi kaavarungolla, jossa on yhteensovitettu kokonaisvaltaisesti vireillä olevissa asemakaavoissa ratkaistavat asiat. Kaavaselostuksessa ja sen liitteissä on arvioitu Joddbölessä vireillä olevien asemakaavojen tavoitteita, kaavaratkaisuja ja niiden yhteisvaikutuksia. Kaavamateriaalissa liitteenä olevan yhteisvaikutusraportin (FCG SUUNNITTELU JA TEKNIikka OY 25.8.2020) sivulla 9 oleva kartta, josta käy ilmi eri toimintojen sijoittuminen alueelle ja esirakentamisen arvioidut aikataulut on hyvin havainnollinen. Kaavan vaikutusten havainnollistamiseksi kartta on syytä esittää myös kaavaselostuksessa ja lisätä siihen vastaavat asiat myös nyt kyseessä olevasta Joddböle I asemakaavasta sekä alueen muusta suunnitellusta maankäytöstä.

#### 2. Seveso

ELY-keskus totesi lausunnossaan, että jokaiseen Joddbölen alueen asemakaavan kaavaselostukseen tulee kuvata olemassa olevat Seveso-laitokset ja tulevat Seveso-laitokset sekä arvioida niiden vaikutukset Joddbölen alueen kaavaratkaisuihin. Kaavan laatijan vastineessa todetaan, että kaavaehdotuksen selostukseen on täydennetty kuvaukset Seveso-laitoksista ja arvio niiden vaikutuksista kaavaratkaisuun. Kuvaukset Seveso-laitoksista puuttuvat kuitenkin edelleen kaavaselostuksesta, vaikka ne löytyvät esim. polttonesteterminaalin YVA-ohjelmasta ja edellä mainitusta kaavan laatijan vastineesta. Kaavaselostusta tulee täydentää tältä osin.

Kaavakartan yleisissä määräyksissä olevaa SEVESO-konsultointivyöhykkeen määräystä on syytä myös täsmentää siten, että siitä käy ilmi, että kunnan palo- ja pelastusviranomaisen ja TUKES:n lausunto on aina pyydettävä, esim. seuraavasti:

Alue on osa SEVESO-konsultointivyöhykettä. Suunniteltaessa eri toimintojen sijoittamista suunnonnettomuusriskin piiriin kuuluvan vyöhykkeen sisälle, on pyydettävä kunnan palo- ja pelastusviranomaisen ja TUKES:n lausunto.

### 3. Maisema

Kaavaselostuksessa todetaan, että meren puolelta maisemakuvaa pehmentävien etualalle säästettyjen puustoisten kalliokumpareiden maisemakuvallinen merkitys on hyvin tärkeä. Kaavan vaikutusten arvioinnissa on lähdetty siitä, että rannan maisemavalli kulkuaukkoa lukuun ottamatta säilyy ja toiminnot sijoittuvat jatkossakin pääosin sen taakse. ELY-keskus katsoo, että kaavan yleisten määräysten maisemaa koskeva osio on tällä hetkellä suositus eikä määräys. Esimerkiksi määräyksen osa, jossa todetaan, että "...rannassa sijaitseva luonnonmukainen maisemavalli sekä olemassa oleva puusto tulee mahdollisuuksien mukaan säilyttää" ei turvaa maisemavallin säilymistä. Maisemavalli tulee osoittaa kaavakartalle ja määräys tulee muuttaa muotoon "rannassa sijaitseva luonnonmukainen maisemavalli sekä olemassa oleva puusto tulee säilyttää."

### 4. Liikenne

Joddböle I:n asemakaavan liikenneolosuhteita, niiden vaikutuksia ja kehittämistarpeita on käsitelty asemakaavaselostuksessa, Joddbölen alueen asemakaavojen liikenneselvityksessä sekä Joddbölen asemakaavojen yhteisvaikutusten arviointi- raportissa.

Ennen Joddbölen alueen asemakaavojen hyväksymistä tulee yhteen liikenneselvitykseen koota kaikki edellä mainituissa asiakirjoissa esitetyt liikenneolosuhteiden nykytilanteen kuvaukset, toimivuustarkastelut sekä kehittämiskohteet. Liikenneolosuhteiden tavoiteverkossa tulee esittää alueen vaiheittain toteuttamisen liikennemäärät ja liikennejärjestelyjen kehittämistarpeet toimivuustarkasteluineen myös kt 51/mt 186 eritasoliittymän alueella. Liikenneselvitykseen on lisättävä siitä puuttuvat liikenne-ennusteen mukaisen liikenteen sijoittelu maantieliikenteen tavoiteverkolle, nykyiset ja tulevaisuudessa tarpeelliset erikoiskuljetus-, vaarallisten aineiden sekä pelastusliikenteen reitit. Öljysataman liikennemäärät tulee arvioida alueen maksimilaajuuden mukaisesti kuljetusten merkittävien liikenne- ja turvallisuusvaikutusten vuoksi.

Suurten investointitarpeiden vuoksi Joddbölen alueen liikennejärjestelyistä tulee laatia aluetta koskeva yleissuunnitelma mahdollisesti toteutettavine rautatiejärjestelyineen, johon kuuluu vaiheittainen toteutus ja investointien jaksotus. Joukkoliikenneyhteyksien sekä kävelyn ja pyöräilyn verkon täydentäminen on kuvattava vähintään yleissuunnitelmatarkkuudella perustuen asema-kaava-aineistossa oleviin alustaviin selvityksiin.

