Valtiovarainvaliokunnan liikennejaosto

Viite: Vuoden 2025 TAE (HE 109/2024 vp)

Talousarvioesitys vuodelle 2025: Vesiväylien, erityisesti meriliikenteen tilannekuva ja mahdolliset kipupisteet, ottaen huomioon mm. huoltovarmuuden ja elinkeinoelämän tarpeet

Liikenne- ja viestintäministeriön hallinnonalan (pääluokka 31) määrärahat vuoden 2025 talousarvioesityksessä ovat 3,598 miljardia euroa. Liikenne- ja viestintäverkoille ehdotetaan 2,03 miljardin euron määrärahaa.

Meriliikenteen tilannekuva

Meriliikenteen merkitys Suomen ulkomaankaupassa on vahva. Tällä hetkellä ulkomaankaupasta 96 % kulkee meriteitse. Ala kohtaa jatkossa haasteita, jotka liittyvät mm. uusien kestävämpien polttoaineiden vielä rajalliseen saatavuuteen ja korkeaan hintaan EU:n ja IMO:n päästövähennystoimien tiukentuessa, kauppa-alusten jäissäkulkukyvyn ja avustettavuuden heikkenemiseen, merituulivoimapuistojen vaikutuksiin Pohjanlahden jäätilanteeseen ja talvimerenkulkuun, transitoliikenteen vähenemiseen, Venäjän öljykuljetuksissa käytettäviin nk. varjolaivaston aluksiin ja työvoimapulaan.

Väyläviraston ylläpitämiä rannikkoväyliä on yhteensä hieman alle 8 300 km ja sisävesiväyliä 8 000 km. Näistä kauppamerenkulun väyliä on lähes 4 000 km. Traficomin ylläpitämän liikennejärjestelmäanalyysin liikenneverkkoa koskevan strategisen tilannekuvan mukaan vesiväylästön nykyinen palvelutaso vastaa pääosin elinkeinoelämän tämänhetkisiä tarpeita.

Vuoden 2025 perusväylänpidon vesiväylien rahoitustasolla (talousarvioesityksessä 113 milj. euroa) pystytään varmistamaan verkon päivittäinen liikennöitävyys. Vesiväylillä tämä tarkoittaa talvimerenkulun palveluja, väyläverkon päivittäistä kunnossapitoa (hoitoa) ja liikenteenohjauksen peruspalvelua. Toimenpiteillä turvataan mm. elinkeinoelämän ulkomaankaupan kuljetusten toimivuus. Lisäksi varmistetaan valmiuden ja varautumisen tarpeet. Rahoituksen puitteissa priorisoidaan myös merenkulun turvallisuuden, elinkeinoelämälle tärkeiden ja liikenteellisesti merkittävien väylien korjaukset.

Vesiväylänpidon rahoitustaso on toistaiseksi riittävä myös pieniin parantamishankkeisiin. Rahoitusta suunnataan myös merenkulun älyliikenteen palvelutason parantamiseen mm. lisäämällä kaukohallittavia turvalaitteita tärkeimmillä kauppamerenkulun väylillä. Suurempien parantamishankkeiden systemaattinen toteutus edellyttää niihin kohdistettua erillistä kehittämisrahoitusta. Kohteita on esitetty Väyläviraston investointiohjelmassa. Kehittämishankkeista päättää eduskunta.

Liikenteenohjaus- ja hallintapalveluiden rahoitus pohjautuu Väyläviraston ja Liikenteenohjausyhtiö Fintraffic Oy:n välisellä palvelusopimuksella tuotettavaan tie-, meri- ja rautatieliikenteen ohjaus- ja hallintapalveluiden kokonaisuuteen. Vuoden 2025 talousarvioesityksessä liikenteenohjausyhtiöltä hankittavaan palvelusopimukseen perustuvaan palvelumaksuun saa käyttää enintään 168 047 000 euroa. Vesiliikenteessä Traficom määrittelee VTS (Vessel Traffic Service) -

viranomaisena näiden palveluiden minimitason, joka Väyläviraston on tilattava. Liikenteenohjaus ja -hallintapalvelut varmistavat osaltaan liikenteen turvallisuutta ja sujuvuutta kaikissa liikennemuodoissa. Palvelut tukevat kansalaisten liikkumista, elinkeinoelämän tarpeita ja kuljetuksia, turvallisuusviranomaisten toimintaa sekä Suomen kilpailukykyä ja hyvinvointia.

