

Kysymykset: Inkoon kunta

Vastaukset: Blastr Green Steel / Antti Kaikkonen

1. Turvallisuusriskit

- Millaisia suuronnettomuusriskejä toiminnasta syntyy?

Vastaus: Terveys- ja turvallisuussuunnittelun sekä HAZID-raportin perusteella suuronnettomuuden vaara liittyy pääasiassa vetyyn, maakaasuun, happeen, typeen ja suolahappoon. Kaikkia näitä kemikaaleja on käytetty teollisuudessa vuosikymmeniä, ja niiden kanssa toimimiseen on olemassa hyvät käytännöt. Suurimmat riskit laitosalueen ulkopuolella liittyvät lämpösäteilyyn ja räjähdysvaikutuksiin maakaasua ja vetyä sisältävässä onnettomuusskenaariossa, jotka on mallinnettu. Riskialueet on merkitty kaavoitusaineistoon, ja kuten voidaan nähdä, riskialueilla ei ole asutusta tai työpaikkoja. Myös vaarojen vaikutukset ympäristöön, kulttuuriarvoihin ja infrastruktuuriin arvioidaan vähäisiksi.

Kemiallisten vaarojen erityispiirre on, että riskit koetaan paljon suuremmiksi kuin ne todellisuudessa ovat esimerkiksi liikenteeseen verrattuna. Tämä riippuu muun muassa siitä, että vaara on tuntematon, että se on katastrofaalinen ja siitä, miten tiedotusvälineet raportoivat onnettomuuksista. Kymmeneen viime vuoteen Suomessa ei ole kuollut yhtään ulkopuolista henkilöä kemikaalionnettomuudessa. Turvallisuus ja siihen liittyvä automaatio on Blastrin laitossuunnittelun keskiössä, jotta minimoidaan sekä ihmisille että ympäristölle aiheutuvat riskit.

- Kuinka suurelle alueelle onnettomuusriskit kohdistuvat?

Vastaus: Riskialue on esitetty turvallisuusselvityksessä (Joddböle V -asemakaavan T/kem-turvallisuustarkastelu, Gaia Consulting Oy 9.4.2024). Selvitys löytyy kunnan kotisivuilla nähtävillä olevasta valmisteluaineistosta, ks. <https://www.inkoo.fi/asuminen-ja-ymparisto/kaavoitus-ja-maankaytto/ajankohtainen-kaavoitus/asemakaavat/joddbole-v/> (fi) ja <https://www.inga.fi/boende-och-miljo/planlaggning-och-markanvandning/aktuell-planlaggning/detaljplaner/joddbole-v/> (sv) Riskialue ei ulotu kaavamuutosalueen ulkopuolelle. Se kattaa T/kem-merkinnällä osoitetun terästehtaalle varatun korttelialueen sekä osittain pohjoispuolen T-korttelialueelle.

- Miten suuronnettomuusriskeihin varaudutaan?

Vastaus: "Turvallisuus on Blastrille ensiarvoisen tärkeää, ja erilaiset riskinarvioinnit ovat olleet keskeinen osa jo tehtaan esisuunnitteluvaihetta. Riskinarviointeja jatketaan ja tehdään yksityiskohtaisemmin hankkeen edetessä. Sekä terästehtaan että vedyn tuotantolaitoksen riskinarvioinneissa korostetaan turvallisuustoimenpiteitä, kuten turvaetäisyyksiä ja virallisia ohjeita riskien minimoimiseksi.

On hyvä huomata, että vetyä on tuotettu ja käytetty teollisuudessa jo pitkään. Vetylaitosten turvallista käsittelyä ja toimintaa varten on olemassa turvallisia ja hyväksi havaittuja, testattuja menettelytapoja.