Suunnittelualueen ajoneuvoliikenteen tavoiteverkko on esitetty liikenneselvityksessä. Maantieliikenteen pääväylät ovat Satamatie maantie 186, Öljysatamantie maantie 1121, Kalasatamantie sekä uusi Öljysatamantien ja Kalasatamantien välinen katuyhteys.

Nykyisen maantien 186 jatkeena sijaitseva Kalasatamantie tulee jatkossakin palvelemaan yleistä liikennettä ja sen toimivuus tulee turvata Joddbölen asemakaavojen kaikissa toteutusvaiheissa kehittämällä sitä pääkatuna tarpeellisine kevytliikenneyhteyksineen. Kalasatamantielle osoitettu ohjeellinen ajoyhteys (ajo -kaavamerkintä) ei ole riittävä turvaamaan alueen muuttuvan ja tehostuvan maankäytön edellyttämää liikenneolosuhteiden kehittämistä ja hallinnointia.

Ohjeellisen ajoyhteyden toteuttamista ei voida sitovasti varmistaa usean eri kiinteistön ja toimijan kesken. Maankäyttösopimusten laatiminen ei ole mahdollista alueelle tulevan yleisen liikenteen operaattorien, eikä muidenkaan kolmansien osapuolten kanssa. Katuyhteyksien toteuttamisvastuu voidaan ottaa mukaan maankäyttösopimukseen ja katualueiden kautta kulkevista erikoiskuljetuksista voidaan tehdä kadunkäyttösopimukset kuljetusten lupamenettelyjen turvaamiseksi. Katualueilla kunta voi itse edistää ja tarvittaessa rajoittaa vaarallisten aineiden kuljetuksia liikenteen ohjauksella ja tarvittaessa esittää vaarallisimpiin kohteisiin kuljetusrajoituksia.

Kalasatamantien osoittaminen kaduksi varmistaa myös pelastuslaitoksen esittämän tarpeellisen vaihtoehtoisen reitin maantien 186 ja 1121 välillä esimerkiksi onnettomuustilanteissa.

Kadun ja suljetuille satama-alueille johtavien kulkuyhteyksien liittymäalueet tulee mitoitukseltaan suunnitella palvelemaan kaikkia alueelle tulevia kuljetusajoneuvoja mukaan lukien erikoiskuljetukset sekä asetuksen mukaiset mitoitukseltaan suurimmat ajoneuvokuljetukset.

Joddböle I:n sekä koko muullekin Joddbölen alueelle saapuville sekä sieltä lähteville kuljetuksille tulee suunnitella odotus-, ajantasaus-, siirtokuorma- sekä muutkin tarpeelliset pysäköintialueet katu- tai muille yleisille alueille. Erityistä huomiota tulee kiinnittää satamien porttikohtien toimivien ja turvallisten liikennejärjestelyjen suunnitteluun.

Asemakaavasuunnittelussa tulee suunnitella riittävät, toimivat ja turvalliset työpaikka- ja asiointipysäköintialueet. Jotta kaava täyttää asemakaavan sisältövaatimukset, tulee sitä tarkistaa edellä esitetysti.

Ennen kuin asemakaava viedään hyväksyttäväksi tulee järjestää sitä koskeva viranomaisneuvottelu.

*Kaavanlaatijan vastine:*

1. Yhteisvaikutusraportin kartta eri toimintojen sijoittumisesta alueelle lisätään kaavaselostukseen ja visio toimintojen sijoittumisesta täydennetään nyt kyseessä olevasta asemakaavasta. Vireillä olevien kaavojen osalta suunnitelmat voivat vielä muuttua ja tarkentua.

2. Kaavaselostukseen tarkistetaan luettelo Seveso-laitoksista.

Kaavan yleistä määräästä tarkennetaan lausunnon mukaisesti.

3. Asemakaavaan on osoitettu maisemavalli istutettavana alueen osana, jonka määräyksen mukaan alueella sijaitseva maisemavalli ja puusto tulee säilyttää alueelle toteutettavaa kulkuaukkoa ja ajoyhteyttä lukuun ottamatta. Lisäksi ajoyhteyden itäpuolelle rantaan on osoitettu istutettava tai luonnontilaisena säilytettävä alueen osa. Yleismääräyksissä on lisäksi otettu kantaa myös muilta osin maisemavaikutusten minimoimiseen. Maisemavalliin tehdään kulkuaukko polttoaineen lastauksen mahdollistavan laiturin rakentamisen ja laiturille tapahtuvan liikenteen vuoksi. Kulkuaukon koko pyritään pitämään mahdollisimman pienenä ja puustoa karsimaan mahdollisimman vähän, jotta vallin maisemallisia vaikutuksia lieventävä tavoite säilyy.