Suomen merelliseen turvallisuuteen ja yhteiseen meritilannekuvaan liittyvää yhteistyötä kehitetään Merelliset Toimijat, METO-rakenteissa. METO-yhteistyöhön osallistuvat Rajavartiolaitos, Merivoimat, Liikenne- ja viestintävirasto Traficom ja Väylävirasto. Suomen Nato-jäsenyyden myötä Suomella on aiempaa parempi mahdollisuus vaihtaa meritilannekuvaan liittyviä tietoja kansainvälisten liittolaisten kanssa. Lisäksi EU-tasolla tapahtunut nopea kehitys on parantanut merelliseen turvallisuuteen liittyvien viranomaisten välisiä kansainvälisen tietojenvaihdon edellytyksiä.

Suomessa luotsauspalvelut toteuttaa valtion erityistehtäväyhtiö Finnpilot Pilotage Oy. Finnpilotin tehtävänä on huolehtia luotsauslain mukaisten luotsauspalvelujen tarjonnasta sekä muista luotsauslaissa säädetyistä luotsaukseen liittyvistä tehtävistä ja velvollisuuksista luotsauslaissa määritellyillä vesialueilla. Meriliikenteen huoltovarmuuden kannalta on myös keskeistä, että luotsauspalvelut ovat käytössä jatkossakin kaikissa olosuhteissa kriittisillä väylillä.

Kauppamerenkulku ohjautuu lähes kaikissa olosuhteissa markkinalähtöisesti ja hakee toimivat reitit ja satamat tavarakuljetuksille. Satamat ovat kansainvälisten kuljetusketjujen keskeinen solmukohta. Suomessa satamat ovat merikuljetusriippuvuuden vuoksi korostuneessa roolissa myös huoltovarmuuden kannalta ja näin yhteiskunnan kriittisiä toimintoja. Suomen ulkomaankaupan kuljetusten ja huoltovarmuuden vuoksi on tärkeää huolehtia satamien toiminnasta kaikissa olosuhteissa. Satamien varautumiseen liittyviä toimintoja on terävöitetty viime vuosina ja toimintaa on kehitetty mm. satamapoolin puitteissa. Huoltovarmuuskriittisiä sekä sotilaalliselle liikkuvuudelle tärkeitä satamia on laajasti eri puolilla Suomea, toiset tärkeämpiä kuin toiset. Satamien osalta on kehitetty erityisesti satamien sähkön- ja polttoaineiden saannin turvaamista sekä kyber- ja hybridiuhkiin varautumista. Satamayhtiöt ovat hyvin aktiivisesti mukana omaehtoisessa varautumistoiminnassa. Satamien kyky korvata toistensa toimintoja on parhaillaan Huoltovarmuusorganisaation selvitystyön alla.

Vesiväyläverkon kehittämisen osalta on käynnistymässä (riippuen vesilupien käsittelyn valmistumisesta) Koverharin meriväylän syventäminen (valtuus 2,5 M€, päätös II LTA 2023) sekä Tornion meriväylän geometrian parantaminen ja Vaasan meriväylän sisäosan leventäminen (valtuus 6,5 M€, päätös I LTA 2023, valtuuden korotusta 11,5 milj. euroon esitetty vuoden 2024 kolmannessa lisätalousarviossa). Hallituksen esitys vuoden 2025 talousarvioksi ei sisällä uusia vesiväylien kehittämishankkeita.

