

Pvm.
31/01/2025
Viite
ESAVI/33170/2024 ja
ESAVI/34054/2024

Vastaanottaja
Etelä-Suomen aluehallintovirasto
ymparistoluvat.etela@avi.fi

Vastine ja selvitys ympäristöluvan muuttamisesta tulleisiin aloitteisiin

Loviisan satama Oy

Viite: ESAVI/33170/2024 Uudenmaan ELY-keskus 10.9.2024, Aloite Loviisan sataman ympäristöluvan muuttamiseksi, Loviisa

ESAVI/34054/2024 Loviisan kaupunki 17.9.2024, Aloite Loviisan sataman ympäristöluvan muuttamiseksi, Loviisa

Vastine- ja selvityspyyntö 21.11.2024

Uudenmaan ELY-keskus ja Loviisan kaupunki ovat toimittaneet Etelä-Suomen aluehallintovirastoon 10.9.2024 ja 17.9.2024 viitekohdassa mainitut aloitteet, jotka koskevat Loviisan Sataman ympäristöluvan muuttamista. Etelä-Suomen aluehallintovirasto on varannut Loviisan Satama Oy:lle tilaisuuden antaa vastineen aloitteista. Lisäksi aluehallintovirasto pyytää Loviisan Satama Oy:tä toimittamaan aluehallintovirastolle pyydetty selvitykset luvan muuttamisen perusteen ja tarpeen arvioimiseksi. Loviisan satama vastaa selvityspyyntöön kohta kohdalta. Annetut selvitykset sisältävät myös vastineen.

1. *Kuulemista varten sataman rajanaapurien ja muiden asianosaisten yhteystiedot vähintään kahden kilometrin etäisyydeltä satama-alueen rajasta mitattuna sisältäen mm. mahdollisten vuokratonttien vuokralaisten yhteystiedot sekä asunto-osakeyhtiöiden isännöitsijöiden yhteystiedot.*

Naapurikiinteistöjen yhteystiedot sekä vuokratonttien vuokralaisten ja asunto-osakeyhtiöiden isännöitsijöiden yhteystiedot esitetään naapuritietoliitteellä salassa pidettävässä liitteessä 1.

2. *Kierrätyspolttoainepaalien kuljetuksen, käsittelyn ja varastoinnin kuvaus: vuosittaiset määrät, käsittely- ja varastointialueet, enimmäisvarastointiajat ja -määrät. Miten SRF:n ja RDF:n laatuvaatimukset varmistetaan ennakoon ennen kuin lastit saapuvat satamaan? Eroavatko RDF- ja SRF-paalien käsittely- ja varastointiratkaisut toisistaan? Mitä pitkäaikaisella varastoinnilla tarkoitetaan ja miten varastoaikoja satamassa voidaan lyhentää?*

Kierrätyspolttoainepaaleja varastoidaan ja lastataan ympäristölupapäätöksen lupaehtojen mukaisesti enintään 50 000 tonnia vuodessa. Aluehallintovirasto on katsonut, että määrärajoitus enintään 50 000 tonnia vuodessa ei koske SRF- ja RDF-paalien satamalogistiikan kannalta välttämätöntä lyhytaikaista säilyttämistä ja sellaisenaan tapahtuvaa siirtoa kuljetusvälineestä toiseen, eli paalien niin sanottuja suoratoimituksia sataman kautta.

Vuosina 2023-2024 kierrätyspolttoainetta on ollut kerralla varastoituna noin 10 000-18 000 tonnia. Vuonna 2024 Loviisan Sataman kautta kulki 151 710 t kierrätyspolttoainepaaleja. Vuoden 2024 loppukesästä varastoa alkoi kumuloitumaan vastaanottavan laitoksen ongelmien vuoksi ja koska jätteen tuoja ei pystynyt pysäyttämään merikuljetuksia. Varastoa oli tällöin suurimmillaan noin 45 000 tonnia. Jätteen tuontiluvan perusteella kierrätyspolttoainetta ei pystynyt toimittamaan poikkeavalle reitille, vaan varastointi tapahtuu vastaavissa poikkeustilanteissa satamassa. Riittävän suuret vastaanotto- ja varastointimäärät ovat huoltovarmuuden kannalta erittäin tärkeitä, sillä energiatoimitukset eivät saa häiriintyä.

