

Asia: VN/12957/2023

## **Työ- ja elinkeinoministeriön lausuntopyyntö hallituksen esityksestä laiksi merituulivoimasta talousvyöhykkeellä ja eräksi siihen liittyviksi laeiksi**

### **4 luku – Ehdotukset ja niiden vaikutukset**

#### **Tunnistattekko, että esitetyillä laeilla olisi vaikutuksia, joita ei ole huomioitu esityksessä?**

Väylävirasto kiittää mahdollisuudesta lausua asiassa. Väylävirasto tunnistaa ongelmalliseksi talousvyöhykkeen merituulivoima-alueen valintaa koskevien merenkulkuun liittyvien vaikutusten arvioinnin vähäisyyden. Huolena on, etteivät elinkeinoelämän ja Suomen saavutettavuuden vaatimukset ympärivuotisen merenkulun kannalta tule riittävällä tarkkuudella huomioiduiksi. Talousvyöhykkeen merituulivoima-alueiden valintaa tehdessä tulee yhteiskunnan kokonaisetua huomioidessa painottaa erityisesti ympärivuotisen ja turvallisen merenkulun mahdollistamista jatkossakin. Tämän lisäksi erityisesti jäänmurtaja-avustuksen tarpeen kasvu, merituulivoimapuistojen vaikutukset jääkenttään ja talvimerenkulun olosuhteisiin sekä näistä aiheutuvat jäänmurron ja laivaisäntien lisäkustannukset tulisi ottaa tarkemmin huomioon esityksessä, sillä nämä kustannukset lopulta vyörytetään ulkomaankaupan maksettavaksi siten heikentäen Suomen logistista kilpailukykyä. Merituulivoimapuistot myös aiheuttavat häiriöitä niin merenkulun järjestelmiin kuin toiminta-alueille.

Vaikutukset kauppamerenkulkuun tulisi käsitellä esitysluonnoksessa kattavammin, kun otetaan huomioon sen keskeinen merkitys Suomen elinkeinoelämälle. Suomi on täysin riippuvainen merenkulusta sekä tavarantoiminnan määrällisen viennin että tuonnin kannalta. Noin 95 prosenttia tavaraviennistä ja -tuonnista tapahtuu meriteitse. Ottaen huomioon kauppamerenkulun välttämättömyyden ja merellisen huoltovarmuuden, varautumisen sekä sotilaallisen liikkuvuuden turvaamisen tärkeyden, on ympärivuotisen merenkulun turvallisuus ja toimintaedellytykset turvattava. Ympärivuotisen merenkulun käyttämät liikennöintireitit tulee siten varmistaa myös vahvistettujen väylien ja reittijakojärjestelmien ulkopuolella ja siten myös Suomen talousvyöhykkeellä. Tämän takia talousvyöhykkeen merituulivoima-alueita valittaessa tulisi huomioida myös niin talousvyöhykkeellä kuin aluevesillä sijaitsevien tuulivoimapuistojen ja talousvyöhykkeelle suunniteltujen alueiden sekä Ruotsin talousvyöhykkeelle suunniteltujen merituulivoimapuistojen riittävät etäisyydet toisistaan ja useiden lähekkäin sijaitsevien merituulivoimapuistohankkeiden yhteisvaikutukset alueen merenkululle tulee selvittää kattavasti.

Talousvyöhykkeen merituulivoima-alueiden valinnassa tulisi siten turvata riittävien vaihtoehtoisten reittien käyttömahdollisuudet liikenteen ohjaamiseksi.

Väylävirasto pitää myönteisenä, että luonnoksessa on mainittu talousvyöhykkeen merituulivoima-alueiden vaikutukset talvimerenkulkuun. Väylävirasto haluaa kuitenkin edelleen painottaa, että talvimerenkulun käyttämät reitit poikkeavat huomattavasti avovesikausien reiteistä avomerellä liikenteen ohjautuessa kulloinkin helpoimpien jääolojen mukaan. Koska talousvyöhykkeen merituulivoima-alueita suunnitellaan lähtökohtaisesti vuosittain jäätyville Selkä- ja Perämerille, talvimerenkulun sujuvuuden varmistamisella on keskeinen merkitys Suomen saavutettavuuden kannalta. Avomerellä jääkenttä on jatkuvassa liikkeessä ja liikenne reitittyy siten jatkuvasti uudestaan. Talousvyöhykkeen merituulivoima-alueet myös kaventavat paitsi meriliikenteen ohjautumismahdollisuuksia myös vaikuttavat jääkentän dynamiikkaan, millä on vaikutusta talvimerenkulun turvallisuuteen. Aluksen jäädessä kiinni jäihin on olemassa esimerkiksi se riski, että se ajautuu tahattomasti talousvyöhykkeen merituulivoima-alueelle.

