



29.4.2009

1(3)

Uudenmaan ympäristökeskus
Asemapäällikönkatu 14
PL 36, 00521 Helsinki

Uudenmaan ympäristökeskus
Nylands Miljöcentral
Saap 30.04.2009
Anl
UUS-2006-R-32-531
YVA: NYSTRÖM

Uudenmaan ympäristökeskuksen lausuntopyyntö UUS-2006-R-32-531 6.3.2009

VENÄJÄN JA SAKSAN VÄLISEN MERENALAISEN MAAKAASUPUTKEN YMPÄRISTÖVAIKUTUSTEN ARVIOINTI

1. Yleistä

Rajavartiolaitos (RVL) on tutustunut Nord Stream AG- yhtiön laatimiin asiakirjoihin, joissa on arvioitu Venäjän ja Saksan välisen merenalaisen maakaasuputken ympäristövaikutuksia.

RVL:n toiminnan tavoitteena on rajaturvallisuuden ylläpitäminen, jonka yhteydessä laitos suorittaa erikseen säädettyjä valvontatehtäviä sekä toimenpiteitä rikosten ennalta estämiseksi, selvittämiseksi ja syytteeseen saattamiseksi yhteistyössä muiden viranomaisten kanssa. Lisäksi RVL suorittaa muun muassa poliisi- ja tullitehtäviä laissa määritetyllä tavalla. Meripelastustoimen osalta RVL on johtava meripelastusviranomainen, joka vastaa meripelastustoimen järjestämisestä sekä johtaa ja suorittaa etsintä- ja pelastustoimintaa merialueella.

RVL on talousvyöhykelainsäädännön mukaisen talousvyöhykkeen rakentamisen, taloudellisen hyödyntämisen ja meritieteellisen tutkimuksen valvontaviranomainen. Lisäksi laitos osallistuu yhteistyössä päävastuuviranomaisten kanssa merellisen ympäristön tilaa turvaavien lakien, kuten kalastus- ja metsästyslainsäädännön, luonnonsuojelu-, jäte- ja vesilain sekä lain aluksista aiheutuvan ympäristön pilaantumisen ehkäisemisen valvontaan sekä mahdollisten rikkomusten tutkimisen turvaamiseen.

RVL lausuu omien tehtäviensä näkökulmasta laadittujen rakentamissuunnitelmien ympäristövaikutuksista. Laitoksen tehtävien kannalta merenalaisen kaasuputkihankkeen keskeiset vaikutukset ovat erilaisten odottamattomien tapahtumien, kuten onnettomuuksien aiheuttamat vaikutukset ihmisiin ja merelliseen ympäristöön.

2. Rakennusvaiheen aikaiset vaikutukset

Laiva- ja huvialusliikenteen turvallisuuden osalta ympäristövaikutuksia on arvioinnissa tunnistettu kattavasti ja analysoitu laaja-alaisesti. RVL:n tehtävien näkökulmasta odottamattomien tapahtumien todennäköisyys kuitenkin kasvaa ainakin seuraavista syistä:

- kasvanut alusliikenne yleisesti (rakennus-, huolto- ja tukialukset)
- ohjailukyvyttään rajoitetun aluskaluston läsnäolo

- muusta liikennevirrasta poikkeava reititys
- kasvanut viestiliikenne
- rakennustyön luonne (vuoto-, räjähdys- tai mekaaniset onnettomuudet ja vedenalaistyön haasteet)
- huvialusliikenteen ohjaamisen haasteet

Uhkakuvia, joihin riskin kasvaminen voi vaikuttaa, ovat esimerkiksi:

- meripelastustapahtumat liittyen yhteentörmäyksiin, alusten kaatumiseen, alustulipalot, työtaturmat rakennustyössä
- öljyvuoto aluksesta joko vaurion tai yhteentörmäyksen johdosta tai vahinkotoiminnan vuoksi

Kokonaisuudessaan voidaan todeta, että kaasuputkihanke lisää ihmishenkeä ja merellistä ympäristöä uhkaavan merionnettomuuden riskiä.

Lausuttavissa asiakirjoissa on merellistä turvallisuutta uhkaavan riskin madaltamiseksi esitetty mekanismiksi muun muassa turva-alueiden luomista ja navigointirajoitusten määrittämistä rakennuskohteiden toiminta-alueille. RVL pitää tärkeänä, että alueiden ja rajoitusten muodostamisen toteuttamismahdollisuus ja valvonta erityisesti juridisesta näkökulmasta selvitetään ennalta. Vasta sen jälkeen voidaan arvioida niiden vaikutuksia kokonaisriskiin.

3. Käyttövaiheen aikaiset vaikutukset

Käyttövaiheessa RVL:n tehtävien näkökulmasta ympäristövaikutukset ovat korkeintaan vähäisiä. Riskit liittyvät putken vikaantumiseen liittyvään kaasuvuotoon tai putken huoltotoimintaan liittyvään alusliikenteeseen. Arviointiasiakirjoissa on huomioitu nämä ympäristövaikutukset hyvin.

