

Hokkanen  
VEO / VIY**Lausunto**  
30.8.2023  
VN/25152/2023

Julkinen

Viite: Ympäristöministeriön lausuntopyyntö VN/25152/2023

**Liikenne- ja viestintäministeriön lausunto Suomen rannikkostrategian luonnoksesta**

Määräaika: 15.9.2023

Ympäristöministeriö on pyytänyt liikenne- ja viestintäministeriöltä lausuntoa Suomen rannikkostrategian luonnoksesta. Liikenne- ja viestintäministeriö kiittää lausuntopyynnöstä ja toteaa lausuntoaan seuraavaa.

Valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman huomiointi

Liikennesuunnittelu on huomioitu strategian luonnoksessa. Valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman rooli tulisi kuitenkin huomioida selvemmin kuvattaessa rannikkostrategian suhdetta muihin keskeisiin valtakunnallisiin strategioihin ja suunnitelmiin.

Valtioneuvosto päätti valtakunnallisesta liikennejärjestelmäsuunnitelmasta (Liikenne 12) vuosille 2021–2032 keväällä 2021. Suunnitelman päivitys on käynnistetty. Suunnitelman mukaisesti liikennejärjestelmän kehittäminen perustuu ajantasaiseen tietopohjaan.

Liikenne- ja viestintävirasto Traficom on julkaissut liikennejärjestelmäanalyysin, joka tarjoaa säännöllisesti päivittyvää tietoa ja palvelee siten liikennejärjestelmäsuunnittelua ja liikennejärjestelmän kehittämistä valtakunnallisen tason lisäksi myös alueellisella tasolla, kuten rannikoilla. Liikennejärjestelmäanalyysiin sisältyvästä liikenneverkon strategisesta tilannekuvasta on johdettavissa niin valtion kuin muidenkin toimijoiden verkolla olevat kehittämistarpeet valtakunnallisella tasolla.

Keskeinen osa Liikenne 12 -suunnitelman toimeenpanoa ovat Väylävirastossa laadittavat investointiohjelma, suunnitteluohjelma ja perusväylänpidon perussuunnitelma, jotka laaditaan valtakunnallisesti yhtenäisin kriteerein ja pohjaten liikenneverkon strategisessa tilannekuvassa tunnistettuihin tarpeisiin.

Liikenne- ja viestintäministeriö muistuttaa, että rannikkostrategian mukaisen ajantasaisen tilannekuvan muodostamisessa voidaan hyödyntää liikennejärjestelmäanalyysin eri tilannekuvia. Sujuva yhteistyö, eri sektoreilla tuotettavan tiedon hyödyntäminen ja synergioiden havaitseminen ovat keskeisiä niin tilannekuvan muodostamisessa kuin muissakin strategian toimenpidekokonaisuuksissa.

Rannikkostrategia sisältää useita saavutettavuuden parantamiseen tähtäviä toimenpiteitä. Kokonaisuutta on kuvattu saavutettavuuden parantamisen toimenpidekortilla. Liikenne- ja viestintäministeriö toteaa, että liikennejärjestelmän kehittämisestä linjataan valtakunnallisella tasolla Liikenne 12 -suunnitelmassa. Valtion väyläverkon parantamisesta päätetään edellä kuvatun Liikenne 12 -suunnitelman mukaisen tietopohjaisen päätöksenteon kautta huomioiden erityisesti liikenneverkon

strategisessa tilannekuvassa todetut tarpeet. Myös yhteysalus- ja maantielauttaliikennettä tarkastellaan osana Liikenne 12 -suunnitelmaa.

Saariston yhteysalusliikenteen säädöspohjan kannalta merkityksellinen on lisäksi saaristolain uudistus. Ministeriö pitää hyvänä, että rannikkostrategiassa on tunnistettu alueelliset liikennejärjestelmäsuunnitelmat keskeisinä suhteessa rannikkostrategiaan.

#### Meri- ja tietoliikenteen huomiointi merituulivoimaa rakennettaessa

Liikenne- ja viestintäministeriö pitää tärkeänä, että rannikkostrategiassa tunnistetaan tarve valtakunnalliseen kokonaistarkasteluun merituulivoimasta, koska hankkeet etenevät nopeasti. Etenkin koko Pohjanlahtea koskeva kokonaistarkastelu olisi tärkeää, sillä Ruotsin puoleisilla merituulivoimahankkeilla voi olla merkittäviä vaikutuksia myös Suomen merenkululle.

