

Ympäristöministeriö

kirjaamo.ym@gov.fi

Päiväys/Datum

21.09.2023

Dnro/Dnr

TRAFICOM/368252/04.04.05.03/2023

Viite/Referens

VN/25152/2023

Liikenne- ja viestintäviraston lausunto Suomen rannikkostrategian luonnoksesta

Liikenne- ja viestintävirasto Traficom (jäljempänä Traficom) kiittää mahdollisuudesta lausua Suomen rannikkostrategian luonnoksesta.

Traficom pitää hyvänä strategian yhteyttä YK:n kestävän kehityksen tavoitteisiin. Traficom pyrkii myös omassa vastuullisuustyössään aktiivisesti huomioimaan kyseiset tavoitteet.

Traficom on useisiin strategian toimenpiteisiin liittyen mukana jo normaalin virkатыön puitteissa. Kansainväliset tehtävät esimerkiksi IMO- ja HELCOM-työn puitteissa edistävät myös Itämeren hyvinvointia. Ajankohtaisina myös rannikkostrategian tavoitteita tukevana tehtävinä voidaan mainita myös esimerkiksi hallitusohjelmaan kirjattu alusten rikkipesurien pesuvesikielto, vieraslajien leviämisen ehkäisemiseen tähtäävät tehtävät sekä muihin vesiliikenteen haittavaikutuksiin puuttuminen niin melun, vedenalaisen melun kuin roskaantumisen osalta.

Traficom haluaa nostaa lausunnossaan esiin asioita liittyen eri osa-alueisiin toimialallaan.

Yleisiä huomioita vesiliikenteen ja merenkulun ympäristöasioista

Ajantasainen tilannekuva -toimenpidekortissa voisi tuoda esiin esimerkiksi merenkulun ja veneilyn ympäristövaikutukset, roskaantumisen ja vieraslajien leviämisen. Merenkulun ja veneilyn kansainvälisten ohjeiden noudattaminen (IMO:n ja HELCOMin ohjeistukset) voisi myös sisällyttää mukaan tämän toimenpidekortin toimialakohteisiin tarpeisiin, näiden tuntemuksessa on kehitettävää. Vaihtoehtoisesti tai edellä mainitun lisäksi merenkulun, vesiliikenteen ja veneilyn ympäristövaikutukset voisi sisällyttää *Hyvinvoiva rannikkoluonto -toimenpidekorttiin*.

Merenkulun ja merituulivoima-alueiden yhteensovittaminen

Suomen rannikkostrategialuonnoksessa ja osassa sen toimenpidekortteja olisi perusteltua tuoda vahvemmin esille merenkulkua ja erityisesti merenkulun ja merituulivoima-alueiden yhteensovittamisen tärkeys. Merituulivoimarakentamisella voi olla merkittäviä vaikutuksia koko Pohjanlahden merenkulun turvallisuuteen sekä sen sujuvuuteen. Sujuva ja turvallinen meriliikenne niin väylillä kuin väylien ulkopuolisilla merialueilla ympäri vuoden on erityisen tärkeää Suomelle, sillä valtaosa Suomen ulkomaankaupan tavaravirroista kulkee meriteitse.

Suomen rannikkostrategialuonnoksen *"Rannikon mahdolliset tulevaisuudet"* -kappaleessa on listattu Itämeren ja rannikon vuorovaikutuksessa korostuvat toimenpiteet, joissa yhdessä todetaan: "Tarvitaan valtakunnallinen kokonaistarkastelu merituulivoimasta, koska talousvyöhykehankkeet etenevät nopeasti ja energiasektori on ylikuumentunut". Aiheesta on jatkettu myös toimenpidekortissa "kokonaisvaikutusten arvioinnin kehittäminen". Traficom tarkentaa, että tuulivoima-alueita myös kaavoitetaan aluevesille monin paikoin talousvyöhykkeen välittömään läheisyyteen. Traficom puoltaa näkemystä kokonaiskuvan ja yhteisvaikutusten arvioinnin tärkeydestä. Koko Pohjanlahtea koskeva kokonaistarkastelu olisi erityisen tärkeää, sillä Ruotsin puoleisilla merituulivoimahankkeilla voi olla merkittäviä vaikutuksia myös Suomen merenkululle etenkin talvimerenkulussa. Merituulivoimahankkeiden yhteisvaikutukset voivat olla merkittäviä esimerkiksi merenkululle, ja koska talousvyöhykkeen ja aluevesien merituulivoimahankkeisiin sovelletaan osin eri lainsäädäntöä ja lupamenettelyä — puhumattakaan eri valtioiden puolelle sijoittuvien hankkeiden erilaisista kansallisista ohjaus- ja lupamenettelykäytännöistä mm. valtiorajan tuntumaan tai sen molemmin puolin sijoittuvilla hankkeilla — kansallinen sekä riittävän korkealla tasolla toimiva kansainvälinen yhteistyö olisivat ensisijaisen tärkeitä hallitun alueidenkäytön kokonaisuuden varmistamiseksi.

