



# Vesiväylänpidon suunnittelun periaatteet

# Valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma vuosille 2021–2032 (Liikenne 12)

## Perusväylänpitoa ohjaavia linjauksia 1/2

- Rahoitusta kohdennetaan kysynnän mukaan priorisoiden elinkeinoelämän ja työssäkäynnin tarpeet koko väyläverkolla. Koko väyläverkolla tavoitellaan sujuvaa ja turvallista liikennettä. Asumisen ja elinkeinoelämän tarpeisiin vastataan vähentämällä korjausvelkaa ja huolehtimalla riittävästä hoidon tasosta koko väyläverkolla, myös alemmalla tieverkolla. Erikseen määritellyissä tilanteissa väyläverkon palvelutasoa voidaan laskea, mikäli vähentynyt liikennetarve tämän mahdollistaa.
- Väylien kunnossa priorisoidaan pääväyläverkko. Osalla vähäliikenteisiä verkkoja korjausvelka voi kasvaa, mikäli elinkeinoelämän ja työssäkäynnin tarpeet täyttyvät muuten. Väyläverkon korjausvelkaa vähennetään suunnitelman mukaisella määrärahojen kohdistamisella suunnittelukaudella vuoteen 2032 mennessä.
- Olemassa olevan valtion väyläverkon hoito ja korjaukset rahoitetaan valtion talousarviorahoituksella.
- Sopimuksellista yhteisrahoitusmallia hyödynnetään, kun väylänpitäjän lisäksi hankkeesta syntyy merkittäviä hyötyjä myös muille osapuolille (parantamishankkeet).



# Valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma vuosille 2021–2032 (Liikenne 12)

## Perusväylänpitoa ohjaavia linjauksia 2/2

- Väylänpitoa kehitetään rahoituksen tehokkaan käytön varmistamiseksi ja perusväylänpidon tuottavuuden kohottamiseksi (väylänpidon ja omaisuudenhallinnan toimintatavat, digitalisaation mahdollisuuksien hyödyntäminen).
- Liikenteen ohjauksen ja hallinnan osalta valtio huolehtii liikenteen hallinnan ja ohjauksen perusrahoituksesta siten, että toimintaa pystytään edelleen kehittämään ja pystytään ehkäisemään häiriötilanteita ja onnettomuuksia ennalta sekä tehostamaan väyläkapasiteetin käyttöä, parantamaan liikenteen sujuvuutta, vähentämään liikenteen päästöjä ja vastaamaan liikenteen automaation ja digitalisaation tarpeisiin.
- Liikennejärjestelmän tulee tarjota toimintaedellytykset normaalioloissa, normaaliolojen häiriötilanteissa ja valmiuslain tarkoittamien poikkeusolojen aikana.

# Valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma vuosille 2021–2032 (Liikenne 12)

## Vesiväylänpitoa ohjaavia linjauksia

- Valtio kehittää merenkulun toimintaedellytyksiä huolehtimalla turvalaitteiden tarkoituksenmukaisesta kunnosta ja lisäämällä älykkäitä turvalaitteita kauppamerenkulun väylille erityisesti alueilla, joilla kehitetään merenkulun automaatiota.
- Valtio kehittää talvimerenkulkua mm. suunnittelemalla yhdessä Ruotsin kanssa uuden sukupolven jäänmurtajia. Talvimerenkulun rahoitusta nostetaan suunnittelukauden loppua kohti huomioiden jäänmurron palvelusopimusten uusimistarve.
- Saimaan sisävesiliikenne on osa Suomen kauppamerenkulun järjestelmää. Sisävesien käyttö tavaraliikenteessä vähentää tie- ja rataverkon kuormitusta sekä tieliikenteen päästöjä ja onnettomuuksia.

# Vesiväylät ja niiden kunto

- Väyläviraston ylläpitämiä rannikkoväyliä on yhteensä hieman alle 8 300 km ja sisävesiväyliä 8 000 km. Näistä kauppamerenkulun väyliä on lähes 4 000 km.
- Kaikkiaan kartoille merkittyjä yleisiä kulkuväyliä Suomessa on yhteensä noin 20 000 km. Näillä väylillä merenkulun turvalaitteita (mm. majakoita, poijuja, viittoja ja linjatauluja) on yhteensä yli 34 000 kpl. Näistä Väylävirasto ylläpitää noin kahta kolmasosaa eli 25 700 merenkulun turvalaitetta. Saimaan kanavan lisäksi väylästäön kuuluu 31 muuta sulkukanavaa.
- Huonokuntoisten kauppamerenkulun väylien määrä on 2000-luvulla vähentynyt noin 70 %. Myös kauppamerenkulun väylillä olevien huonokuntoisten kiinteiden turvalaitteiden määrää on saatu vähennettyä ja niitä on tällä hetkellä noin 6 % turvalaitteista. Merkittävimmät puutteet turvalaitteiden kunnossa ovat Saimaan syväväylillä.

