

Saaristolain yhteysalusliikennettä koskevien pykälien vaikutusten arviointi

18.12.2025

Professori Lauri Ojala

Sisältö

Lyhenteet ja käsitteet	4
1 Toimeksiannon kuvaus ja rajaukset	5
1.1 Taustaa ja toimeksiannon kuvaus	5
1.2 Toimeksiannon kohdennus ja rajaukset	6
1.2.1 Vaikutusarvioinnin pääasialliset kohteet	6
1.2.2 Vaikutusarviointi koskee vain Manner-Suomen aluetta	7
1.2.3 Vaikutusarviointi koskee yhteysalusliikennettä, ei maantielautta- ja lossiliikennettä	7
1.2.4 Perusoikeuksien ja liikenteen maksullisuuden arviointi on rajattu ulkopuolelle	8
1.3 Keskeisiä määritelmiä: ulko- ja välisaaristo	9
2 Yhteysalusliikenteen järjestäminen Suomessa	10
2.1 Valtionhallinnon toimijat ja työnjako	10
2.1.1 Yhteysalusliikenteen rahoitus	10
2.1.2 Yhteysalusliikenteen kilpailutus	11
2.2 Yhteysalusliikenteen palveluntarjoajat	12
2.3 Yhteysalusliikenteen matkustajamäärien suuruusluokka	13
2.3.1 Ahvenanmaan yhteysalusliikenteen matkustajamäärät ja kustannukset	14
2.3.2 Suomenlinnan liikenne Oy:n matkustajamäärät ja kustannukset	14
2.4 Yhteysalusliikenteen keskeisiä muutoksia 2020-luvulla	14
3 Päähuomioita säädösesityksen yhteysalusliikennettä koskevasta pykälästä	17
3.1 Säädösesityksen perusteluita	17
3.2 Päähuomiot esityksen yhteysalusliikennettä koskevasta pykälästä	19
4 Varautumisvelvoitteen vaikutusten arviointi	23
4.1 Varautumisvelvollisuus saaristolain esityksessä	24
4.2 Henkilövaraukset (ns. VAP –varaukset)	25
4.3 Varautumisvelvoitteen vaikutuksia yhteysalusliikenteeseen	26
5 Lakiesityksen yhteysalusliikennettä koskevan pykälän vaikutusarvio	29
5.1 Vaikutukset väestöön, asumiseen, palveluihin ja liikkumiseen	29
5.1.1 Vaikutukset vakituiseen väestöön ja väestörakenteeseen sekä väestön hyvinvointiin ja terveyteen	30
5.1.2 Vaikutukset asumiseen, palveluihin ja liikkumiseen	30
5.1.3 Yhteenveto vaikutuksista väestöön	30
5.2 Vaikutukset osaamiseen ja työllistymiseen	32
5.3 Vaikutukset ympäristöön	34
6 Yhteenveto ja johtopäätökset	36
Lähteitä	38

Liitteet	40
Liite 1 Saaristoluokituksen a) kuvaus ja b) esitys karttapohjalla	40
Liite 2 Saariston yhteysliikenteen matkustajamäärät reiteittäin vuonna 2021	43
Liite 3 Varautumisvelvoitteet liikennesektorilla	44
Liite 4 Esimerkkejä Manner-Suomen yhteysaluksista vuonna 2023.....	46

Lyhenteet ja käsitteet

AxFerries	Ahvenanmaan yhteysalusliikenteen pääasialliseksi toimijaksi vuonna 2024 perustettu Ahvenanmaan maakuntahallituksen ja Suomen Lauttaliikenne Oy:n (Finferries) tytäryhtiön Suomen Saaristovarustamo Oy:n puoliksi omistama Ålands Skärgårdsrederi Ab, aputoiminimeltään AxFerries.
Elinvoimakeskus	Valtion aluehallinnon uudistuksessa perustetaan kymmenen elinvoimakeskusta nykyisten 15 ELY-keskuksen pohjalta. Näille 1.1.2026 aloittaville valtionhallinnon alueellisille viranomaisille siirtyy pääosa nykyisten ELY-keskusten tehtävistä.
ELY(-keskus)	Elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskukset hoitavat valtionhallinnon alueellisia toimeenpano- ja kehittämistehtäviä Suomessa. Vuonna 2025 toiminnassa oli 15 ELY-keskusta.
Manner-Suomen	yhteysalusliikenteen sekä lautta- ja lossiliikenteen kilpailutus on keskitetty Varsinais-Suomen ELY-keskukseen. Varsinais-Suomen ELY-keskuksen yhteysaluksiin liittyvät tehtävät siirtyvät 1.1.2026 toimintansa aloittavaan Lounais-Suomen elinvoimakeskukseen.
Finferries	Valtion kokonaan omistaman maantielautta- ja yhteysalusliikennettä tuottavan Suomen Lauttaliikenne Oy:n aputoiminimi. Finferries -konsernin yhteysalusliikennettä operoiva tytäryhtiö on nimeltään Suomen Saaristovarustamo Oy.
IMO	International Maritime Organization, YK-järjestelmään kuuluva maailman merenkulkujärjestö
LVM	Liikenne- ja viestintäministeriö
MMM	Maa- ja metsätalousministeriö
Reitti	Sillä tarkoitetaan tässä [yhteysalusliikenteen] liikenneyhteyttä, joka kulkee yhdestä pisteestä toiseen etukäteen määrätyllä aikataululla. Esimerkiksi talvikuukausina alukset voisivat joillakin reiteillä kulkea tilauksesta, jolloin palveluiden kysyntä on alhaisimmillaan.
SANK	Saaristoasiain neuvottelukunta on maa- ja metsätalousministeriön yhteydessä toimiva pysyvä valtioneuvoston asettama neuvottelukunta, joka osallistuu saaristoalueiden kehittämiseen yhdessä maakuntien, kuntien, valtion viranomaisten ja muiden osapuolten kanssa. Ahvenanmaan maakunnan edustaja osallistuu kokouksiin asiantuntijajäsenenä.
RVL	Rajavartiolaitos
SYKE	Suomen ympäristökeskus, ympäristöministeriön alainen virasto
Traficom	Liikenne- ja viestintävirasto Traficom on LVM:n alainen virasto, jonka vastuualueelle mm. yhteysalusliikenne kuuluu
VM	Valtiovarainministeriö
VTs	Vessel Traffic Service; käsitteellä tarkoitetaan alusliikenteen valvontaa ja ohjausta
Väylävirasto	LVM:n alainen virasto, jonka vastuualueelle mm. maantielauttaliikenne kuuluu
YM	Ympäristöministeriö

1 Toimeksiannon kuvaus ja rajaukset

1.1 Taustaa ja toimeksiannon kuvaus

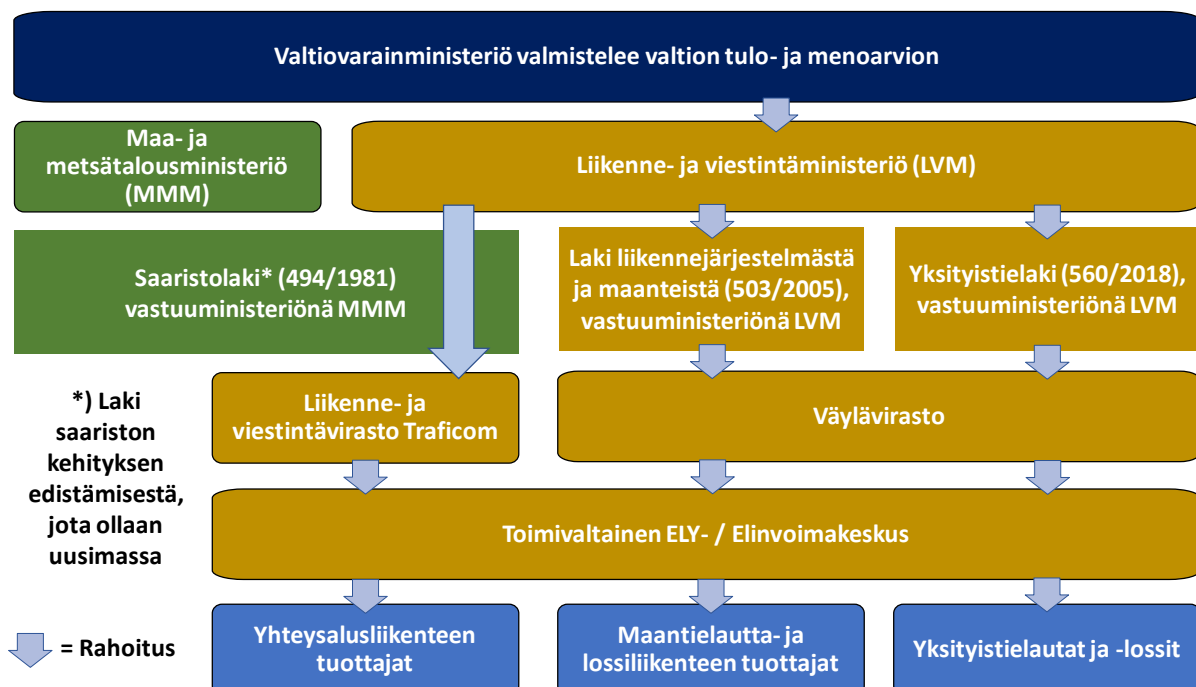
Maa- ja metsätalousministeriössä (MMM) on vuonna 2025 käynnissä nykyisen saaristolain (Laki saariston kehityksen edistämisestä (494/1981) uudistaminen Petteri Orpon hallitusohjelman mukaisesti. Saariston yhteysalusliikennettä koskevat pykälät ovat lain keskeisimpiä pykäläiä saariston saavutettavuuden näkökulmasta, minkä vuoksi niiden vaikutusten arviointi on nähty lainvalmistelutyössä tärkeäksi.

Nykyisen saaristolain 5 § Liikenne- ja kuljetuspalvelut on Manner-Suomen yhteysalusliikenteen julkisen rahoituksen lainsäädännöllinen perusta, jonka sanamuoto on:

”Valtion on pyrittävä huolehtimaan siitä, että saariston vakinaisella väestöllä on käytettävissään asumisen, toimeentulon ja välttämättömän asiainnin kannalta tarpeelliset liikenne- ja kuljetuspalvelut, sekä siitä, että nämä palvelut ovat mahdollisimman joustavat ja ilmaiset tai hinnaltaan kohtuulliset.”

Manner-Suomessa myös yleisten teiden osana olevat maantielautta- ja lossipalvelut rahoitetaan julkisin varoin, ja ne ovat käyttäjille maksuttomia. Tämän lisäksi yksityisteiden yhteydessä toimivat yksityistielautat tai -lossit voivat saada julkista rahoitusta. Yksitystiehen kuuluvan lautan pitoa varten tarvittavia varoja voidaan kerätä tiemaksujen sijaan myös käytön perusteella suoritettavina käyttömaksuina niiltä, jotka ovat kyseistä lauttaa käyttäneet. Käsillä oleva selvitys keskittyy vain yhteysalusliikenteeseen.

Näiden kolmen liikennepalvelun lainsäädöllistä rakennetta ja julkisen rahoituksen kanavia havainnollistaa **Kuva 1**. Ministeriöiden ja toimivaltaisten viranomaisten työnjakoa on avattu tarkemmin luvussa 2.1.



