

Asia: VN/25123/2024-YM-313

Lausuntopyyntö Suomen ennallistamissuunnitelmaluonnoksesta

Lausunnonantajan lausunto

Yleiset kommentit ennallistamissuunnitelmaluonnoksesta

Yleiset kommentit ennallistamissuunnitelmaluonnoksesta

Suomen Sisävesiliitto ry pitää luonnon monimuotoisuuden vahvistamista ja vesistöjen tilan parantamista tärkeinä tavoitteina. Kansallisen ennallistamissuunnitelman tulee kuitenkin olla aidosti poikkihallinnollinen, kustannustehokas ja kansantaloudellisesti kestävä kokonaisuus.

Suomen Sisävesiliitto ry esittää, että kansallista ennallistamissuunnitelmaa täydennetään ennen jatkovalmistelua seuraavasti:

1. Suunnitelmaan lisätään erillinen liikennejärjestelmävaikutusten arviointi.
2. Sisävesiväylät, uitto, proomukuljetukset ja Järvi-Suomen vesistölogistiikka tunnistetaan osaksi ennallistamisen, huoltovarmuuden ja kustannustehokkuuden ratkaisukokonaisuutta.
3. Meri-, rannikko- ja sisävesialueet erotellaan suunnitelmassa selkeästi toisistaan.
4. Jokien ennallistamisessa ja vapauttamisessa arvioidaan ekologisten tavoitteiden lisäksi vesiliikenteen, uiton, tulvasuojelun, satamien ja huoltovarmuuden vaikutukset.

5. Metsä-, turvema-, maatalous- ja vesistötoimenpiteiden yhteydessä arvioidaan puu-, hake-, turve-, energia- ja biomassavirtojen kuljetusvaikutukset.

6. Seurantaan lisätään indikaattorit raskaan maantieliikenteen, sisävesikuljetusten, kuljetusmatkojen, päästöjen, korjausvelan ja huoltovarmuuden seuraamiseksi.

7. Kustannus- ja rahoitusarvioon lisätään vaihtoehto, jossa ennallistaminen kytketään Järvi-Suomen sisävesiliikenteen ja vesistölogistiikan kehittämiseen.

Keskeinen huomiomme on, että ennallistamissuunnitelmassa vesistöjä ei tule tarkastella ainoastaan luonnonhoidon, suojelun, virkistyskäytön tai maankäytön kohteina. Järvi-Suomessa vesistöt ovat myös liikennejärjestelmän, huoltovarmuuden, puuhuollon, energiavirtojen, aluekehityksen ja teollisen kilpailukyvyn infrastruktuuria.

Jos ennallistamistoimet muuttavat metsien, turvemaiden, jokien, järvien, biomassojen, energiapuun, puuhuollon tai maankäytön rakenteita, muuttuvat samalla myös kuljetusvirrat. Tämän vuoksi ennallistamissuunnitelmassa tulee arvioida, lisäävätkö valittavat toimenpiteet raskasta maantieliikennettä, kuljetuskustannuksia, päästöjä, teiden korjausvelkaa ja alueellista epätasapainoa, vai voidaanko vaikutuksia hallita ottamalla Järvi-Suomen sisävesiväylät, uitto, proomukuljetukset ja multimodaaliset kuljetusketjut osaksi toimeenpanoa.

Suomen Sisävesiliitto ry katsoo, että suunnitelman vaikutusarviointia tulee täydentää liikennejärjestelmävaikutusten arvioinnilla. Arvioinnissa tulee käsitellä vähintään sisävesiväylien, uiton, jokien, järvialueiden, satamien, puu- ja biomassakuljetusten, energiavirtojen sekä huoltovarmuuden yhteisvaikutukset.

Ennallistamisen kustannuksia ei tule tarkastella vain suorina ympäristötoimien menoina. Arviointiin on sisällytettävä myös välilliset kustannukset ja mahdolliset säästöt: vaikutukset kuljetusmatkoihin, maantieverkon kuormitukseen, päästöihin, teiden korjausvelkaan, yritysten logistiikkakustannuksiin, alueelliseen kilpailukykyyn ja kriisiajan huoltovarmuuteen.

