

Asia: VN/2058/2025

Luonnos valtioneuvoston asetukseksi merituulivoimasta talousvyöhykkeellä

Lausunnonantajan lausunto

1. Palaute osallistumisen edellytysten sisällöstä (3 §).

-

2. Palaute osallistumisvakuuden määrästä ja uusimisesta (4 §).

-

3. Palaute tarjottavasta hyödyntämismaksusta, kuten maksun määräytymisestä, indeksoinnista ja pisteytyksestä (8 § ja liitteen 1 kohta A).

-

4. Palaute edistämismaksuuden määrästä, kerryttämisestä ja uusimisesta (10 §).

-

5. Palaute kokemuksesta, osaamisesta ja muuta hankkeen edistämiskykyä koskevista valintakriteereistä (liitteen 1 kohta B) sekä niihin liittyvistä määritelmistä (1 §).

-

6. Palaute hankkeen ympäristövaikutuksia koskevista valintakriteereistä (liitteen 1 kohta C).

-

7. Palaute energiajärjestelmän joustavuutta koskevista valintakriteereistä (liitteen 1 kohta D).

Kannustavatko ehdotetut pistemäärät näkemyksenne mukaan riittävästi kyseisten energiajärjestelmän joustavuutta edistävien hankkeiden toteutukseen?

Tarvitsevatko hankkeet ylipäänsä lisäkannusteita pisteytyksen muodossa toteutuakseen?

Tulisiko hankekategorioiden poiketa esitetystä?

-

8. Palaute hyödyntämismaksun ja laadullisten valintakriteerien pisteytyksen suhteesta, eli siitä, että hinnan osuus on 50 prosenttia ja laadun osuus 50 prosenttia (6 § ja liite 1).

Tulisiko jakoa mielestänne muuttaa ja jos, miksi?

-

9. Muu palaute.

Väylävirasto kiittää mahdollisuudesta lausua asiassa.

Väylävirasto tunnistaa ongelmalliseksi, ettei asetuksessa tai asetusmuistioluonnoksessa ole huomioitu kilpailutuksen vaikutuksia meriliikenteeseen ja talvimerenkulkuun. Suomi on täysin riippuvainen merenkulusta sekä tavaran määrällisen viennin että tuonnin kannalta noin 95 prosentin tapahtuessa siitä meriteitse. Ottaen huomioon kauppamerenkulun välttämättömyyden ja merellisen huoltovarmuuden, varautumisen sekä sotilaallisen liikkuvuuden turvaamisen tärkeyden, on ympärivuotisen merenkulun turvallisuus ja toimintaedellytykset turvattava myös kilpailutuksissa.

Väylävirasto esittää, että kilpailutuksissa ja niiden voittajien valinnassa huomioitaisiin Suomen pohjoisten merialueiden erityispiirteet paremmin. Huolena on, etteivät elinkeinoelämän ja Suomen saavutettavuuden vaatimukset ympärivuotisen merenkulun kannalta tule riittävällä tarkkuudella huomioiduiksi alueiden kilpailutuksissa ja tuulivoiman rakennusvaiheen projektinhallinnassa. Talousvyöhykkeen merituulivoimalain (937/2024) esitöissä on kattavasti käsitelty lain vaikutuksia ympärivuotiseen merenkulkuun (HE 147/2024 vp, s. 38–39). Näillä vaikutuksilla on merkitystä myös kilpailutusvaiheessa.

Tuulivoimapuistoilla tulee olemaan erityisesti niiden rakentamisvaiheessa, mutta myös niiden käyttöönoton jälkeen, väistämättä vaikutuksia kauppamerenkulkuun ympärivuotisesti tuulienergian hyödyntämishankkeeseen liittyvän rakentamis- ja huoltoliikenteen vuoksi. Koska kauppamerenkululla on keskeinen merkitys Suomen elinkeinoelämälle, tulisi siihen kohdistuvat vaikutukset huomioida tuulienergian hyödyntämishankkeen koko elinkaaren aikana. Rakentamisvaiheen projektinhallinnassa tulisi siten turvata riittävällä tapaa meriväylien käyttömahdollisuudet meriliikenteelle, minkä takia hankkeen vaikutukset meriliikenteelle tulisi huomioida jo kilpailutuksissa, jotta niiden arviointi läpäisisi koko hankkeen elinkaaren.

Merituulivoimapuistot tulevat myös koko elinkaarensa aikana suurella todennäköisyydellä aiheuttamaan ylimääräistä työtä ja resurssointia esimerkiksi alusliikennepalvelulle sekä ylimääräistä hallinnollista taakkaa Suomen merenkulun hallinnolle. Talousvyöhykkeen merituulivoimavoimaloiden rakentamisessa tulee myös ottaa paremmin huomioon Suomen alusliikennepalvelun VTS-tutkajärjestelmän toimivuus ja häiriöiden minimointi järjestelmän ollessa

ensiarvoisen tärkeä merenkulun turvallisuudelle ja viranomaisyhteistyössä tehtävälle merelliselle tilannekuvalle.

Hankkeilla voi myös olla vaikutusta jäänmurtaja-avustuksen tarpeen kasvuun ja matkojen pidentymiseen projektin kaventaessa merenkulun käytettävissä olevaa aluetta, mikä edelleen lisää merenkulun kustannuksia ja päästöjä. Väylävirasto haluaakin edelleen painottaa, että talvimerenkulun käyttämät reitit poikkeavat huomattavasti avovesikausien reiteistä avomerellä liikenteen ohjautuessa kulloinkin helpoimpien jääolojen mukaan. Koska kilpailutusten kohteena olevat alueet on sijoitettu lähes joka vuosi jäätyville Selkä- ja Perämerelle, talvimerenkulun sujuvuuden varmistamisella on keskeinen merkitys Suomen saavutettavuuden kannalta.

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- aluetta ja jäätilannetta muokkaavia esteitä. Näiden investointikustannusten tulisi langeta ensisijaisesti tuulivoimakehittäjälle Suomen valtion sijasta ja huomioida kilpailutuksissa.

Koskelainen Katja
Väylävirasto

Hassi Henri
Väylävirasto