4. Alueelta on laadittu seuraavat liikenneselvitykset:

- Joddböle liikenneselvitys, päivitetty 20.10.2021 sekä 3/2022 (FCG)
  - o liikenteen tavoiteverkko
  - o kt 51 ja Satamatien risteuksen toimivuustarkastelu
  - o erityiskuljetusreitit
- Kantatie 51 liittymien kehittäminen – Inkoo 23.6.2021 (Sweco Infra&Rail Oy, tilaajat Inkoon kunta ja Uudenmaan ELY-keskus)
  - o kehittämistoimenpidesuosituksset (ei välttämättömiä toimivuuden kannalta)
  - o risteuksen kehittäminen ELYn vastuulla
- Käynnissä oleva liikenneselvitys: Joddböle, katujen ja kunnallistekniikan yleissuunnitelma (FCG)
  - o tavoiteverkon mukaiset kehittämistarpeet: maanteiden ja katujen risteysalueilla
  - o kevytliikenneväylät ja joukkoliikenteen pysäkit

Liikenneselvityksessä on kuvattu liikennemäärät, kun rakennusoikeudesta on toteutunut 60% ja 100%. Kt 51 risteysalueen toimivuustarkastelu sisältyy liikenneselvitykseen. Erikoiskuljetus- ja vaarallisten aineiden reitit on kuvattu liikenneselvityksen kohdassa 3.4.8. Joukkoliikenneyhteyksien sekä kävelyn ja pyöräilyn verkon täydentäminen sisältyy katujen yleissuunnitelmaan tarpeellisin osin. Kävely- ja pyöräilyliikenteen määrä jää todennäköisimmin erittäin vähäiseksi pitkien yhteyksien vuoksi. Katujen yleissuunnitelmassa on huomioitu liittymäalueiden mitoituksessa myös erikoiskuljetukset.

Selvityksessä on todettu, että asemakaavan mukaiset toimenpiteet eivät edellytä suuria investointeja. Kevytiliikenneväylän rakentaminen satamatien varteen ja mahdollinen Satamatien leventäminen tässä yhteydessä on huomioitu alueen vireillä olevissa asemakaavaratkaisussa (EV/VR-aluevaraus). Raideliikenteen risteäminen katuverkon kanssa huomioidaan katujen yleissuunnitelmassa.

Kalasadamantien on osoitettu kaavaehdotukseen kaduksi itäosastaan uudesta liittymästä idän suuntaan. Länsiosa Kalasadamantiestä jatkaa ajantasakaavan mukaista ajo-merkintää. Satama-alue on suljettu portein ja alueella liikkuminen on luvanvaraista. Kaava-alueen itäosan liikenteen on tarkoitus suuntautua uudelle katuyhteydelle ja nykyinen Kalasadamantie jää satama-alueen sisäiseksi ajoyhteydeksi sekä hätäpoistumistienä.

Joddbölen liikenneverkon yleissuunnitelma ja vaikutusten arviointi on päivitetty ja huomioitu kaava-aineistossa. Myös alueen kaavayhdistelmä on päivitetty vastaamaan kevään 2022 tilannetta. Terminaalialueen sisäisiä ajojärjestelyjä on kuvattu tarkemmin kaavaselostuksessa. Kaavaehdotuksen valmistelun kanssa samaan aikaan on laadinnassa Joddbölen katujen ja kunnallistekniikan yleissuunnitelma, jonka tuloksia on myös hyödynnetty kaavaehdotuksen laadinnassa. Kaavaehdotukseen on täydennetty yleisiä määräyksiä pysäköintiä ja odotusalueita koskien. Katualueen laajuudessa ennen satama-alueen porttia, on huomioitu pysäköinti- ja odotusalueen tilavaraus.

Kaavasta on sovittu pidettäväksi viranomaisneuvottelu ennen sen saattamista hyväksymiskäsittelyyn.

### 1.3 Fingrid Oyj

#### Lausunnon pääkohdat:

Nämä Fingridin voimajohdot ja toiminnot ovat Joddböle I-asemakaavan ulkopuolella, joten Fingridillä ei ole tarvetta ottaa kantaa asemakaavaehdotuksen sisältöön.

#### Kaavanlaatijan vastine:

Lausunto merkitään tiedoksi.

### 1.4 Fortum Power and Heat Oy

#### Lausunnon pääkohdat:

Olemme tutustunut asemakaavamuutosehdotukseen ja tässä vaiheessa lausumme ehdotuksesta seuraavaa:

1. Kaavaehdotuksen mahdollistama satamarakentaminen sekä tulevat uudet toiminnot turvaetäisyyksineen eivät saa haitata Fortumin satamatoimintaan liittyvien kiinteistöjen, eikä muidenkaan Fortumin Joddbölen alueen kiinteistöjen, nykyistä tai tulevaa auto- ja laivaliikennettä.
2. Kaavaehdotuksen mahdollistama satamarakentaminen ja tulevat uudet toiminnot turvaetäisyyksineen eivät saa haitata tai rajoittaa Fortumin kiinteistöillä nyt tai tulevaisuudessa tapahtuvaa liiketoimintaa.
3. Inkoo Shippingin satama-alueella tehtävä ruoppaaminen sekä erityisesti laivaliikenteen merkittävä lisääntyminen voi vaikuttaa meren pohjan sedimenttien liikkeisiin siten, että naapurustossa olevien vesialueiden ruoppaustarve sekä kunnossapitokulujen kasvaa. Inkoo Shippingin tulee vastata lisääntyvästä ruoppauksesta ja kunnossapidosta aiheutuvista kustannuksista.

Loppuun haluamme todeta, että Inkoo Shippingin hanke on kannatettava ja tuemme alueen kestävästä kehittämisestä siten, että naapurustoa tarpeettomasti haittaavaa jatkuvaa ja pitkäaikaista häiriötä ei synny.