Kuva 1 Yhteysalusliikenteen, maantielautta- ja lossiliikenteen sekä yksityistielautojen ja -lossien lainsäädöllinen perusta, siitä vastaavat ministeriöt ja julkista rahoitusta kanavoivat toimivaltaiset viranomaiset vuonna 2025. Elinvoimakeskukset aloittavat toimintansa 1.1.2026. Tämän vaikutusarvioinnin kohde on yhteysalusliikenne.

Osana saaristolain uudistusta maa- ja metsätalousministeriössä on päättänyt tilata saaristolain yhteysalusliikenteen palveluita koskevan pykälän sekä yhteysalusliikennettä koskevan varautumisvelvollisuuspykälän vaikutusten arvioinnit. Arviointityössä sovelletaan lainvalmistelutyön vaikutustenarviointiohjetta.

Tämän vaikutusarvioinnin piirissä ovat tarkasteltavan lakiesityksen yhteysalusliikenteen sääntelyperustaa koskeva sekä tämän liikenteen varautumisvelvoitetta koskevat pykälät.

1.2 Toimeksiannon kohdennus ja rajaukset

1.2.1 Vaikutusarvioinnin pääasialliset kohteet

Esitettävän uuden saaristolain vaikutuksia arvioidaan vain yhteysalusliikenteen palveluita ja niitä koskevaa varautumisvelvollisuutta käsitteleviin pykäliin.

Lainvalmistelutyön vaikutustenarviointiohjeesta (Valtioneuvosto 2022) erityisesti seuraavat osiot on määritelty tämän vaikutusarvion kannalta keskeisiksi, joiden mukaan myös varsinainen vaikutusarviointi on tässä työssä jäsennelty (numerot viittaavat arviointiohjeen lukuihin):

2.2.6 Ympäristövaikutukset

- Elinolot, arjen sujuvuus

2.3.5 Turvallisuus

- Kansallinen turvallisuus ja maanpuolustus
- Rikollisuus ja arjen turvallisuus

2.3.11 Alueiden kehitys ja maaseutu

- väestö (vakainainen ja kausiluontoinen) ja sen terveys ja hyvinvointi
- työllisyys ja osaaminen
- elinkeino- ja innovaatiotoiminta sekä aluetalous
- alueiden vahvuudet
- kestävä alue- ja yhdyskuntarakenne sekä saavutettavuus
- alueiden sisäiset ja väliset kehityserot

Vaikutuksen merkitystä voidaan arviointiohjeen mukaan arvioida kunkin tarkasteltavan kohteen osalta numeerisesti skaalalla, jota on käytetty myös tässä tarkastelussa:

- -2 (merkittävä kielteinen)
- -1 (kielteinen)
- 0 (ei vaikutusta)
- +1 (myönteinen)
- +2 (merkittävä myönteinen)

1.2.2 Vaikutusarviointi koskee vain Manner-Suomen aluetta

Saaristolaki ja sen yhteysalusliikennettä koskevat pykälät ovat voimassa vain Manner-Suomessa, joten käsillä oleva vaikutusarvio rajoittuu tähän alueeseen.

Ahvenanmaan itsehallintolain (1144/1991) nojalla mm. yhteysalusliikenteen sääntely, toteutus ja rahoitus kuuluvat maakunnan toimivaltaan¹, eivätkä ne kuulu tämän vaikutusarvioinnin piiriin.

1.2.3 Vaikutusarviointi koskee yhteysalusliikennettä, ei maantielautta- ja lossiliikennettä

Yhteysalusliikenne tarkoittaa Suomessa hieman yksinkertaistaen yhteiskunnan rahoittamaa liikennepalvelua sellaisiin saaristokohteisiin, joissa on pysyvää asutusta, mutta jotka ovat kiinteän tieverkon ulkopuolella. Yhteysalusliikennettä on Suomessa vain saaristossa, ei sisävesillä.

Yhteysalusliikenteen palvelut ovat olleet ulkosaariston vakinaisille asukkaille maksuttomia vuodesta 1975 ja kaikille matkustajille maksuttomia vuodesta 2009. Ns. tuetun liikenteen palvelut ovat maksullisia muille kuin saariston vakinaisille asukkaille (Rannanpää ym. 2024).

Saaristoon voidaan valtioneuvoston päätöksellä katsoa kuuluviksi myös sellaisia saaria, joihin on kiinteä tieyhteys, sekä sellaisia mantereiden alueita, joihin on tarkoituksenmukaisin kulkuyhteys vesitse ja jotka ovat muutoin olosuhteiltaan saaristoon verrattavissa.

Tälläkään hetkellä yhteysalusliikennettä ei harjoiteta aivan kaikkiin tällaisiin saariin. Liikenne on järjestetty niin, että käytettävissä olevien resurssien puitteissa yhteysalusliikenteen palvelut pyrkivät kattamaan nämä kohteet mahdollisimman hyvin. Kiinteän asutuksen lisäksi on pyritty huomioimaan myös elinkeinojen, kuten esimerkiksi matkailun ja maatalouden, sekä kausiasutuksen tarpeita.

Maantielauttaliikenne tarkoittaa Manner-Suomessa sellaisia lautta- ja lossiyhteyksiä, jotka ovat osa valtion ylläpitämää tieverkkoa. Maantielauttaliikennettä on sekä saaristossa että sisävesillä. Maantielautoista- ja losseista säädetään liikennejärjestelmästä ja maanteistä annetussa laissa (503/2005). Yksityisteiden ylläpitämistä lautta- tai lossiyhteyksistä² säädetään yksityisteistä annetussa laissa (560/2018). **(Kuva 1)**

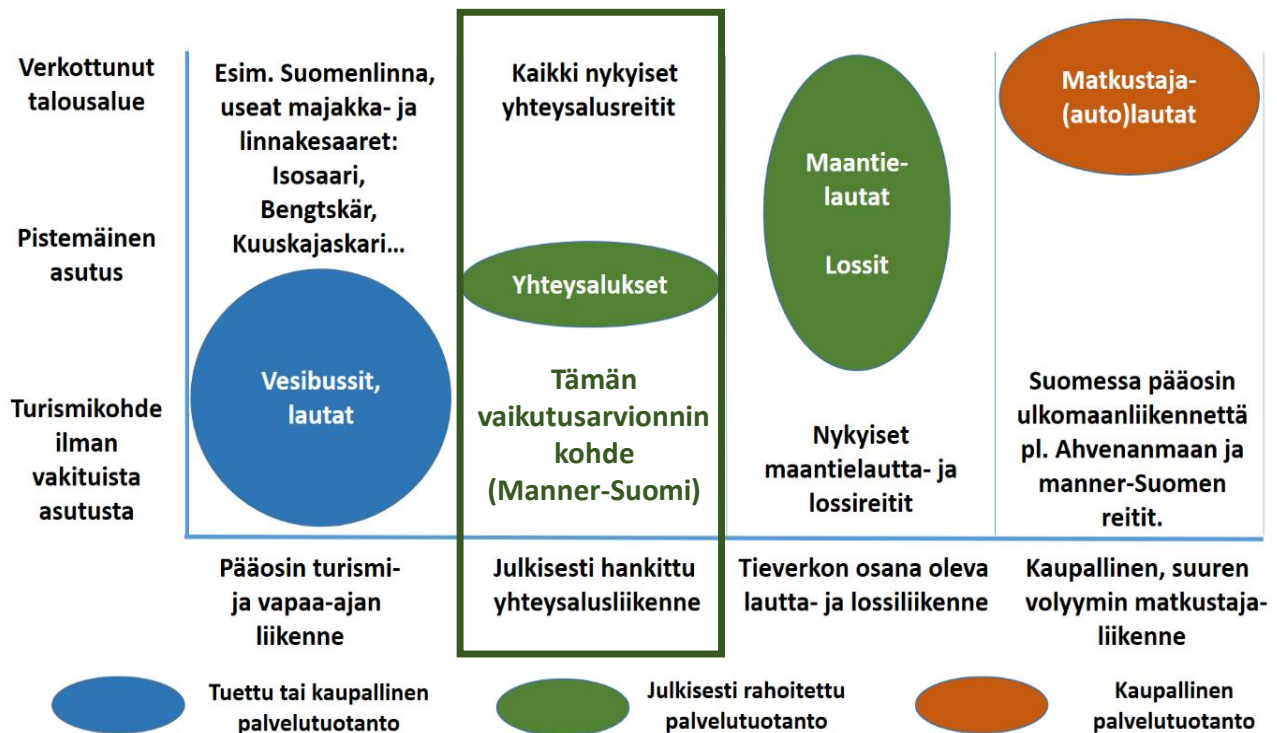
Maantielautta- ja lossiliikenne tai yksityisteiden lautta- ja lossiliikenne eivät kuulu saaristolain eivätkä siten tämän vaikutusarvioinnin piiriin.

Myöskään vesibussimainen kaupallinen liikenne esimerkiksi turismikohteisiin tai Helsingin kaupungin maksullinen HSL-liikenne ja Turun kaupungin Föli-liikenne eivät kuulu tarkastelun piiriin **(Kuva 2)**.

¹ Yhteysalusliikenteen järjestämisestä Ahvenanmaalla tarkemmin: ks. esim. Ojala 2023 ja Ojala ym. 2025. Liikenteen järjestämisessä on Ahvenanmaalla tapahtunut merkittäviä muutoksia vuosina 2024–2025. Näiden seurauksena pääasiallisesti yhteysalusliikenteen toimijaksi on tullut Ahvenanmaan maakuntahallituksen ja Suomen Lauttaliikenne Oy:n (Finferries) tytäryhtiön Suomen Saaristovarustamo Oy:n puoleksi omistama Ålands Skärgårdsrederi Ab, aputoiminimeltään AxFerries (AxFerries 2025).

² Yksityisteiden ylläpitämiä yhteyksiä on Manner-Suomessa hieman yli 20, mutta Ahvenanmaalla ei lainkaan.

Vaikutusarvioinnissa tarkasteltavan esityksen yhteysalusliikennettä sekä tämän liikenteen varautumisvelvoitetta koskevat pykälät liittyvät nimenomaisesti yhteysalusliikenteen palveluihin (ml. saariston eläin- ja raskaskuljetukset), ei muihin saaristoliikenteen muotoihin.



Kuva 2 Vesiliikenteen osamarkkinat ja toteutus julkisesti ostettuna, (osin) tuettuna tai kaupallisesti tuotettuina palveluina Suomessa ilman yksityistielautoja tai -losseja. Kuvioden koko ei kuvaa osamarkkinoiden kokoa tai niiden keskinäistä suhdetta. Tämän vaikutusarvionnin kohteena on julkisesti hankittu yhteysalusliikenne Manner-Suomessa. Muokattu lähteestä: Ojala 2023

1.2.4 Perusoikeuksien ja liikenteen maksullisuuden arviointi on rajattu ulkopuolelle

Kyseessä ei ole pitkän aikajakson historiallinen tarkastelu yhteysalusliikenteen toiminnasta nyt voimassa olevan saaristolain tai sitä aiemman asiantilan osalta.

Tarkastelussa ei myöskään oteta kantaa yhteysalusliikenteen mahdolliseen maksullisuuteen tai sen oikeusperustaan.

Myöskään perustuslaissa turvattuihin muihin perusoikeuksiin, kuten asuinpaikan valintaan, yhdistymis- ja kokoontumisvapauteen, yksityis- ja perhe-elämän suojaan, elinkeinovapauteen, uskonnonvapauteen tai sivistyksellisiin oikeuksiin ei tässä vaikutusarvioinnissa oteta kantaa.