Kierrätyspolttoainepaalit saapuvat satamaan laivoilla, joista ne puretaan käsittely- ja varastointialueille. RDF- ja SRF-paalit varastoidaan toisistaan erillään. Nykyiset käsittely- ja varastointialueet esitetään kartalla liitteessä 2. Varastointipaikkoja muutetaan tarvittaessa. RDF- ja SRF-paalit on aiemmin varastoitu ulkona. Myös jatkossa ehjät SRF-paalit varastoidaan ulkona, mutta RDF-paalit tullaan varastoimaan ensisijaisesti hallissa (päähalli nro 12), johon asennetaan poistoilman käsittely. Mikäli RDF-paalit eivät mahdu tähän halliin, varastoidaan ne toissijaisesti muissa halleissa. Hallit esitetään liitteen 2 karttakuvassa. Viimeisenä vaihtoehtona poikkeustilanteissa on RDF-paalien varastointi ulkona aumamuovilla peitettynä. Ehjät SRF-paalit, joiden tukirakenne ei ole rikkoontunut, varastoidaan jatkossa entiseen tapaan ulkona, mutta mikäli niissä havaitaan hajua, peitetään ne aumamuovilla tai siirretään sisähalliin. SRF-paalit, jotka ovat rikkoontuneet eli paalit, joiden tukirakenne (verkko tai narut) on rikki, siirretään varastoitaviksi ensisijaisesti halliin nro 11, jossa myös SRF-paalien rikkominen tehdään, tai lastataan suoraan autoon.

Jätteen varastointiaika määräytyy jätteen tuojien kansainvälisestä siirtoluvasta, joka on 365 päivää sisältäen jätteen hyödyntämisen. Yli viikon kestävää varastointia kutsutaan pitkäaikaiseksi varastoinniksi. Varastointi saa kestää enimmillään 365 päivää. Pitkäaikainen varastointi on huoltovarmuuden kannalta erittäin tärkeää. Huoltovarmuuskeskuksen lausunto (HVK/2024/00277-1) jättepolttoaineiden merkityksestä toimitetaan tämän vastineen liitteenä 3. Satama ei voi vaikuttaa varastointiaikoihin, sillä satama ei vastaanota jätettä itselleen omaan käyttöön, vaan sataman toiminta perustuu muun teollisuuden toimintaan.

Osa polttolaitoksille lähtevistä SRF-paaleista lastataan kuljetettaviksi sellaisenaan. Jätteen vastaanottajasta riippuen osa SRF-paaleista bulkataan eli rikotaan irtotavaraksi ennen lastausta ja jäte lastataan autoon irtolaisena. Valokuva bulkkauksesta esitetään liitteen 6 valokuvien yhteydessä. SRF-paalien rikkominen tehdään hallissa nro 11 ja irtojäte lastataan samassa hallissa poiskuljetettavaksi. RDF-paalit toimitetaan satamasta eteenpäin kokonaisina tai ne avataan (pakkausrakenne rikotaan) ennen autoon lastausta. Avaus tehdään vain, jos vastaanottava laitos ei pysty sitä muutoin vastaanottamaan. RDF-paaleja ei rikota irtotavaraksi kuten SRF-paaleja. RDF-paalien avaus tehdään hallissa nro 12 ja avatut paalit lastataan autoon samassa tilassa. Ruokajätettä sisältävää materiaalia ei enää jatkossa tuoda satamaan kesäkuukausina, eikä RDF-paalien avaus tehdä jatkossa lainkaan kesäkuukausina (kesä-elokuussa). Kierrätyspolttoaine lähtee vastaanottaville polttolaitoksille kuorma-autoissa jätteesiirtosopimuksessa määriteltyä reittiä.

SRF-paalit valmistetaan eurooppalaisen standardin EN 15359 mukaisesti, jolloin ne täyttävät standardin mukaiset laatuvaatimukset. RDF-paalien laatuvaatimukset määritellään tavarankäytön sopimuksissa, joihin jätteen tuojat ja/tai ostajat voi viedä vaatimuksina sataman asettamat vaatimukset ja ohjeistuksen.

3. *Miten varmistetaan se, että satamaan tuotavat kierrätyspolttoainelastit täyttävät niihin kohdistuvat vaatimukset ja että paalit on valmistettu ja lastattu siten, että ne kestävät kuljetuksen, siirrot laivasta, varastoinnin sataman alueella ja sään vaihtelut.*

Kierrätyspolttoainelastien vaatimusten täyttyminen varmistetaan käytettävillä kauppasopimuksilla, satamajärjestyksellä ja standardeilla. SRF-paalit valmistetaan eurooppalaisen standardin EN 15359 mukaisesti. Satamajärjestyksessä ja kauppasopimuksissa määritellään mm. vaatimukset kierrätyspolttoaineen pakkauksen osalta. Satama on antanut ohjeistuksen jätteentuojuille ja/tai vastaanottajille alusten teknisistä vaatimuksista, jotta paalit kestäisivät kuljetuksen. Jätteen ostajat ovat vieneet näitä ohjeistuksia heidän ja jätteen myyjän välisiin kauppasopimuksiin, jotka ovat velvoittavia. Satamajärjestyksessä edellytetään toimittamaan hajuhaittaa aiheuttava erä viipymättä pois satama-alueelta. Lisäksi satama on vaatinut paaleihin riittävää pakkaustasoa. Yhdessä näillä toimenpiteillä pyritään siihen, että paalit kestävät siirrot ja kuljetukset sekä varastoinnin. Lisäksi satama päivittää ohjeistustaan ja jatkuvasti, mikäli havaitsee puutteita tai kehitystarpeita. On kuitenkin huomioitava, että satamalla on rajalliset mahdollisuudet vaikuttaa asioihin, jotka eivät kuulu sen toimintaan, tai ole sen päätösvallassa.

