



Merenkululaitos

LAUSUNTO

603/600/2009

4.5.2009

V-460

Uudenmaan ympäristökeskus

Uudenmaan ympäristökeskus  
Nylands Miljöcentral

Saap  
Anl 06.05.2009

UUS-2006-R-32-531  
YVA: NYSTRÖM

Lausuntopyyntö 6.3.2009 (dnro UUS-2006-R-32\_531)

**YMPÄRISTÖVAIKUTUSTEN ARVIOINTISELOSTUS KOSKIEN NORD STREAM AG:N  
HANKETTA RAKENTAA VENÄJÄN JA SAKSAN VÄLILLE KAKSI MERENALAISTA  
MAAKAASUPUTKEA SUOMEN TALOUSVYÖHYKKEEN LÄPI**

Lausuntonaan ympäristövaikutusten arviointiselostuksesta  
Merenkululaitos toteaa seuraavaa:

Suunniteltujen kaasuputkien asennuksen vaikutuksia meriliikenteen  
turvallisuuteen ja turvallisuuden varmistamisen edellyttämiä  
toimenpiteitä on käsitelty arviointiselostuksessa varsin suppeasti.

Arviointiselostuksessa on esitetty putkille useita tutkittuja reittejä,  
mutta perusteita, joilla on päädytty esitettyyn linjaukseen, ei ole  
esitetty selkeästi. Meriliikenteen turvallisuuden kannalta  
linjausvaihtoehdot, jota sijoittuvat mahdollisimman pieniltä osin  
Suomenlahden reittijakoalueille, ovat parhaat.

Suomenlahti on vesisyvyydeltään varsin rajoitettu alue, jossa matalikot  
ulottuvat pitkälle avomerialueelle ohi uloimpien saarien, joten alue ei  
ole luonteeltaan vapaasti käytettävää avomerta, jossa alukset voivat  
vapaasti väistää putkenlaskualuksia. Alusten harhautuminen matalille  
merialueille aiheuttaa siten välittömän pohjakosketusriskin, ja siten  
myös riskin laajasta ympäristöönnettomuudesta, mitä ei ole tuotu esille  
arviointiselostuksessa. Avomerialueen vaarallisten matalikoiden vuoksi  
alusliikenteen reitit putkien laskuaikana on mitattava ja suunniteltava  
erikseen, ja niistä on tiedotettava hyvissä ajoin etukäteen liikenteelle,  
mikä tulee huomioida jatkotyössä.

Kaasuputkien suunnittelutyön yhteydessä on tehty laajoja  
merenmittaustöitä, joiden tuloksia ei ole saatettu Merenkululaitoksen  
käyttöön. Meriliikenteen turvallisuuden kannalta on oleellista, että  
kaasuputket asennetaan siten, etteivät ne missään olosuhteissa nouse  
22 metrin syvyyttä korkeammalle tasolle, jolloin riskiä alusten  
törmäämiseen niihin ei ole. Selostuksessa ei ole esitetty tarkempaa  
tietoa putken syvyysasemasta eikä Merenkululaitos ole voinut arvioida  
käytetyn syvyysaineiston luotettavuutta. Jatkotyössä  
Merenkululaitokselle tulee toimittaa tehtyjen merenmittausten  
syvyysaineisto niitä varten myönnetyn tutkimusluvan mukaisesti sekä  
toimittaa tarkemmat tiedot putken asennussyvyydestä, jotta voidaan  
varmistua, etteivät kaasuputket sijoitu siten, että ne voivat vaarantaa  
alusliikenteen turvallisuutta.

Suomenlahden meriliikenne on ollut viime vuodet voimakkaassa  
kasvussa, ja pidemmällä tähtäimelle liikenteen kasvun on arvioitu  
jatkuvan huolimatta nyt vallitsevasta taloudellisesta taantumasta.

Laajassa SAFGOF -tutkimuksessa (Suomenlahden meriliikenteen kasvunäkymät 2007 – 2015 ja kasvun vaikutukset ympäristölle ja kuljetusketjujen toimintaan) on arvioitu meriliikenteen lisääntyvän Suomenlahdelle vuoteen 2015 mennessä 23 – 93 %, mikä on huomattavasti enemmän kuin arviointiselostuksessa esitetty liikenteen kasvu. SAFGOF-tutkimuksen mukaan Suomenlahden satamissa oli vuonna 2007 yhteensä noin 53 600 aluskäyntiä, mikä on merkittävästi suurempi kuin arviointiselostuksessa arvioitu liikennemäärä.