1.3 Keskeisiä määritelmiä: ulko- ja välisaaristo

Lakiesityksessä yhteysalusliikenteen palvelut sijoittuisivat ensisijaisesti ulko- ja välisaaristoon, mutta ne voivat osittain sijoittua myös sisäsaaristoon ja saaristomaisille manneralueille.

Maa- ja metsätalousministeriön hallinnonalaan kuuluvan saaristopolitiikan osana on määritelty seuraavat saaristoalueet (ks. tarkemmin **Liite 1**), joiden luonnetta on alla avattu hieman tarkemmin:

- Sisäsaaristo
- Välisaaristo
- Ulkosaaristo
- Saaristomaiset manneralueet

Saaristoluokitus on vuonna 2022 valmistunut tilastollinen ja paikkatietopohjainen alueluokitus, joka mahdollistaa erityyppisten saaristoalueiden ja saaristomaisten manneralueiden kehityksen seuraamisen. Saaristoluokitus on toteutettu hallinnollisista rajoista riippumattomalla 250 metrin tilastoruutujaolla. Luokitus mahdollistaa muiden aineistojen ja luokitusten yhdistämisen saaristoalueisiin ja siten erityyppisten saaristoalueiden ja saaristomaisten manneralueiden kehityksen seuraamisen. (Saaristopolitiikka 2025)

Manner-Suomessa saaristoalueita on yhteensä noin 56 500 neliökilometriä, mikä on noin 15 prosenttia sen kokonaisalasta. Saaristoalueista lähes puolet (45 %) on sisäsaaristoa, kymmenesosa (10 %) välisaaristoa, ja ulkosaaristoihin ja saaristomaisiin manneralueisiin tyypittyy kumpaankin noin viidesosa (22 %) saaristoista kokonaispinta-alan mukaan laskettuna. (Rannanpää ym. 2024)

Saaristoalueet ovat lähes kokonaan maaseutua; harvaan asuttua maaseutua on yli kaksi kolmasosaa (70 %), ydinmaaseutua kymmenesosa (10 %) ja kaupungin läheistä maaseutua reilu kuudesosa (16 %) saaristoalueista.

Saaristoalueilla asui vuoden 2023 lopussa vakituisesti 131 800 henkilöä (2,4 % Manner-Suomen väestöstä). Tarkastelusta on rajattu pois yli 15 000 asukkaan keskustaajamat, eli niin sanotut urbaanit saaristoalueet. Esimerkki tällaisesta keskustaajamasta on Kotka. Saaristolaisista yli puolet (52 %) asui saaristomaisilla manneralueilla. Toiseksi eniten väestöä oli sisäsaaristoissa (43 %), kun taas välisaaristoissa (4 %) ja ulkosaaristoissa (1 %) vakituksia asukkaita oli vain vähän. (Rannanpää ym. 2024)

Väli- ja ulkosaariston yhteenlaskettu vakituksen asutuksen henkilömäärä vuoden 2023 lopussa oli siis noin 6 600 henkeä, joista välisaaristossa noin 5 300 ja ulkosaaristossa noin 1 300 henkeä. Vuodesta 1980 vuoteen 2023 sekä väli- että ulkosaariston vakinaisten asukkaiden määrä on pienentynyt noin 20 %.

Vapaa-ajan asuntojen lukumäärä saaristoalueilla on lisääntynyt kymmenen prosenttia vuosien 2005 ja 2023 välillä ja nyttemmin vapaa-ajan asunnot kattavatkin merkittävän osan saariston asuntokannasta. Manner-Suomen saaristoalueilla sijaitsi vuoden 2023 lopussa 150 000 vapaa-ajan asuntoa, mikä vastasi noin kolmannesta koko maan vapaa-ajan asunnoista. Saaristoalueiden vapaa-ajan asunnoista noin puolet sijaitsi sisäsaaristossa, kolmannes saaristomaisilla manneralueilla, 13 % eli noin 19 200 välisaaristossa ja 4% eli noin 6 000 ulkosaaristossa (Rannanpää ym. 2024).

2 Yhteysalusliikenteen järjestäminen Suomessa

2.1 Valtionhallinnon toimijat ja työnjako

Yhteysalusliikenteen määrärahojen suuruus ja kilpailutettavien sopimuskausien enimmäiskeston määrittely kuuluu **valtiovarainministeriön** (VM) hallinnonalaan. Vuonna 2023 yhteysalusliikenteen sopimuskausien enimmäiskesto nousi 15 vuoteen aiemman 5 vuoden sijaan, millä on merkittävä vaikutus kilpailutusten järjestämiseen. Maantielauttojen osalta sopimuskauden enimmäispituus oli noussut 15 vuoteen jo aiemmin.

Liikenteen järjestelyt jakautuvat puolestaan kahden muun ministeriön kesken (ks. myös **Kuva 1**):

Saariston vakinaisille asukkaille tarjottava maksuton liikenne perustuu saaristolakiin, jonka vastuuministeriö on Suomen saaristopolitiikasta vastaava **maa- ja metsätalousministeriö** (MMM).

Yhteysalusliikennöinnin hallinnointi ja liikenteelle suunnattavan rahoituksen käyttö on **liikenne- ja viestintäministeriön** (LVM) hallinnonala, jossa yhteysalusliikenne kuuluu LVM:n alaisen Liikenne- ja viestintävirasto Traficomin toimialaan. Tämä liikenne kattaa pääosan Saaristomeren ja Suomenlahden vakinaisesti asutuista saarista, joihin ei ole tieyhteyttä. Traficom on myös toimivaltainen viranomaisen liittyen alusten tekniseen kuntoon ja alustarkastuksiin sekä merihenkilöstön pätevyyksien myöntämiseen.

Merelliseen öljyntorjuntaan liittyen myös **ympäristöministeriö** (YM) ja **Rajavartiolaitos** (RVL) ovat rahoittaneet kahta yhteysalusta. M/s Stellassa (v. 2012) ja m/s Otavassa (v. 2014) on sisäänrakennetut öljynkeruulaitteistot ja niiden käytöstä osana valtion öljyntorjuntavalmiutta on sopimukset (Jolma ym. 2018). Nämä Varsinais-Suomen ELY-keskuksen kilpailuttamat ja Finferriesin operoimat yhteysalukset liikennöivät vuonna 2025 välillä Korppoo-Houtskari (m/s Stella) ja Kotka-Haapasaari (m/s Otava).

Avomerellä tapahtuvien öljyvahinkojen torjunnan toimivalta ja päävastuu siirtyi vuonna 2019 YM:n alaiselta Suomen ympäristökeskukselta (SYKE) Rajavartiolaitselle (RVL 2025). Näiden toimijoiden lisäksi merelliseen öljyntorjuntatyöhön osallistuvat mm. Puolustusvoimat, Liikenne- ja viestintävirasto Traficom, Metsähallitus, ELY-keskukset, sekä yksityiset yritykset, joiden kanssa RVL on tehnyt palvelusopimuksen. Lisäksi vapaaehtoisilla toimijoilla, kuten Meripelastusseuroilla, on tärkeä rooli. Sisemmässä saaristossa ja sisävesillä öljyntorjunnasta vastaa ja sitä johtaa alueellinen Pelastuslaitos.

2.1.1 Yhteysalusliikenteen rahoitus

Valtion talousarviosta tuleva yhteysalusliikenteen rahoitus on kanavoitunut Traficomin kautta Varsinais-Suomen ELY-keskukselle, joka vastaa valtion tukeman yhteysalusliikenteen kilpailuttamisesta, sopimuksista ja maksatuksista toimijoille Manner-Suomen alueella. Vuoden 2026 alusta nämä tehtävät siirtyvät käytännössä sellaisinaan Lounais-Suomen elinvoimakeskukselle.³

³ Varsinais-Suomen ELY-keskus ja vuoden 2026 alusta Lounais-Suomen elinvoimakeskus vastaa myös Manner-Suomen maantielautta- ja lossiliikenteen kilpailuttamisesta, jossa toimivaltainen viranomaisen on yleisestä tieverkosta vastaava LVM:n alainen Väylävirasto.

Vuodesta 2023 alkaen saariston yhteysalusliikenteen hoitoon varatut määrärahat on budjetoitu valtion talousarviossa momentille ei sisälly arvonlisäveron osuutta. Tämä lisäsi vuosittaista määrärahaa noin 3 milj. euroa budjettivuoden 2022 tasoon verrattuna.

Yhteysalusliikenteen määrärahat on kirjattu valtion tulo- ja menoarvioon LVM:n hallinnonalan momentille *“Saaristo- ja yhteysalusliikenteen ostot ja kehittäminen (siirtomääräraha 3 v)”*. Määrärahoista katetaan myös laitureiden ja kaltureiden⁴ kunnostuksia sekä eräitä muita maapuolen menoja, mutta noin 90 % niistä käytetään liikennepalveluiden oston. Vuoden 2023 tilinpäätöksessä momentilta käytettiin noin 17,9 milj. euroa. Vuoden 2024 varsinainen talousarvio oli noin 20,4 milj. euroa, ja vuoden 2025 noin 19,9 milj. euroa (VM 2025).

2.1.2 Yhteysalusliikenteen kilpailutus

Manner-Suomen yhteysalusliikenne kilpailutetaan ns. kokonaispalveluna. Kokonaispalvelusopimuksessa tilaaja määrittelee hankittavan palvelun tason, joka tarkoittaa mm. käytettävän aluskaluston määrää (ml. vaatimukset vara-aluksista) ja niiden teknistä tasoa, tavoiteltavaa liikenteen vuorotiheyttä ja aikatauluja sekä miehistön määrää ja pätevyysia ja maaorganisaatiolle asetettavia vaatimuksia. Yleensä kyse on vähimmäisvaatimuksista, joiden ylittämisestä palveluntarjoajat voivat saada lisäpisteitä.

Palveluntuottajat puolestaan arvioivat määritellyn palvelun tuottamiseksi tarvittavan kaluston, hankkivat ja ylläpitävät sen sekä vastaavat vaatimusten mukaisen palvelun tuottamisesta sopimuskauden ajan. Palveluntuottajien vastuulla on myös aikataulujen laadinta yhteistyössä sidosryhmien kanssa sekä niistä tiedottaminen.

Yhteysalusliikenteen palvelusopimuksissa on käytössä lauseke, jonka nojalla tilaajalla on oikeus muuttaa sopimuksen kohteena olevan palvelun tasoa (liikennemäärä ja kapasiteetti) sopimuskauden kuluessa asiakastarpeen perusteella.

Viime aikoina myös liikenteen ympäristövaikutukset ovat tulleet ja tulevat jatkossa yhä selvemmin osaksi liikenteen kilpailuttamisen vaatimuksia. Tämä tarkoittaa erityisesti yhteysalusliikenteen aiheuttamia päästöjä, joiden määrä ja koostumus riippuu keskeisesti alusten käyttövoimista ja niiden energiankulutuksesta ylipäätään. Jälkimmäiseen voidaan vaikuttaa esimerkiksi taloudellisen ajon käytännöillä sekä tehokkaammilla valaistus- ja lämmitysratkaisuilla. Myös siirtymää diesel-sähköisiin tai sähköä laajemminkin käyttövoimana käyttäviin ratkaisuihin on jo nähtävissä keskisen Itämeren yhteysalusliikenteessä. (Ks. esim. Ojala ym. 2025 ja Joki-Korpela ym. 2025)

Näitä mahdollisuuksia varsinkin isommat operaattorit seuraavat ja kehittävät aktiivisesti, ja niitä tarkastellaan myös käynnissä olevassa ja EU:n osarahoittamassa REISFER-hankkeessa (2024–2027). Sen tavoitteena on vähentää keskisen Itämeren yhteysalusliikenteen CO₂-päästöjä 10–20 % vuoteen 2030 mennessä, ja siinä on partnereita alan toimijoita Ruotsista, Virosta ja Suomesta. Manner-Suomesta hankkeessa ovat mukana Finferries, Suomenlinnan Liikenne Oy ja Turun yliopisto. Ahvenanmaalta mukana on maakunnan yhteysalusliikennettä hallinnoiva Ahvenanmaan maakuntahallitus. (REISFER 2025)

⁴ Kalturi tarkoittaa sitä osaa laiturirakenteesta, johon lossi tai maantielautta kiinnittyy. Yhteysalukset kiinnittyvät laituriin yleensä rampin tai tavallisen laiturirakenteen avulla.