Kierrätyspolttoainelastit vaativat kansainvälisen jätteentuontiluvan. Siirtolupaa varten tuontiluvan hakijan tulee antaa Suomen ympäristökeskukselle (SYKE) mm. kuvaus jätteestä ja sen koostumuksesta sekä analyysitulokset. SYKE on kansainvälisten jätesiirotojen toimivaltainen viranomainen Suomessa, se käsittelee jätesiirotoilupahakemukset ja valvoo, että jätesiiroto tapahtuvat asianmukaisesti ja ympäristön kannalta turvallisesti. Myös Tulli ja poliisi osallistuvat valvontaan.

Kierrätyspolttoainepaalien vastaanottaminen satamassa on vastikään aloitettua uutta toimintaa, jonka mittaluokka on kasvanut nopeasti. Kaikkiin tilanteisiin ole osattu ennalta varautua, eikä kuljetukseen ja hyödyntämiseen liittyviä haasteita ole osanneet ennakoida myöskään muut alan toimijat, kuten polttoaineiden tuojat, käyttäjät ja kuljettajat. Toimintaohjeiden muutokset ja toiminnan kehitys eivät näy välittömästi pitkissä toimitusketjuissa. Esimerkiksi paalien vahingoittumiseen on nyt kuitenkin pystytty puuttumaan varsin tehokkaasti. Lisäksi toiminnanharjoittaja haluaa muistuttaa, etteivät läheskään kaikki rikkinäisiltä näyttävät paalit ole tosiasiallisesti rikkinäisiä ja tässä on ollut väärinkäsityksiä. Paalien varsinainen tukirakenne on muoviverkko (pyöröpaalit) tai paalinarut (kanttipaali), joiden päälle muovi kiedotaan. Valokuva paalin rakenteesta on esitetty liitteen 6 valokuvien yhteydessä. Paalin ympärille kiedottuun muoviin voi tulla siirroissa ja kuljetuksissa nirhaumia, mutta tämä ei tarkoita, että paali olisi rikki. Paali rikkoontuu vasta, jos tukirakenne vaurioituu. Useimmissa rikkinäisen näköisissä paaleissa vain muovi on nirhautunut, mutta tukirakenne täysin ehjä. Tämän vuoksi Loviisan Satama Oy näkee ylimitoitettuna ja perusteettomana ELY-keskuksen vaateen edellyttää kaikkien paalien varastointia sisällä satamahalleissa.

4. *Selvitys jätteen kansainvälisen siirron vakuuden kattavuudesta ja riittävyydestä paalien varastoinnissa.*

Jätevakuuden jätteelle asettaa lähtömaa ja vakuus on voimassa niin kauan, kunnes jäte on käsitelty/hyödynnetty asianmukaisesti vastaanottomaassa. Satamassa varastossa olevalla jätteellä on siis aina voimassa oleva vakuus. Käytännössä vakuus on voimassa niin kauan, kunnes sen vastaanottanut polttolaitos ilmoittaa jätteen poltetuksi. Vakuuden suuruus määritellään jätteiden siirrosta annetussa Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksessa (EY) N:o 1013/2006. Asetettavien vakuuksien voidaan näin ollen katsoa olevan riittäviä.

5. *Miten toimitaan tilanteessa, jossa satamaan saapuu ennakkotoimenpiteistä huolimatta alus, jonka jätepolttoainelasti haisee poikkeuksellisen voimakkaasti ja/tai iso osa paaleista on rikkoontuneita ja lasti irtonaista? Miten hallitaan paalien logistiseen ketjuun liittyvät poikkeustilanteet, joissa esimerkiksi paalien toimitus satamasta eteenpäin häiriintyy/viivästyy?*

Mikäli saapuva lasti on rikkoutunut ja aiheuttaa voimakasta hajuhaittaa, siirretään tällainen lasti välittömästi sisätiloihin, umpinaiseen jätekonttiin tai toimitetaan välittömästi eteenpäin vastaanottavalle polttolaitokselle. Poikkeustilanteissa, joissa tavara ei liiku eteenpäin satamasta, varastoidaan RDF-paalit selvityksen kohdassa 2 kuvatun mukaisesti. Jätteen vastaanottajien häiriö- ja poikkeustilanteista johtuvat logistiset toimitusvaikeudet ovat satamasta riippumattomia, eikä satama voi itse vaikuttaa tavarankulkuun. Tällaisissa tilanteissa satama voi vaikuttaa vain satama-alueella tapahtuvaan paalien varastointiin. Poikkeustilanteisiin on nyt varauduttu ja poikkeustilanteissa varastointi toteutetaan kohdassa 2 kuvatun mukaisesti.

