

Lausunnot, asiantuntijakommentit ja mielipiteet/ Utlåtanden, expertkommentarer och åsikter EPOELY/3752/2021

Koosteesta on poistettu oheismateriaalit, linkit ja henkilötiedot/
I sammandraget har bifogat material, länkar och personuppgifter tagits bort.

LAUSUNNOT:

Finavia Oyj

Hankealue sijaitsee Vaasan lentoaseman itäpuolella lähimmillään noin 1,4 kilometrin etäisyydellä kiitotiestä. Hankkeen ympäristövaikutuksia arvioitaessa on tarkasteltava myös hankkeen mahdollisia vaikutuksia lentoliikenteeseen sekä huomioitava lentoliikenteestä mahdollisesti aiheutuvia rajoituksia alueen toiminnoille.

YVA-ohjelman mukaan suunnitelman mukaisen rakentamisen korkeustasot eivät ole sellaisia, että ne edellyttäisivät lentoestelupamenettelyä. Finavia huomauttaa, että myös rakentamisen aikaiset laitteet ja rakenteet voivat mahdollisesti tarvita lentoesteluvan (Ilmailulaki 864/2014 158§).

YVA-ohjelman mukaan hulevesien hallinta toteutetaan asemakaavan mukaisesti. Hulevedet kerätään ja viivytetään tehdaskorttelin alueella ja johdetaan läheiseen ojaan. Laajametsän suurteollisuusalueen asemakaavamuutoksen (ak1110) määräyksissä todetaan mm. että, jos kaava-alueelle muodostuu vesialueita, jotka houkuttelevat lintuja lentoturvallisuutta vaarantavasti, ne tulee kattaa esim. verkoilla tai estää muulla tavoin lintujen oleskelu niillä. Finavia huomauttaa, että asemakaavassa esitetyt toimenpiteet on otettava huomioon myös alueen rakentamisen aikana.

Mikäli alueelle ollaan suunnittelemassa aurinkosähkötuotantoa, on aurinkosähkötuotannon vaikutukset lentoliikenteen turvallisuudelle tarkasteltava jo ympäristövaikutusten arvioinnin yhteydessä. Pöly- ja muita ilmapäästöjä sekä tärinän, onnettomuus- ja häiriötilanteiden vaikutuksia arvioitaessa on otettava huomioon hankkeen sijainti Vaasan lentoaseman läheisyydessä.

Fintraffic lennonvarmistus Oy

Fintrafficin lennonvarmistus antaa ilmailulain 158 § mukaisia lausuntoja lentoesteistä lentoesteluvan hakemista varten. Lausunnon otetaan kantaa kohteen mahdollisiin vaikutuksiin lentoturvallisuuteen sekä lentoliikenteen sujuvuuteen ja tarvittaessa rajoitetaan kohteen maksimikorkeutta. Lentoliikenteen sujuvuuden arvioinnissa Fintrafficin lennonvarmistus käyttää yhteistyössä Liikenne- ja viestintäministeriön sekä Liikenne- ja viestintävirasto Traficomin kanssa sovittuja lausuntoperiaatteita ja tarvittaessa rajoittaa esteiden korkeuksia niiden mukaisesti. ArcGIS -muotoinen paikkatietoaineisto lentoesterajoituksista on ladattavissa Fintrafficin verkkosivustolta osoitteesta

Lentoesteet paikkatietoaineistona | Fintraffic

Tätä aineistoa käyttämällä voi suunnittelija jo etukäteen arvioida kohteelleen mahdollisesti kohdistuvia korkeusrajoituksia.

Pohjanmaan museo

Vaasan lentokentän itäpuolella sijaitseva alue on sekä yleis- että asemakaavoitettu suurteollisuuden tarpeisiin ja varatulla tehdastoimintojen sijoituspaikalla on akkukennotuotannon kannalta asianmukainen kaavamerkintä.

Kulttuuriympäristöä koskevat selvitykset on tehty kaavoituksen yhteydessä ja arviointiohjelmassa on todettu tiedossa olevat arvot. Asemakaavan tehokkuutta ja rajausta on tarkennettu hiljattain. Hanke todetaan suunniteltavan niin, että kaavan sallima rakennuskorkeus ei ylity.

Suunnitteluvaihtoehtoja on kaksi eli hanke toteutettuna tai sitä ei toteuteta. Pohjanmaan museo toteaa, että arviointiohjelma on suunnitelma ympäristövaikutusten arvioinnin toteuttamisesta. Museo ei havainnut ohjelmassa omaa toimialaansa koskevia puutteita ja jää odottamaan selvityksen tulosta eli akkukennotehtaan tapauksessa lähinnä arviota sen näkymävaikutuksista, koska varatulla paikalla ei sijaitse fyysisiä suojeltavia jäänteitä.

Pohjanmaan pelastuslaitos

1) Tuotantotoiminnan, liikenteen ja rakennusten onnettomuusriskit tulee jatkosuunnittelussa selvittää tarkasti. Tulipalojen syttymistä ja muiden vaaratilanteiden syntymistä on ehkäistävä; on varauduttava henkilöiden, omaisuuden ja ympäristön suojaamiseen vaaratilanteissa; on varauduttava tulipalojen sammuttamiseen ja muihin sellaisiin pelastustoimenpiteisiin, joihin ne omatoimisesti kykenevät; on ryhdyttävä toimenpiteisiin poistumisen turvaamiseksi tulipaloissa ja muissa vaaratilanteissa sekä toimenpiteisiin pelastustoiminnan helpottamiseksi. Riskienhallintatyössä tulee käyttää laajasti asiantuntemusta ja yhteistyötä pelastusviranomaisen kanssa.

2) Ympäristövaikutusten arviointiohjelmassa on tunnistettu, että kemikaalien laajamittaista teollista käsittelyä ja varastointia harjoittavat laitokset edellyttävät Tukesin (Turvallisuus- ja kemikaalivirasto) myöntämän luvan. Pelastuslaki edellyttää, että pelastuslaitos laatii ulkoisen pelastussuunnitelman, jos vaarallisten kemikaalien teollinen käsittely ja varastointi ovat niin laajamittaista, että toiminnanharjoittajan tulee laatia turvallisuusselvitys (379/2011 48 §). Ulkoisessa pelastussuunnitelmassa määritellään toimenpiteet, jolla onnettomuudet ja niistä aiheutuvat seuraukset voidaan rajata ja hallita mahdollisimman tehokkaasti.

