

1. Säkerhetsrisker

- Hurdana risker för att det sker en stor olycka medför verksamheten?

Svar: Utgående från hälso- och säkerhetsplaneringen samt HAZID-rapporten är riskerna för en stor olycka i huvudsak förknippade med vätgas, naturgas, syrgas, kväve och saltsyra. Alla de här kemikalierna har använts inom industrin i årtionden och det finns en bra praxis för hur man handskas med dem. Utanför anläggningens område är de största riskerna förknippade med värmestrålning och konsekvenserna av en explosion i ett olycksfallsscenario som man har modellerat. Riskområdena är utmärkta i planläggningsmaterialet där det framgår att det inte finns bosättning eller arbetsplatser på riskområdena. Man bedömer också att riskernas inverkan på miljön, kulturvärdena och infrastrukturen är ringa.

Det som är särskilt utmärkande för kemiska risker är att de upplevs vara mycket större än vad de är i verkligheten när man jämför till exempel med riskerna i trafiken. Det här beror bland annat på att risken är okänd och att utgången är katastrofal och på sättet hur medierna rapporterar om olycksfall. I Finland har ingen utomstående person omkommit i en kemikalieolycka på tio år. Säkerhet och säkerhetsautomation ligger i fokus vid planeringen av Blastrs anläggning för att man ska kunna minimera risker som kan åsamkas såväl människan som omgivningen.

- Över ett hur stort område sträcker sig riskerna för olycksfall?

Svar: Riskområdet presenteras i säkerhetsutredningen (T/kem-säkerhetsutredning för detaljplanen Joddböle V, Gaia Consulting Oy 9.4.2024). Utredningen ingår i beredningsmaterialet som finns till påseende på kommunens webbplats, se <https://www.inga.fi/boende-och-miljo/planlaggning-och-markanvandning/aktuell-planlaggning/detaljplaner/joddbole-v/>.

Riskområdet sträcker sig inte utanför planändringsområdet. Det omfattar kvartersområdet som har reserverats för stålverket och anvisats med beteckningen T/kem samt delvis T-kvartersområdet som ligger norröver.

- Hur förbereder man sig inför risker för stora olyckor?

Svar: Säkerheten är ytterst viktig för Blastr, och olika slag av riskbedömningar prioriterades redan när de preliminära planerna gjordes för fabriken. Man fortsätter att göra alltmer detaljerade riskbedömningar när projektet fortskrider. I riskbedömningarna beträffande stålverket och produktionsanläggningen för vätgas betonas säkerhetsåtgärder såsom säkerhetsavstånd och officiella direktiv för att minimera risker.

Det lönar sig att uppmärksamma att vätgas redan länge har producerats och utnyttjats inom industrin. Det finns säkra och beprövade procedurer för hur vätgasanläggningarna hanterar vätgas på ett säkert sätt och för att deras verksamhet ska vara säker.

Vi tar upp eventuella risker beträffande kemikaliesäkerhet i vår anhållan om kemikalietillstånd, och vi iakttar alla tillämpliga krav på kemikaliesäkerhet. En separat säkerhetsutredning har utarbetats som en del av planläggningsprocessen. I den här offentliga rapporten har man märkt ut riskområdet, och på det finns varken bosättning eller arbetsplatser. Man bedömer också att riskernas inverkan på miljön, kulturvärdena och infrastrukturen är ringa.

Planeringen har jämkats för att minimera riskerna, och fabriksområdets layout har godkänts som en del av riskmodelleringarna.

- Vem betalar om den omgivande naturen blir förorenad/förstörd?

Svar: Verksamhetsutövaren ansvarar för att iståndsätta förorenad mark, dvs. för efterbehandlingen och för kostnader som uppstår därav. Som en sista utväg kan kommunerna och andra myndigheter få stöd av staten eftersom åtgärderna ofta är kostsamma.

2. Klimatkonsekvensbedömning, klimatutsläpp

- Hurdana klimatutsläpp medför verksamheten?

Svar: Utsläppen följs upp och de regleras noggrant i projektets samtliga utvecklingskedan för att säkerställa att nationella och lokala luftkvalitetsnormer iakttas.

Vid planeringen av projektet tillämpas principen om bästa möjliga teknik till rimlig kostnad. Även om det här är ett dynamiskt projekt uppkommer mängderna medvetet, men när vi har utsett våra viktigaste teknikleverantörer kommer vi att kunna vara mer specifika när det gäller utsläppsmängder.