"Rannikon mahdolliset tulevaisuudet" -kappaleessa tuodaan esille energiaomavaraisuuden tärkeyttä, mutta myös huomioidaan sen mahdolliset vaikutukset rannikon luonnon- ja kulttuuriympäristöön: "Energiaomavaraisuuden tärkeyden korostuessa tulevaisuudessa nopeaa tahtia voi korostua myös merituulivoimakapasiteetin nopea lisääminen, mikä puolestaan voi vaikuttaa merkittävästi rannikon luonnon- ja kulttuuriympäristöön". Merituulivoimakapasiteetin lisäämisellä on vaikutuksia myös merenkulkuun. Osoitettaessa yhä enemmän laajempia merialueita merituulivoimalle, sillä tulee olemaan vaikutusta myös merenkulun käytettävissä oleviin kulkureitteihin sekä merenkulun turvallisuuteen. Mahdolliset liikennöintialueiden ja reititysten muutokset voivat pidentää alusten matka-aikoja, lisätä alusten polttoaineen kulutusta ja päästöjen kasvua sekä vaikuttaa talvimerenkulun sujuvuuteen merkittävästi, kun alusten operointitila vähenee ja reitityksiä on tehtävä vähemmän optimaalisille jääolosuhteille, joka entisestään hidastaa alusten kulkua ja lisää esimerkiksi alusten polttoaineen kulutusta ja päästöjä.

Nykyisissä suunnitelmissa ei talvimerenkulun erityistarpeita ole huomioitu riittävällä tavalla, erityisesti huomioiden suunniteltujen hankkeiden suuren määrän ja näiden yhteisvaikutukset talvimerenkululle.

Rannikkostrategiatyön aikana on ideoitu toimenpiteitä asiantuntijakyselyn, asiantuntijahaastattelujen, työpajan kautta sekä ohjausryhmätyöskentelyn kautta. Toimenpiteitä kertyi runsaasti ja keskeisimmät toimenpiteet on esitetty toimenpidekortteina.

Kokonaisvaikutusten arvioinnin kehittäminen -toimenpidekortissa ensimmäisen vaiheen toimenpiteenä on esitetty kokonaisvaikutusten arvioinnin pilotointia, esimerkiksi merituulivoimasta. Traficom näkee merituulivoima-teeman tärkeäksi ja esittää, että toimenpidekortissa ehdotettujen ministeriöiden oheen mukaan lisättäisiin myös LVM, jotta kokonaisarvioinnissa tulee huomioiduksi riittävällä tavalla myös Suomelle tärkeä merenkulku ja sen tarpeet. Lisäksi kokonaisvaikutusten arvioinnissa olisi ensiarvoisen tärkeää huomioida myös kansainvälinen yhteistyö,

erityisesti Ruotsin kanssa.

Energian riittävyyden turvaaminen -toimenpidekortissa esitetään: "Tuulivoiman tuotannolle määritellään kansallinen tavoitetaso ympäristövaikutukset huomioiden". Traficom katsoo, että määrittelyssä olisi suotavaa mainita ympäristövaikutusten ohella myös merenkulku ja merenkulun käyttämät liikennöintireitit, kun aluesuunnittelussa varaudutaan suuren mittakaavan rakentamiseen. Merenkulun huomioimisella helpotettaisiin merituulivoimahankkeiden ja merellisten toimintojen yhteensovittamista sekä parannettaisiin merituulivoimahankkeiden myöhempien lupavaiheiden merenkulun viranomaisten esittämien vaatimusten ennakoitavuutta, joka mm. sujuvoittaisi hankkeiden lupamenettelyjä.

Poikkeustilanteisiin varautuminen -toimenpidekortissa huomioidaan mm. Itämeren rannikkoalueita koskettavat monenlaiset yhteiset riskit sekä mm. merenkulun onnettomuusriskit. Huomioiden koko Pohjanlahden useat kymmenet merituulivoimahankesuunnitelmat, merituulivoimapuistojen rakentuessa laajassa mittakaavassa Pohjanlahdelle, myös meriturvallisuustilanne tulee muuttumaan nykyisestä; merialueelle tulee syntymään mm. kapeita liikennöintikäytäviä, liikennöintitiheitä sekä risteyskohtia, jotka muodostavat osaltaan uusia potentiaalisia riskikohteita merenkululle ja ympäristölle.

