



Väylävirasto
Trafikledsverket

Vesiväylänpidon suunnittelun periaatteet

Joulukuu 2023

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 talvimerenkulun edellytyksiä hallitusohjelmakirjausten mukaisesti ja mm. selvittämällä toimintaympäristön muutoksia ja syventämällä yhteistyötä Ruotsin ja Viron kanssa. Talvimerenkulun rahoitusta nostetaan suunnittelukauden loppua kohti huomioiden jäänmurron kaluston uusimistarve sekä nykyisten sopimusten päättymisen 2025.
- 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 20 200 km. Näillä väylillä merenkulun turvalaitteita (mm. majakoita, poijuja, viittoja ja linjatauluja) on yhteensä yli 35 000 kpl. Näistä Väylävirasto ylläpitää noin kahta kolmasosaa eli 25 500 merenkulun turvalaitetta. Saimaan järviolueelta merelle johtavan Saimaan kanavan lisäksi väylästäön kuuluu 31 muuta sulkukanavaa.
- Huonokuntoisten kauppamerenkulun väylien määrä on 2000-luvulla vähentynyt. Kauppamerenkulun väylien kiinteistä turvalaitteista huonokuntoisia on noin 2,6 % (Huom! Raportointiperuste on muuttunut ja tiedot perustuvat 2023 alusta taitorakennekisterin tietoihin).

Vesiväylien palvelutaso ja tarpeet

Liikenneverkon strategisen tilannekuvan mukaan vesiväylästä nykyinen palvelutaso vastaa pääosin elinkeinoelämän tämänhetkisiä tarpeita. Lähtökohtana tunnistettujen kehittämistarpeiden määrittelyssä vuonna 2032 ja niiden priorisoinnissa ovat elinkeinoelämän tarpeet.

- Vanhenevan jäänmurtokaluston uusiminen hallitusohjelmakirjausten mukaisesti
- Jäänmurron tarpeen kasvu toimintaympäristön muutosten vuoksi. Tiukentuvat ympäristömääräykset kasvattavat avustettavien alusten kokoa ja laskevat niiden konetehoa. Merelle suunnitellaan rakennettavaksi runsaasti tuulivoimaa, mikä vaikeuttaa talvimerenkulkua ja osaltaan kasvattaa jäänmurron tarvetta.
- Väylien parantamis- ja kehittämistarpeet rannikolla aluskokojen muutosten ja elinkeinoelämän muuttuvien tarpeiden takia.
- Saimaan sisäisen vesiliikenteen toiminta- ja parantamisedellytysten turvaaminen ja Saimaan kanavan pitäminen liikennöitävässä kunnossa
- Alusten lisääntyvän automaation luomien uusien tarpeiden huomioiminen koko kauppamerenkulun väylästä.

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

Lait, määräykset ja ohjeet

Vesiväylien suunnittelua, rakentamista ja kunnossapitoa ei säädellä erillislainsäädännöllä, vaan toiminta perustuu pääosin vesilakiin (587/2011) ja vesiliikennelakiin (782/2019).

Väylävirasto huolehtii lain alusten jääluokista ja jäänmurtaja-avustuksesta (1121/2005) mukaisesti jäänmurtaja-avustuksen saatavuudesta Suomen vesialueella jääolosuhteiden niin vaatiessa. Suomen ja Ruotsin välinen talvimerenkulun yhteistyö (valtiosopimus 77/2013) on tiivistä.

Väylävirasto huolehtii Saimaan kanavan kunnossapidosta Suomen ja Venäjän välisen valtiosopimuksen (8/2012) mukaisesti.

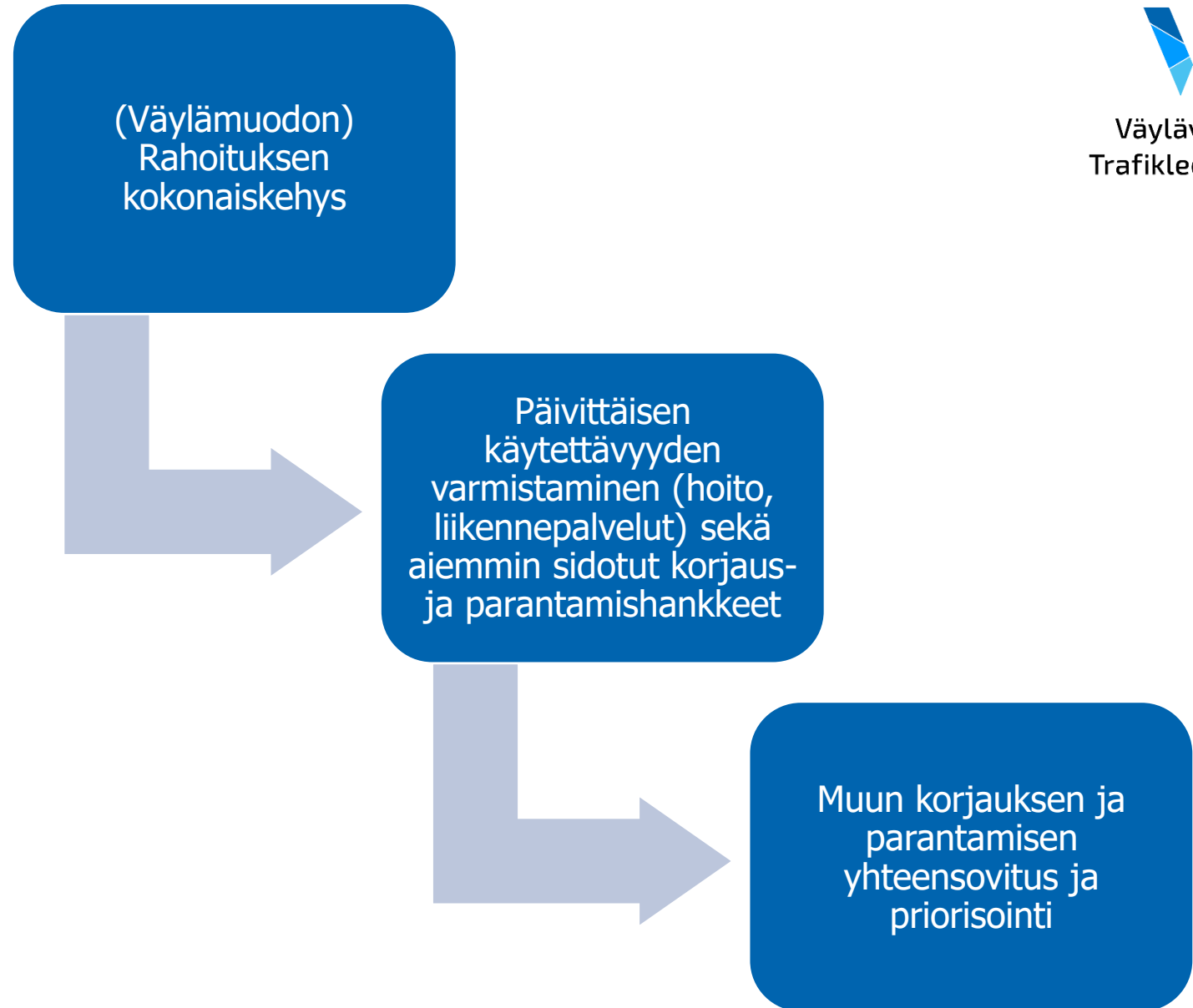
Meriliikenteen ohjaus- ja hallintapalvelut pohjautuvat mm. Alusliikennepalvelulakiin (16 §)