2.2 Yhteysalusliikenteen palveluntarjoajat

Valtionyhtiö Suomen Lauttaliikenne Oy (Finferries-konserni) ja sen yhteysalusliikennettä hoitava tytäryhtiö Suomen Saaristovarustamo Oy on alan suurin toimija. Finferriesin osuus tästä markkinasta vuonna 2025 on yli 90 % reittien sopimushinnoilla mitaten (**Taulukko 1**). Se on myös maantielauttaliikenteen suurin toimija.

Vuonna 2024 Finferries -konsernin liikevaihto oli noin 74 milj. euroa ja liikevoitto noin 24 milj. euroa (Finferries 2025a). Finferriesin omistajaohjaus on valtioneuvoston kansliassa, jossa se kuuluu ryhmään ”Noteeraamattomat kaupallisesti toimivat yhtiöt” toisin kuin esimerkiksi luotsauksesta vastaava Finnpiilot Pilotage Oy, joka kuuluu ryhmään erityistehtävayhtiöt.

Omistaja asettaa Finferriesille muun muassa tuottotavoitteen, mikä vaikuttaa palveluntarjonnan kustannuksiin ja sitä kautta myös valtiolle tästä liikenteestä aiheutuviin menoihin. Toteutuneen tuottotavoitteen Finferries tulouttaa valtiolle osinkoina, jotka tällöin palautuvat valtiontalouteen. Yhtiö ilmoittaa osingonjaon konsernin osalta, eikä yhteysalusliikenteen osuutta siitä ole mahdollista laskea.

Taulukko 1 Yhteysalusliikenteen reittien sopimusten tilanne alkuvuonna 2025. Vuosikustannukset vuoden 2023 tasossa ilman polttoaineen hinnantasaussmekanismia. Lähde: Ojala 2023 päivitettyä ELY-keskuksen vuoden 2025 tiedoilla sekä ja lähteestä Finferries 2025 b)

Reitti	Toimija	Milj. €	Sopimus voimassa per 30.4. päättyvä vuosi							Sopimus voimassa
			2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	
Kotka-Pyhtää	Finferries	2,8								30.4.2029
Hiittinen	Finferries	2,6								30.4.2029
Rymättylä	Finferries	0,9								30.4.2029
Nauvo Pohjoinen ja Korppoo	Archipelago Lines ja Finferries (työyhteenliittymä)	2,3								30.4.2028
Houtskari-Iniö	Finferries	2,1								30.4.2027
Nauvo eteläinen ja poikittainen	Finferries	1,2								30.4.2027
Parainen	Finferries	0,9								30.4.2026
Utö	Finferries	2,2								30.4.2025
Velkua	Finferries	1,0								30.4.2025
Porvoo-Sipoo	Sibbo Skärgårdstrafik	1,4	Toistaiseksi							toistaiseksi
Yhteensä		17,4								

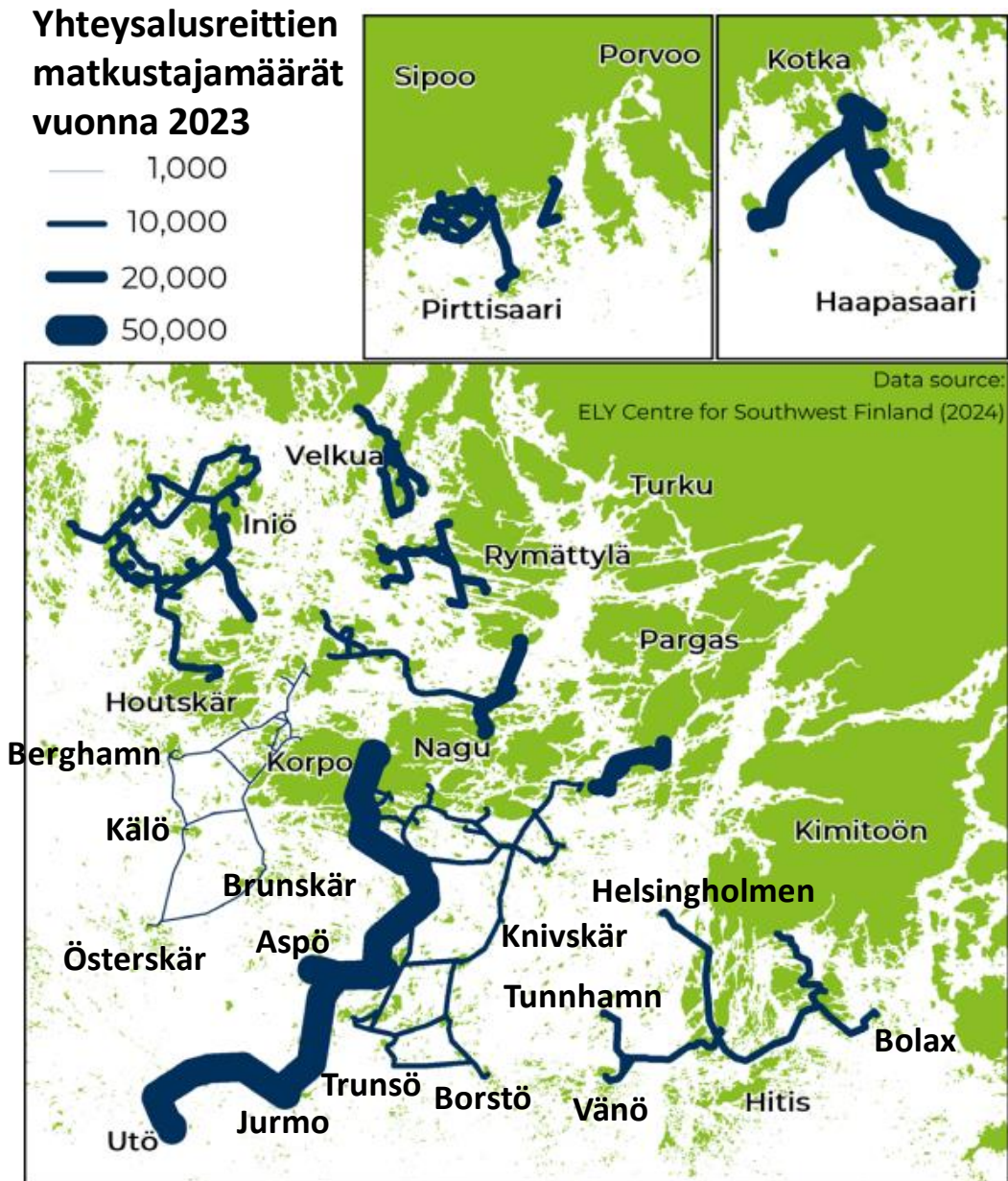
Taulukko 1 esittää yhteysalusliikenteen pääreitit, niiden palveluntarjoajat ja vuosikustannukset vuoden 2023 tasossa. Tarkempi kuvaus yhteysalusten reiteistä löytyy esimerkiksi julkaisusta Yhteysalusliikenteen reitit (2024). **Liitteessä 4** on esimerkkejä Manner-Suomen yhteysalusliikenteen aluksista vuonna 2023.

Muita yhteysalusliikenteen palveluntarjoajia vuonna 2025 olivat (ELY-keskus 2025 ja Kauppalehti 2025):

- Korppoon reitillä operoi kevääseen 2028 saakka Archipelago Lines Oy osana työyhteenliittymää Finferriesin kanssa. Archipelago Lines Oy:n liikevaihto vuonna 2024 oli 2,4 milj. euroa.
- Pienellä rengastiellä (Nauvo–Seili–Hanka) operoi kesäkuukausina Sundqvist Investments Oy Ab. Sen liikevaihto vuonna 2024 oli noin 1 milj. euroa.
- Inkoon, Loviisan, Porvoon, Sipoon ja Raaseporin saariston reiteillä useampia pieniä toimijoita.

2.3 Yhteysalusliikenteen matkustajamäärien suuruusluokka

Yhteysalusliikenne yhdistää tieverkon ulkopuolisia saaria pääsaarten tai mantereen liikenneyhteyksiin. Saariston vakinaisten asukkaiden lisäksi merkittäviä käyttäjäryhmiä ovat kausiasujat, eli tyypillisesti loma-asunnoissa osan vuotta viettävät henkilöt sekä matkailijat. Myös saaristossa toimivat elinkeinot, kuten matkailu sekä erityisesti kala-, maa- ja metsätalous ovat näiden palveluiden käyttäjiä.



Kuva 3 Manner-Suomen yhteysalusreitit ja niiden matkustajamäärät vuonna 2023. Muokattu lähteestä Rannanpää ym. 2024

Kun ympärivuotisten reittien matkustajamäärän suhteuttaa liikennepalveluiden ostoon käytettyyn määrärahaan, yhtä matkustajaa kohden summa oli vuonna 2023 noin 80 euroa. Tässä ei ole huomioitu yhteysaluksilla kuljetettuja ajoneuvoja tai muuta tuettua liikennettä, kuten raskaskuljetuksia.

2.3.1 Ahvenanmaan yhteysalusliikenteen matkustajamäärät ja kustannukset

Ahvenanmaan yhteysalusliikenteessä on vuosittain noin miljoona matkustajaa ja noin 0,5 miljoonaa ajoneuvoa. Maakunnan aluerakenteen ja maantieteen vuoksi erityisesti ajoneuvojen määrä on suuri. Tämän vuoksi liikenteessä olevat yhteysalukset ovat huomattavasti suurempia kuin Manner-Suomen reiteillä.

Maakuntahallituksen kilpailuttaman yhteysalusliikenteen kustannukset olivat vuonna 2024 noin 20 milj. euroa ja kulkuvälineistä kertyvien lipputulojen nettosumma noin 1,5 milj. euroa, eli nettokustannus oli noin 18,5 milj. euroa. Jalankulkijoilta ei peritä lipputuloja. Lipputulojen keräämisen vuosikustannus on ollut noin 100 000–150 000 euroa. Operoinnin kustannuksista noin 30 % on polttoainekustannuksia. Liikenteen kokonaiskustannus on siis samaa luokkaa kuin Manner-Suomen yhteysalusliikenteessä. Ahvenanmaan maakuntahallinnon kokonaisbudjetti on noin 400 milj. euroa, joten yhteysalusliikenteen osuus siitä on lähes 5 %. (Ojala ym. 2025)

2.3.2 Suomenlinnan liikenne Oy:n matkustajamäärät ja kustannukset

Suurin yksittäinen matkustajamäärä yhteysalustyyppisessä liikenteessä Suomessa on Helsingin keskustan ja Suomenlinnan ja siltatyömaan ajan myös Kruunuvuorenrannan välillä. Vuonna 2023 näillä HSL:n lippujärjestelmään kuuluvilla ja Suomenlinnan Liikenne Oy:n (SLL) operoimilla reiteillä oli noin 1,9 milj. yhdensuuntaista matkustajaa.