6. *Selvitys aloitteissa mainittujen, toiminnasta aiheutuneiden haittojen syistä ja tehdyistä sekä suunnitelluista korjaavista toimenpiteistä.*

ELY-keskuksen ja Loviisan kaupungin rakennus- ja ympäristölautakunnan aloitteiden mukaisesti jätteiden varastoinnista on aiheutunut haittana hajuhaittaa, kärpäshaittaa ja roskaantumista. Hajuhaittaa on aiheutunut RDF-paaleista, niiden aukaisusta ja pitkäaikaisesta varastoinnista ulkona sekä aluksissa vioittuneista paaleista ja näiden purusta sekä aluksista itsestään. Satama-alueen roskaantumista on aiheutunut kuljetuksessa tai lastauksessa vahingoittuneista paaleista sekä jätteen puutteellisesta pakkaamisesta. Merkittävin ympäristön roskaantuminen on aiheutunut nimenomaisesti kuljetuksista, eikä Loviisan Satama Oy:n harjoittamasta jätteen operoinnista. Hajuhaitan ja roskaantumisen osalta on tehty/tullaan tekemään seuraavat toimenpiteet:

- Jätteentuojiin kanssa on käyty läpi käsittelemätöntä ruokajätettä sisältävien polttoainepaalien rajoituksia ja tarkennettu niitä. Sataman kautta ei voi tuoda vastaavia tavaraeriä kesäkuukausina, jolloin korkeasta lämpötilasta johtuen hajuhaitta on suurempaa. RDF-paalien avausta ei enää jatkossa tehdä kesäkuukausina.

- Vastaanottolaitosta on pyydetty priorisoimaan hajuhaittaa aiheuttavat lastit, jos sellaisia havaitaan. Näin vähennetään haitan kestoa.
- Jätteentuoja on sopinut vastaanottavan laitoksen kanssa toimenpiteistä kuljetusketjun parantamiseksi. Toimitusketjun sujuvuudella ja varautumisella poikkeustilanteisiin ehkäistään hajuhaittoja.
- RDF-kierrätyspolttoaineet varastoidaan sisätiloihin kesään mennessä tai viimeistään, kun uuden varastohallin muutostyöt saadaan päätökseen. Ensisijainen RDF-paalien varastointipaikka, uusi varastohalli, varustetaan poistoilman käsittelyllä (aktiivihilisuodatus tai muu soveltuva). Mikäli kaikki RDF-paalit eivät mahdu päähalliin, varastoidaan ne muissa sisävarastoissa. Poikkeustilanteissa, joissa sisävarastot täyttyvät, varastoidaan RDF-paalit ulkona aumamuovilla peitettynä. Myös SRF-jäte, jossa havaitaan hajua, peitetään ulkona aumamuovilla tai siirretään sisävarastoon. Varastoinnin ja operoinnin siirtämisellä sisävarastoon on merkittävä vaikutus hajuihin ja hajupäästöjä voidaan näin rajoittaa. Edelleen RDF-paalien varastointiin käytettävän hallin nro 12 poistoilman käsittelyllä vähennetään hajupäästöjä.
- Jätteen toimittajia on ohjeistettu soveltuvan aluskaluston käytössä. Näin lastit ovat pysyneet ehjinä, eikä haju pääse leviämään lasteja purettaessa. Lastien kuljetuksista ja siirroista satama-alueella ei tällöin ole myöskään aiheutunut merkittävää roskaantumista.
- Varastoitu polttoaine lastataan varastossa aina kun mahdollista, mikä rajoittaa hajuhaitan leviämistä ja vähentää roskaantumista.
- Varustamoille ja laivoille on ilmoitettu etukäteen, että laivan ruumat pitää tuulettaa merimatkan aikana, jotta hajupäästö olisi mahdollisimman pieni hetkellä, jolloin alus avaa luukut satamassa. Toiminto on otettu käyttöön loppuvuodesta 2024.
- Operaattori selvittää jätteentuojan mahdollisuuksia vaatia jätteen toimittajalta lähtöpäässä paalien käsittelyä hajuja neutralisoivalla ja ympäristöystävällisellä kemikaalilla. Operaattori selvittää myös mahdollisuutta sumuttaa hajua neutralisoivaa ainetta paalien päälle purun yhteydessä.
- Pyrkimyksenä on paalin avaus vastaanottavassa laitoksessa ja avaustoimenpide on ohjattu vastaanottolaitoksille aina kun mahdollista. Toimintatapa pienentää riskiä hajupäästöille ja roskaantumiselle.
- Ahtausliikkeellä on toimintaohjeet paalien varovaiseen käsittelyyn, jotta paalit pysyvät niin ehjinä kuin mahdollista. Käytössä on oikeat, toimintaan suunnitellut paalipihdit, joilla minimoidaan paalien rikkoontuminen.
- Laiturit, kentät ja sisävarastot pestään säännöllisesti, kuten myös koneet ja pihdit hajun poistamiseksi.
- Satama on vaatinut tiettyä pakkaustasoa hajun ja roskaantumisen vähentämiseksi.
- Operoinnista aiheutuva roskaantuminen on rajattu satama-alueen sisälle korkealla aitauksella, hulevesikaivojen ritiläkansiin asennetuilla verkoilla sekä suojauksilla lastien purusta aiheutuvan roskaantumisen torjumiseksi. Kuljetuksista aiheutuvaan roskaantumiseen on pyritty vaikuttamaan mm. ohjeistuksella, vaikkei kuljetus ole Loviisan sataman ympäristölupaan kuuluvaa toimintaa.