Käsitlemme kemikaaliturvallisuuteen liittyvät mahdolliset riskit kemikaalilupahakemuksessa ja noudatamme kaikkia sovellettavia kemikaaliturvallisuusvaatimuksia. Osana kaavoitusprosessia on laadittu erillinen turvallisuusselvitys. Tähän julkiseen raporttiin on merkitty riskialue, ja kuten näkyy, riskialueella ei ole asutusta tai työpaikkoja. Myös vaarojen vaikutukset ympäristöön, kulttuuriarvoihin ja infrastruktuuriin arvioidaan vähäisiksi.

Suunnittelu on mukautettu riskien minimoimiseksi, ja tehdasalueen layout on hyväksytty osana riskimallinnustyötä.

- Kuka maksaa, jos luonto ympärillä saastuu/tuhoutuu?

Vastaus: Toiminnanharjoittaja vastaa pilaantuneen maan kunnostamisesta eli jälkikäsittelystä ja siitä aiheutuvista kustannuksista. Viimeisenä keinona kunnat tai muut viranomaiset voivat saada apua valtiolta, koska toimenpiteet ovat usein kalliita.

2. Ilmastovaikutusarviointi, ilmastopäästöt

- Millaisia ilmapäästöjä toiminnasta syntyy

Vastaus: Päästöjä seurataan ja säännellään tarkasti hankkeen kehittämisen kaikissa vaiheissa kansallisten ja paikallisten ilmanlaatonormien noudattamiseksi.

Hankesuunnittelussa sovelletaan parasta käytettävissä olevaa tekniikkaa ja noudatetaan "ei säästetä kohtuullisia kustannuksia"-periaatetta. Vaikka kyseessä on dynaaminen hanke, luvut kehittyvät tietoisesti, mutta tärkeimpien teknologiatoimittajiemme valinnan jälkeen pystymme kuitenkin olemaan tarkempia päästölukujen suhteen.

Tarkentuneet Blastrin suunnittelutietoihin perustuvat päästöt:

Hiukkaset: 122 tonnia/vuosi.

SO₂: 392 tonnia/vuosi

Lyijy: 150 kg/vuosi

Kadmium: 50 kg vuodessa

Elohopea: 20 kg vuodessa

Ajankohtaista, 19.7.2024 päivitettyä tietoa mm. päästöistä löytyy Blastr Green Steel -yhtiön kotisivuilta osoitteesta: <https://www.blastr.no/FAQ/>

- Miten päästöt vaikuttavat ympäröivään luontoon?

Vastaus: Ilmapäästöjen leviämismallinnukset osoittavat, että kaikki päästöt ovat selvästi alle Suomen viranomaisten asettamien raja-arvojen. Nykyinen käsitys päästöjen vaikutuksista väestön altistumiseen tutkituille ilman epäpuhtauksille on, että päästöt eivät aiheuta lisääntyneitä terveysriskejä tutkitulla alueella. Tutkimuksissa on tarkasteltu sekä alueellista jakaumaa että vaikutuksia 19:ssä erillisessä reseptoripisteessä 1,3–5,6 km päässä päästölähteestä. Tarkempi vaikutusten arviointi esitetään YVA-selostuksessa.

- Voidaanko haittoja havaita ja jos voidaan, millaisia ja millä etäisyydellä alueesta (pahimmillaan)?

Vastaus: Päästöjä seurataan ja säännellään tarkasti hankkeen kehittämisen kaikissa vaiheissa kansallisten ja paikallisten ilmanlaatonormien noudattamiseksi. Mallinnukset osoittavat, että vaikutukset ovat vähäisiä viitearvoihin verrattuna tutkimusalueella ja luonnollisesti sitä pienempiä mitä lähemmäksi tutkimusalueen rajaa mennään.

- Voidaanko haitta-ainepitoisuuksia päästöistä / laskeumista havaita alueen ulkopuolella luonnon kasveissa, kuten marjoissa ja sienissä? Voidaanko näitä edelleen syödä turvallisesti?