Suomen Sisävesiliitto ry:n kanta on, että luontoa voidaan ja tulee ennallistaa, mutta samalla on huolehdyttävä siitä, ettei liikennejärjestelmän vanhoja rakennevirheitä jätetä ennalleen. Järvi-Suomen vesistöt eivät ole vain ennallistamisen kohteita. Ne ovat myös osa Suomen tulevaa vähäpäästöistä liikennejärjestelmää, huoltovarmuutta ja alueellista kilpailukykyä.

Jos ennallistamistoimet muuttavat metsien, turvemaiden, jokien, järvien, biomassojen, energiapuun, puuhuollon tai maankäytön rakenteita, muuttuvat samalla myös kuljetusvirrat. Tämän vuoksi ennallistamissuunnitelmassa tulee arvioida, lisäävätkö valittavat toimenpiteet raskasta maantieliikennettä, kuljetuskustannuksia, päästöjä, teiden korjausvelkaa ja alueellista epätasapainoa, vai voidaanko vaikutuksia hallita ottamalla Järvi-Suomen sisävesiväylät, uitto, proomukuljetukset ja multimodaaliset kuljetukset osaksi toimeenpanoa.

Suomen Sisävesiliitto ry katsoo, että suunnitelman vaikutusarviointia tulee täydentää liikennejärjestelmävaikutusten arvioinnilla. Arvioinnissa tulee käsitellä vähintään sisävesiväylien, uiton, jokien, järviolueiden, satamien, puu- ja biomassakuljetusten, energiavirtojen sekä huoltovarmuuden yhteisvaikutukset.

Erityisesti Järvi-Suomessa on vältettävä tilannetta, jossa luontoa ennallistetaan, mutta liikennejärjestelmän vanha rakennevirhe jätetään ennalleen. Vesistöjä ei tule nähdä vain ennallistamisen kohteina, vaan myös osana ratkaisua.

**Kommentit luontotyyppien ja lajien tilan parantamisen tavoitteisiin (artiklan 4 tavoitteisiin vastaaminen) /
Materiaali: ennallistamissuunnitelman yhteenveto (luku 3)**

Luontotyyppien ja lajien tilan parantamisen tavoitteissa tulee huomioida, että luonnon monimuotoisuuden parantaminen ja elinkeinojen toimintaedellytykset eivät ole toisiaan poissulkevia tavoitteita. Vesistöalueilla, metsätalousalueilla ja turvemaidella tulee tavoitella monivaikutteisia ratkaisuja, joissa luontoarvot, maaseudun elinkeinot, puuhuolto, energiaturvallisuus, huoltovarmuus ja liikennejärjestelmä sovitetaan yhteen.

Järvi-Suomen näkökulmasta luontotyyppien tilan parantamista ei pidä tarkastella erillisenä luontohallinnon toimenpiteenä, vaan osana laajempaa alueellista järjestelmämuutosta. Jos esimerkiksi suojelualueiden, valtion maiden, metsäisten luontotyyppien tai turvemaiden käyttö muuttuu, myös puu-, hake-, turve-, energia- ja biomassavirtojen kuljetusrakenne voi muuttua. Tätä vaikutusta ei tule jättää arvioinnin ulkopuolelle.

Suomen Sisävesiliitto ry esittää, että artiklan 4 toimeenpanossa lisätään vaikutusarviointiin erillinen liikenne- ja logistiikkavaikutusten tarkastelu. Sen tulee selvittää, voidaanko luonnon tilan parantamista tukea samalla vähentämällä raskaan maantieliikenteen tarvetta ja hyödyntämällä sisävesiväyliä, uittoa ja proomukuljetuksia.

**Kommentit meriekosysteemien ennallistamistavoitteisiin (artiklan 5 tavoitteisiin vastaaminen) /
Materiaali: ennallistamissuunnitelman yhteenveto (luvut 2-3)**

Meriekosysteemien ennallistamistavoitteissa tulee erottaa selkeästi meri-, rannikko- ja sisävesialueet sekä niihin liittyvät liikenne-, ympäristö- ja hallintokysymykset. Suomen vesiliikenteen ja vesiekosysteemien kannalta on ongelmallista, jos meriliikenne, rannikkoliikenne ja sisävesiliikenne käsitellään hallinnollisesti yhtenä kokonaisuutena ilman riittävää erottelua.