# Vesiväylien palvelutaso ja tarpeet

- Liikenneverkon strategisen tilannekuvan mukaan vesiväylästä nykyinen palvelutaso vastaa pääosin elinkeinoelämän tämänhetkisiä tarpeita. Tärkeimpiä parantamishankkeita tulisi toteuttaa siten, ettei väylästä synny merkittäviä yksittäisiä pullonkauloja, korjausvelka pidetään kurissa suunnitelmallisesti sekä tehdään panostukset liikenteen automaation lisäämiseksi kuljetusten ja vesiliikenteen tarpeiden mukaisesti tärkeimmillä kauppameren väylillä.
- Vuoteen 2032 peilaten strategisessa tilannekuvassa on tunnistettu seuraavia tarpeita:
  - jäänmurron nykyisen palvelutason varmistaminen, kun jäänmurtokalusto vanhenee ja aluskoot kasvavat
  - väylien parantamis- ja kehittämistarpeet rannikolla aluskokojen muutosten ja elinkeinoelämän muuttuvien tarpeiden takia
  - Saimaan vesiliikenteen kehittämismahdollisuuksien mahdollistaminen huolehtimalla mm. talvimerenkulun toimivuudesta
  - alusten lisääntyvän automaation luomien uusien tarpeiden huomioiminen koko kauppamerenkulun väylästä.

Lisätietoja: [Traficom, Liikenneverkon strateginen tilannekuva](#)

# Vesiväylänpidon määräykset ja ohjeet konkretisoivat kunnossapidon suunnittelun

Vesiväylien kunnossapitoa ohjaavat seuraavat dokumentit:

- [Yleisten kulkuväylien ylläpito](#) (Traficom, ohje 2020)
- [Väylänhoidon palvelukuvaus](#) (Väyläviraston ohjeita 18/2019)

Näiden lisäksi on tarkempia teknisiä ja toiminnallisia ohjeita, jotka löytyvät Väyläviraston ohjeluetelosta: [Vesiväylänpidon määräykset ja tekniset ohjeet](#)

# Hoidon ja korjauksen priorisointikriteerit



Väylävirasto  
Trafikledsverket

- Koko verkon päivittäinen liikennöitävyys varmistetaan. Tämä tarkoittaa koko väyläverkon päivittäistä kunnossapitoa (hoitoa) ja liikenteenohjauksen peruspalvelua. Näihin kuuluvat myös talvimerenkulun palvelut (jäänmurto).
- Rahoituksen puitteissa priorisoidaan elinkeinoelämälle tärkeiden ja liikenteellisesti merkittävien väylien korjaukset.
- Vilkkaiden väylien kunnon säilyttämiseksi ja kriittisten kohteiden korjaamiseksi rahoitus tälle verkon osalle priorisoidaan. Muun verkon palvelutasosta tingitään tarvittaessa.
- Väyläverkon hoidon kustannukset ja osa ylläpitourakoiden kustannuksista on sidottu indeksiin, tämä rahoitus on myös priorisoitava.
- Kriittiset korvausinvestoinnit toteutetaan koko verkolla turvallisuuden ja liikennöitävyyden varmistamiseksi.
- Asiakasvaikutukset priorisoidaan lyhyellä tähtäimellä korkeammalle kuin väyläomaisuuden säilyminen. Myös tämä tarkoittaa rahoituksen priorisointia liikennemäärien mukaisesti vilkkaille verkon osille.
- Varmistetaan varautumisen tarpeet.
- Digitalisaation tuomat mahdollisuudet väylänpidon ja liikenteen tehostamisessa hyödynnetään ja niitä kehitetään.
- Kaikissa toimenpiteissä pyritään huomioimaan ilmastonmuutoksen hillitseminen.



