

Asia: VN/25152/2023

## **Ympäristöministeriö pyytää lausuntoja Suomen rannikkostrategian luonnokseen**

### Lausunnonantajan lausunto

#### **Voitte kirjoittaa lausuntonne alla olevaan tekstikenttään**

Meriturvallisuuden ja -liikenteen tutkimuskeskus kiittää mahdollisuudesta antaa palautetta Suomen rannikkostrategiasta. Olemme yhdessä monitieteisen tutkijaverkostomme kanssa (Merikotkan tutkijaverkosto) tehneet lausunnon. Lausunrossamme olemme keskittyneet meriliikennettä koskeviin aiheisiin. Olemme koonneet kommenttimme eri toimenpidekorttien alle.

#### Toimenpidekortti 1: Ajantasainen tilannekuva

Meriliikenteen vihreän siirtymän suunnittelussa on tärkeää huomioida kaikki erilaiset toiminnot sekä ekologisesti herkäät alueet. Tiedon saatavuus tukee tätä ja on mielestämme oikea suunta. Tietojen olisi kuitenkin hyvä olla saavutettavissa myös ilman kalliita ohjelmia. Lisäksi on tärkeää huolehtia metatiedoista, jotta tiedot ovat kaikkien mahdollisten käyttäjien saatavilla.

#### Toimenpidekortti 2: Hyvien käytäntöjen foorumi

Foorumi on mielestämme erittäin tervetullut ehdotus, ja sen yhteydessä kannattaa hyödyntää laajasti Suomen ja muidenkin maiden asiantuntijaverkostoja. Esimerkiksi Merikotkaverkostossamme on mukana useiden eri alojen asiantuntijoita, jotka ovat tarvittaessa valmiita tarjoamaan asiantuntemustaan meriliikenteen toiminnan eri näkökohtien ja toimijaverkostojen suhteen. Lisäksi on hyvä huomioida jo olemassa olevat foorumit ja alustat, jotta vältetään päällekkäinen työ ja varmistetaan tiedon jakaminen ja mahdollinen yhteistyö.

Toimenpidekortissa puhutaan satamien kestävän kehittämisen käytännöistä, mutta haluaisimme painottaa tässä yhteydessä koko meriliikenteen kestävien kehittämisen käytäntöjä. Satamat ovat osa meriliikenteen kokonaisuutta, ja siten niiden kestävyys on sidottu vahvasti meriliikenteen kestävyteen ja sen kehittämiseen.

### Toimenpidekortti 3: Saavutettavuuden parantaminen

Hyvä saavutettavuus sekä mereltä että maalta ympäri vuoden sää- ja jääolosuhteet huomioiden tukee niin elintarvikehuoltoa kuin muitakin huoltovarmuuden osa-alueita. Toisaalta erityisesti ekologisesti herkkien alueiden kohdalla on syytä miettiä, tarvitseeko niiden olla helposti saavutettavissa. Meriliikenteen väylien suunnittelussa on tärkeää huomioida sekä turvallisuus että ympäristövaikutukset. Lisäksi toimivat tietoliikenneyhteydet ovat välttämättömiä turvallisen ja automatisoidun meriliikenteen näkökulmasta. Erityisesti kyberturvallisuuteen tulee kiinnittää huomiota esimerkiksi älykkäiden väyläratkaisujen kehittämistä ajatellen.

Koska meriklusterissa teknologia kehittyy nopeasti, uusien teknologioiden käyttöönoton mahdollistava lainsäädäntö ei valitettavasti pysy perässä. Siksi olisikin hyvä pohtia, miten lainsäädäntö saataisiin tehokkaammin päivitettyä. Tämä ei ole helppo tehtävä, mutta ennakoiva ja nopeampi lainsäädännön muutosprosessi mahdollistaa uuden teknologian tehokkaan hyödyntämisen.

### Toimenpidekortti 4: Kokonaisvaikutusten arvioinnin kehittäminen

Suomen rannikkovesien tilan arvioimiseksi olisi tärkeää ymmärtää tarkemmin, missä ja kuinka paljon meriliikenne vaikuttaa rannikkoekosysteemin tilaan, jotta voidaan tunnistaa kustannustehokkaimmat päästöjen vähentämistoimet ja -paikat. Järjestelmällinen tietojen keruu laivojen ja veneiden toiminnan vaikutuksista (päästöjen määrät, sisällöt, pitoisuudet jne.) ja saadun tiedon integrointi ekologisen tiedon kanssa lisäisi kokonaisvaltaista ymmärrystä ekosysteemin tilasta.

Vaihtoehtoihin polttoaineisiin liittyen on tärkeää huomioida niiden tuotantoon, jakeluun, varastointiin ja käyttöön liittyvät riskit ja vaikutukset kokonaisvaltaisesti. Meriliikenteen siirtyminen vaihtoehtoihin polttoaineisiin lisännee tulevaisuudessa erityisesti vedyn kysyntää. Lisäksi esimerkiksi merituulivoiman rakentamisessa on tärkeää ottaa huomioon laivaväylät ja jäänmurtamisen onnistuminen. Merikotkan tutkijaverkoston jäseniä on mukana toteuttamassa joitakin em. kysymyksiä käsitteleviä tutkimus- ja kehityshankkeita.