Vastaus: YVA-selostuksessa esitettävän nykyisen käsityksen mukaan päästöjen vaikutukset, jotka koskevat asuinalueiden altistumista tutkituille ilman epäpuhtauksille, eivät aiheuta myöskään marjoihin ja sieniin liittyvää kohonnutta terveysriskiä. Hankkeelle ei voida myöntää lupaa, mikäli se aiheuttaa terveyshaittaa. Hanke suunnitellaan sellaiseksi, että siitä ei aiheudu terveyshaittaa. Marjoja ja sieniä voi syödä turvallisesti.

3. Liikennevaikutusarviointi

- Onko kesäajan lisääntyvä liikenne huomioitu Kantatien 51 liikennemäärissä? Miten kesäajan perjantain ja sunnuntain ruuhkat on huomioitu?

Vastaus: Kyllä, liikenteen ruuhka-ajat on otettu huomioon. Risteys Satamatien ja kantatie 51:n itäpuolella, erityisesti raskaiden kuorma-autojen osalta, vaatii parannuksia turvallisuuden parantamiseksi.

- Miksi Fagervikintien liikenneturvallisuus on jätetty huomioimatta? Mitä risteysalueen turvallisuuden parantamiseksi voidaan tehdä?

Vastaus: Fagervikintien ja Satamatien risteysalueen turvallisuutta on mahdollista parantaa kevytliikenneyhteyden rakentamisen yhteydessä. Fagervikintie ei ole mukana suunnittelualueessa mutta yhteys Fagervikintielle suunnittelualueen pohjoispuolelta on tarkoitus säilyttää. Yhteys toimii jatkossakin pelastustienä, jos liikenne Satamatiellä on poikki esimerkiksi liikenneonnettomuuden vuoksi. Satama-alueille tarvitaan aina kaksi kulkuväylää turvallisuuden vuoksi.

- Miten ja missä määrin joukkoliikenteellä voidaan vähentää työpaikkaliikennettä?

Vastaus / Inכון kunta:

- Kunta yhdessä ELY-keskuksen kanssa suunnittelee ja järjestää joukkoliikennettä aina ajankohtaiseen tarpeeseen perustuen.

- Kunnanvaltuusto on 10.6.2024 hyväksynyt päivitetyn joukkoliikenneohjelman. Ohjelmassa on varauduttu Joddbölen kehitykseen (mm. Inכון aseman kehittäminen sekä liityntäliikenne satama-alueelle investointien toteutuessa).

Vastaus / Blastr: Mahdollinen joukkoliikennelinja Joddbölen työpaikka-alueen ja lähimpien asuinkeksusten, kuten Karjaan, Inכון, Lohjan, Siuntion, Kirkkonummen, Tammisaaren ja Espoo/Helsingin välillä vähentäisi yksityisautoilun määrää, parantaisi liikennejärjestelmän toimivuutta sekä rajoittaisi liikenteen melua ja päästöjä, erityisesti tulevan päätien, seututien 186 osalta. Analyysit osoittavat, että henkilöautojen osuuden vähentäminen liikennevälineenä 3 prosentilla ja joukkoliikenteen osuuden kasvattaminen samassa suhteessa vähentäisi henkilöautojen päivittäistä määrää työmatkoilla Joddbölen alueella noin 90 ajoneuvolla.

- Miten Satamatien ja Kantatien 51 liikennemäärien lisääntymiseen varaudutaan liikenteen toimivuuden turvaamiseksi?

- Satamatien ja kt51:n risteysalueen parantaminen: tiesuunnitelma valmistumassa (tiesuunnitelma hyväksytään viimeistään ensi vuoden alussa)
- Satamatien kevytliikenneväylä: rakentamiseen varauduttu asemakaavassa, ei vielä suunnittelussa (keskustelut toteuttamisesta ja vastuujaosta ELYn kanssa elokuussa)
- Bollstantien risteysalueen parantaminen: parantamissuunnitelma (tiesuunnitelma) valmistunut
- Kevytliikenneyhteys Satamatie – Inכון keskusta: alustavat linjaukset ja alustava kustannusarvio olemassa, suunnittelu käynnistetään syksyllä

Vastaus: Yksi tärkeimmistä liikenneverkon kehittämistavoitteista on maantien 51 ja seututien 186 risteysalueen parantaminen. Uuden rampin suunnitteluhanke on käynnistetty. Tämänhetkinen ehdotus sisältää pitkän rampin maantien 186 etelästä maantielle 51 itään suuntautuvalla liikenteelle, joka alkaa nykyisen eteläisen liittymän eteläpuolelta. Maantieltä 186 pohjoiseen tulevalle liikenteelle, joka suuntaa itään tielle 51, on lyhyempi ramppi, joka liittyy eteläiseen ramppiin.