Talvimerenkulun palveluilla (jäänmurto) turvataan päivittäinen ja ympärivuotinen liikennöitävyys talvisatamiin. Se on vesiväylänpidon suurin menoerä. Talvimerenkulun rahoitustarpeen ennakointia hankaloittaa sen vahva riippuvuus jäätalven ankaruudesta. Vaikean talven tullen ennusteet saattavat ylittyä merkittävästikin. Myös polttoaineen hinnan vaihtelut vaikuttavat rahoitustarpeeseen.

Nykyisten sopimusten päättyminen vuonna 2025 ja jäänmurtokaluston uudistamiseen liittyvät tarpeet tulevat nostamaan jäänmurron kustannuksia. Talvimerenkulun uusien jäänmurtosopimusten valmistelu on

käynnistetty, ja markkinat ennakoivat merkittävää kustannusten nousua näiden sopimusten yhteydessä. Toimintaan on kaikkiaan kuitenkin odotettavissa merkittävä kustannustason nousu, jonka suuruus selviää tarkemmin vasta palvelun kilpailutuksen jälkeen Q2/2025. Kustannustason nousua ei tämän takia ole kyetty luotettavasti ennakoimaan vuoden 2025 rahoitustarpeen arvioinnissa, mutta voidaan todeta, että vuoden 2025 rahoitustarpeen mahdollinen lisätarve pystyttäneen kattamaan nykyisen rahoituskehyksen puitteissa.

Venäläisen raakaöljyn merikuljetuksiin kohdistetut pakotteet ovat johtaneet Itämerellä öljyn kuljettamiseen tavallista vanhemmilla aluksilla, joiden omistussuhteet ovat hämärät ja vakuutussuoja heikko (nk. **varjolaivasto**). Tämä on lisännyt vakavan öljyonnettomuuden riskiä etenkin vilkkaasti liikennöidyllä Suomenlahdella. Talviolosuhteet ja alusten heikkous (ei jäävahvistusta tai alhainen jääluokka) lisäävät riskejä entisestään. Suomen ei ole normaalioloissa käytännössä mahdollista puuttua tilanteeseen ennakoivasti satama- tai rantavaltiona, sillä alukset liikkuvat kansainvälisellä merialueella, eivätkä käy Suomen satamissa.

Näin ollen merionnettomuusriskeihin varautumisen ja tehokkaan viranomaisyhteistyön merkitys korostuu. EU-tasolla jäsenvaltioita öljyvahinkoihin varautumisessa tukeva keskeinen taho on Euroopan meriturvallisuusvirasto (European Maritime Safety Agency, EMSA). EMSA:n öljyntorjuntaresurssit eivät ole tällä hetkellä jakautuneet Suomen näkökulmasta tasaisesti erityisesti huomioiden kohonneet riskit merialueillamme. Suomi pyrkii vaikuttamaan resurssien jakautumiseen niin, että pohjoisen Itämeren tilanne huomioidaan.

Suomenlahden alueella on havaittu tämän vuoden aikana laajoja **GNSS-häiriöitä**, jotka voivat voimakkaimmillaan heikentää alusliikenteen turvallisuutta merkittävästi alusten GPS-järjestelmien toimimattomuuden takia. Häiriötilanteisiin varautuminen on ensiarvoisen tärkeää häiriöiden jatkuessa. Liikenne- ja viestintävirasto koostaa häiriötilannetietoa merenkulun sekä veneilyn ilmoitusten sekä oman monitoroinnin ja häiriöseurannan pohjalta. Tilanteesta käydään keskustelua niin viranomaisten kuin liikenteen toimijoiden kanssa ennakoinnin sekä varautumisen kannalta. Palvelun tarjoat selvittävät keinoja mm. navigointi-infrastruktuurin parantamiseen vaihtoehtoisten navigointimenetelmien osalta. Väylävirasto on yhdessä Finnpilotin kanssa käynyt läpi merkittävimmät ja kiireellisimmät turvalaitteiden muutos- ja parantamistarpeet Suomenlahden sekä Saaristomeren eteläosan alueen meriväylillä. Turvalaitetyöt kohdistuvat lähinnä olemassa olevan merkinnän näkyvyyden parantamiseen järeämmillä turvalaitteilla ja ne ovat osa normaalia perusväylänpitoa.