#### Kaavanlaatijan vastine:

1. ja 2. Kaavaehdotuksen ratkaisussa on huomioitu Fortumin alueen kehittämiseen liittyvät suunnitelmat sekä autoliikenteen reitit.
3. Laiturin rakentamisesta aiheutuu veden väliaikaista samentumista ja pohjaeliöstön tuhoutuminen ruoppausalueelta. Laituri tulee sijaitsemaan niin syvällä, ettei ole oletettavaa, että laivaliikenteen vuoksi aiheutuisi pohjasedimentin turbaatiota. Rakennus- ja ruoppaustyöt toteutetaan suljetulla satama-alueella, eivätkä ne aiheuta pysyviä tai tilapäisiä esteitä merenkululle tai pienveneliikenteelle. Niissä työvaiheissa, jotka saattavat aiheuttaa haitallista veden samentumista, työkohte eristetään tarvittaessa pohjaan ulottuvalla suodatinkangasverholla, joka varustetaan suljettavalla aukolla proomu- ym. työlauttaliikennettä varten. Vesilupaprosessin yhteydessä tullaan arvioimaan tarkemmin laiturin rakentamisen vaikutukset pintavesiin ja ruoppausmassojen käsittely sekä mahdollisten haitta-aineiden leviämisen ehkäisy ja mahdollisten haittojen korvausmenettely.

Toimintavaiheessa laivaliikenteen määräksi uuden laiturin osalta arvioidaan yhteensä noin 90 alusta vuodessa. Edellä mainitusta luvusta Inkoo Shipping Oy:n operointiin liittyy noin 70 alusta vuodessa ja terminaalin operointiin noin 20 alusta vuodessa. Sataman kautta kulkevan Inkoon Shipping Oy:n toimintaan liittyvän tavaran kokonaisvolyymi ei hankkeen myötä kasva, vaan lastit jakautuvat olemassa olevan ja rakennettavan uuden laiturin välille parantaen lastinkäsittelyn ajallista ja logistista joustoa. Meriliikenneturvallisuudelle lisääntyvästä laivaliikenteestä ei arvioida aiheutuvan merkittäviä vaikutuksia.

## 1.5 Rakennusvalvonta

### Lausunnon pääkohdat:

Rakennusvalvonnalla ei ole lisättävää aiemmin asiastaan antamaansa lausuntoon.

### Kaavanlaatijan vastine:

Lausunto merkitään tiedoksi.

## 1.6 Länsi-Uudenmaan pelastuslaitos

### Lausunnon pääkohdat:

Länsi-Uudenmaan pelastuslaitos on tutustunut Joddböle 1 asemakaavan ehdotus aineistoon.

Länsi-Uudenmaan pelastuslaitoksella ei ole aikaisempiin lausuntoihin lisättävää.

### Kaavanlaatijan vastine:

Lausunto merkitään tiedoksi.

## 1.7 Museovirasto

### Lausunnon pääkohdat:

Museoviraston ja alueellisten vastuumuseoiden työnjaon perusteella, asiaa hoitaa Länsi-Uudenmaan museo.

### Kaavanlaatijan vastine:

Lausunto merkitään tiedoksi.

## 1.8 Inkoo Terveystieteiden keskus

### Lausunnon pääkohdat:

Terveydensuojelun näkökannalta korostetaan, ettei alueen rakentamisesta eikä tulevasta toiminnasta saa aiheutua terveysriskejä loma- tai vakituiseen asumiseen melun, pölyn tai muun johdosta.

Kaavatyössä on huomioitu, että Joddbölen alueella on monta eri toimintaa jotka yhdessä aiheuttavat enemmän häiriötä kuin yksi yksittäinen toiminta. Melu voi olla häiritsevää etenkin Stor-Ramsjöllä koska ääni kulkee hyvin veden yli. Tätä on huomitava rakentamisvaiheessa ja tulevassa toiminnassa.

*Kaavanlaatijan vastine:*

Kaava-alueen maankäyttö ei aiheuta pölyämistä. Mahdollinen pölyäminen voi liittyä liikkumiseen sorapintaisilla ajoyhteyksillä. Liikenteen lisäys on kuitenkin arvioitu vähäiseksi, eikä sen vuoksi arvioida tarpeelliseksi päällystää nykyisiä sorateitä (Kalasatamantie). Verrattuna muutosta nykyiseen alueen toimintaan, arvioidaan melu- ja pölyhaitan kaava-alueen osalta vähenevän, kun kiviaineksen varastointi alueella muutoksen myötä selvästi vähenee.

Rakentamisen aikaisesta melusta ja tärinästä voi ajoittain olla lievää häiriötä lähialueella, mutta melun ohjearvot eivät ylity lähimmissä yksityiskiinteistöissä. Terminaalin ja laiturin tuottama ympäristömelu ylittää loma-asumiseen käytettäville alueille asetetun päiväohjearvon melumallinnuksen ns. pahimman tilanteen mallinnuksessa (samaan aikaan käynnissä useita meluavia toimintoja laitureilla sekä satamassa) Storramsjön loma-asuinrakennusten luona. Edellä mainitun ns. pahimman melutilanteen toteutuminen on kuitenkin epätodennäköistä tai toteutuessaan hyvin lyhytkestoinen.

Melun minimoimista koskien on annettu kaavassa yleinen määräys. Melusta määrätään tarkemmin toimintaan liittyvissä lupamääräyksissä.

Lausunto merkitään huomioitavaksi jatkosuunnittelussa.