Tämän liikennöinnin kustannukset olivat vuonna 2023 noin 4,5 milj. euroa. SLL:n emoyhtiö on Pääkaupunkiseudun Kaupunkiliikenne Oy, joka on Helsingin kaupungin liikenneliikelaitoksen toimintaa 1.2.2022 alkaen jatkava julkisomisteinen yhtiö. Sen pääomistaja on Helsingin kaupunki ja vähemmistöosakkaana on Vantaan kaupunki.

2.4 Yhteysalusliikenteen keskeisiä muutoksia 2020-luvulla

Keskeiset viimeaikaiset muutokset alalla on esitetty alla:

1. Vuodesta 2024 lähtien yhteysalusliikenteen kilpailutettavien sopimuskausien enimmäiskesto nousi 15 vuoteen aiemman 5 vuoden sijaan. Tällä on merkittävä vaikutus kilpailutusten järjestämiseen. Päätöksellä ei ollut välittömiä vaikutuksia, sillä pääreittien aiemmin kilpailutetut sopimuskaudet ovat voimassa osin vuoteen 2029 (**Taulukko 1**).

Vuonna 2025 Varsinais-Suomen ELY-keskus on käyttänyt tätä 15 vuoden mahdollisuutta mm. Utön reitin (2027–2049) ja Porvoo-Sipoo -reitin kilpailutuksissa, ja tulee käyttämään sitä myös talvella 2026 tehtävään Paraisten ja Nauvon eteläisen reitin kilpailutuksissa.

Pitempi sopimuskausi yhdistettynä kasvaneisiin määrärahoihin lisää palveluntarjoajien mahdollisuuksia uudistaa aluskalustoaan ja sitoutumista pitkäjänteiseen liikenteen hoitoon. Toisaalta 15-vuotinen sopimuskausi "lukitsee" reitin tietylle toimijalle pitkäksi aikaa. 15-vuotisen sopimuskauden hyötyjä ja haittoja keskeisille toimijaryhmille on tarkasteltu tarkemmin Ojala (2023).

2. Vielä vuoden 2023 alussa Saariston Meritie Oy (Kuljetus Savolainen Oy) hoiti ELY-keskuksen kilpailuttamaa yhteysalusliikennettä Utön, Hiittisten ja Rymättylän reiteillä. Toukokuussa 2023 yritys myi Utön reitin ja siinä liikennöineen aluksen Finferriesille, ja hieman myöhemmin myi myös Hiittisten ja Rymättylän reittien liikenteen ja alukset.

Kauppojen jälkeen Finferries hoitaa käytännössä kaikkia Manner-Suomen yhteysalusliikenteen pääreittejä. Kesken sopimuskautta tapahtuneella kaupalla oli luonnollisesti ELY-keskuksen hyväksyntä. Saariston Meritie Oy hoitaa edelleen (syksy 2025) yhtä yhteysalusreittiä Ahvenanmaan liikenteessä (ns. Tvärgående linjen).

3. Kesällä 2024 Porvoon saariston reittiä hoitanut EW Finland Oy (emoyhtiönä Nordic Jetline Finland Oy) meni konkurssiin, ja se joutui lopettamaan ELY-keskuksen kilpailuttaman liikenteen hyvin yllättäen. ELY-keskus joutui pikaisesti etsimään korvaavan toimijan (Sibbo skärgårdstrafik) reitille. Konkurssin vaikutus oli huomattavasti suurempi Ahvenanmaan yhteysalusliikenteessä, sillä Nordic Jetline Finland Oy operoi siellä useampaa keskeistä maakuntahallituksen kilpailuttamaa reittiä. Näitä reittejä alkoi operoida Finferries hyvin lyhyellä varoitusajalla.
4. Nordic Jetlinen konkurssin myötä Ahvenanmaan maakuntahallitus joutui järjestämään yhteysalusliikenteensä osin uudelleen. Järjestelyksi tuli 50/50-yhteisyrityksen (AxFerries 2025) muodostaminen Finferriesin kanssa syksyllä 2024. Vuonna 2025 uusi yhtiö vastaa pääosastamaakunnan yhteysalusreittejä: Åva–Osnäs, Föglölinjen, Södra linjen ja Hummelvik–Torsholma. Lähivuosina myös maakuntahallituksen omistamien yhteysalusten on tarkoitus siirtyä AxFerriesille.

Ahvenanmaan järjestelyillä ei ole suoraa vaikutusta Manner-Suomen yhteysalusliikenteeseen, mutta AxFerriesin perustaminen korostaa Finferriesin aivan keskeistä roolia koko valtakunnan yhteysalusliikenteessä.

Saaristolain sisällöllä ei ole käytännössä ollut vaikutusta yllä mainittuihin muutoksiin, vaan ne ovat johtuneet muista tekijöistä tai päätöksistä. Myöskään uuden saaristolain ehdotetuilla muutoksilla ei olisi ollut niihin vaikutusta, vaikka uusi laki olisikin tuolloin ollut voimassa.

Tämä kuvastaa maa- ja metsätalousministeriön hallinnonalalla valmisteltavan saaristolain luonnetta yhteysalusliikenteen yleisenä puitteena ja perustana sille, että valtio on velvoitettu järjestämään saariston vakinaisille asukkaille.

Laki mahdollistaa kohtuullisten maksujen perimisen yhteysalusliikenteessä. Suomessa pääreittien liikenne on ollut maksutonta 1.9.2009 alkaen; ns. tuetun liikenteen reiteillä esim. kesäkauden aikana maksuja voidaan kuitenkin periä.

Ahvenanmaalla yhteysalukset ovat maksuttomia jalankulkijoille, mutta ajoneuvoille maksullisia, mukaan lukien polkupyörät ja kaikki moottoriajoneuvot (Ålandstrafiken 2025).

Itse liikenteen järjestelyihin, palveluntarjoajiin tai reittien kilpailuttamiseen nykyisellä tai ehdotetulla uudella saaristolailla ei ole suoraa kytkentää, vaan nämä asiat kuuluvat LVM:n hallinonalaan.

Sopimuskauden pituuden muutos on puolestaan edellyttänyt VM:n hyväksyntää, samoin määrärahojen taso on osa VM:n budjettivalmistelua.

Erityisesti EW Finland Oy:n ja sen emoyhtiö Nordic Jetline Finland Oy:n konkurssi mutta myös Saariston Meritie Oy:n vetäytyminen operoimiltaan reiteiltä vuosina 2023–2024 on konkreettinen osoitus siitä, että yhteysalusliikenteen pitkäjänteinen hoito turvallisesti, luotettavasti ja taloudellisesti kannattavasti ei ole helppoa.

Samalla Finferriesin osuus tällä pienellä ja spesifillä markkinalla on kasvanut erittäin suureksi. Keskikokoisia kotimaisia yrityksiä ei kilpailutetussa yhteysalusliikenteessä ole, sillä muut alan toimijat ovat lähinnä mikroyrityksiä.

Tulevaisuus näyttää, miten pitemmät sopimuskaudet houkuttelevat myös Suomen ulkopuolisia toimijoita osallistumaan tuleviin yhteysalusliikenteen kilpailutuksiin, sillä 15 vuoden sopimuskauden kokonaisarvon suuruusluokka ilman inflaatiokorjauksia ja polttoaineen hinnantasausta on huomattava, eli reitistä riippuen koko sopimusajalta 15 – 45 milj. euroa (vrt. **Taulukko 1**).

3 Päähuomioita säädösesityksen yhteysalusliikennettä koskevasta pykälästä

3.1 Säädösesityksen perusteluita

Pykälässä säädettäisiin yhteysalusliikenteen palveluista. Pykälän otsikkoa täsmennettäisiin voimassa olevaan lakiin verrattuna saariston liikenne- ja kuljetuspalveluista yhteysalusliikenteen palveluihin. Ehdotuksen mukainen otsikko vastaisi paremmin pykälän sisältöä, sillä pykälä koskisi nimenomaisesti yhteysalusliikenteen palveluita, eikä muita saaristoliikenteen muotoja. Pykälä koskisi sekä valtion osittain tukemaa että täysin tukemaa yhteysalusliikennettä. Pykälä vastaisi pääasialliselta sisällöltään voimassa olevan lain 5 §:ä.

Pykälän 1 momentissa säädettäisiin, että valtion on huolehdittava valtion talousarviossa osoitettujen varojen rajoissa siitä, että saaristossa on käytettävissä vakituisen asumisen kannalta välttämättömät yhteysalusliikenteen palvelut lain saariston käsitettä koskevan pykälän mukaisessa ulko- ja välisaaristossa. Yhteysalusliikenne mahdollistaa vakituisen asumisen saaristossa.

Yhteysalusliikenteen palvelut soveltuisivat ensisijaisesti ulko- ja välisaaristoon pitkien etäisyyksien sekä haastavien liikenneolosuhteiden vuoksi. Sisäsaariston ja saaristomaisten manneralueiden alueilla lyhyemmät etäisyydet mahdollistavat lossi- ja lauttayhteyksien hyödyntämisen sekä oman veneen käytön.

Edelleen valtion olisi pykälän mukaan huolehdittava siitä, että palvelut ovat joustavat ja maksuttomat tai hinnaltaan kohtuulliset. Lounais-Suomen elinvoimakeskukselle kuuluvat saariston yhteysalusliikenteen hankintaan ja avustuksiin sekä palvelutason määrittelyyn liittyvät tehtävät [elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksista annetun valtioneuvoston asetuksen (382/2023) 5 §:n 6] kohdan mukaisesti.

Esityksessä tarkoitetut yhteysalusliikenteen palvelut kattaisivat henkilö- ja tavarakuljetukset sekä eläin- ja raskaskuljetuksen palvelut. Välttämättömillä palveluilla viitattaisiin sellaisiin kuljetus- ja liikennepalveluihin, jotka mahdollistavat vakituisen asumisen ulko- ja välisaaristossa. Vakituisen asumisen kannalta välttämättömillä palveluilla viitattaisiin sellaisiin kuljetus- ja liikennepalveluihin, jotka mahdollistavat vakituisen asumisen ulko- ja välisaaristossa.

Ilman kiinteää tieyhteyttä olevien saarten kuljetus- ja liikennepalvelut ovat olennaisia vakituisen asumisen, toimeentulon ja välttämättömän asioinnin kannalta. Välttämättömyys ei siten tarkoittaisi, että kaikkiin ulko- ja välisaariston vakituisesti asuttuihin saariin olisi järjestettävä yhteysalusliikennettä, vaan vakituista asutusta tarkasteltaisiin käytännössä yleisemmällä tasolla.

Palveluiden joustavuus tarkoittaisi sitä, että Lounais-Suomen elinvoimakeskus voi tarvittaessa tehdä muutoksia yhteysalusliikenteen palveluiden järjestämiseen, jotta liikenne palvelisi tarpeiden muuttuessa saariston asukkaita parhaalla mahdollisella tavalla.

Pykälän mukaan palveluiden olisi oltava maksuttomat tai hinnaltaan kohtuulliset. Tämä vastaisi voimassa olevan lain säännöstä. Pykälän mukaan yhteysalusliikenteen palveluilla tarkoitettaisiin yksityisen palveluntuottajan järjestämää säännöllistä liikennettä, joka palvelee saariston asukkaita ja elinkeinotoimintaa.

