

5.5.2009

2395/2009/30/4
ULM - 221

Lausuntopyyntönnö 6.3.2009, Dnro UUS-2006-R-32-531

Venäjä - Saksa-maakaasuputkilinjan YVA-selostus

Nord Stream AG suunnittelee maakaasuputkilinjan rakentamista Suomenlahden ja Itämeren läpi Venäjän Portovajan lahdelta Saksan Greifswaldiin. Linjalle on tarkoitus rakentaa kaksi rinnakkain kulkevaa putkea, joista ensimmäinen rakennettaisiin vuosina 2010–2011 ja jälkimmäinen vuosina 2011–2012. Putket olisivat käytössä vähintään 50 vuotta ja niiden kautta toimitettaisiin vuositasolla noin 55 miljardia kuutiometriä maakaasua Venäjältä Keski-Eurooppaan. Yhden putken pituus olisi noin 1 220 km ja se koostuisi noin 100 000 putkikappaleesta.

Uudenmaan tiepiiri tarkastelee YVA-selostusta hankkeen aiheuttaman maantiliikenteen näkökulmasta ja keskittyy siltäkin osin vain Uudenmaan tiepiirin alueeseen. Kaakkois-Suomen tiepiiriltä ja Turun tiepiiriltä on pyydetty hankkeesta omat lausuntonsa.

Hanke aiheuttaa maaliikennettä lähinnä vain rakentamisvaiheessa ja mahdollisesti myös purkuvaiheessa, mikäli putket päätetään poistaa merestä käyttöajan päätyttyä. Rakentaminen koostuu putkikappaleiden valmistamisesta, pinnoittamisesta, välivarastoinnista ja asentamisesta sekä kuljetuksista näiden toimintojen välillä. Lisäksi hankkeeseen liittyy erilaisia raaka-ainekuljetuksia. Eri toimintojen sijoittuminen ja niihin liittyvät kuljetukset on YVA-selostuksessa kuitenkin kuvattu vasta vain ensimmäisen putken osalta, sillä jälkimmäisen putken rakentamista ei ole vielä kilpailutettu. YVA-selostus antaa kuitenkin mielikuvan niistä periaatteista, joiden mukaisesti myös toinen putki on mahdollista rakentaa, mutta jos toisen putken rakennuslogistiikka poikkeaa oleellisissa kohdissa ensimmäisen putken rakentamisesta, liikenteen vaikutukset voivat olla tyystin erilaiset ja ne joudutaan päättelemään melko monimutkaisesti nyt annettujen tietojen pohjalta. Yksi mahdollisuus on tällöin koettaa esimerkiksi ilmaista eri vaiheita kuvaavat kokonaiskuljetusmäärät laskennallisina maantiekuljetusten määrinä.

Ensimmäisen putken osalta rakennuslogistiikka on tarkoitus hoitaa seuraavasti:

- Putkikappaleista 25 % valmistetaan Venäjällä ja 75 % Saksassa, minkä jälkeen kaikki Venäjällä valmistetut ja 10 % Saksassa valmistetuista putkikappaleista tuodaan Kotkaan laivoilla ja junil-

5.5.2009

2395/2009/30/4
ULM - 221

la betonipinnoitusta ja varastointia varten. Kuljetukset ovat alkaneet jo kesäkuussa 2008, vaikka putkenlasku mereen onkin tarkoitus aloittaa vasta lokakuussa 2010. Pinnoituslaitos sijaitsee sataman alueella. Kaikkiaan Kotkaan tuodaan käsiteltäväksi noin 35 000 putkikappaletta, joista jokainen painaa materiaalikulituksen perusteella vajaat 12 tonnia. Maantiekuljetuksina tämä vastaisi noin 17 500 lastattua kuljetusta, jos oletetaan, että yhteen kuljetukseen voitaisiin lastata 2 putkikappaletta.

- Rakennustyötä varten noin 12,5 % Kotkaan tuoduista putkista siirretään laivoilla suoraan rakennuspaikalle ja loput samoin laivoilla Hankoon ja Ruotsin Sliteen ja Karlskronaan perustettaville välivarastointipaikoille. Hangon välivarasto pyritään rakentamaan mahdollisimman lähelle satamaa kuljetusetäisyyksien minimoimiseksi. Kaikkiaan Hankoon tuodaan noin 22 700 betonipinnoitettua putkikappaletta, joista jokainen painaa materiaalikulituksen perusteella vajaat 24 tonnia. Maantiekuljetuksina tämä vastaa 22 700 lastattua kuljetusta sekä vastaavat paluukuljetukset, jos oletetaan, että yhteen kuljetukseen voidaan lastata vain 1 putkikappale.
- Betonipinnoituksen sementti ja täyteaineeksi sopiva hiekka hankitaan pinnoituslaitosten lähistöltä ja on tarkoitus kuljettaa laitoksille junilla. Lisäksi sementtiin sekoitetaan täyteaineeksi 70 % rautamalmia, joka tuodaan Kotkaan laivoilla. Sementtiä ja hiekkaa kuluu jokaiseen putkikappaleeseen yhteensä noin 3,5 tonnia ja rautamalmia runsas 8 tonnia. Sementin raaka-aineiden kuljetukset ovat alkaneet marraskuussa 2008. Jos pinnoitteen sementti ja täyteaineeksi sopiva hiekka tuotaisiin pinnoituslaitokselle maanteitse, tarkoittaisi se noin 3 050 täyttä kuorma-autokuljetusta, jos yhteen kuljetukseen oletetaan mahtuvan noin 40 tonnia.
- Merenpohjan muokkaukseen tarvittava kiviaines otetaan Kotkan lähistöltä Rajavuoren louhoksesta ja kuljetetaan sataman varastoalueelle rekoilla ja edelleen rakennuspaikalle laivoilla. Kuljetettavan kiviaineksen kokonaismäärä yhden putken osalta on noin 180 000 m³ eli 306 000 tonnia, mikä tarkoittaa noin 7 650 täyttä kuorma-autokuljetusta, kun yhteen kuljetukseen mahtuu noin 40 tonnia. Kaikkiin kuljetuksiin liittyvät myös tyhjät paluukuljetukset.

YVA-selostuksessa ei ole esitetty oheisia yksittäisten putkikappaleiden painoja ja niihin tarvittavien pinnoitusmateriaalien määriä vaan ne ja niistä johdetut kuorma-autoekvivalentit on päätehty selostuksessa annettujen tietojen perusteella. Yksikkötiedot olisivat kuitenkin olleet tarpeen hankkeen kokoluokan ymmärtämiseksi ja sen arvioimiseksi, millaiset vaikutukset jälkimmäisen putken rakentamisella voisivat olla, mikäli rakennuslogistiikka perustuisi ensimmäistä putkea laajemmin maantiekuljetuksiin. Lisäksi yksikkötietojen perusteella pääsee nyt arviomaan myös Hangon sataman ja välivarastoalueen välisten maantie-

5.5.2009

2395/2009/30/4
ULM - 221

kuljetusten vaikutuksia, jotka voivat Uudenmaan tiepiirin ja varsinkin Hangon kaupungin alueella olla merkittäviä jo ensimmäisen putken rakennusaikana, mikäli välivarastoalue sijaitsee sataman ulkopuolella.

Liikennejärjestelmävastaava


Mirja Hyvärinta

Liikennejärjestelmäasiantuntija


Pekka Rätty

TIEDOKSI

Mirja Hyvärinta, Pekka Rätty, Arto Kärkkäinen, Minna Weurlander,
Anita Eastwood (KaS), Raimo Järvinen (T), Tuula Säämänen (AP)

Rätty Pekka