Vesiväylien kunnossapitoa ohjaavat lisäksi seuraavat dokumentit:

- [Yleisten kulkuväylien ylläpito](#) (Traficom, ohje 2021)
- [Väylänhoidon palvelukuvaus](#) (Väyläviraston ohjeita 18/2019)

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

Perusväylänpidon toimenpiteiden priorisoinnin periaate



Hoidon ja korjauksen priorisointikriteerit

- Koko verkon päivittäinen liikennöitävyys varmistetaan. Vesiväylillä tämä tarkoittaa talvimerenkulun palveluja, väyläverkon päivittäistä kunnossapitoa (hoitoa) ja liikenteenohjauksen peruspalvelua. Toimenpiteillä turvataan mm. elinkeinoelämän ulkomaankaupan kuljetusten toimivuus.
- Varmistetaan valmiuden ja varautumisen tarpeet.
- 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.
- Digitalisaation tuomat mahdollisuudet väylänpidon ja liikenteen tehostamisessa hyödynnetään ja niitä kehitetään.
- Kaikissa toimenpiteissä pyritään huomioimaan ilmastonmuutoksen hillitseminen.

Parantamishankkeiden priorisointikriteerit

- 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.
- *Huom. Parantamishankkeiden rahoitus vaihtelee vuosittain riippuen käytettävissä olevasta kokonaisrahoituksesta, eikä niitä välttämättä voida toteuttaa suunnitelmien mukaisesti.*

Vesiväylänpito, talvimerenkulut palvelut (jäänmurto)

- Vesiväylänpidon suurin menoerä on talvimerenkulun palvelut (jäänmurto), joilla turvataan päivittäinen ja ympärivuotinen liikennöitävyys talvisatamiin.
- Jäänmurto perustuu sopimusteknisesti tietyn kokoisen jäänmurtokaluston valmiusaikaan ja tilaajan murtajakohtaiseen mobilisointipäätökseen. Keskeisenä elementtinä talvimerenkulun järjestelmässä ovat avustusrajoitukset (ja yksittäiset erivapaudet), jotka asetetaan Väyläviraston toimesta. Toinen keskeinen elementti on kansainvälinen yhteistyö, etenkin Ruotsin kanssa.
- Suomessa tavoiteltu palvelutaso perustuu liikenne- ja viestintäministeriön kanssa sovittuihin mittareihin (keskimääräinen talvimerenkulun palvelujen odotusaika < 4 h ja odottamatta avustusta saaneiden kauppa-alusten osuus > 90–95 %) sekä palvelusopimusten tarkempiin murtajakohtaisiin avustusnopeusvaatimuksiin.
- Talvimerenkulun rahoitustarpeen ennakointia hankaloittaa sen vahva riippuvuus talven ankaruudesta. Vaikean talven tullen ennusteet saattavat ylittyä merkittävästikin. Myös polttoaineen hinnan vaihtelut vaikuttavat rahoitustarpeeseen.
- Nykyisten sopimusten päättymisen vuonna 2025 ja jäänmurtokaluston uudistamiseen liittyvät tarpeet tulevat 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 liikenne- ja viestintävirasto Traficomien tekemien väyläpäätösten pohjalta. Näitä tietoja hyödynnetään mm. vesiväylänhoidossa ja Traficomien merikarttatuotteiden tuotannossa.

Vesiväylänpito, parantaminen ja suunnittelu

- Vesiväylänpidon rahoitus on pääosin 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.
- 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.
- Meriliikenteen ohjaus- ja hallintapalvelut sisältävät Suomen vastuulla olevan merialueen ja Saimaan syväväylän alusliikennepalvelun lisäksi myös AIS-, DGPS-, VTS-tilannekuva-, meritilannekuva-, E-navigointi- sekä MASS-palvelut.



Väylävirasto
Trafikledsverket