Hajuhaittaa on aiheutunut myös Loviisan satamasta riippumattomista tekijöistä, joihin satama ei voi vaikuttaa. Esimerkiksi keväällä 2023 Traficom pysäytti jätettä kuljettaneen aluksen viikoiksi Loviisan satamaan.

Kärpäshaittaa on aiheutunut tietyistä RDF-jäte-eristä. Kärpäsiä konsulttoitiin haittaeläimiin erikoistunutta yritystä, josta saatujen ohjeiden mukaisesti satama-alueelle laitettiin paarma-ansoja. Tavarantoimittajaa on informoitu asiasta, ja kyseinen toimittaja on käynyt läpi lähtöpään toimittajan kanssa toimenpiteitä siitä, miten varmistuttaisiin, ettei lastin seassa pääse siirtymään kärpäsiä vastaavasti. Jatkossa RDF-paalit varastoidaan sisätiloissa, jolloin niitä voidaan mahdollisesti myrkyttää.

Aloitteissa on lisäksi mainittu satama-alueella havaitut haittaeläimet: linnut ja rotat. Sataman alueella esiintyy haittaeläimiä, mutta niistä ei aiheudu merkittävää haittaa tehdyn torjunnan ja ennaltaehkäisyn vuoksi. Haittaeläimiä houkuttelee RDF-jätteen lisäksi erityisesti vilja. Haittaeläimiä torjutaan estämällä niiden pääsy jätteisiin ja viljaan sekä siivoamalla alueita. Lisäksi Loviisan Satama Oy:lla on jatkuvaluonteinen sopimus haittaeläimiä torjuvan yrityksen kanssa haittaeläinten hallinnasta. Myös viljaoperaattori tekee haittaeläinten torjuntaa. Jatkossa RDF-paalit varastoidaan aina sisätiloissa ja poikkeustilanteissakin aumamuovilla peitettynä, jolloin RDF-jäte ei houkuttele niitä kuten aiemmin, eivätkä haittaeläimet pääse RDF-jätteeseen käsiksi kuten ennen. SRF-paalit eivät houkuttele haittaeläimiä.

7. Asiantuntija-arvio aloitteissa esitetyistä hygienia- ja terveysriskeistä Suomen/Loviisan sataman olosuhteissa. Tarvittaessa toimenpide-esitys terveyshaittojen torjumiseksi.

Asiantuntija-arvio hygienia- ja terveysriskeistä esitetään erillisessä lausunnossa, joka toimitetaan tämän vastineen liitteenä 4. Erikseen vireille toimitettavan ympäristöluvan muutoshakemuksen kappaleessa 6.5 on myös kuvattu ympäristö- ja terveysriskejä.

8. Asiantuntijaselvitys hajupäästöjen ja -haittojen nykytilanteesta.

Asiantuntijaselvitys hajupäästöistä ja -haitoista toimitetaan AVille maaliskuuhun 2025 aikana. Selvityksen on tarkoitus pohjautua hajumittauksiin. Aikataulu selvityksen jättämiselle tarkentuu, kun selvää onko hajumittaustuloksia tarpeen mallintaa. RDF-paaleista aiheutuvien hajujen mittaukset ja niiden perusteella mahdollisesti tehtävien hajupäästöjen leviämismallinnukset ovat viivästyneet aluehallintoviraston vastinepyynnön mukaisesta aikataulusta, koska Loviisan satamaan ei tullut uusia RDF-paalitoimituksia toimituksia syksyn ja loppuvuoden 2024 aikana. Satamassa on loppuvuoden 2024 aikana ollut varastoituna RDF-paaleja, mutta niiden lämpötila on ehtinyt ajan sekä syksyn ja talven viileiden kielten takia laskea niin, ettei niiden hajujen muodostus ole enää merkittävää. Tästä syystä niiden hajujen mittaaminenkaan ei olisi tuottanut luotettavia ja tarkoituksen mukaisia tuloksia, jotka olisivat mm. korreloineet ilmoitettuihin hajuhaittoihin.