3) Velvoite sammutusvesijärjestelyihin ja sammutusjätevesien hallintaan on tunnistettu ja periaatteet on selkeästi esitetty ympäristövaikutusten arviointiohjelmassa.

4) Ympäristövaikutusten arviointiohjelmassa on kirjattu, että hanke tulee hyötymään merkittävästi myös suunnitteilla olevasta uudesta Vaasan satamatiestä. Pelastusviranomaisen korostaa satamatien tarvetta onnettomuusriskien hallinnassa. Satamatieratkaisulla voidaan siirtää raskaan liikenteen ja vaarallisten aineiden kuljetukset pois Vaasan keskustasta, jossa onnettomuustilanteen vaikutukset ovat erittäin vaikeasti hallittavissa.

Varsinais-Suomen ELY-keskuksen kalatalouspalvelut-yksikkö

Arviointiohjelman mukaan ainoa vesipäästö tehdasalueilta on hulevesi, joka viivytetään tontilla ja johdetaan ojaan. Näiden päästöjen vaikutus arvioidaan asiantuntija-arviona huomioimalla vesimäärä (tulvariski) ja veden laatu. Tehtaan prosessijätevedet käsitellään omassa jätevedenpuhdistuslaitoksessa ja johdetaan kaupungin viemäriin. Suljetun jäähdytysjärjestelmän vuoksi tehdas ei tarvitse omaa jäähdytysveden purkupuutkea vesistöön.

Arviointiohjelman mukaan kalastoon ja kalastukseen mahdollisesti kohdistuvat muutokset arvioidaan vedenlaatuarvioinnin perusteella. Suoraan vesistöihin johdettavien päästöjen puuttuessa kalastoon ja kalastukseen kohdistuvat vaikutukset jäävät merkityksettömäksi.

Arviointiohjelman mukaan hankkeen ympäristövaikutusten arvioinnissa mahdolliset häiriötilanteet ja niistä aiheutuvat vaikutukset jätetään huomioidaan ja häiriöpäästötilanteista mahdollisesti aiheutuvat

seuraukset arvioidaan. Ne riskit, jotka voivat aiheuttaa vaikutuksia ihmisiin, ympäristöön, vesiin tai ilmaan arvioidaan.

Arviointiohjelman mukaan prosessivettä käytetään tuotantoprosessissa ja pesuvetenä. Prosessivesi hankitaan Vaasan Vedeltä; jatkossa mahdollisesti joen raakavedestä. Prosessiveden tarve yhtä 10 GWh/a tehdasyksikköä kohden on noin 70 000 m³/a.

Arviointiohjelman mukaan prosessivesi otetaan jatkossa mahdollisesti joen raakavedestä.

Arviointiohjelmasta ei käy ilmi, että minkä joen raakavedestä prosessin tarvitsema vesi otetaan, mikäli prosessin tarvitsema vesi otetaan jonkun joen raakavedestä. Kalatalousviranomaisen toteaa, että mikäli prosessin tarvitsema vesi otetaan joen raakavedestä, on arvioitava vedenoton vaikutukset kyseiseen vesistöön, sen kalakantoihin, poikastuotantoalueisiin ja kalastukseen.

Västkustens miljöenhet

Informationen som framkommer i programmet för miljökonsekvensbedömning ger vid hand att det är ett stort projekt, som medför stora risker för miljön och människors hälsa. Programmet är utförligt skrivet fast några saker är oklara i det här skedet tex. vilken tillverkningsprocess som ska användas. De mest betydande aspekterna är identifierade. Västkustens miljöenhet ger följande kommentarer:

För tillgången på råvatten/processvatten kan det vara nödvändigt att beakta klimatförändringen med eventuella längre perioder av torka. Då ytvatten kommer att användas behövs det utredas hur vattenuttaget påverkar vattendraget.

Eventuella luktöligheter från processvattenreningen ska tas i beaktande.

Dagvatten släpps ut i dike utanför tomten efter uppsamlingsbassäng eller motsvarande. Konsekvenserna för det mottagande vattendraget (Toby å?) ska utredas; känslighet för eventuella föroreningar och risk för översvämning.

Risken för förekomst av sura sulfatjordar på området nämns i programmet. Massorna bör undersökas och behandlas enligt miljömyndigheternas anvisningar (som bör planeras i förväg) i byggnadsskedet.

Miljöaspekten ljusförorening, som kan påverka människor, djur och natur på ett negativt sätt, nämns i programmet. Ljusförorening är ett underskattat miljöproblem och ska bedömas. Det sägs i programmet att ljusföroreningarna begränsas genom att belysningen riktas rakt mot arbetsområdet under byggtiden och under verksamhetstiden. Ljuset reflekteras ändå av omgivningens ytor uppåt och vid molnigt väder sprids ljuset ännu mera, så kallat himlaglim.

Verksamhetens påverkan på luftkvaliteten bör utredas. Modelleringar för att se utsläppens potentiella utbredning kan göras över luftutsläpp vid exceptionella situationer och störningar i reningssystemen. Även VOC-utsläpp ska tas med.

Tillgänglig räddningsberedskap vid exceptionella situationer och olyckor behöver utredas. Vilken beredskap kommer fabriken själv att ha tillhanda för att bekämpa utsläpp, och vilken beredskap behöver fås från Räddningsverket?

Mängden släckningsvatten som behövs vid släckning av brinnande litiumjonbatterier är stor. Beredskapet att ta om hand stora mängder släckningsvatten under en längre tid ska utredas.

Bildningen av giftiga gaser vid brand (litiumjonbatterier eller annat) bör tas i beaktande.

Riskbedömningen vid olyckor då risk att kemikalier sprids är viktig. På området kan också finnas kemikalier som inte bör blandas pga. den reaktion som då sker och det bör uftedas hur sådant förhindras vid eventuell olycka.