4. Johtopäätökset

Lausuttavissa asiakirjoissa esitetyt arviot hankkeen ympäristövaikutuksista ovat RVL:n tehtävien näkökulmasta laadittu kattavasti. Hankkeeseen liittyen laitoksen päätehtävät kohdistuvat onnettomuusluonteisiin tapahtumiin, joiden esiintymisen arviointi on haastavaa. Laitoksen näkökulmasta merellisen ihmishengen tai ympäristöä uhkaavan onnettomuuden aiheuttavien vaikutusten kumulatiivinen riskitila kasvaa mahdollisen hankkeen rakennusvaiheen myötä arvioitua enemmän. Toisaalta vakavassa onnettomuustapauksessa vaikutuksen kesto voi olla esimerkiksi alusöljyonnettomuudessa merkittävästi pidempi, kuin arvioissa esitetty lyhytaikainen vaikutus.

Talousvyöhykkeen hyödyntämistä sekä merellisen ympäristön tilaa turvaavien lakien valvonnan osalta RVL korostaa vastuuviranomaisten roolia ympäristövaikutusten arvioinnissa. Laitoksen toimiessa ainoastaan valvontatyötä toteuttavana viranomaisena, tulee vastuuviranomaisten arvioida myös valvontatyön toteutettavuutta. RVL pitääkin tärkeänä, että merellisen ympäristön turvaavien lakien päävastuuviranomaiset arvioivat mahdollisia ympäristövaikutuksia myös valvonnan toteuttamisen näkökulmasta.

Rakentamisen valvonnan toteuttamisen osalta RVL pitää tärkeänä, että merellisen valvonnan haasteet ovat ennalta tunnistettuja ja niiden ratkaisemiseksi luodaan olemassa olevat toimintatavat. RVL:n näkökulmasta

valvontatoimi tulee järjestää mahdollisimman kokonaisvaltaisesti ja kustannustehokkaasti. Päävastuuviranomaisten tulee määritellä valvontakohdet ja valvontamekanismit selkeästi, joiden avulla kyetään luomaan uskottava valvontamekanismi ennalta. RVL:n näkökulmasta on tärkeää luoda valvontatoimelle yhden luukun periaate, jota kautta asioivat sekä asiakkaat että valvontaa ohjaavat ja suorittavat viranomaiset.

RVL:n tehtävien toteuttamisen kannalta laitos pitää tärkeänä, että se pidetään riittävän hyvin tietoisena rakennusaikana merellä tapahtuvasta toiminnasta. Hyvällä tilannetietoisuudella laitos kykenee vaikuttamaan odottamattomiin tapahtumiin ensinnäkin ehkäisemällä ennalta niitä ja toiseksi tarvittaessa riskianalyysiinsä perustuen kohottamaan ennalta onnettomuutta rajoittavien toimintojen valmiutta.

Tilannetietoisuuden ylläpitämiseksi RVL näkee tärkeäksi, että rakennus ja huoltotyössä rakentaja velvoitetaan ilmoittamaan päivittäin toimintansa luonteesta ja volyymistä sekä osallistuvista yksiköistä ja niiden henkilö- määristä. Lisäksi rakentaja olisi velvoitettava ilmoittamaan toimintansa suunnitelmista siinä laajuudessa, että voidaan ylläpitää raja- ja merellisen turvallisuuden kannalta oikeanlaista toimintavalmiutta odottamattomien tapahtumien aiheuttamien negatiivisten vaikutusten minimoimiseksi.

RVL näkee, että edellä mainitun yhden asiointipisteen periaatteen ja ilmoitusmenettelyn yhdistäminen samalle toimijalle tehostaa toimintaa ja mahdollistaa toiminnan vaatiman kokonaiskuvan muodostamisen. RVL:llä on valmiudet mekanismin luomiseen.

Merenalaisen putkien eri reittivaihtoehtojen kannalta ei RVL:n tehtävien näkökulmasta ole merkittävää eroa. Rakennusvaiheessa reittivaihtoehtoa 2 puoltaa merellisen turvallisuuden näkökulma. Reittivaihtoehdossa on mahdollista ohjata muuta meriliikennettä turvallisemmin ohi rakennusalueen kuin vaihtoehdossa 1. Reittivaihtoehto 2 myös häiritsee arviolta hieman vähemmän huvialusliikennettä sen sijaitessa hieman kauempana rannikosta kuin vaihtoehto 1. Käyttövaiheessa RVL:n tehtävien näkökulmasta vaihtoehdoilla ei ole eroa. Jos merenalaisen putkien rakentamiseen päätetään myöntää lupa, RVL:n tehtävien kannalta reittivaihtoehtoa 2 voidaan pitää parempana.

Rajavartiolaitoksen apulaispäällikkö
Kontra-amiraali



Matti Möttönen

Raja- ja meriosaston päällikkö
Priikaatikenraali



Mikko Kirjavainen