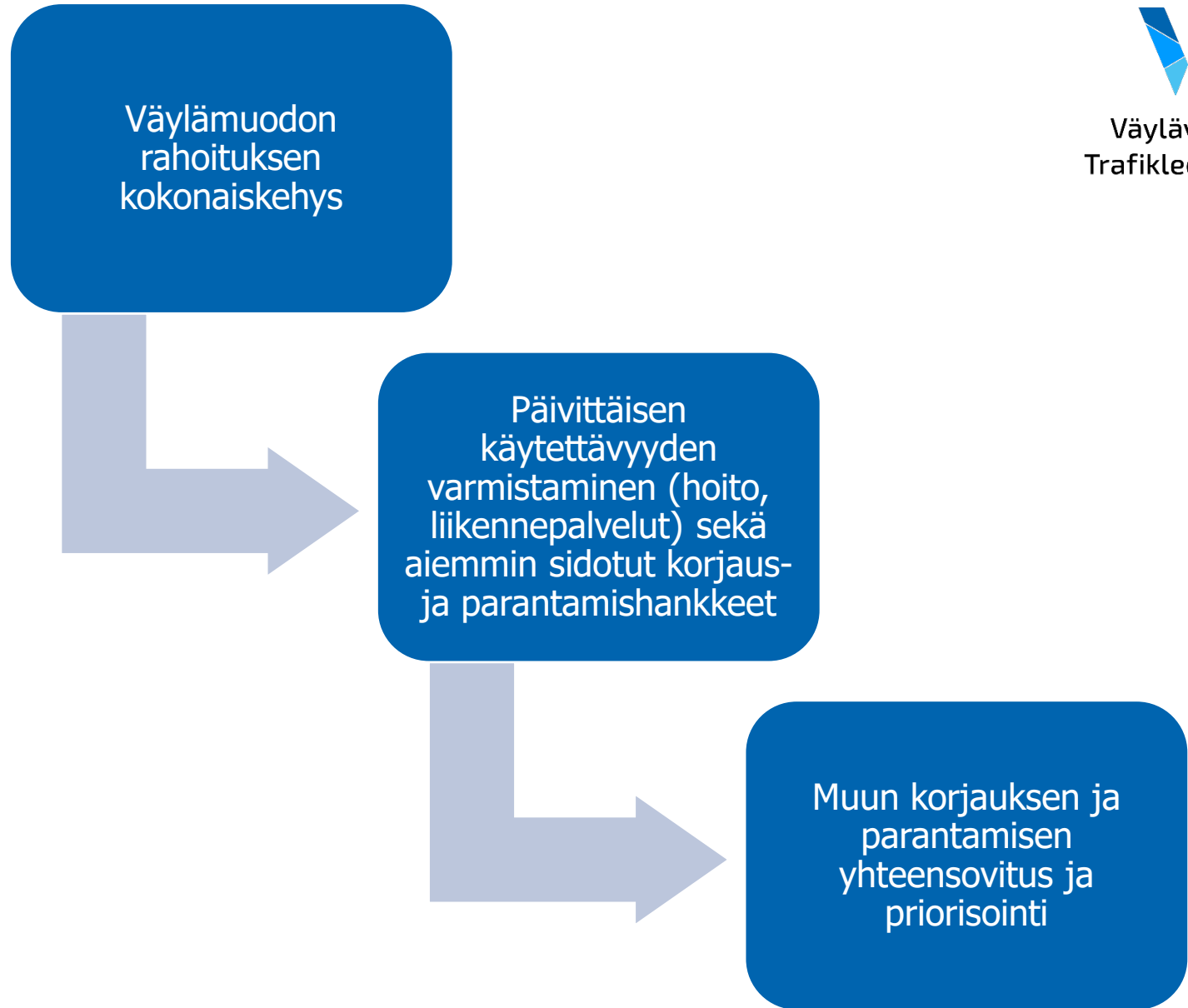
# Parantamishankkeiden priorisointikriteerit



Väylävirasto  
Trafikledsverket

- Perusväylänpidon parantamishankkeiden ohjelmoinnissa tukeudutaan Liikenne 12 -suunnitelman mukaisiin painopisteisiin.
- Vesiväylillä priorisoidaan elinkeinoelämän kuljetusvarmuutta ja väylien liikennöitävyyttä parantavia hankkeita.
- Erillisrahoitetut kohteet toteutetaan eduskunnan päätösten tai ministeriön ohjauskirjeiden mukaisesti.
- Kaikissa toimenpiteissä pyritään huomioimaan ilmastonmuutoksen hillitseminen.

