UUTISET

Yhteydenotot lisääntyvät sitä vauhdikkaammin, mitä nopeammin lumet sulavat. **KORVAUSPÄÄLLIKKÖ JUSSI KORTELAINEN, LÄHI-TAPIOLA**

MARKKU VUORIKARI

EU:n direktiivi rajoittaa laivojen rikkipäästöjä vuoden 2015 alusta Itämerellä ja Pohjanmerellä. Samat rajoitukset tulevat voimaan myös Pohjois-Amerikassa ja Karibianmerellä. Muualle maailmaan rajoitukset laajenevat vuonna 2020.

Rikkipesuri tulee 30–40 suomalaiseen laivaan

Valtio rahoittaa rikkipesureiden hankkimista 30 miljoonalla eurolla. Tukien haku alkoi huhtikuun alussa. Tulevaisuudessa laivat kulkevat nesteytetyllä maakaasulla tai metanolilla.

Suomessa on noin sata kauppalaivaa, joita vuoden 2015 alussa voimaan tuleva Itämeren rikkipäästöjä karsiva EU-direktiivi koskee.

30–40 aluksista hankkinee rikkipesurin, arvioi liikenne- ja viestintäministeriö. Muut laivat siirtyvät käyttämään rikitöntä polttoainetta.

Raskas polttoöljy on tällä hetkellä noin kolmanneksen rikitöntä polttoainetta halvempaa. Rikkipesurin asentaminen käytössä olevaan laivaan maksaa noin 1–3 miljoonaa euroa. Investointiin voi saada valtion tukea korkeintaan puolet.

Sellainen on lähtökohta, kun varustamot alkavat laskea, kannattaako alukseen laittaa rikkipesuri vai siirtyäkö käyttämään rikitöntä polttoainetta.

”Varustamot laskevat vaihtoehtoja polttoaineen hinnan ja laivan kulutuksen mukaan. Lisäksi esimerkiksi pestyn rikin käsittelyn kustannukset vaikuttavat”, liikennemarkkinoiden yksikön päällikkö **Tero Jokilehto** liikenne- ja viestintäministeriöstä sanoo.

Pestyn rikin käsittelyn kustannukset voivat vaihdella paljonkin eri satamissa.

Rikkipesurin tekniikka vielä kesken

Valtio on varannut viime vuonna 30 miljoonaa euroa tukea rikkipesureiden asennukseen. Jos arvio 30–40 laivasta pätee, pitäisi rahojen riittää. Jos hakemuksia tulee enemmän kuin on rahaa, arvioidaan investoinnin ympäristöhyöty. Enemmän saasteita säästävä hanke saa tuen.

Tukien haku alkoi huhtikuun alussa.

Rikkipesurien tekniikka ei vielä ole valmista. Yhtään toimivaa pesuria ei laivoissa vielä ole.

”Maalla se on perustekniikkaa, joten uskon, että lastentaudeista päästään eroon”, Jokilehto sanoo.

Maalle tekniikka on helppo rakentaa, koska tarjolla on riittävästi tilaa ja energiaa. Jokilehto myöntää, että tekniikan siirtäminen laivoihin on ollut yllättävän hankalaa.

Maailmalla on kahdeksan pesurivalmistajaa. Suomessa sitä kehittää Wärtsilä.

Elinkeinoelämän tutkimuskeskus Etla on laskenut rikkidirektiivin kustannuksiksi varustamoille noin 600 miljoonaa euroa vuodessa.

Öljyn tuontia halutaan vähentää

Uusiin laivoihin rikkipesuria ei kannata asentaa. Tavoitteena on, että uusi laivasto kulkee nesteytetyllä maakaasulla eli lng:llä.

”Lng:n rikkipäästöt ovat suurin piirtein nolla ja typen oksidi-päästöt vähenevät ratkaisevasti”, liikenne- ja viestintäministeriön yksikön päällikkö **Silja Ruokola** sanoo.