Suomen Sisävesiliitto ry korostaa, että sisävesiliikenteen, sisävesiväylien ja Järvi-Suomen vesistöjen erityispiirteet tulee tunnistaa erillisinä meriympäristön tavoitteista. Sisävesillä kyse on järvi-alueiden, jokien, kanavien, puuhuollon, paikallisen teollisuuden, matkailun, huoltovarmuuden ja alueellisen liikennejärjestelmän kokonaisuudesta.

Artiklan 5 toimeenpanossa on tärkeää, ettei meri- ja vesiekosysteemien ennallistamista käytetä perusteena kaventaa sisävesiväylien ylläpidon, turvallisuuden, väylämerkinnän, satamatoimintojen tai huoltovarmuuden edellytyksiä. Ennallistamisen ja vesiliikenteen tulee muodostaa yhteensovitettu kokonaisuus.

Kaupunkiekosysteemialueiden rajauksiin liittyvät kommentit / Materiaali: ennallistamissuunnitelman yhteenveto (luku 3)

Kaupunkiekosysteemialueiden rajauksissa tulee huomioida kaupunkien satama-alueet, vesistörajapinnat, rantavyöhykkeet, kanava-alueet ja entiset teolliset vesiyhteydet. Kaupunkivihreää ja latvuspeittoa lisäävät tavoitteet ovat kannatettavia, mutta niiden yhteydessä tulee turvata myös kaupunkien logistinen toimivuus, vesiliikenteen edellytykset ja satamien kehittäminen.

Erityisesti sisävesikaupungeissa vesistöjen rooli on kaksinkertainen: ne ovat sekä ekologisista ja virkistyskäyttöä ympäristöjä että potentiaalista liikenne- ja huoltovarmuusinfrastruktuuria. Tämä tulee ottaa huomioon rajauksissa ja toimenpiteiden suunnittelussa.

Suomen Sisävesiliitto ry esittää, että kaupunkiekosysteemialueiden suunnittelussa arvioidaan myös, miten kaupunkien vesistörajapintoja voidaan kehittää siten, että luonnon monimuotoisuus, hulevesien hallinta, virkistyskäyttö ja vähäpäästöinen vesiliikenne tukevat toisiaan.

Kommentit jokien ennallistamistavoitteisiin (artiklan 9 tavoitteisiin vastaaminen) / Materiaali: ennallistamissuunnitelman yhteenveto (luku 3)

Jokien ennallistamistavoitteet ovat Suomen Sisävesiliitto ry näkökulmasta erittäin keskeinen osa suunnitelmaa. Jokien ekologisen jatkuvuuden parantaminen, vaellusesteiden poistaminen ja virtavesien tilan kohentaminen ovat tärkeitä tavoitteita. Samalla on kuitenkin varmistettava, että jokien ennallistaminen sovitetaan yhteen vesiliikenteen, uiton, tulvasuojelun, vesihuollon, energiantuotannon, maanomistuksen, satamien ja huoltovarmuuden tarpeiden kanssa. Viitteet EU liikennestrategia/TEN_T sisävesiliikenteen alueellinen saavutettavuus, multimodaalinen liikenne jossa edellytetään raskaan maantieliikenne volyymien siirtoa vesiliikenteeseen.

Jokien vapauttamista ei tule tarkastella vain yksittäisten esteiden poistamisena, vaan vesistöaluekohtaisena kokonaisuutena. Järvi-Suomessa jokien, järvien ja kanavien muodostamat vesistöketjut voivat toimia samanaikaisesti luonnon monimuotoisuuden, virkistyskäytön, matkailun, puuhuollon ja sisävesiliikenteen perustana.

Suomen Sisävesiliitto ry esittää, että artiklan 9 toimeenpanossa arvioidaan jokikohtaisesti myös vaikutukset vesiliikenteeseen, uittoon, vesistöjen logistiseen käytettävyyteen ja kriisiajan huoltovarmuuteen. Ennallistamisen ei tule johtaa siihen, että historiallisesti ja liikennemaantieteellisesti merkittäviä vesireittejä suljetaan pois tulevaisuuden vähäpäästöisestä liikennejärjestelmästä.