## 1.9 Uudenmaan liitto

*Lausunnon pääkohdat:*

Uudenmaan liitto toistaa aikaisemmin lausumaansa, että asemakaavamuutoksessa osoitettu maankäyttö sekä kaavan tavoitteet ovat voimassa olevien yleiskaavan sekä myös maakunta-kaavan mukaisia. Maakuntavaltuuston 25.8.2020 hyväksymä, muttei vielä voimaan tullut Länsi-Uudenmaan vaihemaakuntakaava tukee myös alueen kehittämistä asemakaavan muutoksessa esitetyllä tavalla.

Uudenmaan liitto katsoo, että alueelle ehdotusvaiheessa laaditut selvitykset, ml. liikenneselvitys sekä neljän vireillä olevan (Joddböle I, II, III ja IV) asemakaavan yhteisvaikutusten arviointi selvittävät alueen olemassa olevia ja suunniteltuja toimintoja ja niiden vaikutuksia ja ne antavat hyvät lähtökohdat alueen toteutuksen suunnitteluun. Uudenmaan liitolla ei ole huomautettavaa kaavaehdotuksesta.

*Kaavanlaatijan vastine:*

Lausunto merkitään tiedoksi.

## 1.10 Länsi-Uudenmaan museo

*Lausunnon pääkohdat:*

Museon aiemmat kommentit on pääosin huomioitu ja kaavan yleismääräyksiä on täydennetty niiden mukaisesti. LS-3-alueella rannassa sijaitseva maisemavalli ja sen säilyttämistavoite olisi hyvä osoittaa myös kaavakartalla. Nyt asia mainitaan yleismääräyksissä. Museolla ei ole asiaan muuta tai uutta kommentoitavaa rakennetun kulttuuriympäristön tai maiseman näkökulmista.

Arkeologisen kulttuuriperinnön osalta lausunnonantaja oli aiemmin Museovirasto, vuoden 2020 alusta lähtien lausunnot antaa Länsi-Uudenmaan museo. Alueella on tehty riittävät inventoinnit,



joiden perusteella suunnittelualueen maa- tai vesialueille ei sijoitu arkeologista kulttuuriperintöä. Kommentoitavaa arkeologian osalta ei siten ole.

Museolla ei ole muuta kommentoitavaa esitettyyn asiaan.

*Kaavanlaatijan vastine:*

Asemakaavaan on osoitettu maisemavallin alue istutettavana osa-alueena, jonka määräyksen mukaan alueelle toteutettavaa kulkuaukkoa ja ajoyhteyttä lukuun ottamatta alueella sijaitseva maisemavalli ja puusto tulee säilyttää. Lisäksi ajoyhteyden itäpuolelle rantaan on osoitettu istutettava tai luonnontilaisena säilytettävä alueen osa. Yleismääräyksissä on lisäksi otettu kantaa myös muilta osin maisemavaikutusten minimoimiseen. Maisemavalliin tehdään kulkuaukko polttoaineen lastauksen mahdollistavan laiturin rakentamisen ja laiturille tapahtuvan liikenteen vuoksi. Kulkuaukon koko pyritään pitämään mahdollisimman pienenä ja puustoa karsimaan mahdollisimman vähän, jotta vallin maisemallisia vaikutuksia lieventävä tavoite säilyy.

### 1.11 Väylävirasto

*Lausunnon pääkohdat:*

Väylävirasto / Meriväyläyksiköllä ei ole lausuttavaa Joddböle I asemakaava ehdotukseen.

*Kaavanlaatijan vastine:*

Lausunto merkitään tiedoksi.

### 1.12 Ympäristöpäällikkö

*Lausunnon pääkohdat:*

Kaavaehdotukseen on lisätty ohjeellinen ajoyhteys Kalasatamantieltä rantaan rakennettavalle laiturille. Ajoyhteyden ja satamakentän väliin jäävälle maisemavallille tulee antaa kaavamerkintä, jolla varmistetaan suojaavan puuston säilyminen mahdollisimman laajana myös tulevaisuudessa (esim. sama merkintä kuin LS alueella oleva ”Istutettava tai luonnontilaisena säilytettävä alueen osa” mahdollisella lisäyksellä, jolla sallitaan polttoaineen lastauksen kannalta välttämättömän aukon rakentaminen maisemavalliin). Myös kaava-alueen keskiosaan, ajoyhteyden itäpuolelle tulee jättää riittävän leveä (n. 30 m) suojavyöhyke rantaviivan ja taakse jäävän LS-3 alueen väliin, jotta kaavan aiheuttamat muutokset kaukomaisemaan jäävät mahdollisimman pieniksi.

*Kaavanlaatijan vastine:*

Asemakaavaan on osoitettu maisemavallin alue istutettavana osa-alueena, jonka määräyksen mukaan alueelle toteutettavaa kulkuaukkoa ja ajoyhteyttä lukuun ottamatta alueella sijaitseva maisemavalli ja puusto tulee säilyttää. Lisäksi ajoyhteyden itäpuolelle rantaan on osoitettu istutettava tai luonnontilaisena säilytettävä alueen osa. Yleismääräyksissä on lisäksi otettu kantaa myös muilta osin maisemavaikutusten minimoimiseen. Maisemavalliin tehdään kulkuaukko polttoaineen lastauksen mahdollistavan laiturin rakentamisen ja laiturille tapahtuvan liikenteen vuoksi. Kulkuaukon koko pyritään pitämään mahdollisimman pienenä ja puustoa karsimaan mahdollisimman vähän, jotta vallin maisemallisia vaikutuksia lieventävä tavoite säilyy.