Specificerade utsläpp utgående från Blastrs planeringsinformation:

Partiklar: 122 ton/år

SO₂: 392 ton/år

Bly: 150 kg/år

Kadmium: 50 kg/år

Kvicksilver: 20 kg/år

Aktuell information om bl.a. utsläpp uppdaterades 19.7.2024 och finns på Blastr Steels webbplats på adressen: <https://www.blastr.no/FAQ/>

- Hur inverkar utsläppen på den omgivande naturen?

Svar: Modelleringar av klimatutsläppens spridning visar att alla utsläpp tydligt understiger de finska myndigheternas gränsvärden. Den nuvarande uppfattningen om utsläppens inverkan på befolkningens exponering för undersökta luftföroreningar medför ingen ökad hälsorisk på det studerade området. I studierna har man undersökt såväl den regionala spridningen som inverkan på 19 separata receptorpunkter 1,3–5,6 km från utsläppskällan. En mer detaljerad bedömning av inverkningarna presenteras i MKB-programmet.

- Kan man upptäcka olägenheter? Om man kan göra det, hurdana är de och på vilket avstånd ligger de från området?

Svar: Utsläppen följs upp och de regleras noggrant i projektets samtliga utvecklingskedan för att säkerställa att nationella och lokala luftkvalitetsnormer iakttas. Modelleringarna visar att inverkningarna är ringa i jämförelse med referensvärdena på det studerade området, och det är naturligt att de minskar ju närmare man kommer till det studerade områdets gräns.

- Kan man upptäcka halter av skadliga ämnen från utsläpp / nedfall i naturens växter såsom bär och svamp utanför området? Är det alltså tryggt att äta dem?

Svar: I MKB-programmet presenteras den nuvarande uppfattningen enligt vilken utsläppens inverkan på bostadsområdenas exponering för undersökta luftföroreningar inte medför någon ökad hälsorisk som är förknippad med bär och svamp heller. Projektet kan inte beviljas något tillstånd om det medför en hälsorisk. Projektet planeras så att det inte medför någon risk för hälsan. Det är tryggt att äta bär och svamp.

3. Trafikkonsekvensbedömning

- Har man beaktat den ökade trafikmängden på stamväg 51 under somrarna? Hur har man beaktat rusningen på sommarfredagar och -söndagar?

Svar: Ja, rusningstiderna i trafiken har beaktats. Korsningen öster om Hamnvägen och stamväg 51 kräver förbättringar i synnerhet med tanke på tunga lastbilar för att förbättra trafiksäkerheten.

- Varför har man inte beaktat trafiksäkerheten på Fagerviksvägen? Vad kan man göra för att förbättra säkerheten i korsningsområdet?

Svar: Det är möjligt att förbättra säkerheten i korsningsområdet Fagerviksvägen–Hamnvägen i samband med byggandet av förbindelsen för gång-, cykel- och mopedtrafik. Fagerviksvägen ingår inte i planområdet, men avsikten är att bevara anslutningen till Fagerviksvägen från norra sidan av planområdet. Förbindelsen fungerar också framöver som räddningsväg om trafiken på Hamnvägen blir avbruten till exempel till följd av en trafikolycka. Av säkerhetsskäl behövs det alltid två trafikleder till hamnområden.

- Hur och i vilken grad kan man med kollektivtrafik minska pendlandet med egen bil?

- Kommunen och NTM-centralen planerar och anordnar alltid kollektivtrafik utgående från det aktuella behovet.
- Det uppdaterade kollektivtrafikprogrammet godkändes av kommunfullmäktige 10.6.2024. I programmet har man förberett sig på utvecklingen i Joddböle (bl.a. genom att utveckla Ingå station och anslutningstrafiken till hamnområdet om investeringarna verkställs).

Svar: En eventuell kollektivtrafiklinje mellan arbetsplatsen i Joddböle och de närmaste centrala bostadsorterna såsom Karis, Ingå, Lojo, Sjundeå, Kyrkslätt, Ekenäs och Esbo/Helsingfors skulle kunna minska användningen av privata fordon, förbättra smidigheten i trafiksystemet och begränsa trafikbuller och -utsläpp särskilt när det gäller den kommande huvudleden, regionväg 186. Analyserna visar att om personbilarnas andel som trafikmedel minskar med 3 procent och kollektivtrafikens andel ökar i motsvarande grad, minskar antalet personbilar i den dagliga pendlingstrafiken i Joddböleområdet med cirka 90 fordon.