Väylävirasto

Väyläviraston näkemyksen mukaan liikennevaikutusten arviointi tulee ulottaa pääväylille ja satamaan asti. Erityisesti tulee keskittyä hankkeesta Vaasan keskustaan aiheutuviin liikennevaikutuksiin ennen Satamatien rakentamista. Arvioinnissa on huomioitava yhteisvaikutukset mukaan lukien Laajametsän teollisuusalueelle suunnitellut muut toiminnot.

Liikennevaikutusten arvioinnin yhteydessä on tarkasteltava vaikutuksia väylien käyttöön, liikenteen sujuvuuteen ja turvallisuuteen. Lisäksi on tarkasteltava mahdollisia väylänpitoon kohdistuvia vaikutuksia.

Mikäli kemikaaleja on mahdollisesti tarkoitus kuljettaa myös rautateitse, on myös rautatiekuljetusten vaikutukset selvitettävä tarkemmin. Teollisuusraiteen mahdollinen toteuttaminen alueelle tulevaisuudessa edellyttää tarpeelliset selvitykset ja luvat.

Lisäksi arviointiselostuksessa tulee esittää tarkemmat tiedot hankkeeseen liittyvistä vaarallisten aineiden kuljetuksista. On kuvattava mm. arvioidut kuljetusreitit, kuljetusturvallisuuden varmistaminen, käytettävä kuljetuskalusto sekä pakkaukset, merkinnät ja varastointi. Mahdollinen tarve VAK-ratapihan perustamiselle on selvitettävä. VAK-kuljetusten turvallisuuden varmistaminen on ensiarvoisen tärkeää, koska kuljetusreitti hankealueen ja satama välillä kulkee Vaasan keskusta-alueella.

Väylävirasto muistuttaa, että jos tierakenteiden parannustoimenpiteille todetaan hankkeen seurauksena tarvetta, toimenpiteet suunnitellaan ja toteutetaan hankkeesta vastaavan kustannuksella.

Väylävirasto muistuttaa hankealueen kuivatuksen tärkeydestä. Hulevesien johtamisesta teiden tai radan sivuosiin on sovittava erikseen. Maanteiden ja ratojen kuivatusjärjestelmä on lähtökohtaisesti tarkoitettu ja mitoitettu vain väylän kuivatukseen. Myös ylivuoto- ja tyhjennysvesien johtaminen on suunniteltava hyvin. Selostusvaiheessa on kuvattava alueen hulevesijärjestelyt. Laajalta alueelta kertyy sen päällystämisen jälkeen runsaasti hulevesiä. On kuvattava, miten varmistutaan siitä että radalle tai ympäröiville teille ei aiheudu tulvimisen vaaraa, eikä rakenteille tai väylien käytölle muutenkaan aiheudu haitallisia vaikutuksia alueen hulevesiolosuhteiden muuttumisen vuoksi. Hulevesien hallinnan suunnittelussa tulee huomioida valuma-alueen olosuhteet, arvioida muodostuvien hulevesien määrä ja virtaamat, ja nämä huomioon ottaen suunnitella hulevesien kokonaishallinta. Hulevesien hallinnan suunnittelussa tulee huomioida Väyläviraston ohje 5/2013, Teiden ja ratojen kuivatuksen suunnittelu. Edellä mainitussa Väyläviraston kuivatusohjeessa on annettu rankkasademitoitusvirtaaman laskemiseksi toistuvuudelle minimi- ja tavoitearvoja maanteiden ja ratojen osalta.

Vesienhallinnan suunnitelmassa mitoitus tulisi perustua 1/100 vuodessa toistuvaan sateeseen, jolloin hulevesien vaikutuksia rataan ja maanteihin voitaisiin arvioida ohjeen mukaisesti. Maanteiden sivuojat on tarkoitettu rakenteiden kuivana pitämiseksi. Mahdollisista tarvittavista toimenpiteistä vesien johtamiseksi maantien alitse, kuten rumpujen suurentamisesta, aiheutuvat kustannukset ovat hyödynsaaja –periaatteen mukaisesti hanketoimijan kustannuksia.

ASiantuntijakommentit:

Etelä-Pohjanmaan ELY-keskuksen alueidenkäyttö- ja vesihuoltoyksikkö

Maa- ja kallioperä

Maanmittauslaitoksen tietojen perusteella hankealueen maaperä on pääasiassa liejuhiesua ja hiekkamoreenia. Pieni alue hankealueen luoteisosassa on rahkaturvetta.

Pohjavedet

Hankealueella tai sen välittömässä läheisyydessä ei sijaitse luokiteltuja pohjavesialueita. Lähin luokiteltu pohjavesialue on vedenhankintaa varten tärkeä pohjavesialue Vanha Vaasa 1090501, luokka 1. Pohjavesialue sijaitsee noin kolme kilometriä hankealueesta länteen. Pohjavesialueen kokonaispinta-ala on 0,37 km² ja muodostumisalueen 0,05 km². Arvio muodostuvan pohjaveden määrästä on 1000 m³/d. Pohjavesialueella ei ole suojelusuunnitelmaa.

2019-11-13: Pohjavesialue luokitellaan 1-luokkaan, koska alue voidaan poikkeustilanteissa käyttää varavedenottamona, jolloin pohjavettä on mahdollista ottaa yli 10 m³/d. Dnro EPOELY/874/2019. EPOELY/Krister Dalhem). Alueen määrällinen tila (EU): Hyvä. Kemiallinen riski / selvityskohde. Selvityskohde kemiallisen tilan osalta. Alueen tietojen tarkistus tehty 7.10.2021.

Hankealueesta luoteeseen noin 4,2 km:n etäisyydellä sijaitsee Sepänkylä-Kappelinmäki 1049951, 1-luokan pohjavesialue. Alueen kokonaispinta-ala on 4,43 km² ja muodostumisalueen pinta-ala 1,08 km². Arvio muodostuvan pohjaveden määrästä on 1500 m³/d. Uusin korjaus tehtiin vuonna 2010 GTK:n tekemän pohjavesialueen rakenneselvityksen perusteella, jolloin myös Sepänkylän ja Kappelinmäen pohjavesialueet yhdistettiin.

Hankealueesta etelään noin 3,7 km:n etäisyydellä sijaitsee Rismarkin 1049906, 2-luokan pohjavesialue. Alueen kokonaispinta-ala on 0,54 km² ja muodostumisalueen 0,02 km². Arvio muodostuvan pohjaveden määrästä on 250 m³/d. Rismark sijaitsee Mustasaaren kunnassa.