Vaikutusten arvioinnin kehittämisessä on tärkeää monialainen yhteistyö. Lisäksi olisi mahdollisuuksien mukaan pyrittävä kehittämään jonkinlaista standardia tai kehikkoa, jota voitaisiin hyödyntää erilaisissa projekteissa kokonaisvaikutusten arviointiin.

### Toimenpidekortti 6: Energian riittävyyden turvaaminen

Vihreä siirtymä ja siihen liittyvä vaihtoehtoisten polttoaineiden käytön lisääntyminen meriliikenteessä lisäävät merkittävästi uusiutuvan energian kysyntää, mikä on otettava huomioon

energian riittävyyden varmistamisessa. Viimeisimmät tutkimustulokset osoittavat, että metanoli nähdään toteuttamiskelpoisena polttoainevaihtoehtona ja aluksen suunnittelun näkökulmasta parempana kuin muut vaihtoehdot. Meriliikenteessäkin tuskin tullaan kuitenkaan nojaamaan vain yksittäiseen polttoaineeseen vaan luultavammin monipuoliseen energialähteiden ja polttoaineiden valikoimaan. Suomessa tarvitaan lähitulevaisuudessa kokonaisvaltainen tarkastelu meille parhaasta energiastastrategiasta.

Tuulivoimalla tulee olemaan merkittävä rooli energian riittävydessä. Merituulivoimaloiden suunnittelussa ja rakentamisessa tulee tunnistaa niiden tarpeet ja kokonaisvaltaiset vaikutukset niin laivaliikenteeseen kuin ekosysteemeihin ja huomioida niiden tarvitsema ylläpito, saavutettavuus sekä alueellinen epätasapaino eri maakuntien välillä. (Kansallisen turvallisuuden ja tutkajärjestelmien takia tuulivoimaloita ei voida rakentaa kaikkialle.)

#### Toimenpidekortti 7: Poikkeustilanteisiin varautuminen

Rannikkostrategian suunnittelussa on tärkeää varmistaa turvalliset merikuljetukset kaikissa olosuhteissa ympäri vuoden Suomen huoltovarmuuden takaamiseksi ja ihmisiin ja ympäristöön kohdistuvien haittojen välttämiseksi. Onnettomuuksien riskinarvioinnit tulisi päivittää vastaamaan nykyistä muuttuvaa kuvaa Itämerellä (uudet alukset ja teknologia, geopoliittiset jännitteet ja niiden sivuvaikutukset alueella, äärimmäiset sääolosuhteet, kyberhyökkäyksen riski, hybridi-vaikuttaminen jne.). Lisäksi esimerkiksi kansainvälinen öljyntorjuntavalmius tulisi päivittää uusien riskinarvioiden valossa. Rannikkostrategiassa on tarpeellista huomioida myös rannikkosysteemien resilienssi, esimerkkinä ruokahuoltoon liittyvien tarpeellisten aineiden kuten lannoitteiden kuljetukset ja saatavuus.

Yhteisten varautumissuunnitelmien luomiseksi on tärkeää tehdä toimialakohtaista yhteistyötä. Poikkeustilanteisiin varautumisessa harjoitukset ovat erityisen tärkeitä ja simulaattoreiden hyödyntäminen niissä on kustannustehokasta. Lisäksi eri toimijoiden yhteistyötä tulisi harjoitella osana harjoituksia.

#### Toimenpidekortti 8: Kestävä maankäyttö ja rakentaminen

Satamien turvallisuus ja hyvä varautuminen ovat meriliikenteen näkökulmasta eriytyisen tärkeitä. Sekä laivan lasti että henkilökunta ovat haavoittuvia yhä yleisemmin esiintyville äärimmäisille sääolosuhteille. Toisaalta satamien ympärillä olevien asutusalueiden läpi saatetaan kuljettaa vaarallisia aineita, jolloin myös asukkaiden turvallisuus tulee huomioida. Riskinarvioinnin ja –hallinnan onkin oltava ajan tasalla. Kestävän maankäytön ja rakentamisen yhtenä avaintekijänä tulee olla riskiperusteinen ja tulevaisuuteen suuntautuva suunnittelu.

#### Toimenpidekortti 10: Hyvinvoiva rannikkoluonto

Hyvinvoivan rannikkoluonnon kannalta meriliikenteen kestävyys on ratkaisevassa roolissa (esimerkkeinä painolastivesien käsittely, vieraslajien kulkeutuminen, vähähiilisten polttoaineiden käyttö ja lastaustavat kuten lannoitelastaus).

Luoma Emilia

Meriturvallisuuden ja -liikenteen tutkimuskeskus - Olemme yhdessä monitieteisen tutkijaverkostomme kanssa tehneet lausunnon, jonka muotoilusta on vastuussa Emilia Luoma.