Lng on tosin vielä tulevaisuutta, sillä koko infrastruktuuriverkko pitää rakentaa alusta.

EU:n direktiiviehdotuksen vähimmäistavoite Suomessa on kolme satamaa, joista voi tankata lng:tä. Ne ovat Kotka-Hamina, Helsinki ja Turku-Naantali.

Kaikkiin ei tarvitse rakentaa tankkausterminaalia, vaan jakelu voidaan hoitaa säiliöautoilla tai säiliöproomuilla. Lng:llä kuitenkin kulkee jo Viking Linen matkustaja-alus Grace. Se tankataan Tukholmassa.

Lng:n avulla EU pyrkii vähentämään riippuvuutta tuontiöljystä. Vuonna 2020 öljyn tuontikustannuksia pitäisi säästyä 4,2 miljardia euroa.

Kaikki eivät ole sitä mieltä, että lng on tulevaisuuden polttoaine. Itämerellä ja Pohjanmerellä toimiva Stena Line kehittää yhdessä Wärtsilän kanssa metanolilla kulkevia laivoja, kertoo GreenPort-verkkosivusto.

Stena Linen tavoitteena on saada ensimmäinen etanolilaiva liikenteeseen ensi vuonna ja muuntaa 25 laivaa vuoteen 2018 mennessä.

AIMO VAINIO

Vakuutus ei korvaa sulamisvesien tuhoja

Lumikasoja kannattaa siirtää rakennusten seinustoilta, jotta sulamisvedet eivät pääse vaurioittamaan rakenteita tai alapohjia ja kellareita. Vakuutus ei korvaa vahinkoja.

Jäinen ja routainen maa kantaa vielä hyvin, ja lumen siirto seinustoilta onnistuu. Pihatkaan eivät pahemmin vaurioidu.

Korvauspäällikkö **Jussi Kortelainen** Lähi-Tapiolasta sanoo, etteivät vakuutukset korvaa sulamisvesien rakennuksille ja irtaimistolle aiheuttamia vahinkoja.

”Sulamisvesien johtaminen pois kuuluu normaaliin huoltoon ja ylläpitoon kiinteistöissä”, Kortelainen korostaa.

Kyse ei ole luonnonilmiövakuutuksen tarkoittamasta äkillisestä ja ennalta arvaamattomasta vahingosta. Ehto sulkee korvaukset sulamisvesien tuhoista.

Tänä keväänä Lähi-Tapiolaan on jo tullut yhteydenottoja sulamisvesistä. Vuosittain niitä tulee satoja. Vakuutus ei ole missään vaiheessa korvannut näitä vahinkoja.

”Yhteydenotot lisääntyvät sitä vauhdikkaammin, mitä nopeammin lumet sulavat”, Kortelainen ennustaa.

Asiakkailla on yhä enemmän tietoa vakuutusturvan sisällöstä. Tiedotusvälineissä asiasta keskustellaan vuosittain.

Lunta on tänä keväänä paljon isoina kinoksina.

Rakennusten reunoilta lumet sulavat yleensä ensimmäiseksi. Vesi valuu helposti seinän vierustoille ja sieltä mahdollisesti alapohjan rakenteisiin ja kellareihin.

Lähi-Tapiolan riskipäällikön **Juhani Savolaisen** mukaan piha-alueiden suunnittelulla vahinkoja voidaan estää ennalta, jos maan pinta muotoillaan viettämään viiden prosentin kaltevuudella pois rakennuksen vierustalta. Näin kannattaa tehdä ainakin viiden metrin matkalta.

Savolainen laskee reilun metrin korkuisen lumivallin sisältävän jopa 200 litraa vettä neliöltä, jos se on tiiviissä kasassa rakennusten seinustalla.