Talousvyöhykkeen merituulivoima-alueita valittaessa tulisikin erityisesti huomioida niin Suomen kuin Ruotsin talousvyöhykkeiden ja aluevesien merituulivoimapuistojen yhteisvaikutukset liittyen talvimerenkulkuun, jääolosuhteisiin ja jäänmurtoon. Merituulivoima-alueiden valinnassa tulisi myös turvata riittävien vaihtoehtoisten reittien käyttömahdollisuudet liikenteen ohjaamiseksi sekä riittävät ja turvalliset odotusalueet alusliikenteelle jäänmurtaja-avustuksen odottamista varten. Talvimerenkulun käyttämiin reitteihin vahvistettujen väylien ja reitinjakojärjestelmien ulkopuolella on kiinnitettävä erityistä huomiota jatkossa ja varmistaa jäänmurtokapasiteetin riittävyys merituulivoimaloiden muuttaessa jääolosuhteita ja lisätessä jäänmurtaja-avustamisen tarvetta. Edelleen jäänmurtoyhteistyön jatkuvuuden mahdollistaminen Ruotsin valtion kanssa on varmistettava tulevaisuudessakin.

Jäänmurron ja talvimerenkulun kustannusten, päästöjen sekä jäänmurtaja-avustamisen tarpeen kasvamiseen tulisi kiinnittää luonnosehdotuksessa myös enemmän huomiota. Reittimahdollisuuksien harventuessa talvisin merimatkat pitenevät ja ohjautuvat usein vaikeampien jääolosuhteiden kautta kulkeville reiteille mikä aiheuttaa matkan pitenemisen lisäksi kasvavia viiveitä, kustannuksia ja päästöjä sekä kauppa-aluksille että jäänmurrolle. Samalla merituulivoimapuistot vaikeuttavat jääolosuhteita työllistäen enemmän jäänmurtajia niin väylillä kuin avomerelläkin sekä merituulivoimapuistojen ympäristössä. Edellä mainittujen ohella tarve luotsien käytölle kasvaa vaikeutuessa jääolosuhteissa aiheuttaen edelleen lisäkustannuksia laivaisännille sekä Suomelle sen joutuessa järjestämään yhä kattavamman luotsauspalvelua etenkin talvikaudella.

Edellä mainittujen vaikutusten ohella ympärivuotisen kauppamerenkulun varmistamiseksi talousvyöhykkeen merituulivoima-alueiden valinnassa ja voimaloiden rakentamisessa on otettava huomioon Suomen alusliikennepalvelun VTS-tutkajärjestelmän toimivuus ja häiriöiden minimointi järjestelmän ollessa ensiarvoisen tärkeä merenkulun turvallisuudelle ja viranomaisyhteistyössä tehtävälle merelliselle tilannekuvulle. Myös talousvyöhykkeen merituulivoima-alueiden käyttöön merenpohjaan laskettavien merikaapelien sijoittamisessa tulee kiinnittää huomiota mahdollisesti

merenkulkua ja väylien kehittämistä rajoittavana tekijänä. Ympärivuotisen merenkulun turvallisuuden varmistamiseksi talousvyöhykkeen merituulivoimapuistojen tulisi pystyä myös tuottamaan reaaliaikaista tilannekuvaa merenkulun käyttöön erilaisten sensorien kuten tutkien tai kamerajärjestelmien avulla, sillä talousvyöhykkeelle muodostuu merituulivoimapuistojen muodostamia keinotekoisia toiminta-alueita ja jäätilannetta muokkaavia esteitä. Näiden investointikustannusten tulisi langeta ensisijaisesti tuulivoimakehittäjälle Suomen valtion sijasta.