Kommentit pölyttäjäkantojen ennallistamistavoitteisiin / Materiaali: ennallistamissuunnitelman yhteenveto (luku 3)

Pölyttäjäkantojen vahvistaminen on tärkeä osa luonnon monimuotoisuuden turvaamista. Suomen Sisävesiliitto ry näkökulmasta pölyttäjien elinympäristöjä voidaan edistää myös vesistöjen, väyläalueiden, satama-alueiden, vanhojen kanavaympäristöjen, rantavyöhykkeiden, pientareiden ja joutomaiden suunnittelussa.

Pölyttäjätöimet voidaan kytkeä osaksi laajempaa vesistö- ja liikenneympäristöjen luonnonhoitoa. Esimerkiksi satamien, väyläalueiden ja vesistöjen reunavyöhykkeiden hoitokäytännöllä voidaan lisätä niittymäisiä ja monimuotoisia elinympäristöjä ilman, että liikenneturvallisuus tai väylien ylläpito vaarantuu.

Suomen Sisävesiliitto ry esittää, että pölyttäjätöimien suunnittelussa huomioidaan myös valtion väyläomaisuus, vesiliikenteen ympäristöt ja sisävesisatamien lähialueet mahdollisina monivaikutteisina kohteina.

Maatalousindikaattoreiden valintaan ja turvemaan määritelmään liittyvät kommentit / Materiaali: ennallistamissuunnitelman yhteenveto (luku 3)

Maatalousindikaattoreiden ja turvemaan määritelmän osalta on välttämätöntä huomioida ruokaturva, huoltovarmuus, omavaraisuus, energiaturvallisuus ja maaseudun elinkeinorakenne. Turvemaiden käyttöä ja ennallistamista ei tule tarkastella vain päästö- tai luontoindikaattorina, vaan osana laajempaa tuotanto-, energia- ja kuljetusjärjestelmää.

Jos turvemaiden käyttö muuttuu, se voi vaikuttaa maatalouden kannattavuuteen, kotimaiseen energiaraaka-aineeseen, biomassavirtoihin ja alueellisiin kuljetustarpeisiin. Tämän vuoksi turvemaita koskevilla ratkaisuilla tulee arvioida myös välilliset kustannukset, kuljetusvaikutukset ja huoltovarmuusvaikutukset.

Suomen Sisävesiliitto ry esittää, että turvemaaindikaattoreiden rinnalle lisätään vaikutusarvio siitä, miten turvemaiden käytön muutokset vaikuttavat alueellisiin kuljetusvirtoihin ja voidaanko näitä virtoja ohjata maanteiltä sisävesille tai muihin vähäpäästöisempiin kuljetusmuotoihin.

Metsäindikaattoreiden valintaan liittyvät kommentit / Materiaali: ennallistamissuunnitelman yhteenveto (luku 3)

Metsäindikaattoreiden tulee kuvata luonnon monimuotoisuuden kannalta olennaisia tekijöitä, mutta niiden rinnalla tulee arvioida myös metsätalouden toimintaedellytyksiä, puuhuollon varmuutta, metsäteollisuuden kilpailukykyä ja kuljetusjärjestelmän vaikutuksia.

Metsätalouden rakenteelliset muutokset voivat muuttaa merkittävästi puuvirtojen sijaintia, kuljetusmatkoja ja kuljetusmuotoja. Jos puunhankinnan painopisteet, hakkuumahdollisuudet, suojelualueet tai luonnonhoitotoimet muuttuvat, vaikutukset näkyvät usein ensimmäisenä maanteillä kasvavina tai pitenevinä kuljetuksina.

Suomen Sisävesiliitto ry esittää, että metsäindikaattoreiden rinnalle laaditaan puuvirtojen logistinen vaikutusarvio. Siinä tulee tarkastella, miten ennallistamistoimet vaikuttavat puukuljetusten tonnikilometreihin, kuljetusmuotoihin, alueellisiin kustannuksiin, teiden kulumiseen, päästöihin ja mahdollisuuksiin hyödyntää sisävesikuljetuksia, uittoa ja proomukalustoa EU liikennestrategia tavoitteisesti.

Kommentit heikentämättömyysvelvoitteen kansallisen toimeenpanon ja joustavaan soveltamiseen. Materiaali: ennallistamissuunnitelman yhteenveto luku 6. Heikentämättömyysvelvoitteen kansallista toimeenpanoa valmistellaan erillisessä lakihankkeessa (<https://ym.fi/hankesivu?tunnus=YM022:00/2025>), josta järjestetään oma erillinen lausuntokierros valmistelun edetessä.