4. Meluvaikutukset

- Mitä toimenpiteitä yhteismelun vähentämiseksi on tehtävissä?

Vastaus: Suurin osa Blastrin toiminnoista järjestetään sisätiloissa. Suurin melulähde sisätiloissa on valokaariuuni, jonka melua lievennetään rakennusten äänieristyksellä ja uunin sijoittamisella rakennuksen sisälle, niin sanottuun elefantitaloon. Puhaltimien ja poistokanavien melua vähennetään äänenvaimentimilla. Tärkeimpien prosessialueiden ulkopuolella melupäästöt liittyvät

raaka-aineiden käsittelyyn. Raaka-aineiden käsittelyn aiheuttamien meluvaikutusten lieventämiseksi esimerkiksi satamaan suunnitellaan meluvalleja. Yhteismelumallinnustutkimuksissa on huomioitu LNG-terminaali ja muut toiminnot teollisuussatama-alueella. Melumallinnusraportti on kokonaisuudessaan julkinen ja se on ladattavissa osoitteesta <https://www.inkoo.fi/asuminen-ja-ymparisto/kaavoitus-ja-maankaytto/ajankohtainen-kaavoitus/asemakaavat/joddbole-v/>.

- Miten Fagervikintien asutukselle kohdistuvaa melua voitaisiin vähentää? Onko mietitty esim. meluvalleja?

Vastaus: Blastrin hankesuunnittelussa on huomioitu erilaisia melumallinnustoimenpiteitä, mukaan lukien melusteet ja äänenvaimentimet. Melutasoja seurataan jatkuvasti, ja ne pyritään pitämään hyväksyttävissä rajoissa. Mallinnus osoittaa, että kaikkien toimintojen yhteenlaskettu melu vyöhykkeellä olevalla alueella on nykyisen satamaluvan rajoissa.

6. Sosiaaliset vaikutukset

- Blastrin tiedotteessa (keväältä) kerrotaan, että yritys käy keskusteluja alueen oppilaitosten ja rekrytointitoimistojen kanssa varmistaakseen koulutus- ja rekrytointimahdollisuudet tarvittavalle määrälle työntekijöitä. Minkä tyyppistä koulustarvetta on, ja miten tätä voidaan edistää? Miten työpaikat jakautuvat tarvittavan koulutus pohjan osalta?

Vastaus: Rakennusaikana tarvitsemme laajasti erilaista rakentamiseen liittyvää osaamista pohjarakentamisesta monimutkaiseen asennustöihin. Myös esimerkiksi sähköpuolen osaajia tarvitaan rakennusaikana runsaasti. Käytön aikana tehtaalla tarvitaan laajasti eri alojen osaajia sähkö-, mekaniikka-, suunnittelu-, valmistus-, operaatio-, logistiikka-, hallinto- ja ympäristötehtäviin. Blastr on sitoutunut palkkaamaan paikallisia ja alueellisia asukkaita ja soveltamaan paikallisia palkkauskäytäntöjä.

Blastr osallistuu säännöllisesti Länsi-Uudenmaan kauppakamarin osaamis- ja työvoimavaliokunnan tilaisuuksiin. Yrityksellämme tulee olemaan yhteistyötarve sekä räätälöityjen koulutusohjelmien, että modulaarisen (työn ohella oppiminen) oppimisen taholla. Blastr haluaa profiloitua myös jo työelämässä toimivien uudelleen koulutukseen suosien yrityksen sisällä kehittymistä ja pitkiä työuria.