Vaikutukset maa- ja kallioperään

YVA-ohjelman mukaan hankealueella ei sijaitse arvokkaita tai suojeltuja geologisia muodostumia. Arvioinnissa huomioidaan tarvittavat maanmuokkaustoimet, rakentamistekniikka, rakentamismateriaalit sekä näiden vaikutukset hankealueen maa- ja kallioperään. Myös mahdollinen maaperän pilaantuneisuus ja happamat sulfaattimaat huomioidaan. Tehtaan piha- ja varastoalueet päällystetään, millä estetään maaperän ja pohjaveden likaantuminen normaaliolosuhteissa.

Vaikutukset pohjavesiin

Rakentamistoimet voivat aiheuttaa muutoksia pohjaveden tilassa. Esimerkiksi kasvillisuuden raivaaminen, maanpinnan tasaaminen, tiivistäminen, peittäminen ja viemärointi estävät tai vähentävät sadeveden suotautumista pohjavedeksi. Myös pohjaveden paikalliset virtaussuunnat voivat muuttua. Vaikutukset ovat mahdollisia pääasiassa rakennusvaiheessa ja voivat aiheutua esimerkiksi työkalujen rikkoutumisesta.

Hulevedet, sammutusvedet, vesijohtovedet, saniteettivedet

Hulevedet ovat sade- ja sulamisvesiä, jotka muodostuvat laitoksen piha-alueilta ja katoilta. Hulevesimäärät vaihtelevat sateiden ja sääolosuhteiden mukaan. Hulevedessä ei ole prosessikuormitusta. Puhtaan huleveden laatu vastaa kaupunkialueiden normaalia hulevettä.

Tehdasalue tullaan asfaltoimaan kaltevaksi niin, että piha-alueilta saadaan kerättyä kaikki hulevedet talteen. Hulevedet käsitellään huomioiden alueen asemakaavamääräykset. Hulevedet kerätään tontilla olevaan altaaseen tai muuhun sulkurakenteeseen ja johdetaan tontin ulkopuoliseen ojaan.

Poikkeustilanteissa on mahdollista keskeyttää huleveden johtaminen vesistöön. Hulevesi tulee ohjata tarvittaessa hulevesiviemäriin öljyn tai hiekan erotuksen tai suodatuksen kautta.

Laitokselle laaditaan ennen toiminnan aloittamista palovesien hallintasuunnitelma, joka esitetään osana laitoksen sisäistä pelastussuunnitelmaa. Sammutusjätevesien talteenottoa varten tullaan rakentamaan keräysjärjestelmä, jolla varmistetaan, ettei pilaantunutta sammutusvettä pääse ympäristöön.

Sammutusjärjestelmien ja palovesihuollon suunnitelmat laaditaan ympäristö- ja kemikaalilupaprosessien aikana ennen laitoksen toiminnan aloittamista. Rakennusten sisäiset sammutusvedet ohjataan laitoksen sisällä olevien lattiakaivojen kautta. Tavoitteena on kerätä ja analysoida sammutusvesi puhdistuksen tarpeen selvittämiseksi ja tarvittaessa toimittaa vesi ulkopuoliselle toimijalle puhdistettaviksi. Sammutusveden varastointitarve lasketaan suunnittelun aikana ja esitetään YVA-selostuksessa. Teollisuusalueen saniteettijätevedet johdetaan Vaasan kaupungin jätevesiviemäriin ja sieltä kaupungin jätevedenpuhdistamoon. Vaasan kaupunki huolehtii Laajametsän teollisuusaluetta palvelevan kaupunkiverkoston riittävydestä. Prosessijätevedet käsitellään laitoksen omassa jätevedenkäsittelylaitoksessa. Vesijohtovettä käytetään talouskäyttöön, hanoihin, WC-tiloihin ja turvakäyttöön (silmiä huuhtelukylpy ja turvasuihkut). Vesijohtovesi hankitaan kaupungin vesiverkostosta. Prosessijätevedet käsitellään laitoksen omassa jätevedenkäsittelylaitoksessa.

Etelä-Pohjanmaan ELY-keskuksen luonnonsuojeluyksikkö

YVA-ohjelman mukaan alueella voimassa olevassa asemakaavassa on hankealueen länsipuolinen alue osoitettu lähivirkistysalueeksi (VL/s), jonka sisällä on osoitettu alueen osa liito-oravan elinpiiriksi (s-1). Asemakaavan osalta on jäänyt kuitenkin mainitsematta idässä hankealueen ulkopuolella sijaitseva, rautatien viereinen liito-oravan elinpiiri s-1, jolla on elinpiirien kytkeytyneisyyden kannalta merkitystä Mustasaaren puolella, Granholmsbackenin vaiheen II asemakaavan mukaiseen liito-oravan elinpiiriin. Hankealueen läheisyydessä sijaitsevien, sekä asema- että osayleiskaavan mukaisten liito-oravan elinpiirien osalta on syytä tarkastella hankkeen mahdollisia vaikutuksia lajin elinympäristöihin ja yksilöihin.

Etelä-Pohjanmaan ELY-keskuksen vesistöyksikkö

Hankkeen arviointiohjelman mukaan tehdasprosessin tarvitsema vesi hankitaan paikalliselta toimittajayhtiöltä ja vesi otetaan jakeluverkosta sekä jatkossa mahdollisesti käsiteltävästä pintavedestä (Kyrönjoesta). Arvio tehdään vedentarpeesta on noin 70 000 m³ /vuodessa yhtä 10 GWh/a tehdasyksikköä kohden ja kahden tehdasyksikön osalta vedentarve on noin 140 000 m³/vuodessa. Tehtaan vedentarve on kohtalaisen suuri ja vedenhankinnan vaikutukset vedenottovesistöön tulee arvioida.