Merituulivoimarakentamisen vaikutukset viestintäverkoille

Traficom haluaa kiinnittää huomiota siihen, että merituulivoimarakentaminen vaikuttaa myös viestintäverkkojen laatuun ja toimivuuteen. Tuulivoimaloille osoitettavan alueen ja yksittäisten tuulivoimalarakenteiden sijainninsuunnittelussa tulee muun muassa ottaa huomioon tutkan käyttö alusten pääasiallisena navigointi- ja törmäyksenestovälineenä ja sen keskeinen merkitys talvimerenkulussa sekä liikenteenohjauksessa. Vaikutuksia arvioitaessa tulee huomioida myös alusten tutkien normaalista poikkeava käyttö jääolosuhteissa. Tuulivoimalat voivat aiheuttaa merenkulun tutkille joko varjostus- tai heijastusvaikutuksia, jotka pahimmillaan vaikeuttavat tutkasignaalien tulkintaa. Tuulivoimalat voivat vaikuttaa myös alusten satelliittipaikannukseen, eli GNSS-järjestelmään (Global Navigation Satellite System) siten, että satelliittien signaalit heijastuvat tuulivoimaloiden kautta aiheuttaen virheellisen paikannuksen järjestelmää käyttävälle alukselle.

Tuulivoimaloille osoitettavan alueen – ja myöhemmin yksittäisten tuulivoimaloiden – sijainninsuunnittelussa tulee ottaa huomioon myös tuulivoimaloiden mahdolliset vaikutukset merenkulun ja rannikkoalueiden radiojärjestelmiin. Tutka- ja radiojärjestelmien toimiminen luotettavasti on olennainen osa merenkulun ja yleisen turvallisuuden ylläpitoa. Tuulivoimaloiden vaikutukset tutkien, radionavigointilaitteiden ym. merenkululle ja liikenteenohjaukselle tärkeiden radiolaitteiden toimintaan on arvioitava hankkeen jatkosuunnittelun aikana erillisellä selvityksellä. Hankkeesta on tehtävä myös kattava riskienarviointi hankkeen jatkosuunnittelun aikana. Em. selvitysten tarkemmasta sisällöstä on sovittava yhteistyössä Traficom ja Väyläviraston kanssa.

Lisäksi tuulivoimaloilla on vaikutuksia matkaviestinverkkojen kentänvoimakkuuteen ja signaaliin laatuun. Myös merialueella toimivien radiolinkkien toiminta puolestaan edellyttää täysin esteetöntä aluetta lähettimen ja vastaanottimen välillä. Rannikko- ja merialueiden sähköisen viestinnän palvelut ovat riippuvaisia radiojärjestelmistä, minkä vuoksi on tärkeää varmistaa, että matkaviestinpalvelut, tutkat ja radiolinkit toimivat riittävän häiriöttömästi myös merialueilla. Pienilläkin muutoksilla

tuulivoimaloiden sijoittelussa voi olla ratkaiseva merkitys alueen radiojärjestelmien toimintaan. Siksi eri osapuolten tulisi tehdä yhteistyötä jo tuulivoimaloiden suunnitteluvaiheessa ja pyrkiä kartoittamaan tuulivoimaloiden sijaintia niin, ettei häiriötä radiojärjestelmille aiheudu tai että ne ovat poistettavissa. On suositeltavaa, että tuulivoimahankkeesta vastaava on yhteydessä kaikkiin tiedossa oleviin radiojärjestelmien omistajiin lähialueilla. Riittävänä koordinoitaisuutena on pidetty noin 30 kilometriä.

Traficom ehdottaa, että strategiassa huomioitaisiin merituulivoimarakentamisen vaikutukset myös viestintäverkoille.

Toimivat tietoliikenneyhteydet

Traficom pitää tärkeänä, että strategiassa korostetaan toimivien tietoliikenneyhteyksien merkitystä saavutettavuudessa (Saavutettavuuden parantaminen toimenpidekortti). Strategiassa todetun mukaisesti toimivien ja kohtuuhintaisten tietoliikenneyhteyksien ulottuminen rannikkoalueelle ja saaristoon tulee varmistaa.

Muuta

Suomen rannikkostrategialuonnoksessa olisi hyvä näkyä myös turvalliseen merenkulkuun liittyen Itämeren piirissä sovitut toimenpiteet HELCOM Baltic Sea Action Plan 2021 ja actions S2, S3, S4, S5 ja S6 (<https://helcom.fi/wp-content/uploads/2021/10/Baltic-Sea-Action-Plan-2021-update.pdf>).

Lisäksi rannikkostrategialuonnoksessa olisi hyvä huomioida EU Strategy of the Baltic Sea Region PA Safe toimenpiteet (<https://www.eusbsr.eu/pa-safe-actions>):

- Action 1: Providing reliable navigational conditions to the Baltic Sea
- Action 2: Developing winter navigation to meet future challenges
- Action 3: To be a forerunner in digitalisation and automation
- Action 4: Ensure accurate preparedness and response for maritime accidents and security issues

Karlamaa Kirsi
Pääjohtaja

Pentinsaari Pietari
Ylijohaja

Tämä asiakirja on allekirjoitettu sähköisesti. Liikenne- ja viestintävirasto (Traficom) 21.9.2023. Allekirjoituksen oikeellisuuden voi todentaa sähköisiä allekirjoituksia tukevalla lukijaohjelmalla tai Traficom:n kirjaamosta.