Heikentämättömyysvelvoitteen kansallisessa toimeenpanossa tulee varmistaa, että velvoite ei muodostu kohtuuttomaksi esteeksi välttämättömälle infrastruktuurin ylläpidolle, vesiväylien turvallisuudelle, sisävesiliikenteelle, satamatoiminnoille, väylämerkinnälle, ruoppauksille, tulvasuojelulle, pelastustoimelle tai huoltovarmuuden kannalta tarpeellisille toimenpiteille.

Joustava soveltaminen on erityisen tärkeää sisävesialueilla, joissa sama vesistö voi palvella samanaikaisesti ekologiaa, taloudellisia, liikenteellisiä, kulttuurihistoriallisia ja huoltovarmuuteen liittyviä tavoitteita. Heikentämättömyysvelvoitteen tulkinnan tulee olla selkeärajainen, ennakoitava ja oikeusvarmuutta tukeva.

Suomen Sisävesiliitto ry esittää, että sisävesiväylien ylläpito, turvallisuuden varmistaminen, väylämerkintä, satamien toiminta ja vähäpäästöisen vesiliikenteen kehittäminen tunnistetaan kansallisessa toimeenpanossa hyväksyttäväksi yhteiskunnallisiksi tarpeiksi, jotka tulee sovittaa yhteen ennallistamistavoitteiden kanssa.

Kommentit toimenpideluonnoksista

Kommentit erityisesti luontotyyppi ja lajitavoitteita (artikla 4) sekä jokien vapauttamista (artikla 9) tukeviin toimenpiteisiin / Materiaali: ennallistamissuunnitelman yhteenveto (luku 4)

Toimenpiteissä tulee painottaa monivaikutteisuutta. Luontotyyppi- ja lajitavoitteita sekä jokien vapauttamista tukevien toimien tulisi samalla parantaa vesistöjen ekologista tilaa, kalojen vaellusmahdollisuuksia, tulvariskien hallintaa, virkistyskäyttöä, paikallistaloutta ja vesistöjen kestävää logistista käyttöä.

Suomen Sisävesiliitto ry esittää, että toimenpidevalikoimaan lisätään vesistöaluekohtaiset tarkastelut, joissa jokien, järvien, kanavien, uiton, sisävesiväylien ja satamien kokonaisuus arvioidaan yhdessä. Tavoitteena tulee olla ratkaisu, jossa jokien ekologinen jatkuvuus ja vesistöjen yhteiskunnallinen käytettävyys eivät asetu vastakkain.

Jokien vapauttamista koskevissa toimenpiteissä on vältettävä sektoroitunutta lähestymistapaa, jossa tarkastellaan vain yksittäistä estettä tai luontokohdetta. Tarvitaan vesistöalueen kokonaistarkastelu, jossa mukana ovat luonnon monimuotoisuus, maaseudun elinkeinot, sisävesiliikenne, tulvasuojelu, huoltovarmuus ja kustannusvaikuttavuus.

Kommentit erityisesti meri- ja vesiekosysteemien (artikla 5) ennallistamista tukeviin toimenpiteisiin / Materiaali: ennallistamissuunnitelman yhteenveto (luku 4)

Meri- ja vesiekosysteemien ennallistamista tukevissa toimenpiteissä tulee tehdä selkeä ero merialueiden, rannikkoalueiden ja sisävesien välillä. Sisävesillä tarvitaan omat toimenpiteet, mittarit ja vaikutusarvioinnit, koska järvi- ja jokialueiden käyttö, hydrologia, liikenne, elinkeinorakenne ja huoltovarmuusmerkitys eroavat merialueista.

Suomen Sisävesiliitto ry esittää, että sisävesiekosysteemien ennallistamista tukevissa toimenpiteissä arvioidaan myös mahdollisuudet vähentää raskaasta maantieliikenteestä aiheutuvia ulkoisia kustannuksia siirtämällä soveltuvia kuljetuksia vesille. Tämä voi tukea samanaikaisesti päästövähennyksiä, teiden korjausvelan hillintää, alueellista kilpailukykyä ja huoltovarmuutta.

Vesiekosysteemien ennallistaminen ei saa johtaa siihen, että sisävesiliikenteen kehittämismahdollisuudet kaventuvat ilman kokonaisvaikutusten arviointia. Päinvastoin sisävesien kestävä käyttö voi olla osa ennallistamisen kustannustehokasta toimeenpanoa.