Merituulivoiman lisärakentamista harkittaessa tulee aina huomioida sujuva ja turvallinen meriliikenne väylillä sekä väylien ulkopuolisilla merialueilla ympäri vuoden. Tämä on erityisen tärkeää Suomelle, sillä valtaosa Suomen ulkomaankaupan tavaravirroista kulkee meriteitse.

Merenkulun näkökulmasta merituulivoimahankkeiden ohjaus ja neuvonta niin hankkeiden suunnittelu-, kaavoitus- kuin eri lupavaiheissakin on välttämätöntä, sillä merituulivoimapuistot voivat vaikuttaa mm. merenkulun tutkajärjestelmiin, turvallisuuteen sekä muihin toimintaedellytyksiin. Osoitetulle väyläalueelle, ankkurointialueelle tai väylän jatkeelle ulkomerellä ei saa rakentaa esteitä meriliikenteelle.

Liikenne- ja viestintäministeriö muistuttaa, että mahdolliset tuulivoimapuistojen sijoittelusta johtuvat liikennöintialueiden ja reititysten muutokset voivat pidentää alusten matka-aikoja, lisätä alusten polttoaineen kulutusta ja kasvattaa siten päästöjä. Tuulivoimapuistojen sijoittelu voi vaikuttaa myös talvimerenkulun sujuvuuteen merkittävästi, kun alusten operointitila vähenee ja reitityksiä on tehtävä vähemmän optimaalisille jääolosuhteille, mikä entisestään hidastaa alusten kulkua ja lisää esimerkiksi alusten polttoaineen kulutusta ja päästöjä. Nämä seikat tulee tuoda esiin rannikkostrategiassa.

Merituulivoimaloiden sijoittelussa tulee huomioida myös merenkulun turvalaitteet ja niiden sijainti mm. niin, että merenkulkijoilla on aina esteetön näkymä merenkulun turvalaitteisiin.

Merituulivoiman lisärakentamisella on meriliikenteen lisäksi vaikutuksia viestintäverkoille. Tuulivoimaloita suunniteltaessa tulisi ottaa huomioon niiden vaikutukset puolustusvoimien radiojärjestelmien lisäksi muiden käyttäjien radiojärjestelmiin. Merituulivoimapuistot voivat vaikuttaa mm. merenkulun tutkajärjestelmiin ja turvallisuuteen, säätutkiin sekä radiotaajuuksien käyttöön.

Tutkajärjestelmien toimiminen luotettavasti on olennainen osa merenkulun yleisen turvallisuuden ylläpitoa ja sillä on vaikutusta myös esimerkiksi Ilmatieteen laitoksen havaintolaitteisiin. Sähköisen viestinnän palvelut ovat riippuvaisia radiojärjestelmistä. Pienilläkin muutoksilla tuulivoimaloiden sijoittelussa voi olla ratkaiseva merkitys alueen radiojärjestelmien toimintaan.

Eri osapuolten tulisi tehdä yhteistyötä jo tuulivoimaloiden suunnitteluvaiheessa ja pyrkiä valitsemaan tuulivoimaloiden sijainti niin, ettei häiriötä radiojärjestelmille aiheudu, tai että ne ovat poistettavissa. Radiopaikannusjärjestelmien ja radiolinkkien käyttäjiä, teleoperaattoreita sekä mahdollisia muita radiojärjestelmien käyttäjiä tulisi aina informoida tuulivoimahankkeesta.

Rannikkostrategian toimenpiteenä on mainittu kokonaisvaikutusten arvioinnin pilotointi, esimerkiksi merituulivoimasta YM:n, MMM:n ja TEM:n yhteistyönä. LVM on myös kiinnostunut osallistumaan tällaiseen pilotointiin, jotta varmistetaan meri- ja tietoliikenteen huomiointi.

#### Merennmittaus- ja syvyystietopalveluiden hyödyntäminen

Rannikkostrategiaan luonnostellusta toimenpidelistasta löytyy monia toimenpiteitä, jotka edellyttävät kattavaa ja ajantasaista syvyystietoa (merennmittaustietoa). Usea luonnosteltu toimenpide ei ole ylipäättänsä toteutettavissa ilman kattavaa, ajantasaista ja laadukasta merennmittaustietoa.

Liikenne- ja viestintäministeriö toivoo, että paikkatietoaineistojen (mukaan lukien merikartoitus- ja vesiväylätiedot) merkitys näkyisi suoraan rannikkostrategiassa siten, että niiden ylläpito, kehittäminen ja yhteiskäytön varmistaminen olisi nostettu esim. jossakin toimenpiteessä omaksi asiakseen.