Arviointiselostuksessa on esitetty, että laadittu liikenne-ennuste perustuu HELCOMin AIS dataan, mutta liikenne-ennusteen laadintaperusteista ja ennusteen laadinnassa käytetyistä menettelyistä ei ole esitetty tietoja. Liikenne-ennustetta tulee jatkotyössä tarkentaa yhdessä viranomaisten kanssa.

Meriliikenteen turvallisuuden varmistamiseksi Suomi, Viro ja Venäjä ovat vuonna 2004 käynnistäneet GOFREP -toiminnan (Gulf Of Finland REPorting). Se on kansainvälisen merenkulkujärjestön (IMO) hyväksymää toimintaa, jossa alusten pakollisella ilmoittautumisella ja siihen liittyvällä seurannalla ja tilanteisiin puuttumisella pyritään vähentämään merionnettomuuden riskiä Suomenlahdella. GOFREP-toimintaan liittyy myös Suomenlahden alueen reittijakojärjestelmien valvonta. Reittijakojärjestelmillä eri suuntiin kulkeva liikenne ohjataan omille kaistoilleen Suomenlahdella yhteentörmäysriskin vähentämiseksi. Kaasuputken laskun aikana Suomenlahden reittijakojärjestelmää on tilapäisesti muutettava, koska putkenlaskua tapahtuu myös näillä alueilla. Tätä muutostarvetta ei ole tuotu esille arviointiselostuksessa. Näistä muutoksista on voitava tiedottaa liikennettä hyvissä ajoin etukäteen, mikä on otettava huomioon jatkotyössä. Osana tätä tiedotustyötä on laadittava myös ENC-aineisto muutoksista ja mahdolliset tilapäiset elektroniset merikarttapäivitykset alusten käyttöön sekä laadittava merivaroitukset ja tiedonannot merenkulkujoille.

Alusliikenteen yhteentörmäyksistä on arviointiselostuksessa esitetty riskiarvioinnin tulokset, mutta perusteita tai menettelyitä, joilla riskinarvio on toteutettu, ei ole esitetty. Alusten pohjakosketusriskistä ei selostuksessa ole esitetty lainkaan arviota, mitä on pidettävä selkeänä puutteena, koska tämä on Suomen rannikkoalueen tyypillisin onnettomuusmuoto. Jatkotyössä tulee esittää huomattavasti tarkemmat riskinarviot alusliikenteen onnettomuuksista.

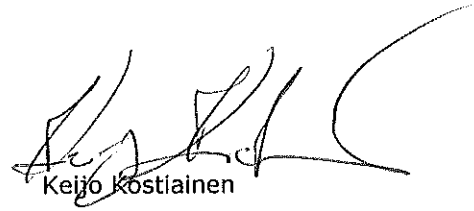
Arviointiselostuksessa esitetyissä jatkotoimenpiteissä ei ole huomioitu lainkaan edellä esitettyjä edellä mainittujen jatkotoimenpiteiden tarpeita. Kaikkiaan Merenkululaitos katsoo, että seuraavat seikat on täsmennettävä ja tarkennettava ennen kuin kaasuputkien asentamiseen voidaan myöntää lupaa:

1. Nord Stream AG:n tulee toimittaa Mertenkululaitokselle tarkemmat tiedot putken asennussyvyydestä Suomen talousalueella sekä mittauksista tehdyistä merenmittauksista.
2. Tehtyä liikenne-ennustetta ja sen perusteita tulee selkeyttää.
3. Nord Stream AG:n tulee toimittaa 6 kk ennen putkenlaskun aloitusta tarkempi aikataulu työn toteutuksesta ja lopullinen aikataulu 1 kk ennen työn toteutusta.
4. Laadittua riskinarvioita ja sen perusteita tulee tarkentaa ja arvioida lisäksi riski alusten pohjakosketuksista.

Edellä esitetyt seikat tulee selkeästi ottaa osaksi kaasuputkiyhteyden jatkosuunnittelua, ja niiden toteutuksesta tulee sopia tarkemmin Merenkululaitoksen kanssa. Nord Stream AG:n

tulee myös vastata näiden toimenpiteiden Merenkululaitokselle aiheuttamista kustannuksista.

Johtaja



Keijo Kostainen

Diplomi-insinööri



Olli Holm

TIEDOKSI

Liikenne- ja viestintäministeriö  
Pääjohtaja  
Meriliikenteen ohjaus  
Merikartoitus  
Suomenlahden väyläyksikkö  
KKo, RL, OH

OH/OH