Kommentit kaupunkiekosysteemialueiden kaupunkivihreää ja latvuspeittoa lisääviin toimenpiteisiin (artikla 8) / Materiaali: ennallistamissuunnitelman yhteenveto (luku 4)

Kaupunkivihreää ja latvuspeittoa lisäävät toimet ovat kannatettavia silloin, kun ne toteutetaan kaupunkirakenteen, liikenteen, vesienhallinnan ja elinkeinojen kanssa yhteensovittettuna. Sisävesikaupungeissa erityistä huomiota tulee kiinnittää rantojen, satamien, kanavien, hulevesien, virkistyskäytön ja vesiliikenteen yhteensovittamiseen.

Suomen Sisävesiliitto ry esittää, että kaupunkivihreää koskevissa toimenpiteissä hyödynnetään myös vesistörajapintoja ja väyläympäristöjä. Ranta-alueiden viherrakenteet, hulevesiratkaisut, rantaniityt, pölyttäjäympäristöt ja kevyen vesiliikenteen yhteydet voidaan suunnitella kokonaisuutena.

Kaupunkiekosysteemien toimenpiteissä on tärkeää välttää ratkaisuja, jotka sulkevat tulevaisuuden vesiliikenne- tai satamamahdollisuuksia ilman vaihtoehtoarviointia. Kaupunkien vesiyhteydet voivat tulevaisuudessa olla osa vähäpäästöistä logistiikkaa, matkailua ja huoltovarmuutta.

Kommentit erityisesti pölyttäjäkantojen ja maatalousekosysteemien ennallistamista tukeviin toimenpiteisiin (artiklat 10 ja 11) / Materiaali: ennallistamissuunnitelman yhteenveto (luku 4)

Pölyttäjäkantojen ja maatalousekosysteemien tukeminen voidaan toteuttaa monivaikutteisesti siten, että se vahvistaa sekä luonnon monimuotoisuutta että maaseudun elinkeinorakennetta. Vesistöjen reunavyöhykkeet, pientareet, peltojen suojavyöhykkeet, väyläalueiden hoitokäytännöt ja satamien joutomaat voivat olla osa tätä kokonaisuutta.

Maatalousalueilla toimenpiteiden hyväksyttävyyttä edellyttää, että ruokaturva, tilojen kannattavuus, maanomistajien vapaaehtoisuus ja huoltovarmuus otetaan aidosti huomioon. Toimenpiteiden tulee olla kannustavia, selkeitä ja ennakoitavia.

Suomen Sisävesiliitto ry esittää, että maatalousekosysteemien toimenpiteissä arvioidaan myös kuljetusvaikutukset. Jos tuotantorakenteet, turvemaat, biomassavirrat tai energiaraaka-aineet muuttuvat, syntyy vaikutuksia alueelliseen logistiikkaan. Näiden vaikutusten hallintaan tulee sisällyttää myös sisävesikuljetusten mahdollisuus.

Kommentit erityisesti metsäekosysteemien ennallistamista tukeviin toimenpiteisiin (artikla 12) / Materiaali: ennallistamissuunnitelman yhteenveto (luku 4)

Metsäekosysteemien ennallistamista tukevien toimenpiteiden tulee olla vapaaehtoisuuteen, kustannustehokkuuteen ja selkeisiin määritelmiin perustuvia. Metsien monimuotoisuutta voidaan vahvistaa niin, että samalla turvataan metsätalouden, metsäteollisuuden, puuhuollon ja maaseudun elinkeinojen toimintaedellytykset.

Suomen Sisävesiliitto ry korostaa, että metsäekosysteemien toimenpiteiden vaikutus ei pääty metsän rajalle. Puuhuollon muutokset vaikuttavat suoraan kuljetusvirtoihin, teollisuuden sijaintitietuihin, maantieverkon kuormitukseen, päästöihin ja alueelliseen kilpailukykyyn.

Toimenpiteissä tulee arvioida, miten sisävesikuljetuksia, uittoa, proomukuljetuksia ja vesistöjen varrella sijaitsevia teollisuus- ja satamapaikkoja voidaan hyödyntää osana vähäpäästöistä ja kustannustehokasta metsäbiomassan logistiikkaa. Metsäekosysteemien ennallistamisen rinnalle tulee liittää puuvirtojen liikennejärjestelmävaikutusten arviointi.