Hajumittaukset tuoreelle RDF-jätteelle päästään toteuttamaan viikolla 9/2025. Parin viikon viivästys AVille aiemmin ilmoitetusta mittausaikataulusta johtuu ainoan akkreditoidusti hajunäytteitä Suomessa analysoivan laboratorion olfaktometrisen laitteiston huollosta helmikuussa.

Hajumittausten hajupäästötulosten perusteella laaditaan hajupäästöjen leviämismallinnus, mikäli mitatut hajupitoisuudet ovat riittävän korkeat. Mikäli hajupitoisuudet ovat hyvin alhaiset (esim. luokkaa 0-50 HY/m³) ja mitatut virtaustulokset ovat myös pienet (esim. luokkaa 0,1-0,005 m/s), on hajupitoisuuksista ja virtaustuloksesta laskennallisesti määritetty hajupäästö niin pieni, ettei tätä ole mielekästä mallintaa. Lähtökohtaisesti hajupäästöjen leviämismallinnus suoritetaan, mutta mikäli virtaukset ja hajupitoisuudet ovat olemattomat, niin voidaan leviämismallinnus päättää olla tekemättä.

9. *Valvontaviranomaiset ovat aloitteissaan tuoneet esiin mm., että ympäristöluvassa ei ole riittävässä määrin asetettu velvoitteita/määräyksiä aloitteissa mainittujen haittojen vähentämiseksi. Tästä johtuen luvanhaltijalta pyydetään esitys konkreettisista toimista aikatauluineen, joilla haittoja voidaan vähentää nopealla aikataululla, tehokkaasti ja pysyvästi, kuten*
- teknis-taloudellinen selvitys varastoinnin ja käsittelyn siirtämisestä kokonaisuudessaan sisätiloihin sekä hallin/hallien hajunhallinnasta ja poistoilman käsittelystä.*

Kaikki RDF-paalit ohjataan varastoitaviksi sisätiloissa, kun päähallin rakennustyöt on saatettu valmiiksi. RDF-paalien ensisijainen varastointipaikka on päähalli, jonka poistoilmaan asennetaan aktiivihiilisuodattimet tai muut vastaavat soveltuvat suodattimet. Selvitys soveltuvista suodattimista on jo aloitettu. Rakennuslupa päähallin muuttamiseksi avokatoksesta on saatu 10.1.2025 ja se sai lainvoiman 24.1.2025. Tavoitteena on tilan valmistuminen ennen kesää. Ne RDF-paalit, jotka eivät mahdu poistoilman käsittelyllä varustettuun päähalliin, ohjataan varastoitaviksi muihin halleihin/katoksiin kesään mennessä, tai poikkeustilanteissa varastoidaan ulkona aumamuovilla peitettynä.

Hajuhaitan osalta tulee kuitenkin muistaa, että Vaasan hallinto-oikeuden päätöksen (20/0113/3) mukaisesti yhteiskunnan toimivuuden kannalta tärkeiden toimintojen, kuten satamien läheisyydessä sijaitsevilla kiinteistöillä on jossain määrin myös velvollisuus sietää toiminnan ympäristövaikutuksia.

– selvitys hulevesien johtamisjärjestelmästä ja hulevesien purkupisteistä, esitys roskien hulevesiin päätyksen estämiseksi tehtävistä toimenpiteistä, sekä esitys hulevesitarkkailun järjestämisestä.

Hulevesien mukana roskien kulkeutuminen piha-alueelta on estetty asentamalla pienisilmäiset verkot hulevesikaivojen rutiläkansiin. Satama-alueen hulevedet ohjataan kaadoin hulevesijärjestelmään, joka on osa kaupungin hulevesiverkostoa. Hulevedet ohjataan laskeutuskajojen kautta mereen. Hulevesijärjestelmä purkaa mereen useassa pisteessä sataman edustalla. Purkupisteet esitetään liitteellä 5. Hulevesikaivoissa on sakkapesät, johon hulevesien sisältämä kiintoaines kerätään. Hulevesijärjestelmä on osa kaupungin hulevesiverkostoa, joten satama-alueen hulevesiviemäreiden kautta mereen kulkee hulevesiä satama-aluetta huomattavasti laajemmalla alueella.