## 2 MIELIPITEET

*Tässä raportissa mielipiteet on esitetty vastaavina kuin ne on annettu eli niiden kirjoitusasu ei ole korjattu tai referoitu lukuunottamatta nimi ja osoitetietoja.*

### 2.1 Inkoon Yrittäjät rf

Joddbölen kaava vaikuttaa hyvältä ja meillä ei ole siihen lausuttavaa. Haluamme kuitenkin nostaa esille pistoraitteen merkityksen Joddbölen alueelle. Tulevaisuudessa entistä enemmän pyritään siirtämään tavaraliikennettä pyöriltä raiteille ja näemme pistoraitteen tärkeäksi Joddbölen alueen kehittämisen kannalta.

#### Kaavanlaatijan vastine:

Fortumin asemakaavassa käsitellään Voimalantien siirto pohjoisemmaksi ja on esitetty satamaraiteen linjaus katkeamaan siihen. Tällä hetkellä raidevaraus tullaan esittämään Joddböle IV (Rudus) ja Joddböle III (Fortum) asemakaavamuutosehdotuksissa siirrettynä nykyisestä sijainnista Satamatien viereen kuitenkin siten että linjaus pysyy tien länsipuolella. Ratavarausta on yhteensovitettu alueen viireillä olevien asemakaavojen laadinnan yhteydessä (Joddböle III ja IV) ja sen toteuttamisedellytykset pyritään turvaamaan.

### 2.2 Siuntion Ympäristöyhdisty Ry

Inkoon - Siuntion Ympäristöyhdistys on tutustunut Joddböle I: asemakaavanmuutosesitykseen ja lausuu sen perusteella seuraavaa. Toistamme alueen kaavaluonnoksesta lausumamme ja tarkennamme sitä seuraavassa edelleen mm asemakaavamuutos ehdotuksessa esiin tulleiden uusien suunnitelmien osalta.

Luonnosvaiheen jälkeen toteamme tyydytyksellä, että on tehty selvityksiä ja lausunnoissa esitettyjä näkökulmia on huomioitu suunnittelussa sekä tarkasteltu Joddbölen alueen neljän asemakaavoitettavan hankealueen yhteisvaikutuksia.

Uusi satamalaituri Muutosesityksessä todetaan, että uusi satamalaituri on suunniteltu pääasiassa Inkoo Shippingin bulkkitavaran laivauksiin – arviolta 70 vuosittaisista 90 aluksesta - ja pienemmältä osin LNG-terminaalien käyttöön – noin 20 alusta vuodessa.

Uusi laituri on siksi rakennettava mahdollisimman kauas Kalastamasta, jotta toistaiseksi vielä luonnontilainen puustoinen alue voidaan säilyttää. Kuten suunnitelmassa todetaan, sen säilymistä tulee tukea lisäistutuksilla.

Koko Joddbölen avoimeksi louhitun alueen eteläreunaan on jätetty kulissiksi merelle päin maisemavalli, jossa on myös hiukan puustoa. Tämä maisemavalli on tietenkin hyvä säilyttää. Asemakaavamuutosehdotuksessa on tämän maisemavallin merenpuolelle piirretty uusi tie Kalasatamantieltä. Uusi tie pirstoisi sekä nykyisen metsäisen kaistaleen Kalasatamantien ja meren väliltä ja kulkisi koko maisemavallin pituudelta.

Ympäristöä ja luontoa säästävä ratkaisu

Maiseman säilyttämisen ja puuston suojelemisen kannalta kestävämpi, mutta myös taloudellisesti vaihtoehto, olisi rakentaa laituri ja kulku sinne aivan maavallin länsipäähän nykyiseltä jo louhitulta alueelta, jonne on suunniteltu myös laiturin satamatoiminnot LNG-asemalle. Tälle kentälle mahtuvat myös romutuonti ym. laiturin laivausten tuotteet. Näin menetellen nykyinen puustoinen alue Kalasataman ja louhosalueen välissä voitaisiin tosiasiallisesti säilyttää.

Vaikutukset turvallisuuteen

Kun Tukesin määrittelemää konsultointivyoheyttä kaasuterminaalille ei vielä ole tiedossa, ei mielestämme voida kunnolla arvioida yhteisvaikutuksia. Lisäksi ei ole mahdollista suunnitella esimerkiksi uutta satamakenttää nykyiselle Långnäsin metsäkaistaleelle.

Maisemaan ja kulttuuriympäristöön kohdistuvat vaikutukset

Havainnekuvista käy ilmi, että massiiviset ja korkeat kaasusäiliöt tulevat vahvasti hallitsemaan näkymää mereltä. Siksi olisi tärkeätä sijoittaa säiliöt muiden satamarakennusten läheisyyteen, siis hankealueen länsipäähän. Puustoinen maavalli on tärkeätä säilyttää eheänä ja yhtenäisenä.

#### Melu- ja värinävaikutukset

Rakentamisvaiheen aikainen melu ja värinävaikutukset tulevat lisäämään alueen kokonaisu-melua. Samoin räjäyttämisen, murskaus ja maansiirto lisäävät värinän aiheuttamia riskejä vahingoille rakennuksissa – ei vain 500 m päässä, vaan myös kauempana. Sekä melu että värinävai- kukset häiritsevät myös metsä- ja meriluonnon elämää.