Nämä palvelut kattaisivat henkilö- ja tavarakuljetukset sekä raskaskuljetukset. Tavarakuljetuksia olisivat esimerkiksi kaupan, terveydenhuollon sekä postilain (415/2011) 3 luvun 15 §:ssä tarkoitetut postin yleispalveluiden kuljetukset. Raskaskuljetuksiin sisältyisivät myös eläinkuljetukset. Yhteysalusliikenteellä

tarkoitettaisiin sekä valtion osittain tukemaa että valtion kustannuksella hankittua liikennettä hankintamenettelytavasta riippumatta.

Pykälän 2 momentin mukaisesti yhteysalusliikenne järjestettäisiin reiteittäin ja liikennöntialueittain.. Raskaskuljetukset kattaisivat myös tarpeelliset eläinkuljetukset. Reiteille olisi yleistä, että ne kulkevat yhdestä pisteestä toiseen etukäteen määrättyllä aikataululla. Joillakin reiteillä ja liikennöntialueilla alukset voisivat kulkea tilauksesta ympärivuotisesti tai talvikuukausina. Raskaskuljetuksia olisi mahdollista jatkossakin järjestää tilauksesta, jolloin kyse ei olisi reitistä, vaan liikennöntialueesta. Lisäksi raskaskuljetukset voidaan järjestää myös olemassa olevien yhteysalusreittien mukaisina.

Pykäläehdotuksen mukaan reittien suunnittelussa olisi vakituisen asumisen tarpeiden ohella huomioitava saariston kausiasutuksen ja elinkeinotoiminnan tarpeet. Yhteysalusliikennepalvelut palvelisivat ensisijaisesti vakituista asumista, ja valtion 1 momentin mukainen huolehtimisvelvoite kohdistuisi nimenomaan vakituisen asumisen mahdollistamiseen. Reittien suunnittelussa olisi kuitenkin ehdotuksen mukaan huomioitava myös kausiasutuksen ja elinkeinotoiminnan tarpeet.

Suunnitellessaan reittejä, liikennöntialueita ja palvelutasoa Lounais-Suomen elinvoimakeskuksen olisi kuultava asianomaisia kuntia sekä hyvinvointialueita, ja saaristoasiain neuvottelukuntaa (SANK), joiden tieto sekä paikallisolosuhteiden tuntemus ovat tarpeellisia saariston yhteysalusliikenteen palveluiden suunnittelussa.

Palvelutasolla tarkoitettaisiin reiteille sopivia alustyyppisiä, sujuvia aikatauluja ja jatkoyhteyksiä. Reittien ja liikennöntialueiden sekä niiden palvelutason suunnittelussa yhteensovitettaisiin saariston vakituisen asutuksen, kausiasutuksen ja elinkeinotoiminnan tarpeet. Lounais-Suomen elinvoimakeskus tarkastelisi yhteysalusliikenteen reittejä ja liikennöntialueita ja palvelutasoa tarpeen mukaan.

Liikenne- ja viestintävirasto vastaa yhteysalusliikenteen rahoituksesta valtion talousarvion puitteissa sekä siihen liittyvästä Lounais-Suomen elinvoimakeskuksen toimialaohjauksesta. Arvioitaessa yhteysalusliikenteen reiteille sopivia alustyyppisiä tai muita alusturvallisuuteen liittyviä seikkoja Liikenne- ja viestintävirasto antaisi lisäksi Lounais-Suomen elinvoimakeskukselle tarvittavaa asiantuntija-apua nykytilaa vastaavasti valvontaviranomaisena.

Pykälän 3 momentissa olisi informatiiviset viittaukset liikennejärjestelmästä ja maanteistä annettuun lakiin sekä yksityisteistä annettuun lakiin. Maantielautoista- ja losseista säädetään liikennejärjestelmästä ja maanteistä annetussa laissa ja yksityislosseista säädetään yksityisteistä annetussa laissa. Säännöksen tarkoituksena olisi antaa kokonaiskuva saaristoliikennettä koskevista säädöksistä. Maantielautat ja -lossit sekä yksityistielautat ja -lossit ovat tärkeä osa saaristoliikennettä ja saaristoalueiden saavutettavuutta.

Maantielautat ja -lossit ovat kuitenkin osa maanteitä ja yksityistielautat ja -lossit osa yksityisteistä, ja sen takia niistä ei säädetä saaristolaissa. Ehdotettavassa laissa säädettäisiin ainoastaan yhteysalusliikenteen palveluista, ja muista saaristoliikenteen muodoista momentissa mainituissa säädöksissä. Tämä vastaisi nykytilaa.

Voimassa olevaan säännökseen verrattuna poistettaisiin momentti koskien saariston vakinaisen väestön matkakustannuksien korvaamista siten, kuin erikseen säädetään. Asiasta säädetään kuitenkin edelleen muussa lainsäädännössä.

Pykälän 4 momentin mukaan liikenne- ja viestintäministeriön asetuksella voitaisiin säätää yhteysalusliikenteen maksuista.

3.2 Päähuomiot esityksen yhteysalusliikennettä koskevasta pykälästä

Saaristolaki luo yleiset puitteet valtion sitoutumiselle järjestää saariston vakituksille asukkaille ja myös muille yhteysalusten käyttäjille tällä hetkellä käytännössä maksuttomat liikennepalvelut⁵.

Päähuomiot uuden saaristolain esityksen yhteysalusliikennettä koskevasta pykälästä ovat seuraavat; lihavointi kirjoittajan:

- Kyseessä on sääntelyn kokonaisuudistus, joka luonnollisesti muuttaa sääntelyteknistä toteutusta ja selkeyttää oikeustilaa. Vaikutukset palveluihin ja palvelutuotantoon jäävät kuitenkin rajallisiksi, kuten alla on tarkemmin perusteltu.
- Merkittävä muutos nykylakiin on se, että ehdotuksessa tuodaan esille myös kausiasutuksen ja elinkeinotoiminnan tarpeet. Nykyllaissa mainitaan vain saariston vakinainen väestö.
- Muut muutokset ja erot ovat pääosin täsmennyksiä ja tarkennuksia, jotka selkeyttävät olemassa olevia kilpailutuksen piiriin kuuluvia yhteysalusliikennepalveluiden käytäntöjä.
 - o Tällaisia ovat mm. pääasiallisen yhteysalusliikenteen tarkasteluyksikön määrittely **reiteiksi ja liikennöintialueiksi kattaen myös** eläin- ja raskaskuljetukset, jotka ovat myös jatkossa valtion varoista tuettavaa liikennettä.
 - o Liikenteen käytännön toteutuksen nykykäytäntöjä säädösesitys ei kuitenkaan tulisi juuri muuttamaan.
- Eesityksen sanamuoto valtion roolista yhteysalusliikenteen järjestämisessä **“on huolehdittava”** on nykyistä velvoittavampi ja yksiselitteisempi, ja tässä mielessä tarpeellinen täsmennys.
- Budjettirajoitetta ollaan tuomassa lakiin muodossa **“valtion talousarviossa osoitettujen varojen rajoissa”**. Tämäntapaista viittausta ei nykyisessä saaristolaissa ole, vaikka rajoite toisaalla lainsäädännössä onkin.
 - o Tässä siis todetaan vallitseva tilanne nimenomaan yhteysalusliikennettä koskien. Ehdotettu muotoilu selkiyttää saaristolain reunaehtoja yhteysalusliikenneteen osalta.
- Säädösesityksessä palvelut on määritelty tapahtuvan **“tämän lain 2 §:n mukaisessa ulko- ja välisaaristossa”**, jollaista mainintaa nykyisessä laissa ei ole.
 - o Täsmennys on erittäin merkittävä, sillä se rajaa sekä sisäsaariston että sisävedet yhteysalusliikenteen ulkopuolelle.
 - o Tämä selkiyttää myös kilpailutusta järjestävän viranomaisen toimintaa, kun lakiin on tulossa selkeä rajaus sille, missä yhteysaluspalveluita voidaan valtion varoin tarjota ja missä ei.

⁵ Ns. tuetussa liikenteessä esimerkiksi Inkoon saaristossa ja Saariston Rengastien eräillä kesäaikaisilla reittiosuuksilla liikenne on maksullista muille kuin saariston vakinaisille asukkaille. Tuetuista raskasliikenteen palveluista liikenteen harjoittaja perii määrittelemänsä maksun ELY-keskuksen tuen lisäksi.

- Tämä tarkentava rajausta mahdollistaa lain soveltamisalan muutoksen myös siinä tilanteessa, mikäli ulko- tai välisaariston määritelmä muuttuu ilman, että itse lakia tarvitsee muuttaa.
- Esityksessä **”saariston vakinainen väestö”** on korvautunut väljemmällä muotoilulla **”saariston vakituinen asuminen”**.
- Esitetyssä säädöksessä **”Reittien sekä liikennöintialueiden suunnittelussa on otettava huomioon vakituisten asumisen, saariston kausiasutuksen ja elinkeinotoiminnan tarpeet.”** tarkoituksena on mahdollistaa lain soveltaminen ja yhteysalusliikenteen tarjoaminen myös muille saariston käyttäjäryhmille. Tällaisia ryhmiä ovat ensi sijassa kausiasukkaat mutta myös matkailijat. Väljempi muotoilu kattaa samalla myös saariston elinkeinotoiminnan eri muodoissaan.
 - Muutoksen tarkoituksena on, että lain avulla saaristoa ja sen elinvoimaa olisi jatkossa mahdollisuus kehittää kokonaisuutena aiempaa paremmin. Tämä on tarpeellinen muutos, jotta uusi laki olisi toimiva myös pitkälle tulevaisuuteen, jolloin (ulko- ja väli)saariston väestö-, elinkeino- ja asutusrakenne tulee väistämättä muuttumaan.
 - Esityksen muotoilu käytännössä toteaa vallitsevan nykytilanteen, eikä asiallisesti muuta lain sisältöä. Lisäys tuo nykyisessä laissa yksinomaisesti mainitun **”saariston vakinaista väestön”** rinnalle myös muut käyttäjäryhmät.
 - Tämä mahdollistaa sen, että Lounais-Suomen elinvoimakeskus voi tulevaisuudessa suunnitella reittejä sekä niiden kattavuutta ja palvelutasoa saariston kokonaistarpeiden kannalta. Tämä edellyttää kuitenkin vuoropuhelua Liikenne- ja viestintäviraston, asianomaisten kuntien sekä hyvinvointialueiden ja Saaristoasiain neuvottelukunnan kanssa.
 - Tällöin voi syntyä tilanteita, joissa jotkut käyttäjäryhmät voivat kokea tarjottavien palveluiden heikentyvän totuttuun verrattuna. Oleellista on tarkastella liikenteen tasoa ja toteutusta kokonaisuutena, sillä eri käyttäjäryhmien preferenssit voivat poiketa toisistaan. Tämä voi tarkoittaa sitä, että jonkin ryhmän heikennyksenä kokema muutos voi jollekin toiselle ryhmälle olla parannus. Näin esimerkiksi silloin, jos totuttuun reittiin lisätään jokin pysähdyspaikka, mikä todennäköisesti pidentää kokonaismatka-aikaa.
- Esityksen muotoilussa **”vakituisten asumisen kannalta välttämättömät [yhteysalusliikenteen palvelut]”** ei mainita erikseen nykyisessä laissa olevaa **”toimeentuloa ja välttämätöntä asiointia”**, jotka voitaneen mieltää osaksi vakituisten asumisen välttämättömiä edellytyksiä, mutta perusteluissa tuodaan esille yhteysalusliikenteen palveluiden olevan olennaisia vakituisten asumisen, toimeentulon ja välttämättömän asioinnin kannalta, joka täsmentää palveluiden tarpeellisuutta.
 - Kohta nostaa kuitenkin vakituisten asumisen ja vakituiset asukkaat sekä näiden tarvitsemat välttämättömät yhteysaluspalvelut lakiesityksen keskiöön. Reittien sekä liikennöintialueiden suunnittelussa on otettava huomioon vakituisten asumisen, saariston kausiasutuksen ja elinkeinotoiminnan tarpeet.
 - Esityksen **”vakituisten asumisen kannalta välttämättömät”** ei kuitenkaan tarkoita, että kaikkiin ulko- ja välisaariston vakituisesti asuttuihin saariin olisi järjestettävä yhteysalusliikennettä, vaan vakituista asutusta tarkasteltaisiin yleisemmällä tasolla.