Jatkossa RDF-paalit varastoidaan sisätiloissa ja vain poikkeustilanteessa ulkona aumamuovilla peitettynä. Aumamuovilla paalit saadaan peitettyä niin, etteivät sadevedet pääse kosketuksiin RDF-paalien kanssa. RDF-paalit eivät tällöin ole enää jatkossa kosketuksissa sadevesien kanssa, eikä paaleista tällöin muodostu suotovesiä ja päästöjä hulevesiin. SRF-paaleja varastoidaan jatkossa edelleen ulkona. SRF-paalit valmistetaan standardin mukaisesti lajitellusta jätteestä ja ne sisältävät pääasiassa muovia, puuta ja pahvia. SRF-paalit eivät sisällä yhdyskuntajätettä, eivätkä ruokajätettä. Vaikka SRF-paalien muovit olisivat nirhautuneita, suojaa muovi jätettä sadevesiltä, jolloin muodostuvien suotovesien määrä on vähäistä. Rikkoontuneet SRF-paalit varastoidaan sisätiloissa.

KVVY suoritti Loviisan satamassa kierrätyspolttoaineiden varastoalueella ELY-keskuksen velvoittaman hulevesitarkkailun syksyllä 2024. Tarkkailuraportin mukaan hulevesissä havaittiin melko korkeita pitoisuuksia tutkittuja haitta-aineita, ravinteita ja bakteereja. Kierrätyspolttoaineiden varastoinnista aiheutuva kuormitus mereen oli kuitenkin melko pientä. Jatkossa varastoinnin muutosten myötä kierrätyspolttoaineista aiheutuvat hulevesipäästöt vähenevät, kun paaleja varastoidaan sisätiloissa ja aumamuovilla peitettynä, jolloin ne eivät ole kosketuksissa sadevesien kanssa. Päästöjen vähenemisen ja nykyisen pienen kuormituksen vuoksi toiminnanharjoittaja ei näe tarvetta erillisen hulevesitarkkailun järjestämiselle.

– selvitys roskaantumisen vähentämiseksi ja roskien siivoamisen tehostamiseksi tehtävistä toimista.

Operoinnista aiheutuu satama-alueen operointialueelle roskaantumista, mutta roskaantuminen on saatu suojaustoimenpiteillä, aitaamalla, siivoamisella ja hulevesikaivojen kansien verkoilla (liite 6) rajoitettua satama-alueeseen. Satama-alue siistitään aina operoinnin päätyttyä. Siistimistä tehdään myös operoinnin aikana ja työnjohto valvoo lastien purkuja. Toiminnanharjoittaja ei jaa viranomaisten näkemystä satama-alueen roskaisuudesta. Liitteellä 6 esitetään yleiskuvia satama-alueesta. Kuvat on otettu sataman normaalin toiminnan aikana.

Piha-alueet pidetään siisteinä koneilla harjaamalla. Lastien purussa noudatetaan satamaoperaattorin toimintaohjetta. Ennen laivan purkua tehdään mittavat suojaustoimenpiteet, eli laivan reelingin ja laiturin väliin laitetaan pressut ja purkausalue rajataan suojaseinillä. Rikkinäiset paalit, joiden tukirakenne on vahingoittunut, siirretään suoraan suljettuun tilaan. Roskien pääsy mereen lasteja purettaessa estetään mm. suojaamalla laituri-alue ja puhaltamalla irtoroskat paalien pinnalta ennen purkua aluksesta. Purun jälkeen roskat kerätään harjakoneella ja käsin. Ruuman pohjalla oleva irtomainen jäte kerätään talteen umpinaisella kahmarilla, jotta irtoroskat eivät leviä. Purkua ei tehdä kovalla tuulella, jos vaarana on ympäristön roskaantuminen. Jos toimenpiteistä huolimatta roskaa päätyy mereen, haetaan se veneellä haavitsemalla pois. Siistimistä tehdään purkujen aikana ja niiden jälkeen. Lastien purusta ei aiheudu ympäristön roskaantumista.

Sataman ympäristön ja rantojen roskaantuminen ei johdu pääsääntöisesti satamaoperoinnista, vaan jätteiden kuljetuksista. Loviisan satama korostaa, ettei jätteiden merikuljetus satamaan ja tiekuljetus sieltä pois, ole Loviisan sataman toimintaa, eikä täten kuulu sataman ympäristölupaan, jolloin satama ei juurikaan voi vaikuttaa siitä aiheutuvaan roskaantumiseen. Satama on kuitenkin antanut ohjeistusta kuljetuksiin (alukset ja kuorma-autot), jotta niistä aiheutuvaa roskaantumista voitaisi vähentää. Satama on havainnut erityisesti kuorma-autokuljetusten ja siinä käytetyn kaluston aiheuttavan ympäristön roskaantumista ja ollut tästä yhteydessä ELY-keskukseen. Rantojen roskaantumista on voinut aiheutua yleisesti Suomenlahdella tapahtuneista lainvastaisista aluksilla tehdyistä jätteen dumpaamisesta, vastaavasti paikallisesti vastoin kansainvälisiä säädöksiä tehdyistä aluksen kansirakenteiden huuhteluista tai aikaisemmin satamaoperoinnin virheellisesti toteutetusta suojausmenetelmästä. Satamatoiminnasta ei aiheudu nykytoimenpiteillä ja ohjeistuksilla rantojen roskaantumista.