JUHANI VIITALA

Kaksi yhtiötä myy tulvaturvaa maatiloille

Maatilojen tuotantorakennusten tulvavahingoille on saatavilla vakuutus kahdesta yhtiöstä ensi vuoden alussa, jolloin valtio ei enää korvaa vahinkoja.

Maa- ja metsätalousministeriö pitää tilannetta hyvänä.

Vanhempi hallitussihteeri **Pekka Kemppainen** ministeriöstä sanoo korvaussuojan laajenevan. Uudet vakuutukset korvaavat vesistötulvien lisäksi merenpinnan nousun ja rankkasateen aiheuttamia vahinkoja.

”Maatalousyrittäjillä on vakuutuksella mahdollisuus varautua vesistötulvista rakennuksille ja niiden irtaimistolle aiheutuviin vahinkoihin”, ministeriö toteaa selonteossaan.

Tulvavakuutuksista korvataan keskimäärin kerran 50 vuodessa tai sitä harvemmin sattuvia vahinkoja rakennukselle. Myös esinevahinkoja ja joitain välillisiä vahinkoja korvataan.

”Itse emme tulvien poikkeuksellisuutta arvioi, luotamme Suomen ympäristökeskuksen määrityksiin”, korvauspäällikkö **Jussi Korpelainen** Lähi-Tapiolasta selvittää.

Tulvien aiheuttamia sadon menetyksiä valtio korvaa edelleen.

Eduskunta hyväksyi tulvavakuuttamisen yksityistämistä koskevan lain toissa vuonna kahden vuoden siirtymäajalla.

Maan kolme suurinta vakuutusyhtiötä saivat omat tulvaturvat markkinoille tämän vuoden alkuun mennessä. Kolmikolla on 80 prosenttia kotivakuutuksista. Muut yhtiöt harkitsevat tulvaturvaa.

JUHANI VIITALA

Rail Baltica etenee esteistä huolimatta

BRYSSEL (MT)

Tallinnasta Varsovaan kulkeva nopea junayhteys Rail Baltica on entistä lähempänä toteutumista.

Baltian maiden on lähiaikoina määrä päättää yhteisyrityksen perustamisesta, joka vastaisi radan rakentamisesta. EU on luvannut hankkeeseen noin 2 miljardin euron rahoituksen. Kaikkiaan projektin kustannuksiksi arvioidaan noin 3,5 miljardia euroa.

”Suunnitelmat on olemassa ja rahoitus on tarjolla. Nyt Baltian maiden pitää vain tehdä tarvittavat päätökset.”, EU:n liikennekomissaarin **Siim Kallaksen** kabinettipäällikkö **Henrik Hololei** kannusti tiistaina Brysselissä.

Haasteena projektin käynnistämiselle ovat olleet Baltian maiden eripuraisuus ja vastakkainasettelu Venäjältä Baltian satamiin kulkevien itä–länsisuuntaisten yhteyksien kanssa.

Puolaan neljässä tunnissa

Petri Sarvamaan (kok.) järjestämässä Rail Baltica-seminaarissa painotettiin uuden ratayhteyden merkitystä Itämeren alueen kasvun ja kilpailukyvyn veturina.

”Tämä on hanke joka tuo eurooppalaista lisäarvoa ja paljon kaivattua talouskasvua”, suomalaismeppi sanoo.

Baltian radasta on EU:ssa puhuttu jo parikymmentä vuotta. Tähän asti kyse on ollut lähinnä olemassa olevan radan paranustöistä. Vaikutusanalyysin perusteella on kuitenkin päädytty kokonaan uuden junaradan rakentamiseen. Rata tehtäisiin eurooppalaisella raideleveydellä ja matkustajaliikenteessä maksiminopeus olisi 240 kilometriä tunnissa.

Uusi rata kulkisi Pärnun, Riian ja Kaunaksen kautta Varsovaan, josta voisi jatkaa edelleen esimerkiksi Berliiniin tai Välimeren satamiin.