- Sitä, miten tämä tapahtuisi tai miten välttämättömyys määriteltäisiin, ei esityksessä tai sen valmistelutekstissä tarkenneta. Kun lain lisäksi valmistella ei ole asetustasoista säännöstä asiassa, termin määrittely jää käytännössä Lounais-Suomen elinvoimakeskuksen tehtäväksi.
- Esityksen ”yhteysalusliikenteen palvelut” tarkoittavat käytännössä samaa kuin voimassa olevan lain ”tarpeelliset liikenne- ja kuljetuspalvelut”. Saaristolaisissa säädetään vain yhteysalusliikenteestä, joten muotoilu täsmentää pykälän sisältöä koskemaan vain tätä liikennemuotoa. Aiemmasta muotoilusta on voinut saada laajemman käsityksen kuin mistä saaristolaisissa on kyse.
 - Esimerkiksi kelirikkokautena jossakin kohteessa mahdollisesti tarvittavat erikoispalvelut, kuten vaikkapa hydrokopterin tai ilmatyynyaluksen palvelut sisältyvät saaristolain tarkoittamiin palveluihin, kun ne ovat osa ELY-keskuksen kilpailuttamia yhteysalusliikenteen palveluita tai sellaiseksi rinnastettavia.
- Esityksessä todetaan, että yhteysaluspalveluiden tulee olla **”joustavat ja maksuttomat tai hinnaltaan kohtuulliset”**. Muotoilu ei käytännössä eroa nykytilanteesta, vaikka termi **”maksuttomuus”** on korvannut aiemman termin **”ilmaiset”**.
 - Yhteysalusliikenteen maksullisuuden mahdollisuus laissa siis pysyy, mutta sen taustateksteissä tai muussa valmistelussa ei ole viitteitä siitä, että tällaista maksullisuutta valmisteltaisiin.
 - Yhteysalusliikenteen maksullisuutta selvitettiin LVM:n toimesta vuosina 2016-2016. Kokeilun oli tarkoitus alkaa 1.4.2015, mutta hankkeesta luovuttiin sen aiheuttaman laajan vastustuksen vuoksi (ks. esim. LVM:n tiedote 2017).
 - Esityksestä on karsittu saaristolain soveltamisalaan kuulumattomana nykyisen lain maininta saariston vakinaiselle väestölle valtion varoista korvattavista tiettyjen matkojen kustannuksista. Poisto alleviivaa sitä, että korvattavuuksista säädetään jonkin muun lainsäädännön osana, eivätkä ne kuulu saaristolain piiriin. Samalla esitykseen on lisätty viittaukset lakeihin maantielautoista sekä yksityislosseista, jolla selvennetään, että nämä eivät kuulu saaristolain piiriin.
- Esitys ei käytännössä muuta toimivaltaisen viranomaisen tehtäviä tai roolia yhteysalusliikenteen kilpailutuksessa sekä reittien ja liikennealueiden suunnittelussa.
 - Nämä tehtävät siirtyvät Varsinais-Suomen ELY-keskukselta vuoden 2026 alussa toimintansa aloittavalle Lounais-Suomen elinvoimakeskukselle käytännössä sellaisinaan.
 - Sen tulee tässä tehtävässä kuulla asianomaisia kuntia ja hyvinvointialueita sekä Saaristoasiain neuvottelukuntaa ennen päätöksentekoa. Asiallisesti näin on kuitenkin toimittu tähänkin asti, joten käytännössä tilanne ei muuttune.
- Tärkeä täsmennys (5 mom.) on, että **liikenne- ja viestintäministeriön asetuksella voitaisiin säätää yhteysalusliikenteen maksuista.**

- Maksullisuuden mahdollisuus on jo voimassa olevassa laissa, mutta lisäys selkeyttää LVM:n roolia. Kuten todettiin, tämän liikenteen muuttamista (osin) maksulliseksi ei ole valmisteilla. Maksullisuuden käyttöönotto on joka tapauksessa poliittinen asia.

Lakiuudistus tähtää siihen, että saaristolaki olisi toimiva myös pitkälle tulevaisuuteen. On ilmeistä, että saariston väestö- ja elinkeinorakenne tulevat lähivuosikymmeninä muuttumaan tavoilla, joita ei vielä täysin pysty ennakoimaan. Samalla saariston vakinaisen väestön määrä ja sen tarvitsemien välttämättömien palveluiden luonne muuttunevat merkittävästi. Tätä taustaa vasten on perusteltua, että tulevaa lakia ei ”ankkuroida” vain vakinaiseen väestöön tarpeisiin.

Saaristolaki luo lainsäädännöllisen perustan sille, että Manner-Suomen yhteysalusliikenne kustannetaan julkisin varoin. Liikenteen käytännön järjestelyt ja esimerkiksi reittien kilpailuttaminen kuuluvat puolestaan LVM:n hallinnonalaan, eikä lakiesitys tuo tähän muutoksia.

Tähän vaikuttaa myös se, että olemassa oleva liikenne on kilpailutettu enintään 5-vuotisilla sopimuksilla, joista osan sopimuskaudet jatkuvat vuoteen 2029 (**Taulukko 1**).

Pidemmällä aikajänteellä lain suorat ja epäsuorat vaikutukset saariston kehittämiseen voivat sitä vastoin osoittautua merkittäviksi, sillä lakiesitys mahdollistaa liikenteen sovittamisen tarpeita vastaavaksi muuttuvassa toimintaympäristössä nykyistä lakia paremmin ja joustavammin.

Myös eri pykälässä säädettävä yhteysalusliikenteen varautumisvelvoite tulee osaltaan varmistamaan liikenteen jatkumista myös vakavissa häiriötilanteissa ja poikkeusoloissa. Esityksen varautumisvelvoitetta käsitellään tarkemmin seuraavassa pääluvussa.

4 Varautumisvelvoitteen vaikutusten arviointi

Osana saaristolain uudistusta siihen ollaan ottamassa mukaan säädös yhteysalusliikenteen palveluntarjoajien varautumisvelvoitteesta.⁶ Muutoksella voi olettaa olevan merkittävä positiivinen vaikutus saariston asukkaisiin, huoltovarmuuteen ja kokonaisturvallisuuteen pitkälle tulevaisuuteen. Varautumisvelvoitteen ulottaminen uudessa saaristolaissa yhteysalusliikenteeseen olisi lakiteknisesti huomattava muutos.

Lainsäädännössä ei ole ennen vuotta 2025 ollut merenkulun toimijoita koskevia varautumisvelvoitteita Manner-Suomessa tai Ahvenanmaan maakunnassa lukuun ottamatta VTS-palvelun tuottajaa ja luotsausyhtiötä sekä eräitä Covid-19 -pandemian leviämistä estäviä määräyksiä merenkulkuun ja satamiin.

Heinäkuun 1. päivänä 2025 astui voimaan Laki yhteiskunnan kriittisen infrastruktuurin suojaamisesta ja häiriönsietokyvyn parantamisesta (310/2025). Se perustuu vuonna 2023 voimaan astuneeseen EU:n CER-direktiiviin (Critical Entities Resilience Directive). Laissa ei käytetä termiä varautumisvelvoite, mutta kriittisiksi toimijoiksi nimettyjen organisaatioiden on häiriönsietokykynsä varmistamiseksi toteutettava mm. riskiarvioon perustuvia teknisiä, turvallisuuteen liittyviä ja organisatorisia toimenpiteitä, ja laadittava nämä sisältävä suunnitelma häiriönsietokyvyn varmistamiseksi.

Laissa kriittisen toimijan määrittely perustuu arvioon haitallisen vaikutuksen yleisestä merkittävydestä (11§). Liikennetoimialalla (12§) huomioidaan lisäksi a) palvelun tuottajan osuus kansallisesta liikennemäärästä; b) matkustajien vuosittainen lukumäärä; ja c) rahtikuljetusten vuosittainen lukumäärä. Myös Finferries-konserni täyttäneen lain (310/2025) kriittisen toimijan tunnusmerkistön, sillä sen markkinaosuus yhteiskunnalle merkittävässä yhteysalus- ja maantielauttaliikenteessä on erittäin suuri.

Nykyisissä maantielauttaliikenteen sopimuksissa ei tiettävästi ole eksplisiittistä velvoitetta varautua normaaliolojen häiriötilanteisiin ja poikkeusoloihin. Tienpitäjillä ja maanteiden toimivaltaisilla viranomaisilla tällainen velvoite kuitenkin on. Liikennejärjestelmästä ja maanteistä annetun lain (503/2005) 10 § Varautuminen häiriötilanteisiin ja poikkeusoloihin kuuluu näin:

”Tienpitäjän ja elinvoimakeskusten on yhteistyössä varauduttava normaaliolojen häiriötilanteisiin ja valmiuslaissa (1552/2011) tarkoitettuihin poikkeusoloihin sekä huolehdittava siitä, että toiminta jatkuu mahdollisimman häiriöttömästi myös poikkeusoloissa ja normaaliolojen häiriötilanteissa. Niiden on osallistuttava toimintansa edellyttämällä tavalla valmiussuunnitteluun ja valmisteltava etukäteen normaaliolojen häiriötilanteissa ja poikkeusoloissa tapahtuvaa toimintaa.”

Valmiussuunnittelu tarkoittaisi palveluntarjoajan oman toiminnan jatkuvuuden lisäksi myös tarjotun palvelun jatkuvuuden varmistamista ja siihen liittyvää ennakosuunnittelua. Valmiussuunnitelma voisi sisältää esimerkiksi toiminnan kuvauksen normaalioloissa, poikkeusolojen vaikutukset toimintaan, normaaliolojen häiriötilanteiden vaikutukset toimintaan, varautumisen ja valmiussuunnittelun vastuut ja organisoinnin, toimintavarmuusuhat ja -riskit sekä toimenpiteet riskien hallitsemiseksi.

⁶ Varautumisvelvoitteita liikennesektorilla on tarkasteltu laajemmin **Liitteessä 3**.

Lakisesityksen mukaan yhteysalusliikenteen valmiussuunnitelma tulee toimittaa Lounais-Suomen elinvoimakeskukseksi. Muutoksen käytännön vaikutus yhteysalusliikenteen toimijoiden varautumisen tason todelliseen kohentumiseen riippuu keskeisesti mm. seuraavista seikoista:

- millainen toimijoiden varautumisen lähtötaso on tai on ollut,
- millaiseksi varautumisvelvoite tässä liikenteessä asetetaan, sekä siitä
- miten se tulee raportoida ja toteuttaa.

