



4.5.2009

353/08/2009

Uudenmaan ympäristökeskus

Uudenmaan ympäristökeskus Nylands Miljöcentral	
Saap Ant	14. 05. 2009
UUS-2006-R-32-531 YVA:NYSTRÖM	

Viite Lausuntopyyntö UUS-2006-R-32-531

Asia Liikenne- ja viestintäministeriön lausunto ympäristövaikutusten arviointiselostuksesta, joka koskee Nord Stream AG:n hanketta rakentaa Venäjän ja Saksan välille kaksi merenalaista maakaasuputkea Suomen talousvyöhykkeen läpi

Liikenne- ja viestintäministeriö on tutustunut varsin laajaan ympäristövaikutusten arviointiselostukseen ja toteaa, että kaasuputken rakentamisesta aiheutuvia suoranaisia ympäristövaikutuksia sekä putken laskussa käytettäviin aluksiin liittyviä riskejä on arvioitu melko laajasti.

Sen sijaan kaasuputken rakentamisesta aiheutuvia vaikutuksia Suomenlahden kansainvälisellä vesialueella pakollisen ilmoittautumisjärjestelmän, GOFREP:in valvonnassa ja reittijakojärjestelmien ohjaamana vakiintuneita reittejä liikkuvalla alusliikenteelle ja sen turvallisuudelle ei ole arvioitu, vaikka arviointiohjelman mukaan näin oli tarkoitus tehdä.

Ympäristövaikutusten arviointiohjelma

Ympäristövaikutusten arviointiohjelman laivaliikennettä koskevassa kohdassa 6.3.4. on todettu, että ”rakentamisen vaikutus Suomenlahden reittijakoalueisiin (TSS) arvioidaan. Liikenteeseen kohdistuvien vaikutusten on selvitettävä tarkemmin vesiliikennemääriä ja reittejä esimerkiksi AIS:n avulla (Automatic Identification System) tai Gulf of Finland Reporting (GOFREP) järjestelmän avulla. GOFREP on pakollinen alusten raportointijärjestelmä, joka on ollut käytössä vuodesta 2004 saakka”.

Liikenne- ja viestintäministeriö on YVA- arviointiohjelman antamassaan lausunnossa todennut muun muassa, että vilkas laivaliikenne Suomenlahdella on jo nykyisellään melko riskialtista. Maakaasuputken rakentamisen yhteydessä rakennettavat suoja-
vyöhykkeet eivät saisi johtaa laivaliikenteen vaarantamiseen ja riskien kasvuun entistään.

Suomenlahden alusliikenne

Suomenlahdella viime vuosina voimakkaasti lisääntyneeseen laivaliikenteeseen, erityisesti öljynkuljetuksiin, on useissa selvityksissä todettu liittyvän onnettomuusriski. Onnettomuuksiin liittyy puolestaan aina henkilö- ja ympäristövahinkojen riski.

Kasvavan alusliikenteen riskejä on pyritty pienentämään tehostamalla alusliikenteen valvontaa ja ohjausta. Suomenlahden kansainvälisellä vesialueella Suomen, Venäjän ja Viron yhteistyössä ylläpitämän alusten pakollisen ilmoittautumisjärjestelmän (GOFREP) ja siihen liittyvien reittijakojärjestelmien avulla itään ja länteen suuntautuva liikenne on reititetty eri kaistoille, mikä on parantanut liikenteen ennakoitavuutta ja liikennekuria ja vähentänyt onnettomuuksia, kuten myös juuri valmistuneessa Itäme-

Postiosoite	Käyntiosoite	Puhelin	Telekopio
PL 31 00023 Valtioneuvosto kirjaamo@mintc.fi info@mintc.fi	Eteläesplanadi 16-18, Helsinki	(09) 160 02	(09) 160 28596 (09) 160 28590 (tiedotus)

ren meriturvallisuusohjelmassa (liikenne- ja viestintäministeriön julkaisu 13/2009) todetaan.

Nykytila YVA- selostuksen mukaan

YVA- selostuksen nykytilaa kuvaavassa 5 luvussa on laivaliikennettä käsitelty kohdassa 5.6.1. Kaasuputki on tarkoitus sijoittaa Suomenlahdella GOFREP- alueelle, niin että se kulkee kolmen eri reittijakojärjestelmän alueella. Tämä ei kuitenkaan ilmene YVA- selostuksen tekstiosassa. YVA- selostuksessa ei myöskään ole selvitetty GOFREP- järjestelmän juridista statusta, tarkoitusta ja toimintaa.

Laivaliikenteen kuvaus perustuu alusten automaattisesta tunnistusjärjestelmästä (AIS) saatuihin liikennetiheyttä koskeviin tietoihin ja on liikennesuuntien osalta harhaanjohdettava muun muassa kartoissa (kuva 5.74, kartat SH 1- SH 7 ja kartta SH-6-F) esitetyn pääreitit A kuvauksen osalta.

Laivaliikenteeseen kohdistuvat vaikutukset YVA- selostuksen mukaan

YVA – selostuksessa hankkeen laivaliikenteeseen kohdistuvat vaikutukset on kuvattu luvussa 8.4.1. Kaasuputken asennukseen liittyvien eri työvaiheiden (ammusten raivaus, kiviaineksen kasaaminen, putken laskeminen) todetaan aiheuttavan navigointirajoituksia alueella liikkuville aluksille.