Strategiassa on monessa kohtaa mainittu tietopohja ja aineistot. Strategiassa tulisi saada näkyville, että tiedot ja aineistot eivät ole olemassa luonnostaan tai ilmaiseksi, vaan niiden hankinta ja ylläpito vaativat osaamista ja työtä.

#### Vesibussiliikenteen huomiointi

Liikenne- ja viestintäministeriö on tyytyväinen, että rannikkoalueen saavutettavuuden parantaminen kehittämällä maa-, meri- ja tietoliikenneyhteyksiä on nostettu rannikkostrategian keskeiseksi toimenpidekokonaisuudeksi. Teemaa koskevassa strategian toimenpidekortissa olisi kuitenkin hyvä huomioida venetaksien ja yhteiskäyttökokeilujen lisäksi vesibussiliikenne.

Vesibusseiksi laskettavia aluksia on Suomessa noin 200. Vesibussiliikennettä on kaikki sellainen rannikon henkilöliikenne, jossa kuljetetaan maksua vastaan useita henkilöitä, ja joka ei ole maantielautta- tai yhteysalusliikennettä. Käytännössä tämä liikenne on lyhyitä risteilyitä tai kuljetuksia rannikon ja saariston matkailukohteisiin. Tämän liikenteen kehittämisessä voi piillä paljon potentiaalia niin rannikko- ja saaristokohteiden saavutettavuuden parantamiseksi kuin vesiliikenteen päästöjen vähentämiseksi.

Vesibussien operaattoreiden haasteena on kaluston ikä ja heikko investointikyky. Useimmilla operaattoreilla liikevaihtoa tuova liikennekausi on vain viisi kuukautta tai vähemmän. Rannikkoalueen saavutettavuuden parantamista pohdittaessa tulisikin kiinnittää huomiota alueellisiin toimiin näiden pienten toimijoiden tukemiseksi.

### Kansainvälisen sääntelyn, strategioiden ja velvoitteiden huomiointi

Liikenne- ja viestintäministeriö muistuttaa, että rannikon kestäväan käyttöön liittyy useita Suomea sitovia kansainvälisiä säädöksiä, strategioita ja velvoitteita. Esimerkiksi Kansainvälisen merenkulkujärjestön IMO:n, Itämeren merellisen suojelukomission HELCOM:n tai EU:n Itämeri-strategian piirissä tehtävää työtä ei ole nostettu rannikkostrategiassa kovin selkeästi esiin.

Näihin liittyen rannikkostrategiassa tunnistettuihin toimialakohtaisiin tarpeisiin olisi syytä lisätä merenkulun ja veneilyn kansainvälisten sääntöjen ja ohjeiden noudattaminen (mm. IMO:n ja HELCOM:n ohjeistukset). Lisäksi kohdassa rannikkoluonto tulisi mainita meriliikenteen ja veneilyn haittavaikutukset, kuten roskaantuminen (johtuen esim. venesatamien puutteellisesta jätteiden vastaanotosta), rantojen eroosio ja vieraslajit, sekä näiden torjumiseksi tehtävä kansainvälinen ja kansallinen työ. Näiden tarkemman huomioinnin osalta liikenne- ja viestintäministeriö viittaa Liikenne- ja viestintävirasto Traficomin lausuntoon.

### Rannikkostrategian oikeusperustan mainitseminen

Rannikkostrategian luonnoksesta ei käy selvästi ilmi strategian oikeusperusta. Strategian alussa olisi hyvä tuoda esiin, että strategian laatiminen perustuu EU:n rannikkoalueiden yhdenmättyä käyttöä ja hoitoa koskevaan suositukseen vuodelta 2002 (2002/413/EY), ja että merialuesuunnittelua koskeva direktiivi vuodelta 2014 (2014/89/EU) sisältää veloitteen tarkastella maan ja meren vuorovaikutusta.

Minna Kivimäki  
Kansliapäällikkö

Eero Hokkanen  
Neuvotteleva virkamies

Jakelu

neuvotteleva virkamies Tiina Tihlman, YM  
lausuntopalvelu.fi

**VN/25152/2023-LVM-2**

Seuraavat henkilöt ovat allekirjoittaneet tämän asiakirjan sähköisesti /

Följande personer har undertecknat denna handling elektroniskt /

This document has been signed electronically by the following persons: