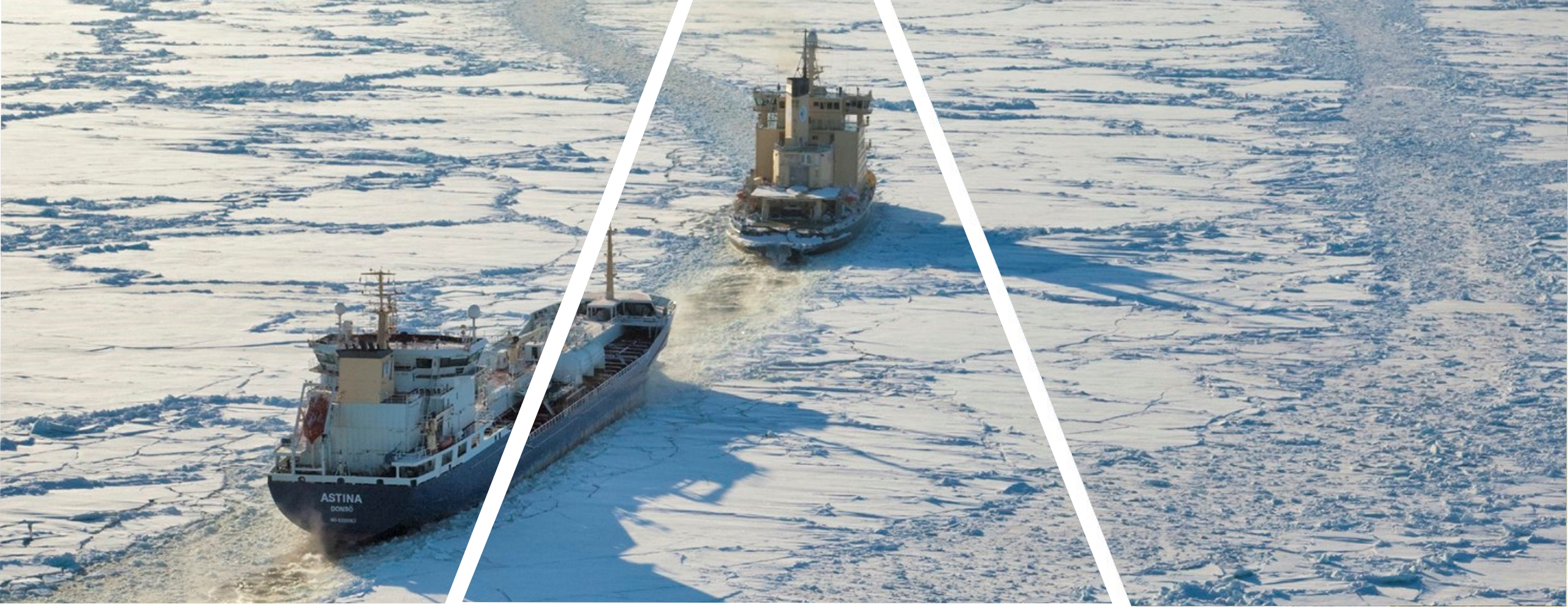




Väylävirasto
Trafikledsverket

Väylänpidon perussuunnitelma 2025-2028

Vesiväylänpito

Tammikuu 2025

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 20 300 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 väylästään kuuluu 31 muuta sulkukanavaa.
- Huonokuntoisten kauppamerenkulun väylien määrä on 2000-luvulla vähentynyt. Kauppamerenkulun väylien kiinteistä turvalaitteista huonokuntoisia on noin 2,35 % (Huom! Raportointiperuste on muuttunut ja tiedot perustuvat 2023 alusta taitorakennekisterin tietoihin).

Vesiväylien palvelutaso ja tarpeet

Vesiväylästäön nykyinen palvelutaso vastaa pääosin tämänhetkisiä tarpeita. Lähtökohtana tunnistettujen kehittämistarpeiden määrittelyssä ja 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 väylästäöllä.
- GNNS-häiriöiden aiheuttama tarve parantaa väylien merkintää alusliikenteen turvallisuuden varmistamiseksi Suomenlahdella

Vesiväylien toimivuus osana muuttuvaa toimintaympäristöä

- Teollisuuden investoinnit
- Maailmanpoliittinen tilanne
- GNSS-häiriöt
- Ympäristösäädökset
- Merituulivoiman rakentaminen
- Sotilaallinen liikkuvuus
- Puun uitto



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)
- [Väylanhoidon palvelukuvaus](#) (Väyläviraston ohjeita 5/2024)

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. Vesiväylillä tämä tarkoittaa talvimerenkulun palveluja, väyläverkon päivittäistä kunnossapitoa (hoitoa) ja liikenteenohjauksen peruspalvelua. Toimenpiteillä turvataan mm. elinkeinoelämän ulkomaankaupan kuljetusten toimivuus.
- Varmistetaan valmiuden ja varautumisen tarpeet sekä liikenteen toimivuus häiriötilanteissa.
- 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, huoltovarmuutta ja sotilaallista liikkuvuutta sekä 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.*

Vesiväylänpidon rahoitus 2025–2028

Vesiväylänpidon tuoteryhmä / tuote	Mitoitusperuste	Rahoitus (M€)				
		2024	2025	2026	2027	2028
Hoito ja käyttö	Hoitosopimukset ja tarpeen mukaan	18	19	20	20	20
Korjaus	Tarpeen mukaan, sovitettu rahoitukseen	18	16	17	17	17
Parantaminen ja suunnittelu	Sovitettu rahoitukseen	1	1	3	3	3
Talvimerenkulku (Jäänmurto)	Tarpeen mukaan	72	77	85	85	85
Menot yhteensä		109	113	125	125	125
Tulot		0	0	0	0	0
Nettomääräraha		109	113	125	125	125

Taulukko ei sisällä edelliseltä vuodelta siirtyviä määrärahoja eikä meriliikenteen ohjaus- ja hallintapalvelujen rahoitusta

Vesiväylänpito, talvimerenkulut palvelut (jäänmurto)

- Talvimerenkulun palveluilla (jäänmurto) turvataan päivittäinen ja ympärivuotinen liikennöitävyys talvisatamiin. Se on vesiväylänpidon suurin menoerä.
- Jäänmurto perustuu sopimusteknisesti tietyn kokoisen jäänmurtokaluston valmiusaikaan ja tilaajan (Väylävirasto) murtajakohtaiseen mobilisointipäätökseen. Väylävirasto myös asettaa avustusrajoitukset ja voi antaa yksittäisiä erivapauksia. 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 jäätalven ankaruudesta. Vaikean talven tullen ennusteet saattavat ylittyä merkittävästikin. Myös polttoaineen hinnan vaihtelut vaikuttavat rahoitustarpeeseen.
- Jäänmurron uudet sopimukset vuonna 2025 ja jäänmurtokaluston uudistamiseen liittyvät tarpeet tulevat nostamaan jäänmurron kustannuksia.
- Vuodelle 2025 jäänmurtoon on budjetoitu 77 milj. euroa, varaudutaan normaaliin talveen.

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.
- Vuodelle 2025 vesiväylien hoitoon ja käyttöön on budjetoitu n. 19 milj. euroa ja korjauksiin n. 16 milj. euroa.

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.
- Vuonna 2025 parantamiseen ja suunnitteluun on budjetoitu n. 1 milj. euroa.
- Edistetään Väyläviraston investointiohjelman mukaisten parantamishankkeiden suunnittelua:
 - Eckerön ja Färjsundin meriväylien parantamiset ovat suunnittelu- ja vesilupaprosesseissa, ja niiden toteutusvalmius on alustavasti aikaisintaan v. 2025 lähtien.
 - Oulun väylän sisäosan leventäminen, toteutusvalmius alustavasti aikaisintaan v. 2026

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 (*Vessel Traffic Service*) palveluiden minimitason, jonka Väylävirasto tilaa.
- Meriliikenteen ohjauksen keskeisenä tehtävänä on tuottaa alusliikennepalvelut ja muut merenkulkuun liittyvät liikenteenohjauksen palvelut merenkulun turvallisuuden ja sujuvuuden varmistamiseksi. Tehtävänä on myös osaltaan varmistaa sujuva tiedonkulku eri viranomaisten ja muiden toimijoiden välillä.
- Palvelut tukevat Suomen kilpailukykyä ja hyvinvointia; elinkeinoelämän tarpeita ja kuljetuksia, turvallisuusviranomaisten toimintaa sekä kansalaisten liikkumista.
- 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.
- Liikenteenohjauksen kustannukset vesiväylien osalta ovat noin n. 22 milj. euroa vuonna 2025. (liikenteenohjauspalveluja ei ole esitetty taulukossa osana vesiväylänpitoa).

Muutostekijät ja riskit

- Talvimerenkulun palvelut / jäänmurto on vesiväylänpidon suurin yksittäinen menoerä, johon sisältyy merkittäviä epävarmuuksia:
 - Talvimerenkulun rahoitustarve riippuu talven kovuudesta. Vaikean talven tullessa ennusteet saattavat ylittyä merkittävästi.
 - Polttoainekustannukset nousivat huomattavasti 2022 aikana. Polttoaineen hinnan kehitys sen jälkeen on ollut maltillisempaa, mutta hintataso on edelleen korkea. Polttoaineen hinnanmuutosten vaikutus rahoitustarpeeseen voi olla useita miljoonia euroja.
 - Inkooseen sijoitetun kelluvan LNG-terminaalin syöttökuljetusten edellyttämä jäänmurtajien avustustarve riippuu voimakkaasti liikennöintimääristä ja talven olosuhteista Suomenlahdella
- Merkittävä muutos aiempaan on varautuminen jäänmurron kustannusten nousuun v. 2025 alkaen (palvelusopimusten ja kaluston uusiminen).
- Jäänmurron aiemmista vuosista kasvanut rahoitustarve heijastuu mahdollisuuteen toteuttaa vesiväylien parantamishankkeita.
- Vesiväylänpitoon joudutaan kohdistamaan perusväylänpidon sisällä suunnitelmakaudella lisää rahoitusta siirtämällä rahoitusta tienpidosta ja radanpidosta.
- Epävakaa tilanne voi luoda nopeita tarpeita toiminnan muutoksiin. Esimerkiksi Suomenlahden kauppamerenkulun väylien kriittisten kohteiden merkintää parannetaan GNSS-häiriöiden takia.



Väylävirasto
Trafikledsverket