Melu- ja värinävaikutuksia aiheuttaa rakentamisvaiheen jälkeen raskas liikenne. Henkilöautoilun määrää hankealueelle ja koko Joddbölen alueelle on arvioitu, mutta se lienee huomattavasti pienempi, sillä Joddbölen hankkeet ovattähän mennessä työllistäneet lähinnä muualta tulleita siirtotyöläisiä.

Liikenteen melu on yksi tavallisimmista asumisen häiriötekijöistä. Esimerkiksi Inkoon aseman- seudulle kuuluu selvästi, kun rekka-autot kiihdyttävät rampille, Salontielle tai valtatie 51:lle ris- teysalueella.

Liikenne ja rakentaminen onkin rajattava arkipäivisin klo 7 ja 17 välille, jotta lähialueen asukkai- den elämä ei kohtuuttomasti häiriinny. Useita vuosia kestävät rakennushankkeet ja sinänsä häi- riötä aiheuttavat liiketoimet on voitava sovittaa lähialueen ihmisten normaalin elämän kanssa yhteen. Siksi rajoitukset melulle, värinälle ja muulle häiriölle on laadittava asukkaiden, mutta myös luonnon hyvinvoinnin näkökulmasta.

Lisääntyvä raskas liikenne satamasta ja satamaan aiheuttaa melun lisäksi vaaratilanteita liiken- teessä. Siksi tämän hankkeen myötä on panostettava käytännön tasolla liikenteen turvallisuu- teen. Pelkkä kehoitus noudattaa varovaisuutta ei riitä edes risteysalueilla. On rakennettava ke- vyelle liikenteelle omat väylät, tarvittaessa alikulkuja, kiertoliittymiä ja liikennevaloin ohjattavia suojateitä. Valtateiden alikulkuja käyttävät myös eläimet ja siksi niillä on suuri liikenneturvalli- suutta parantava vaikutus.

#### Vaikutukset pinta- ja pohjavesiin

Kaavaselostuksessa mainitaan, ettei kaava-alueella ole kaivoja eikä pohjavesialueita. Pitää kui- tenkin muistaa, että Joddbölen alueella on pohjavesialue puheena olevasta alueesta hiukan pohjoisempana. Se, että ko pohjavesialue poistettiin pohjavesialueitten luettelosta Joddbölen alueen teollisuustoimintoja suunniteltaessa, ei poista itse pohjavesialuetta eikä sitä mahdolli- suutta, että tältä pohjavesialueelta voisi liueta pilaavia aineita lähimmille toisille pohjavesialueille.

Varastosäiliöiden tulee turvallisuuden takaamiseksi olla kaksikuorisia. Tämän lisäksi tulee va- rastointi- ja käsittelyalueella olla suoja-allas, jotta mahdollinen vuoto ei pääse vesistöön. Kun sama laituri ja satama-alue palvelee monenlaisten tuotteiden käsittelyä, on varmistettava, ettei koko alueelta tule päästöjä vesistöön.

Vuotoaltaista ei kerrota muuta kuin että ovat tilavuudeltaan 110% (varastoaltaan tilavuudesta?). Niiden täytyy olla sellaisia, että sadevesi tai lumi ei vie niiden varastotilavuutta. Muuten saattaa käydä niin että vuodon sattuessa koko vuotoaltaiden kapasiteetti ei olekaan käytössä ja osa öljystä vuotaa yli.

Laituri- ja väyläalueen ruoppaukset on ajoitettava niin, ettei pohjakasvillisuus ole kasvuvai- heessa. Ruoppausmassat on läjitettävä maalle myrkyllisten aineiden ja ravinteiden leviämisen vähentämiseksi meressä. Ruoppaus jo sinänsä saa ne liikkeelle.

#### Luontoon ja ympäristöön kohdistuvat vaikutukset

Hyvä luonnonmukainen meluete on metsä. Siksi haluammekin korostaa Joddbölen alueella vielä säilyneiden metsälaikkujen arvoa ja merkitystä.

Kuten kaavamuutosehdotuksessa mainitaan, on lisäpuiden istuttaminen mahdollista – ja mielestämme hyvin toivottavaa.

Kaavanlaatijan vastine:

Ympäristöä ja luontoa säästävä ratkaisu

Toteutettavien laiturirakenteiden ja kulkuaukon sijainti palvelee tulevaa polttonesteterminaalitoimintaa, jonne johtava kulkuyhteys on sijoitettava turvallisuusmääräysten mukaisesti. Laituria ei voi toteuttaa logistiikka- ja turvallisuussyistä maavallin länsipäähän, sillä silloin uusi laiturisijainti liian lähellä olemassa olevaa Inkoo Shippingin satamarakennetta. Aluksen on päästävä uudelle laiturille turvallisesti huomioiden nykyiset satamatoiminnot. Turvallisuussyistä laiturille ja terminaalille tulee olla ajoyhteys kahdesta suunnasta.

Vaikutukset turvallisuuteen

Tukes edellyttää kemikaaliturvallisuuspäätöstä myöntäessään toiminnanharjoittajia tunnistamaan vaarallisten kemikaalien käsittelystä ja varastoinnista aiheutuvat vaarat ja arvioimaan niiden seurauksia. Tarvittaessa toiminnalle asetetaan ehtoja, joilla pyritään estämään onnettomuuksien tapahtuminen ja rajoittamaan onnettomuuksien vaikutuksia ympäristöön.

Långnäsin metsäkaistaleelle ei ole osoitettu uutta rakentamista, vaan se on kaavassa osoitettu istutettavaksi tai luonnontilaisena säilytettäväksi alueen osaksi.