Arviointiohjelman mukaan ainoa vesipäästö tehdasalueelta ovat hulevedet, jotka viivytetään tontilla ja johdetaan ojaan. Näiden päästöjen vaikutus arvioidaan asiantuntija-arviona huomioimalla vesimäärä (tulvariski) ja veden laatu. Hulevesien käsittelyn suunnittelussa on tärkeitä huomioida rankkasateiden ja tulvatilanteiden vaikutukset. Suunnittelualueen läheisyydessä sijaitsee Laihianjoen vesistöalueen valtakunnallisesti merkittävä tulvariskialue Laihia-Tuovila-Runsor. Suunnittelussa on huomioitava, että Laihianjoen alueen tulvaongelmia ei lisätä esimerkiksi alueen lisääntyvien hulevesipäästöjen myötä. Hulevesien käsittelyssä ja muissakin kuivatusjärjestelyissä tulee huomioida alueella mahdollisesti olevat ojitusyhteisöt jo mahdollisimman aikaisessa vaiheessa. Tehdasalueen hulevesissä ei ole prosessivesiä ja vesi vastaa ominaisuuksiltaan kaupunkialueen normaalia hulevettä. Huleveden käsittelyyn on suunniteltu erilaisia käsittelyjä, joista ainakin öljyn ja hiekan erotus on suositeltavaa.

Koska hankkeeseen ei liity suoria jätevesipäästöjä, liittyvät suurimmat riskit mahdollisiin onnettomuuksiin. Onnettomuuksien ennalta ehkäisyyn sekä torjuntaan on varauduttava lainsäädännön mukaisesti.

Hankealueella esiintyy mahdollisesti potentiaalisia happamia sulfaattimaita, joiden kuivatus aiheuttaa vesistövaikutuksia. Tämän vuoksi on tarpeellista tutkia tarkemmin potentiaalisten happamien sulfaattimaiden esiintymistä alueella sekä arvioida niiden hapontuottopotentiaalia ja sen vesistövaikutuksia. Happamat sulfaattimaat vaikuttavat myös rakennusmateriaalien valintaan.

Hankkeen arvioinnissa olisi hyvä tuoda selvästi esille ilmastomuutoksen vaikutukset hankkeeseen sekä hankkeen vaikutus ilmastoon eli vaikutukset ilmastoon laatuun (pöly, pienhiukkaset) sekä ilmastopäästöt,

joita toiminta aiheuttaa. Erityisesti vesien hallinnan kannalta ilmastonmuutoksen vaikutusten arvioiminen on tärkeää: monessa tutkimuksessa on osoitettu, että Suomessa sadanta lisääntyy ja erityisesti rankkasateet. Nämä voivat vaikuttaa hankkeessa mm. hulevesien määrään ja siten niiden hallintaan ja käsittelyyn. Ilmastonmuutoksen myötä kuivuus yleistyy ja tämä voi voimistaa vedenotosta aiheutuvia vaikutuksia vesilähteeseen.

Etelä-Pohjanmaan ELY-keskuksen ympäristönsuojeluyksikkö

YVA-selostusvaiheessa tulisi tarkastella vaihtoehtoja käsitellä ja kierrättää prosessivettä laitoksen prosesseihin takaisin. Viemäriin johdettavan veden pitoisuudet ja kuormitus tulee arvioida. Tuotannossa käytetään merkittävä määrä liuotinta, josta aiheutuu VOC-päästöjä. Selostusvaiheessa tulee selvittää päästöjen vähentämiseen käytettävissä olevat tekniikat, niiden erotustehokkuus, sekä ilmaan johdettavien suorien päästöjen ja hajapäästöjen määrä. Päästöjen leviäminen tulee mallintaa. Lisäksi, jos VOC-päästöistä tai muista ilmaan johdettavista päästöistä aiheutuu hajuhaittaa, tulee hajujen leviäminen ja voimakkuus selvittää. Rakentamisessa syntyvien maamassojen määrä ja käsittely/loppusijoitus tulee selvittää.

Etelä-Pohjanmaan ELY-keskuksen liikenne- ja infrastruktuuri -vastuualue

YVA-ohjelmassa esitetty suunnitelma liikenteellisten vaikutusten arvioinnista sekä hankealueen nykytilan kuvaus liikenteellisestä näkökulmasta vaikuttavat pääosin riittävältä. Arvioinnissa kerrotaan tarkasteltavaksi hankkeen aiheuttaman työmatkaliikenteen sekä raaka-aine- ja tuotekuljetusten aiheuttamia muutoksia liikennemäärissä. Liikennemäärissä tapahtuvien muutosten pohjalta arvioidaan hankkeen vaikutukset liikenteen turvallisuuteen ja sujuvuuteen sekä pohditaan mahdollisia vaikutusten lieventämiskeinoja. Hankealueen liikenteen nykytilan kuvauksessa on esitetty kuvaus alueen läheisyyteen sijoittuvista maanteistä sisältäen keskimääräisen vuorokausiliikenteen sekä sijoittuminen lentokentän ja rautatien läheisyyteen. Nykyisellään alueelle ei johda rautatietä, mutta Laajametsän alueen kaavoituksen yhteydessä on suunniteltu teollisuusraiteen alue, joka mahdollistaisi alueelle kulun myös raideliikennettä hyödyntäen. Lisäksi nykytilan kuvauksessa tuodaan esille lähialueelle suunnitellut merkittävät tiehankkeet (Vaasan satamatie ja Vt 3 parantaminen välillä Helsingby-Laihia), joilla olisi toteutuessaan vaikutusta myös akkukennotehtaan liikenteellisiin vaikutuksiin.