Navigointirajoituksia ei kuitenkaan ole yksilöity esimerkiksi sen osalta, millä alueella ja ajanjaksolla rajoituksia aiheutuu, kuinka suurelle määrälle aluksia ne kohdentuvat, mitä nämä rajoitukset käytännössä ovat ja kuinka ne on tarkoitus toteuttaa.

Navigointirajoitusten on todettu olevan haitallisia, suorita ja palautuvia sekä merkitykseltään vähäisiä.

Laivaliikenteeseen kohdistuvien vaikutusten osalta ei myöskään ole huomioitu sitä, että GOFREP- järjestelmän ja siihen kuuluvien reittijakojärjestelmien avulla alusliikenne on tiukasti säänneltyä ja valvottua. Alukset eivät siten voi liikkua vapaasti kuten avomerellä. Reittijakojärjestelmien ulkopuolella vesisyvyys on myös paikoittain niin matala, että käytännössä myös syväys rajoittaa alusten poikkeamista reittijakoalueelta.

YVA- selostuksen kuvaus laivaliikenteestä ja Suomenlahdesta navigointiympäristönä on puutteellinen ja tästä syystä myös johtopäätöksiin on suhtauduttava varauksella.

Alusliikenteen riskienarviointi

Espoo-raportin osassa II, luvussa 5. on arvioitu putkilinjojen rakentamiseen ja käyttöön liittyviä vaaroja ja riskejä kolmansille osapuolille ja ympäristölle. Riskien arvioinnin tuloksena todetaan, ettei laadullisissa arvioinneissa ole todettu suuria riskejä kolmansille osapuolille tai ympäristölle. Keskisuuriksi riskiluokiksi on yksilöity ohikulkevien alusten törmäykset rakennusaluksiin ja öljyvahingot polttoainetäydennysten aikana. Ohikulkevissa aluksissa oleville kolmansien osapuolten henkilöille aiheutuviin riskien arvioidaan jäävän selvästi alle kriteeritason.

YVA- selostuksen luvussa 9 on kuvattu odottamattomiin tapahtumiin liittyviä riskejä. Kaasuputken laskuun liittyviä, merenkululle aiheutuvia riskejä on arvioitu kolmannen osapuolen ja putkenlaskualusten törmäystiheyden ja törmäyksistä johtuvien öljyvuotojen osalta. Riskit todetaan pieniksi. Riskiarvioiden perusteita ja tausta-aineistoa ei kuitenkaan ole esitetty.

Alusliikenteen riskien osalta ei ole arvioitu, aiheutuuko siitä riskejä, että GOFREP- alueelle reittijakojärjestelmien mukaista kulkusuuntaa noudattavat alukset kaasuput-

ken asennustöiden vuoksi joutuvat poikkeamaan normaaleilta reiteiltään ja väistelemään asennus- ja työaluksia.

Kolmannen osapuolen aluksen törmäyksestä asennusalukseen aiheutuvan öljyvuodon suuruudeksi arvioitu 100 – 1000 tonnia. Arvio vaikuttaa pieneltä, kun otetaan huomioon, että Suomenlahdella liikkuu säiliöaluksia jopa 100 000 tonnin öljylastissa.

Johtopäätökset

Liikenne- ja viestintäministeriö pitää YVA- selostusta Suomenlahden GOFREP- alueella reittijakojärjestelmässä hyvin järjestäytyneesti kulkevaan alusliikenteeseen kohdistuvien vaikutusten ja riskien arvioinnin sekä riskien hallinnan osalta puutteellisena.

Hankkeen jatkovalmistelussa olisi kiinnitettävä erityistä huomioita siihen, että alusliikenteeseen kohdistuvia vaikutuksia voitaisiin välttää ja niiden kestoaikaa rajoittaa. Lisäksi olisi arvioitava tarkemmin riskejä ja niiden hallintaa sekä sitä, millaisia valmiuksia ja toimenpiteitä riskeihin varautuminen ja niiden hallinta edellyttää viranomaisilta. Alusliikenteen osalta liikenne- ja viestintäministeriö viittaa Suomenlahden pakollista ilmoittautumisjärjestelmää (GOFREP) ylläpitävän Merenkululaitoksen lausuntoon.

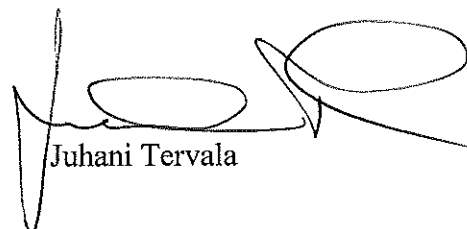
Suomenlahdelle GOFREP- järjestelmän avulla luotujen liikennejärjestelyjen pysyvyys on keskeinen liikenteen ennakoitavuutta ja turvallisuutta lisäävä tekijä ja siten myös onnettomuuksia ja niistä aiheutuvia henkilö- ja ympäristövahinkoja ehkäisevä tekijä.

Liikenneministeri



Anu Vehviläinen

Osastopäällikkö,
ylijohtaja



Juhani Tervala

Tiedoksi: Erityisavustaja Kari Jääskeläinen
Kansliapäällikkö Harri Pursiainen
Ministeriön tiedotus
LPO jory