Kommentit tietopuutteiden ja seurantavelvoitteiden täyttämiseksi ehdotettuihin toimenpiteisiin / Materiaali: ennallistamissuunnitelman yhteenveto (luku 4)

Suomen Sisävesiliitto ry katsoo, että suunnitelmassa on merkittävä tietopuute sisävesiliikenteen, sisävesiväylien, vesistölogistiikan ja liikennejärjestelmävaikutusten osalta. Ennallistamisen

vaikutuksia ei voida arvioida riittävästi, jos tarkastelu ei sisällä sitä, miten toimenpiteet vaikuttavat kuljetusvirtoihin, huoltovarmuuteen, alueellisiin kustannuksiin, päästöihin ja väyläverkon käyttöön.

Seurantavelvoitteisiin tulee lisätä indikaattoreita, jotka kuvaavat ennallistamistoimien vaikutuksia kuljetusjärjestelmään. Tällaisia ovat esimerkiksi raskaan maantieliikenteen tonnakilometrit, kuljetusmatkojen muutokset, puu- ja biomassavirtojen kuljetusmuodot, sisävesikuljetusten käyttöaste, uiton hyödyntäminen, teiden kuluminen, päästövaikutukset ja huoltovarmuusvaikutukset.

Suomen Sisävesiliitto ry esittää, että tietopuutteiden korjaamiseksi käynnistetään erillinen Järvi-Suomen sisävesiliikenteen ja ennallistamisen yhteisvaikutusten selvitys. Selvityksen tulee kattaa Vuoksen, Kymijoen ja Kokemäenjoen vesistöalueet sekä niiden kytkentä metsä-, energia-, teollisuus- ja huoltovarmuuslogistiikkaan. Suomen sisävesiliitto on koonnut LUKE ja LUT yhteistyössä kyseisen Järvi hankkeen ja esittänyt sen toteutettavaksi 1.10.2024 Eduskunnan liikenne ja viestintävaliokunnalle

Kommentit suunnitelman kustannuksiin ja rahoitus pohjaa koskeviin toimenpiteisiin / Materiaali: ennallistamissuunnitelman yhteenveto (luku 5)

Suunnitelman kustannuksia ja rahoitus pohjaa koskevassa tarkastelussa tulee arvioida paitsi ennallistamisen suorat kustannukset myös välilliset kustannukset ja mahdolliset säästöt. Jos ennallistamistoimet muuttavat kuljetusvirtoja, niiden kustannusvaikutukset voivat näkyä maantieverkon kulumisena, pidempinä kuljetusmatkoina, suurempina päästöinä, ulkoisina kustannuksina ja alueellisen kilpailukyvyyn heikkenemisenä.

Samalla ennallistaminen voi oikein toteutettuna tarjota mahdollisuuden kustannustehokkaaseen järjestelmäuudistukseen. Jos vesistöjen ennallistaminen, sisävesiväylien kehittäminen, uitto, proomukuljetukset, puuhoito, energiavirrat ja huoltovarmuus sovitetaan yhteen, voidaan osa kustannuksista muuttaa investoinneiksi, jotka vähentävät raskaan maantieliikenteen kustannuksia ja parantavat alueellista kilpailukykyä.

Suomen Sisävesiliitto ry esittää, että kustannus- ja rahoitusarvioon lisätään erillinen liikennejärjestelmän kustannusvaikuttavuuden arviointi. Siinä tulee verrata eri toteutusvaihtoehtojen vaikutuksia maantie-, raide- ja sisävesikuljetuksiin, ulkoisiin kustannuksiin, korjausvelkaan, päästöihin, yritysten logistiikkakustannuksiin ja huoltovarmuuteen.

Ennallistamisen rahoitus ei saa perustua vain menolisäysten tarkasteluun. Tarvitaan investointilogiikka, jossa haetaan monivaikuttaisia ratkaisuja luonnon monimuotoisuuden, liikenteen vihreään siirtymän, huoltovarmuuden, maaseudun elinkeinojen ja alueellisen kilpailukyvyyn välillä.

Veikko Hintsanen
Suomen Sisävesiliitto ry