Hankealue sijoittuu kahden osayleiskaavan (Laajametsä ja Granholmsbacken) yhteiselle alueelle Vaasan kaupungin ja Mustasaaren kunnan rajalla. Osayleiskaavat mahdollistavat merkittävän teollisuusalueen muodostumisen alueelle, jonka synnyttämä liikennetuotos on tehdyn liikenneselvityksen mukaan arviolta noin 7 000–17 000 ajoneuvoa vuorokaudessa riippuen kaavojen toteutumisasteista. Kaavan mahdollistaman maankäytön lisääntyessä heijastuvat teollisuusalueen liikenteelliset vaikutukset myös ympäröivään tieverkkoon ja heikentävät liikenteen sujuvuutta ja turvallisuutta tieverkon eri osissa. Väyläverkon investointitarpeet ovat siten merkittäviä. Teollisuusalueen rakentamiseen kytkeytyykin suuri määrä tarpeellisia tiehankkeita, jotka toteutuessaan parantaisivat alueen liikenteellistä tilaa. Näitä ovat esimerkiksi Vaasan satamatie, tieyhteys valtatieltä 8 teollisuusalueen poikki seututielle 717 ja sen jatko edelleen pohjoiseen aina Kuniin saakka eli nykyiselle valtatielle 8, valtatie 8 ja seututien 724 (Vaasan Yhdystie) parantaminen, valtatie 3 parantaminen välillä Helsingby-Laihia sekä Laihian keskustan kohdalla, valtatie 8 ohituskaistat välillä Vaasa-Kokkola, valtatie 18 kehittäminen välillä Laihia-Seinäjoki sekä myös Vaasa-Seinäjoki radan parantaminen, jonka suunnittelu on parhaillaan käynnissä.

YVA-ohjelmassa kerrotaan, että hankealueelta on tarkoitus liikennöidä satamaan todennäköisesti valtatiellä 3 pitkin, mutta muuten liikenteen tulo- ja lähtösuuntia alueella ei ole esitetty. Hankkeen aiheuttamia liikennemääriä ja niiden suuntautumista ympäröivälle tieverkolle on arvioitava suhteessa tiestön nykyisiin liikennemääriin ja sen sietokykyyn vastaanottaa liikenteen lisäys. Arvioinnista on käytävä ilmi mistä raskasajoneuvoilla toteutettavat raaka-aineiden, muiden syötteiden sekä prosessin lopputuotteiden kuljetukset hankealueelle tai sieltä pois todennäköisesti/mahdollisesti suuntautuvat (Onko Vaasan sataman lisäksi myös muita kohteita?). Myös työmatkaliikenteen suuntautumista hankealueelle on syytä arvioida. YVA-menettelyssä tulisi ottaa kantaa siihen kuinka laajalta alueelta liikenteen vaikutukset huomioidaan. Tämä mahdollistaa myös liikenteen osalta hankkeen ilmastovaikutusten arvioinnin. YVA-selostuksessa

tulisikin ottaa kantaa myös käytön ja rakentamisen aikaiseen liikenteen aiheuttamaan ilmastovaikutukseen. Toki hankkeen toiminnan luonne huomioiden, sillä voi olla myös positiivisia ilmastovaikutuksia kokonaisuudessaan, mikäli tuotteilla voidaan korvata fossiilisia polttoaineita

YVA-ohjelmassa on esitetty arvio hankkeen päivittäisistä liikennemääristä (taulukko 3-4). Arvioitujen työntekijöiden liikennemäärien tueksi ei ole esitetty perusteluja, eikä arvioinnin perusteita ole avattu. ELY-keskus katsookin, että hankkeen aiheuttamia liikennemäärien muutoksia ja niiden syntyyn vaikuttavia tekijöitä on perustellusti arvioitava YVA-selostukseen. Arvioinnista on käytävä ilmi mistä esitetyt liikennemäärien arvot ovat muodostuneet.

Merkittävän työpaikka-alueen rakentuessa varsin etäälle olemassa olevasta yhdyskuntarakenteesta, voi se luoda painetta eri toimintojen, kuten teollisuuden ja palveluiden sijoittumiseen etäämmälle keskusta-alueista. Liikennevaikutusten arvioinnissa on syytä huomioida myös edellä mainitut kerrannaisvaikutukset. Hankealueelle suuntautuvan päivittäisen liikenteen lisäksi YVA-selostuksessa tulisi huomioida myös rakentamisen aikainen liikenne ja sen aiheuttamat mahdolliset haitalliset vaikutukset. Rakentamisaikana alueen liikennemäärät tulevat lisääntymään todennäköisesti merkittävästi, millä voidaan olettaa olevan vaikutusta myös liikenteen sujuvuuteen ja turvallisuuteen.

Liikenteellisiä vaikutuksia arvioitaessa tulee huomioida kaikki eri liikennemuodot ja vaikutukset alueen asukkaille sekä kuvata ne toimet, joilla liikenteestä aiheutuvia haitallisia vaikutuksia pyritään minimoimaan. YVA-selostuksessa tulisi myös arvioida hankkeesta aiheutuvia liikenteellisiä vaikutuksia myös siinä tapauksessa, jos lähialueille suunnitellut infrahankkeet eivät toteudukaan. Esimerkiksi liikennöinti Vaasan satamaan valtatieä 3 pitkin tarkoittaa, että Vaasan keskustaan aiheutuu merkittäviä liikennevaikutuksia, joihin tulisi kiinnittää huomiota.

Merkittävän työpaikka-alueen rakentuessa on syytä kiinnittää huomiota mahdollisuuksiin hyödyntää kestäviä liikkumismuotoja työmatkaliikenteessä, kuten YVA-ohjelmassa on esitetty myös tehtäväksi. Liikenteestä aiheutuvia haitallisia vaikutuksia voidaan vähentää, kun työmatkaliikenne ei pohjaudu ainoastaan henkilöautoliikenteeseen. Esimerkiksi alueen saavutettavuus joukkoliikenteellä olisi hyödyllistä varmistaa jo etupainotteisesti tai viimeistään välittömästi toiminnan alkaessa. Kestävien liikkumismuotojen rooli haitallisten vaikutusten lieventämisessä tulee korostumaan entisestään alueen kasvaessa. Hankkeessa tunnistetaan olevan riskejä liittyen vaarallisten kemikaalien käsittelyyn sekä muihin tekijöihin ja nämä riskit on esitetty arvioitavaksi. Vaarallisten aineiden kuljetusten osalta on huomioitava laki vaarallisten aineiden kuljetuksesta (719/1994). Arviointiselostuksessa tulisi myös esittää vaarallisten aineiden kuljetuksista aiheutuvat vaikutukset sekä esimerkiksi kuljetusreitit, kuljetusten turvallisuuden varmistaminen sekä käytettävä kuljetuskalusto. Vaarallisten kuljetusten turvallisuuden varmistaminen on ensiarvoisen tärkeää, sillä kuljetukset hankealueelta Vaasan satamaan kulkevat Vaasan keskusta-alueen läpi.