Matka Tallinnasta Puolan rajalle taittuisi uudella radalla noin neljässä tunnissa, kun se nykyisin vie vaihtoineen kymmeniä tunteja.

Vaihtoehto merikuljetuksille

Monien asiantuntijoiden mielestä Baltian radan ensisijainen merkitys olisi rahtiliikenteessä. Se voisi tarjota vaihtoehtoisen yhteyden esimerkiksi suomalaiselle teollisuudelle, kun rikkidirektiivi nostaa merikuljetusten hintaa. Toimiva junayhteys Adrianmeren satamiin myös lyhentäisi kuljetusaikaa Pohjois-Euroopasta Aasiaan.

Helsingin ja Tallinnan välinen rautatietunneli ei toistaiseksi kuulu suunnitelmaan. Sen hinnaksi arvioidaan ainakin saman verran kuin koko Rail Baltican.

Jos rakentamisesta päästään sopuun, Rail Baltica voisi valmistua aikaisintaan noin 10 vuoden päästä.

NIKLAS HOLMBERG

Talvivaaraa vaadittiin kuriin

Vaatimukset Talvivaaran kaivoksen ja metallitehtaan kuriin saamisesta kiihtyivät, kun kaivoksella havaittiin taas uusi vuoto. Tällä kertaa kipsisakka-altaasta pääsi karkuun arviolta 400 000 kuutiometriä metallipitoisia vesiä.

Sotkamon kunnan poliittinen johto vaati valtiolta tiukempaa omistajaohjausta. Valtionyhtiö Solidium nousi Talvivaaran suurimmaksi omistajaksi tiistaina päättyneessä osakeannissa. Valtiolla on kaivosyhtiöstä yhdeksän prosentin osuus.

Ympäristöministeri **Ville Niinistö** (vihr.) taas vaati Talvivaaralta nopeita toimia, jotta se hallitsisi paremmin kaivosalueen vesiä.

Kipsisakka-allas epävarma

Vuoto alkoi sunnuntaina ja saatiin tukittua tiistaina puolilta päivin. Vuoto oli samassa altaassa kuin marraskuussakin mutta tällä kertaa eri lohkossa. Muissa kaivoksen altaissa pohjat on vahvistettu paremmin kuin vuotoaltaassa.

Kaivosyhtiö kertoo pysäyttäneensä vuotaneet vedet varoaltaisiin. Altaiden tilavuus on yli 600 000 kuutiometriä.

Yhtiön mukaan vuotovesiä ei pääse käsittelemättöminä kaivosalueen ulkopuolelle.

Talvivaara on lisännyt puhdistettujen jätevesien juoksutusta etelään Vuoksen vesistöön 800 kuutiometriin tunnissa, ja juoksutusta etelään lisätään 1 500 kuutiometriin tunnissa. Näin yhtiö pyrkii saamaan lisää tilaa altaisiin.

Uusi vuoto horjuttaa luottamusta Talvivaaraan.

Yhtiön mukaan juoksutettavien vesien haitta-ainepitoisuudet ovat alle Talvivaaran ympäristöluvan rajojen.

Luottamus horjuu

Sotkamon kunnan poliittinen johto vaatii valtion sijoitusyhtiö Solidiumia puuttumaan Talvivaaran toimintaan. Luottamushenkilöt vaativat valtiolta vahvempaa omistajaohjausta, koska paikalliset ovat menettäneet uskonsa yhtiöön.

Sotkamon johto vaatii myös, että Talvivaara vetää pois aluehallintovirastosta laajennushakemuksensa.

Solidiumin mukaan kaivosyhtiön lisärahoitus riittää ympäristöongelmien korjaamiseen. Talvivaara kerää osakeannilla 260 miljoonaa euroa.

Solidiumin johto ei epäile, että uusi vuoto lisäisi merkittävästi rahantarvetta. Valtio omistaa Talvivaarasta yhdeksän prosenttia.