- Hur förbereder man sig på att säkra trafikens smidighet när trafikmängden ökar på Hamnvägen och stamväg 51?

- Förbättring av korsningsområdet Hamnvägen – sv51: vägplanen färdigställs (vägplanen godkänns senast i början av nästa år)
- Gång-, cykel- och mopedleden (GCM) vid Hamnvägen: reserverad i detaljplanen, planeras inte än (diskussioner med NTM om förverkligandet och ansvarsfördelningen i augusti)
- Förbättring av Bollstavägens korsningsområde: förbättringsplanen (vägplanen) är klar
- GCM-förbindelse mellan Hamnvägen och Ingå centrum: preliminär linjedragning och kostnadsberäkning finns, planeringen inleds i höst

Svar: En av de viktigaste utvecklingsmålsättningarna beträffande trafiknätet är att förbättra korsningen mellan stamväg 51 och regionväg 186. Planeringen av en ny påfart har inletts. I det nuvarande förslaget ingår en lång påfart för trafik som kommer söderifrån på regionväg 186 och ämnar österut på stamväg 51. Påfarten börjar söder om den nuvarande södra påfarten. Trafik som kommer norrifrån på regionväg 186 och ämnar österut på sv51 har en kortare påfart som ansluter till den södra påfarten.

4. Inverkan av buller

- Vilka åtgärder finns för att minska sammanlagt buller?

Svar: Största delen av Blastrs verksamheter äger rum inomhus. Den största källan till buller inomhus är ljusbågsugnen vars buller lindras med byggnadernas ljudisolering och genom att placera ugnen inuti byggnaden i ett så kallat elefanthus. Buller från fläktar och frånluftskanaler minskas med ljuddämpare. Bullerutsläpp utanför processområdena är förknippade med hantering av råvaror. För att lindra inverkningarna av buller från råvaruhanteringen planerar man till exempel bullervallar i hamnen. Vid modelleringar av sammanlagt buller har man beaktat LNG-terminalen och de andra verksamheterna i industrihamnen. Hela rapporten om bullermodelleringarna är offentlig och den

kan laddas ner på adressen <https://www.inga.fi/boende-och-miljo/planlaggning-och-markanvandning/aktuell-planlaggning/detaljplaner/joddbole-v/>.

- Hur skulle man kunna minska buller som inverkar på bosättningen på Fagerviksvägen? Har man tänkt på t.ex. bullervallar?

Svar: Blastrs projektplanering har beaktat olika slags åtgärder för bullermodellering, inklusive bullerskydd och ljuddämpare. Bullernivåerna följs kontinuerligt upp och man strävar efter att hålla dem inom acceptabla gränser. Modelleringen visar att det sammanlagda bullret från alla verksamheterna på området inom zonen ligger inom gränserna för hamntillståndet.

6. Sociala konsekvenser

- I Blastrs meddelande (i våras) nämns att företaget diskuterar med läroanstalterna och rekryteringsbolagen i regionen för att säkerställa att det finns utbildnings- och rekryteringsmöjligheter för den mängd arbetskraft som behövs. Vilket slags utbildningsbehov finns det och hur kan man driva frågan vidare? Hur fördelas arbetsplatserna utgående från den utbildningsnivå som behövs?

Svar:

Under byggnadsfasen behövs olika slags byggnadskunnande i omfattande grad från grundläggning till komplicerade installationer. Under byggnadsfasen behövs till exempel mycket kunnigt folk inom elbranschen. När stålverket är i drift behövs många med färdigheter för el-, mekanik-, planerings-, tillverknings-, process-, logistik-, administrations- och miljöuppgifter. Blastr har förbundit sig vid att anställa lokala och regionala invånare och att tillämpa lokal anställningspraxis.

Blastr deltar regelbundet i tillställningar som ordnas av kompetens- och arbetskraftsutskottet vid Västra Nylands handelskammare. Vårt företag kommer att behöva samarbeta både när det gäller skraddarsydda utbildningsprogram och modellinläring (inläring i arbetet). Blastr vill också profilera sig inom omskolning av personer som redan befinner sig i arbetslivet, och främjar såväl utveckling inom företaget som långa karriärer.