Rautatiealueen osalta lausuu Väylävirasto.

Etelä-Savon ELY-keskuksen vesihuoltopalvelut

Kaupunkialueiden normaalit hulevedet, joiden laatuun alueelta kertyviä hulevesiä YVA-ohjelmassa verrataan, sisältävät haitta-aineita ja ravinteita. Nämä tulee ottaa arvioinnissa huomioon. Hulevesien käsittelyn suunnittelussa ja vaikutusten arvioinnissa on tärkeitä huomioida rankkasateiden vaikutukset. Hulevesien käsittelyssä ja muissa kuivatusjärjestelyissä tulee huomioida alueella mahdollisesti olevat ojitusyhteisöt jo mahdollisimman aikaisessa vaiheessa. Tehtaan mahdollisten häiriötilanteiden vaikutus hulevesien laatuun tulee arvioida. Arvioinnissa tulee ottaa huomioon myös mahdolliset katon kautta hulevesiin kulkeutuvat päästöt.

Tehtaan vesihuoltoratkaisua suunniteltaessa on muistettava, että Vesihuoltolain 10 §:n mukaan vesihuoltolaitos saa kieltäytyä liittämästä laitoksen vesijohtoon tai jätevesiviemäriin kiinteistöä, jonka vedenkulutus tai jolta jätevesiviemäriin johdettavan jäteveden laatu tai määrä vaikeuttaisi laitoksen toimintaa tai laitoksen edellytyksiä huolehtia tyydyttävästi muiden kiinteistöjen vesihuollosta. Vesihuollon ratkaisujen suunnittelu vaatii varhaista yhteistyötä ja sopimista Vaasan Veden kanssa.

MIELIPITEET:

Mielipide 1

Jätän tämän YVA-menettelyn yhteydessä oman mielipiteeni ja alla olevat oheistiedot Vaasaan suunniteltavien akkukeno- ja materiaalitehtaiden kohdalta (myös koskien toki muitakin YVA- ja SEA-direktiivin alaisia ja erityisesti vakavan suuronnettomuus- ja ympäristöriskin sisältäviä hankkeita Suomessa): Oletteko tietoisia, että Ympäristöministeriö on asettanut työryhmän 1.7.2020, jonka tarkoituksena oli olla tiedonvaihto- ja keskustelukanava sektorikohtaisiin lupasäädöksiin tehtävien lainsäädäntömuutosten valmistelemiseksi, joista Euroopan komissio antoi Suomelle loppuvuodesta 2019 virallisen huomautuksen koskien YVA-direktiivin oikeaa täytäntöönpanoa. Ympäristöministeriö on 21.12.2021 jatkanut työryhmän toimikautta 30.6.2022 saakka:

–"Euroopan komissio antoi Suomelle loppuvuodesta 2019 virallisen huomautuksen koskien YVA-direktiivin täytäntöönpanoa. Virallinen huomautus koskee yleisen YVA-lainsäädännön lisäksi sektorikohtaisia lupasäädöksiä, jotka kuuluvat ympäristöministeriön, oikeusministeriön, työ- ja elinkeinoministeriön ja liikenne- ja viestintäministeriön toimialaan. Komissiolle antamassaan vastauksessa Suomi on ilmoittanut täsmentävänsä lainsäädäntöään eräiden YVA-direktiivin säännösten täytäntöönpanon täsmentämiseksi. Tehtävät lainsäädäntömuutokset kohdistuvat YVA-lainsäädäntöön ja eräisiin sektorikohtaisiin lupasäädöksiin. Yhteistyöryhmä on perustettu tiedonvaihto- ja keskustelukanavaksi sektorikohtaisiin lupasäädöksiin tehtävien lainsäädäntömuutosten valmistelun tueksi."

Lähde: <https://ym.fi/hankesivu?tunnus=YM034:00/2020>

--

Katsoin Helsingin Sanomien 11.11.2021 uutisointia (maksumuurin takana):

HS:n uutisoinnin mukaan brittiläinen kemianyhtiö Johnson Matthey kertoi, että se luopuu akkumateriaali-liiketoiminnastaan. Johnson Matthey oli kertonut, että "akkumateriaaliliiketoiminnan mahdolliset tuotot eivät ole riittäviä jatkoinvestointien perustelemiseksi". HS:n mukaan "Yhtiön tavoite on myydä akkumateriaaliliiketoimintansa joko kokonaan tai osissa."

HS:n mukaan Johnson Matthey ja Vaasan kaupunki ovat tehneet akkumateriaalitehtaasta aiesopimuksen viime huhtikuussa [siis huhtikuussa 2021]. Mukana hankkeessa on myös valtion sijoitusyhtiö Suomen Malmijalostus.

HS:n mukaan Suomen Malmijalostuksen tj Matti Hietanen oli kertonut, että brittiyhtiön ilmoitus oli yllätys. Hietanen korostaa, että päätös ei koske vain Vaasan hanketta, vaan yhtiön akkumateriaaliliiketoimintaa kokonaisuudessaan. "Suomen houkuttelevuudesta ei ole kyse, vaan "tämä on heiltä ihan globaali ratkaisu." "Hietasen tietojen mukaan suunnitteilla olevan tehtaan tonttiin liittyviä töitä on kuitenkin jo aloitettu. Hietanen näkee Vaasan akkutehdashankkeen jatkolle kaksi vaihtoehtoa:

- 1) "Joku ostaa Johnson Mattheyn akkumateriaaliliiketoiminnan ja jatkaa hankkeita jossain muodossa"
- 2) "ostajaa liiketoiminnalle ei löydy, mutta tehtaan tontille Vaasaan tulee aivan toinen toimija". Hietasen mukaan "Vaasan Gigafactoryn alue soveltuu hyvin tällaiseen toimintaan. Siellä on hyvät mahdollisuudet toteuttaa tämän tyyppinen hanke."

Mitä tarkoitetaan tekstin lopussa kirjoitetulla, "Tämän arvoketjun hankkeet jatkuvat ehdottomasti Vaasassa. Jos ajatellaan juuri sitä korvaavaa tonttia, niin olen aika luottavainen, että sinne tulee joka tapauksessa uusia hankkeita."