– kuvaus SRF- ja RDF-lastien kuljetuskalustosta (alukset ja ajoneuvot) sekä arvio niiden soveltuvuudesta rikkinäisten paalien tai irtotavaran kuljetuksiin.

Kierrätyspolttoaineen kuljetus satamaan tai sieltä polttolaitokselle ei ole Loviisan Sataman ympäristöluvan mukaista toimintaa, joten satama ei vastaa, eikä voi päättää jätteen kuljetukseen käytetystä kalustosta. Satama voi kuitenkin ohjeistaa sopivan kaluston käyttämiseksi ja onkin näin toiminut ohjeistaessaan alustyyppin valinnassa havaittuaan tietyistä alustyypeistä aiheutuneen kuljetuksessa vahinkoa paaleille.

Jätteet toimitetaan eteenpäin polttolaitoksille kuorma-autoilla. Jätteen siirtoluvassa SYKE hyväksyy koko toimitusketjun kuljetusyhtiöineen. Toimitusketjuun voi SYKE hyväksyä vain jätehuoltorekisteriin kuuluvat ELY-keskuksen hyväksymät kuljetusyhtiöt, joten käytetty kalusto on ELY-keskuksen hyväksymää. Irtotavaran kuljetus on käytettävillä kuljetusyrityksille normaalia toimintaa, mutta kuorma-autokuljetusten kalusto vaihtelee. Joissain autoissa ei ole kiinteästi umpinaista säiliötä jätteelle, vaan kuormatila on suljettu tiheällä verkolla. Tällaisten autojen jätekuljetuksista aiheutuu hajuhaittaa kuljetusreitille. Loviisan Satama Oy on ollut yhteydessä ELY-keskukseen asiasta.

– esitys paalien käsittelyyn ja varastointiin liittyvästä käyttö-, päästö- ja vaikutustarkkailusta, kuten paalien tiiveys- ja kuntotarkkailu, lastin purku- ja lastaustilanteiden tarkkailu (purku aluksista ja lastaus ajoneuvoihin), hajun leviämisselvitykset ja muu hajutarkkailu menetelmineen.

Käsittelyyn ja varastointiin liittyvä käyttötarkkailu kuvataan kierrätyspolttoaineiden seuranta- ja tarkkailusuunnitelmassa, joka esitetään liitteellä 7. Työnjohto valvoo lastien purkua sekä varaston ja varastoalueiden siisteyttä. Lastien purussa luukkujen avauksen jälkeen tehdään visuaalinen tarkastus ja poikkeustapauksissa otetaan yhteyttä asiakkaaseen ja sataman edustajaan.

10. Lastinkäsittelyn ja varastoinnin hajunhallintasuunnitelma, jonka tulee sisältää vähintään seuraavat asiat: hajupäästölähteet, hajun rajoittamismenetelmät päästölähteittäin, poikkeavien tilanteiden hajupäästöihin varautuminen ja toimet tilanteen hoitamiseksi, hajun omavalvontaluonteinen tarkkailu sekä havaintojen kirjanpito ja raportointi.

Kierrätyspolttoainepaalien lastinkäsittelyä ja satama-alueella varastointia käsittelevä hajunhallintasuunnitelma on esitelty tämän vastineen liitteessä 8. Laaditussa hajunhallintasuunnitelmassa on esitetty Loviisan satama-alueen hajupäästölähteet, hajun hallinta-/rajoittamismenetelmät päästölähteittäin, poikkeavien tilanteiden hajupäästöihin varautuminen ja toimet tilanteen hoitamiseksi, hajun omavalvontaluonteinen tarkkailu sekä havaintojen kirjanpito ja raportointi.

LIITTEET

- Liite 1 Naapurien yhteystiedot, ei julkinen*
- Liite 2 Kierrätyspolttoaineiden käsittely- ja varastointialueet
- Liite 3 Huoltovarmuuskeskuksen lausunto
- Liite 4 Lausunto hygienia- ja terveysriskeistä
- Liite 5 Hulevesipiirustus
- Liite 6 Valokuvia satama-alueelta
- Liite 7 Kierrätyspolttoaineiden seuranta- ja tarkkailusuunnitelma
- Liite 8 Hajunhallintasuunnitelma

* tietosuojalaki 1050/2018