GNSS-häiriöiden mahdollinen laajentuminen ja voimistuminen voi aiheuttaa nopeastikin väylämerkinnän parantamistarpeita myös muilla alueilla, mikä saattaa nostaa esille lisärahoituksen tarpeen. Tämänhetkinen arvio on, että keskeiset muutokset pystytään tekemään myönnetyn rahoituskehyksen puitteissa, suunniteltuja korjaustoimenpiteitä lykäten.

Inkoon LNG-kuljetusten turvallisuuden ja sujuvuuden varmistamiseen tähtäävien toimenpiteiden yleissuunnittelu on valmistumisvaiheessa, ja seuraavaksi käynnistetään hankkeen vesilain mukainen lupakäsittely. Mikäli hanke käsitellään kiireellisenä sen huoltovarmuuden merkittävyyden takia, on sen käynnistäminen mahdollista jo ensi vuoden aikana. Hankkeen toteutukseen ei ole varauduttu ensi vuoden rahoituksessa, joten siitä tulee tarvittaessa tehdä erillinen rahoituspäätös. Hankkeen kustannusarvio on

noin 3 M€. Hanke sisältyy Väyläviraston valmistelemaan valtion väyläverkon investointiohjelmaan vuosille 2025–2032 prioriteetilla 1.

Helsinkiin ja siitä itään sijaitsevien satamien liikenteestä osa on mahdollista ohjata vakavissa häiriötilanteissa kulkemaan **Etelä-Suomen talviväylää**. Väylän käytettävyyttä rajaa sen mitoitussyväys 9,0 m ja sen rajallinen liikennekapasiteetti. Väylän syvyys mahdollistaa roro (roll on/roll off) -liikenteen ja pääosan konttiliikenteestä sekä Sköldvikin jalostamolta tapahtuvat polttoaine- ym. öljytuotekuljetukset. Myös osalastissa tapahtuva suurempien alusten kulku on rajoitetusti mahdollista hinaaja-avustuksen avulla.

Väylän parantaminen sisältää sen nykyisen merkinnän muutoksia ja merkinnän parantamista siten, että liikennöinti väylällä on mahdollista myös GNSS-häiriötilanteessa. Suunnitelmat on laadittu väylällä tehtyjen simulaattorikokeiden pohjalta. Parantamiseen ei liity vesilain mukaisen luvan vaativia muutoksia, joten niiden nopea toteutus on mahdollista. Parantamisen kokonaiskustannuksiksi on arvoitu noin 2,6 M€, Väylän merkinnän parantamiseen on aikaisemmin myönnetty rahoitusta (yhdessä Inkoon väylän merkinnän parantamisen kanssa), josta on vielä käytettävissä vajaat 0,8 M€. Tämä mahdollistaa merkinnän parantamisen kriittisimpien kohteiden toteutuksen 2025, mutta koko parantamishankkeen toteutus edellyttää rahoituksen kohdentamista esim. suunnitelluista korjauksista.

Kansainvälisessä merenkulkujärjestössä (International Maritime Organization, IMO) neuvotellaan parhaillaan merkittävästä maailmanlaajuisesta **sääntelykokonaisuudesta**, jolla pyritään vähentämään meriliikenteen kasvihuonekaasupäästöjä (ks. E 37/2022 vp). Neuvottelutilanne on haastava kaikkinensa, myös Suomen keskeisen vaikuttamistavoitteen eli **jäävahvistetuttujen alusten** huomioinnin osalta. Jos määrätietoisia kansainvälisiä toimia saadaan IMO:ssa aikaiseksi, tulee merkittävää kaksinkertaista taakkaa EU:n toimissa estää ja purkaa.