<https://www.hs.fi/talous/art-2000008399109.html>

Ihmetellä täytyy, että muita sijaintivaihtoehtoja ei näissä Vaasan akkutehtaiden hankevalmistelussa tutkita, kuin vain tämä Vaasan "Gigafactoryn alue" ja ns. nollavaihtoehto, että hanketta ei toteuteta lainkaan.

Omana kantamani esitän, että Vaasan akkukeno- ja materiaalitehtaiden hankevalmistelut eivät tällaisinaan täytä YVA- ja SEA-direktiivin ja Århusin sopimuksen vaatimuksia suuren yleisön; ja yleisön, jota hanke koskee eu-oikeuden ja kansainvälisten Suomea sitovien sopimusten vaatimuksia hankkeiden kuulemisessa siinä vaiheessa kun hankkeen sijaintivaihtoehdot ovat vielä aidosti avoimina.

--

Huomioitavaksi akkutehtaiden kohdalla, että 11.2.2022 Muistio (VN/279/2018) ”Lausuntoyhteenveto ehdotuksesta kaavoitus- ja rakentamislainsäädännön kaavaillaan seuraavaa:

–”Lakiehdotuksen 6 §:n 2 momentin mukaan: ”Suuronnettomuusvaaraa aiheuttavat laitokset ja toiminnot on sijoitettava riittävän etäälle asuinalueista, yleisten toimintojen alueista ja luonnon kannalta herkistä alueista.

Suuronnettomuuksien vaara on otettava huomioon kaavoituksessa ja rakentamisessa olemassa olevien suuronnettomuusvaaraa aiheuttavien tuotantolaitosten ja toimintojen läheisyydessä”. Työ- ja elinkeinoministeriö, Turvallisuus- ja kemikaalivirasto Tukes ja sosiaali- ja terveystieteiden ministeriö totesivat, että Seveso III-direktiivin mukaisia jäsenvaltion viranomaisille asetettuja velvoitteita, jotka koskevat suuronnettomuusriskin sisältävien toimintojen ottamista huomioon maankäytön suunnittelussa, ei ole lakiehdotuksessa direktiivin edellyttämällä tarkkuudella viety lainsäädäntöön.

Suomen Pelastusalan keskusjärjestö SPEK totesi, että lakiehdotuksessa olisi syytä täsmentää, että 6 §:n 1 momentissa tarkoitetuissa tilanteissa on välttämätöntä pyytää hyvinvointialueen pelastusviranomaisen sekä Turvallisuus- ja kemikaaliviraston lausunto ja huomioida vaikutukset lähialueen asukkaille ja laitoksen ulkopuolisille toimintoille. Kokonaisuudessaan kaavan valmistelua koskeva sääntely tulisi siis saada vahvemmin kytkettyä 6 §:än”.”–

https://api.hankeikkuna.fi/asiakirjat/6df1d533-c70e-4f34-81f9-b7e932433d84/efd01047-d084-40fd-a851-3b9531b4b7b0/MUISTIO_20220211132059.pdf

Liitteenä ympäristöministeriön 14.2.2022 kanteluvastaus, jossa viitataan Laukaan avovankilahankkeen kohdalla kuntalaisten puutteelliseen kuulemiseen, eri hankkeiden yhteisvaikutusten puuttuviin arviointeihin ja puuttuvaan YVA-menettelyyn hankkeen varhaisessa vaiheessa, jolloin avovankilan sijaintivaihtoehdot olisivat olleet vielä aidosti auki (KESELY/1998/2017). Oikeusprosessi on edelleen kesken. KESELY/1998/2017 –päätöksen voisi ottaa varoittavaksi esimerkiksi kokonaan puuttuvasta YVA-menettelystä.

Liite: YM vastaus kanteluun 14.2.2022

Mielipide 2

Akkukennotehtaan rakennusvaiheen logistiikka

Allekirjoittanut esittää, että lupaa rakentamiselle ei myönnetä jos rakennusaikainen logistiikka lisää olemassa olevien asuntoalueiden läpikulkevaa liikennettä. Rakentamisella tarkoitetaan tonttitöitä ja itse rakentamista.

Eryteisesti tässä tarkoitetaan Ristinummaa ja reittiä VanhanVaasankatu-Lumivaarantie-Vesilaitoksentie. Em reitti on ns. erikoiskuljetusreitti, erikoiskuljetuksista ei ole varsinaista haittaa asutukselle.

Akkukennotehtaan rakennusaikaista maansiirtoliikennettä ja rakentamiseen liittyvää muuta liikennettä ei voida tulkita erikoiskuljetukseksi.

Perustelut: Jo nykyinen muu rekkaliikenne pl. erikoiskuljetukset kuormittaa em. reittiä niin, että se aiheuttaa asutukselle melu-, tärinä- ja liikenneturvallisuusongelmia. Tehtaan rakentajan on vaadittava alihankkijoiltaan, että logistiikka hoidetaan yhteiskunnan sitä varten rakentamilta asuntoalueita ohittavilla liikenneväylillä kuten Vaasan ohikulkutie. Asuntoalueiden läpikulkevaa liikennettä ei tule sallia.

Akkukennotehtaan toiminta-ajan logistiikka ja muu toimintaan liittyvä liikenne.

Allekirjoittanut esittää, että tehtaan toiminnalle ei myönnetä toimilupaa jos logistiikka ei ole ratkaistu alla mainituilla uusilla tielinjauksilla. Akkutehtaan toiminta-ajan logistiikka ei saa kulkea asuntoalueiden läpi.

Eryteisesti tässä tarkoitetaan Ristinummaa ja reittiä VanhanVaasankatu-Lumivaarantie-Vesilaitoksentie reittiä

Ennen toimiluvan myöntämistä tulee logistiikka ratkaista niin, että sitä varten toteutetaan erityiset tiejärjestelyt joihin kuuluu VT 8 uusi linjaus välille Helsingby-Vassor ja ko. tieltä yhteys Stormossenin alueelle sekä Vaasan satamatie. Tehtaan toiminta-ajan logistiikka ei saa kuormittaa minkään asuntoalueen läpi meneviä liikenneväyliä.

Akkutehdas ei saa aiheuttaa toimiessaan asutukselle minkäänlaista turvallisuushaittaa tai -uhkaa.