Ympäristöministeri Niinistö vastusti omistuksen lisäämistä. Valtion omistajaohjauksesta vastaava ministeri **Heidi Hautala** (vihr.) sen sijaan antoi sille tukensa.

JOUKO RÖNKKÖ

KOMMENTTI

Ei kai taas!

”Talvivaara on lupaillut parempaa jo monta vuotta, mutta aina vain on kaikki mennyt huonommaksi.”

Tämä viime viikolla Sotkamon keskustelutilaisuudessa kuultu lausahdus tuli mieleen maanantaina, kun tieto kaivoksen kipsisakka-altaan uudesta vuodosta kiiri maailmalle.

Entistä useampi suomalainen on tämän tapauksen jälkeen valmis panemaan tulpan Talvivaaran putken päähän. Tällainen peli ei kerta kaikkiaan vetele.

Jos uskoo Talvivaaraa, ympäristön suojelu turvataan parhaiten sillä, että kaivos saadaan toimimaan kunnolla. Silloin vettä ei kerry kaivosalueelle, vaan se sitoutuu liuotuskasoihin. Jopa suljettu vesikierto olisi mahdollinen muutaman vuoden kuluttua.

Ainakaan Sotkamossa ei enää uskota näihin puheisiin. Kunnan johto vaatii valtiota ottamaan ohjat jämäkämmin käsiinsä, suurin omistaja kun on.

Valtion Solidium uskoo, että kaivos saadaan jaloilleen ja ympäristöasiat kuntoon. Solidiumia valvoo valtion omistajaohjauksesta vastaava ministeri **Heidi Hautala** (vihr.).

JOUKO RÖNKKÖ

Verkon kaapeliviat kalliita sähkökaupassa

Ennätykselliset kustannukset Ruotsin ja Suomen välillä

Viime vuosi oli kantaverkkoyhtiö Fingridin mukaan hankala sähkömarkkinoilla, kun siirtoverkon viat ja pullonkaulat rajoittivat sähkön ulkomaankauppaa erityisesti Suomen ja Ruotsin välillä.

Norjan ja Ruotsin erinomainen vesitilanne painoi sähkön hintaa alas Pohjoismaissa. Suomessa ei kuitenkaan päästy hyötymään täysimääräisesti länsinaapurien halvasta vesisähköstä, koska keskeisiä siirtoyhteyksiä oli poikki pitkään.

Kustannuksiltaan suurimmat menetykset syntyivät, kun laivan ankkuri katkaisi Suomen ja Ruotsin välisen Fenno-Skan 2 -kaapelin viime vuoden alkupuolella.

”Viime vuonna Suomen ja Ruotsin välillä pullonkaulakustannukset nousivat ennätyksellisen korkeiksi, 88,5 miljoonaan euroon”, Fingridin toimitusjohtaja **Jukka Ruusunen** sanoi Sähkömarkkinapäivässä maanantaina Helsingissä.

Suomen sähkökauppaan ja sähkönhintaan vaikuttavat entistä enemmän muutokset naapurimaissa kuten Venäjän tuonnin hiipuminen, Ruotsin jako hinta-alueisiin ja Baltian maiden liittyminen osaksi pohjoismaisia markkinoita.

Itämeren alueella Baltian maiden liittyminen pohjoismaiseen järjestelmään on pitkällä. Viro ja Liettua ovat jo osa yhteistä kaupankäyntijärjestelmää, kesällä mukaan tulee Latvia.

Venäjän ja Suomen välinen sähkönsiirtoyhteys on muuttumassa kahdensuuntaiseksi, mikä mahdollistaa sähkön viennin Suomesta Venäjälle.

JUHA KAIHLANEN

» Kustannuksiltaan suurimmat menetykset syntyivät, kun laivan ankkuri katkaisi Suomen ja Ruotsin välisen Fenno-Skan 2 -kaapelin.