### **Muu palaute vaikutusarvioista**

Väylävirastolla ei ole toimialansa kannalta erityistä lausuttavaa asiassa.

## **7 luku – Säännöskohtaiset perustelut**

### **Palaute alueen valinnasta**

Väylävirasto huomauttaa, että esitysluonnoksessa ehdotetun lain 2 §:ssä mainitun talousvyöhykkeen merituulivoima-alueen valintaa koskeva yhteiskunnan kokonaisedun huomioonmääritys on varsin suppea. Lakiluonnoksessa ei ole yhteiskunnan kokonaisedun ottamatta muuta mainintaa siitä, millä perusteilla tai prosessilla kilpailutettavat merituulivoima-alueet valitaan.

Esitysluonnoksessa yhteiskunnan kokonaisedulla tarkoitetaan muun muassa sitä, että "hankkeet sijoittuisivat alueille, jotka soveltuvat parhaiten merituulivoimarakentamiseen, ovat sähköjärjestelmän kannalta sopivia ja samalla haitat ympäristölle, liikenteelle, kalastukselle ja muulle meren käytölle olisivat mahdollisimman vähäiset". Ehdotettu 2 § jättää siten avoimeksi mikä painoarvo näillä eri intresseillä on suhteessa toisiinsa ja talousvyöhykkeen merituulivoima-alueen valintaan nähden. Suomen saavutettavuus meriteitse on jatkossakin ensiarvoisen tärkeää samoin kuin merenkulun ympärivuotinen turvaaminen kaikkiin Suomen satamiin ja erityisesti talvisatamiin läpi vuoden.

Väyläviraston mielestä olisi hyvä, että Suomen ympärivuotisen saavutettavuuden tärkeys meriteitse ilmenisi lakitekstistä yksityiskohtaisemmin. Ellei tämä ole mahdollista, Väylävirasto ehdottaa, että tämä lisättäisiin hallituksen esityksen yksityiskohtaisiin perusteluihin täsmällisemmin. Väylävirasto on avannut ympärivuotisen merenkulun tärkeyttä laajasti lausuntokohdassa "Tunnistatteko, että esitetyillä laeilla olisi vaikutuksia, joita ei ole huomioitu esityksessä?".

### **Palaute vakuuksista (osallistumisvakuus ja edistämisvakuus)**

Väylävirastolla ei ole toimialansa kannalta erityistä lausuttavaa asiassa.

### **Palaute maksuista (osallistumismaksu ja hyödyntämismaksu)**

Väylävirastolla ei ole toimialansa kannalta erityistä lausuttavaa asiassa.

### **Muu palaute kilpailutuksesta**

Väylävirastolla ei ole toimialansa kannalta erityistä lausuttavaa asiassa.

#### **Palaute hyödyntämisluvasta**

Väylävirastolla ei ole toimialansa kannalta erityistä lausuttavaa asiassa.

#### **Palaute valitusten osittaisesta keskittämisestä Vaasan hallinto-oikeuteen (Erityisesti hallinto-oikeuksille, korkeimmalle hallinto-oikeudelle ja markkinaoikeudelle osoitettu kysymys)**

Väylävirastolla ei ole toimialansa kannalta erityistä lausuttavaa asiassa.

#### **Palaute muutoksenhausta**

Väylävirastolla ei ole toimialansa kannalta erityistä lausuttavaa asiassa.

#### **Palaute talousvyöhykelain muutoksista**

Väylävirastolla ei ole toimialansa kannalta erityistä lausuttavaa asiassa.

### **8 luku – Lakia alemman asteinen sääntely**

#### **Palaute asetuksella myöhemmin säädettäviin asioihin liittyen**

Väylävirastolla ei ole toimialansa kannalta erityistä lausuttavaa asiassa.

### **Muu palaute**

#### **Tähän pyydetään jättämään palaute vain niistä asioista, joita ei ole mainittu yllä.**

Väylävirastolla ei ole toimialansa kannalta erityistä lausuttavaa asiassa.

Kangasniemi Virpi

Hassi Henri  
Väylävirasto