Maisemaan ja kulttuuriympäristöön kohdistuvat vaikutukset

Ranta-alueella pääosin säilyvä maisemavalli puustoineen rajaa mereltä avautuvia näkymiä polttoaineterminaalien suuntaan. Vaikka rakennukset ja rakenteet eivät sijoitu satamarakennusten läheisyyteen, sijoittuvat ne osaksi Joddbölen alueen olemassa olevaa satama- ja teollisuusmaisemaa. Maisemavalliin tehdään kulkuaukko polttoaineen lastauksen mahdollistavan laiturin rakentamisen ja laiturille tapahtuvan liikenteen vuoksi. Kulkuaukon koko pyritään pitämään mahdollisimman pienenä ja puustoa karsimaan mahdollisimman vähän, jotta vallin maisemallisia vaikutuksia lieventävä tavoite säilyy. Asemakaavaan on osoitettu maisemavallin alue istutettavana osa-alueena, jonka määräyksen mukaan alueelle toteutettavaa kulkuaukkoa ja ajoyhteyttä lukuun ottamatta alueella sijaitseva maisemavalli ja puusto tulee säilyttää.

Melu- ja värinävaikutukset

Rakennusluvalla voidaan rajoittaa rakentamisen aikaisia meluhäiriöitä. Asemakaavalla ei ohjata rakentamisvaiheen toimia. Kunnassa rakentamista ohjaa rakennusjärjestys ja ympäristövalvonta.

Inkoon kunta on teettänyt liikenteen yleissuunnitelman, joka kattaa koko Joddbölen teollisuusalueen. Siinä on tarkasteltu liikenteen turvallisuustekijöitä ja Joddbölen alueen liikennereitit tullaan suunnittelemaan siten, että kasvavan teollisuusalueen liikenne voidaan hoitaa turvallisesti. Yleisten teiden turvallisuudesta huolehtivat kunta ja Uudenmaan ELY-keskus.

Meriliikenneturvallisuudelle lisääntyvästä laivaliikenteestä ei arvioida aiheutuvan merkittäviä vaikutuksia. Väylän turvallisuudesta huolehtii Väylävirasto.

Vaikutukset pinta- ja pohjavesiin

Kallioperää tullaan rakentamisen aikana paikoin louhimaan ja maanpintaa tasaamaan rakennettavalla alueella. Maa- ja kallioperään kohdistuvat vaikutukset rajoittuvat rakentamisen aikaan, ollen paikallisia ja vähäisiä.

Rakentamisen aikana pohjaveden pinnan tasoa mahdollisesti alennetaan varastosäiliöiden valitilojen ja keruualtaan kohdalla, mikäli kaivannot tai louhinta ulottuvat vallitsevan pohjaveden pinnan tason alapuolelle. Pohjaveden pinnan tasoon kohdistuvat vaikutukset jäävät kuitenkin vähäisiksi, paikallisiksi ja väliaikaisiksi.

Pohjaveden laadulliseen tilaan kohdistuvat vaikutukset rajoittuvat poikkeustilanteisiin, joiden syntyminen on kuitenkin epätodennäköistä. Poikkeustilanteiden vaikutuksia voidaan ehkäistä ja lieventää teknisin ja toiminnallisoin suojauskeinoin.

Säiliöitä kiertävät vallirakenteet, joiden tarkoitus on hätätilanteessa pitää mahdollisesti vuotanut polttoaine sekä mahdolliset sammutusvedet hallitulla, rajatulla alueella. Vallitilojen mitoitus on määräysten mukainen ja näin ollen tilavuudeltaan suurempi kuin vallitilassa sijaitseva suurin säiliö. Vallitiloista nesteet johdetaan hallitusti keräilyaltaaseen. Vaihtoehtoisesti säiliöt voivat olla ns. tuplavaippasäiliöitä, jolloin säiliön ulompi vaippa toimii varoaltaana. Toiminnanharjoittajalla on käytössään vastaavia vallirakenteita muissa terminaaleissa ja ne vastaavat Tukes:n määräyksiä.

Laiturialueella tehtävät ruoppaukset aiheuttavat pohjakasvillisuuden tuhoutumisen alueella, mutta on otettava huomioon, että alue on nykyisellään jo teollisessa käytössä, eikä alueella ole huomionarvoisia vesiluonnon habitaatteja tai kasvillisuusesiintymiä. Ruopattavat alueet ovat pehmeää sedimenttiä ja melko syvää aluetta, joka ei sovellu makrofyyttien kasvupaikaksi.

Ruoppaus suunnitellaan erikseen haettavan vesiluvan määräysten mukaisesti ja sedimenttien läjitysalueet valitaan viranomaisen ohjeiden mukaisesti. Mikäli sedimenttien laatu vastaa merelle läjittämisen kriteereitä, tullaan meriläjitysalueita tarkastelemaan erikseen YVA-menettelyssä ja niille haetaan omat luvat. Meriläjitysalueet sijaitsevat etäällä kaavoitettavasta Joddbölen alueesta.

Luontoon ja ympäristöön kohdistuvat vaikutukset

Kaavaehdotuksessa on osoitettu istutettavana tai luonnontilaisena säilytettävänä alueen osana Långnäsin metsäkaistale. Lisäksi maisemavallia koskien on annettu määräyksiä puuston säilyttämisestä. Kaavaratkaisuun on lisäksi lisätty ranta-alueita koskeva puustoinen suojavyöhyke maisemavallin itäpuolelle.