# Perusväylänpidon toimenpiteiden priorisoinnin periaate



# Vesiväylänpito, talvimerenkulut palvelut (jäänmurto)

- Vesiväylänpidon suurin menoerä ovat talvimerenkulun palvelut (jäänmurto), joilla turvataan päivittäinen liikennöitävyys talvisatamiin.
- Jäänmurto perustuu sopimusteknisesti tietyn jäänmurtokaluston valmiusaikaan ja tilaajan murtajakohtaiseen mobilisointipäätökseen. Keskeisenä elementtinä talvimerenkulun järjestelmässä ovat jäärajoitukset (ja yksittäiset erivapaudet), jotka asetetaan Väyläviraston toimesta. Toinen keskeinen elementti on kansainvälinen yhteistyö.
- Suomessa tavoiteltu palvelutaso perustuu LVM:n kanssa sovittuihin mittareihin (keskimääräinen talvimerenkulun palvelujen odotusaika < 4 h ja odottamatta avustusta saaneiden kauppa-alusten osuus > 90–95 %) sekä palvelusopimusten tarkempiin murtajakohtaisiin avustusnopeusvaatimuksiin.
- Vuoksen vesistön ja Saimaan kanavan osalta normaalien kausien pituuden ja jäänmurtokapasiteetin käytön määrittää lähinnä kanavan jäätilanteen kehitys, mutta myös Itäisen Suomenlahden jäätilanne.
- Talvimerenkulun rahoitustarpeen ennakkointia hankaloittaa sen vahva riippuvuus talven kovuudesta. Vaikean talven tullessa ennusteet saattavat ylittyä merkittävästikin.
- Nykyisten sopimusten päättymisen 2025 ja jäänmurtokapasiteetin ylläpitoon ja uudistamiseen liittyvät paineet tulevat tarkastelujakson loppupuolella nostamaan jäänmurron kustannuksia.

# Vesiväylänpito, hoito, korjaus

- Vesiväylänhoito sekä kanavien käyttö ja kunnossapito turvaavat vesiväylien päivittäisen liikennöitävyyden.
- Rahoitus varataan kilpailutettujen urakkasopimusten hintojen mukaisesti.
- Korjausrahoitus kohdistetaan erityisesti merenkulun kiinteiden turvalaitteiden ja kanavarakenteiden korjauksiin. Korjaukset painotetaan kauppamerenkulun kohteisiin ja veneilyn turvallisuuskriittisten kohteiden korjaukseen, mikä kyetään turvaamaan käytettävissä olevalla rahoitustasolla.
- Historiallisten, nykyisen vesiliikenteen kannalta vähämerkityksellisten kohteiden, kuten majakoiden ja vanhojen kanavien, korjausten rahoittaminen on jossain määrin ongelmallista. Kohteet pyritään pitämään kunnossa, mutta varsinaisten peruskorjausten toteutusta joudutaan suunnittelemaan käytettävissä olevan rahoituksen mukaan. Tarvittaessa korjauksia lykätään, kunnes rahoitustaso sallii niiden toteutuksen.
- Merkittävä osa vesiväylänpitoa on kaikkien vesiväylänpitäjien väylätietojen ylläpito tietojärjestelmissä Traficomien tekemien väyläpäätösten pohjalta. Näitä tietoja hyödynnetään mm. vesiväylänhoidossa ja Traficomien merikarttatuotteiden tuotannossa.

# Vesiväylänpito, parantaminen ja suunnittelu

- Vesiväylänpidon rahoitus on riittävä pieniin parantamishankkeisiin.
- Rahoitusta suunnataan myös kaukohallittavien turvalaitteiden lisäämiseen tärkeimmillä kauppamerenkulun väylillä merenkulun älyliikenteen palvelutason parantamiseksi.
- Suurempien parantamishankkeiden systemaattinen toteutus edellyttää niihin kohdistettua erillisrahoitusta. Kohteita on esitetty Väyläviraston investointiohjelmassa.
- Suunnittelun painotus on investointiohjelmassa esitettyjen hankkeiden suunnittelun edistämisessä, mutta rahoitusta kohdistetaan lisäksi esisuunnitelmien ja niiden pohjalta tehtävien hankearviointien laatimiseen.



# Vesiväylänpito, liikenteen ohjaus ja informaatio

- Liikenteenohjaus- ja hallintapalveluiden rahoitus pohjautuu Väyläviraston ja Liikenteenohjausyhtiö Fintraffic Oy:n välisellä palvelusopimuksella tuotettavaan tie-, meri- ja rautatieliikenteen ohjaus- ja hallintapalveluiden kokonaisuuteen. Vesiliikenteessä Traficom määrittelee VTS-viranomaisena näiden palveluiden minimitason, joka Väyläviraston on tilattava.
- Meriliikenteen ohjaus- ja hallintapalveluja ovat alusliikennepalvelu, AIS-palvelu, DGPS-palvelu, kansallinen SafeSeaNet-palvelu, meritilannekuvan tuottaminen, turvallisuusradiopalvelu, e-navigointipalvelut ja MASS-palvelut.



Väylävirasto  
Trafikledsverket