Lähtökohtaisesti velvoite varautua normaaliolojen häiriötilanteisiin ja poikkeusoloihin tulee parantamaan näiden liikennepalveluiden jatkuvuudenhallintaa myös normaalioloissa, ja velvoitteen vaikutus voi kokonaisuutena olla merkittävä.

Velvoitteen ulottamisella yhteysalusliikenteeseen on oletettavasti positiivinen vaikutus myös näiden palveluiden käyttäjien kokemaan turvallisuuden tunteeseen. Näin voi tapahtua varsinkin, jos muutoksesta ja sen merkityksestä tiedottaminen käyttäjien suuntaan toteutetaan hyvin. Tiedottamisen tahoina ovat tässä ennen muuta toimivaltaiset viranomaiset ja liikenteen harjoittajat, mutta myös mm. saaristokunnat.

4.1 Varautumisvelvollisuus saaristolain esityksessä

Varautumisvelvollisuus koskisi yhteysalusliikennettä koskevassa pykälässä tarkoitettuja yhteysalusliikenteen palveluita, joten velvoite ulottuisi sekä valtion osittain tukemaan että valtion kustannuksella hankittuun yhteysalusliikenteeseen hankintamenettelytavasta riippumatta. Kyseessä olisi kokonaan uusi velvoite yhteysalusliikenteen palveluntuottajille, ja se tulisi koskemaan kaikkia palveluntarjoajia myös nyt voimassa olevien sopimusten osalta.

Saaristolain esityksessä varautumisvelvollisuutta koskeva pykälä on samanmuotoinen kuin vastaava velvoite liikennepalvelulaissa (18 §; ks. myös **Liite 3**). Näin myös yhteysalusliikennettä koskisi yhtäläinen velvoite. Lakiesityksessä kyseinen pykälä on sisällöltään seuraava:

x § Yhteysalusliikenteen varautumisvelvollisuus

Yhteysalusliikenteen palveluntuottajan on varauduttava normaaliolojen häiriötilanteisiin ja valmiuslaissa (1552/2011) tarkoitettuihin poikkeusoloihin sekä huolehdittava siitä, että sen toiminta jatkuu mahdollisimman häiriöttömästi niiden aikana. Varautumisvelvollisuus koskee 7 §:ssä tarkoitettuja yhteysalusliikenteen palveluita.

Yhteysalusliikenteen palveluntuottajan on arvioitava toimintansa jatkuvuutta vaarantavat riskit ja laadittava niiden perusteella valmiussuunnitelma. Valmiussuunnitelman laatimisessa on otettava huomioon saaristonerityispiirteet.

Yhteysalusliikenteen palveluntuottajan on toimitettava 2 momentissa tarkoitettu valmiussuunnitelma Lounais-Suomen elinvoimakeskukseksi. Lisäksi yhteysalusliikenteen palveluntuottajan on Liikenne- ja viestintäviraston pyynnöstä toimitettava valmiussuunnitelma Liikenne- ja viestintävirastolle.

Valtioneuvoston asetuksella voidaan antaa tarkempia säännöksiä 1 momentissa tarkoitettua häiriötilanteisiin ja poikkeusoloihin varautumisesta. Lisäksi Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa tarkempia teknisiä määräyksiä, jotka koskevat 2 momentissa tarkoitettua valmiussuunnitelman tarkempaa sisältöä ja laadintaa.

Esityksen perusteluissa normaaliolojen häiriötilanteilla tarkoitettaisiin sellaisia häiriötilanteita, jotka tapahtuvat ilman, että kyse on valmiuslaissa tarkoitetuista poikkeusoloista. Säännöksellä varauduttaisiin myös tällaisiin, usein pienempiin häiriötilanteisiin, jotka toisaalta toteutuvat poikkeusoloja todennäköisemmin. Yleisesti ottaen tällainen häiriötilanne voisi olla esimerkiksi sähkökatko, myrsky tai tulva, joka aiheuttaa häiriötä saariston liikenteessä. Häiriötilanteen toteutumisen kynnyks ei siis olisi yhtä korkealla kuin valmiuslain mukaisten poikkeusolojen kynnyks. Myös pienemmissä häiriötilanteissa palveluntuottajalla olisi velvollisuus järjestää palvelu mahdollisimman häiriöttömästi.

Valmiuslain 3 §:n mukaan poikkeusoloja ovat esimerkiksi Suomeen kohdistuva aseellinen hyökkäys ja sen välitön jälkitila sekä erityisen vakava suuronnettomuus ja sen välitön jälkitila. Valmiuslain mukaan poikkeusolo voi olla myös yhteiskunnallisesti kriittisten liikennejärjestelmien toimivuuteen kohdistuva tapahtuma, jonka seurauksena yhteiskunnan toimivuudelle välttämättömät toiminnot olennaisesti ja laajamittaisesti estyvät tai lamaantuvat tai joka muulla näihin vakavuudeltaan rinnastuvalla tavalla erityisen vakavasti ja olennaisesti vaarantaa yhteiskunnan toimintakykyä tai väestön elinmahdollisuuksia.

Valmiuslaissa asetetaan siis hyvin tiukkoja edellytyksiä poikkeusoloille, joita ovat esimerkiksi olennaisuus, laajamittaisuus ja erityinen vakavuus. Valmiuslain tarkoittamissa tietyissä poikkeusoloissa yhteysalusliikennettä koskevista säännöksistä voidaan 79 §:n mukaisesti poiketa liikenne- ja viestintäviraston päätöksellä.

4.2 Henkilövaraukset (ns. VAP –varaukset)

Erityisesti alushenkilöstön saanti on yhteysalusliikenteessä erittäin kriittinen tekijä, sillä isoimpien yhteysalusten ajon aikainen miehistö on tyypillisesti 3 henkeä, ja pienimmissä yhteysaluksissa mahdollisesti vain 2 henkeä. Vaikka reittejä ei operoida vuorokauden ympäri, joillakin reiteillä voidaan vuorokauden sisällä tarvita myös vaihtomiehistö.

Yhteysaluksen kansi- ja konehenkilöstöllä tulee olla voimassa olevat pätevyydet aluksen koon ja sen konetehon mukaan⁷. Tämä tarkoittaa sitä, että yllättävissä häiriöissä tai esimerkiksi sairaustapauksissa korvaavaa ja tarvittavat pätevyydet omaavaa henkilöstöä ei välttämättä ole mahdollista saada nopeasti näille saaristoreiteillä operoiville aluksille. Joissakin tapauksissa jo pääsy alukselle voi tällaisissa tilanteissa osoittautua hankalaksi ja aikaa vieväksi, mistä voi seurata pitkiäkin viiveitä palveluun.

Yhteysalusliikenteen operaattorit tarvitsevat luonnollisesti myös riittävän suuren ja osaavan maahenkilöstön niin merenkulullisiin, teknisiin kuin yhtiön yleishallinnonkin tehtäviin.

Työnantajilla on mahdollisuus varata Puolustusvoimilta henkilöstönsä jäseniä kriittisiin tehtäviin myös poikkeusoloissa. Oleellista on, että työnantajat ovat itse aloitteellisia asiassa, sillä heillä on paras käsitys siitä, ketkä henkilöstöstä ovat toiminnan jatkumisen kannalta kriittisiä. Henkilövarauksista käytetään myös lyhennettä VAP, ja ne liittyvät keskeisesti sotilaalliseen valmiuteen ja varautumiseen poikkeusoloihin. Henkilövaraukset perustuvat asevelvollisuuslakiin, joka määrittää milloin henkilö voidaan jättää palvelukseen kutsumatta yleisen tai sotilaallisen edun vuoksi.

Mikäli työnantaja – esimerkiksi varustamo – haluaa varata henkilöstöään, tapahtuu se lähettämällä henkilövarauslomake Puolustusvoimille. Hakemukset ratkaistaan joko Puolustusvoimien aluetoimistoissa tai siviilipalveluskeskuksessa, riippuen suoritetusta palveluksesta. Henkilö varataan tehtävään viideksi vuodeksi

⁷ Yhteysalusten miehistön pätevyysvaatimuksista ks. esim. Finferries (2025c).

kerrallaan. Lisäksi varaajan tulee tarkistaa varauksensa 1–3 vuoden välein ja aina mikäli yrityksen toiminnassa tai varattavan henkilön suhteen tapahtuu merkittäviä muutoksia.

Puolustusvoimat tekevät myös tarkastuspyyntöjä varaustietojen ylläpitämiseksi. Varaukset eivät siis ole automaatio, mutta tarjoavat työkalun kriittisen henkilöstön varaamiseen myös sotilaallisen poikkeustilan aikana. Varattujen henkilöiden sodan ajan tehtävä on tällöin työnantajansa palveluksessa toimiminen yhteiskunnan elintärkeiden toimintojen turvaamiseksi. (Puolustusvoimat 2025)

VAP-varausten huomiointi ja toteutus koskevat myös viranomaisia sekä sellaisia yhtiöitä, joilla lain mukaan on varautumisvelvoite. Valtionyhtiöistä näitä ovat mm. liikenteenohjauksesta vastaava Fintraffic Oy tytäryhtiöineen, Finavia Oyj sekä nyttemmin myös Finnpiilot Pilotage Oy, jonka varautumisvelvoitetta luotsauslain muutos tarkensi.

Saaristolain esityksen yhteysalusliikenteen toimijoiden varautumisvelvoite ei edellytä VAP-varausten tekemistä, joiden osalta lopullinen päätösvalta on Puolustusvoimilla. Varautumisvelvoitteen piirissä olevien toimijoiden on kuitenkin syytä saattaa VAP-varauksensa ajan tasalle osana niiden yleistä varautumista, mikäli näin ei ole jo tapahtunut.

4.3 Varautumisvelvoitteen vaikutuksia yhteysalusliikenteeseen

Saaristolain varautumisvelvoite on tulossa kaikille yhteysalusreittien sopimusliikennettä harjoittaville toimijoille. Varautumisvelvoitteen vaikutukset yhteysalusliikenteeseen riippuvat keskeisesti mm. seuraavista tekijöistä, jotka käytännössä kaikki sijoittuvat Traficom ja/tai elinvoimakokeskuksen toimivaltaan:

- Kuinka laaja ja/tai yksityiskohtainen yrityksen raportointi-, suunnittelu ja varautumisvelvoite on?
- Mitä valmiussuunnitelman tulee sisältää?

Yhteysalusliikenteen varautumisvelvoitteen vaatimukset asettunevat samantyyppisiksi kuin esimerkiksi maantieliikenteessä. Siellä kyseinen velvoite koskee luvanvaraisen maanteiden henkilö- ja tavaraliikenteen harjoittajia, joilla on enemmän kuin 15 linja-autoa ja/tai yli 3 500 kilon ajoneuvoa. (ks. **Liite 3**).

Oma kysymyksensä on, tultaisiinko valmiussuunnitelmassa edellyttämään henkilöstön (perustasoisia) turvallisuusselvityksiä. Tämä on hyvin epätodennäköistä, sillä vastaavaa vaatimusta ei ole esimerkiksi maakuljetuspuolen varautumisvelvoitteessa. Saaristolain esityksen perusteissa ei myöskään ole viitteitä siitä, että turvallisuusselvitykset olisivat tulossa osaksi varautumisvelvoitetta.

Jo nyt kilpailutettua yhteysalusliikennettä harjoittavien toimijoiden tulee osoittaa, että niillä on käytettävissään vara-alus tai vara-aluksia, mikäli yksittäisen aluksen käyttö esimerkiksi teknisen vian takia estyisi. Kaikilla liikenteessä olevilla aluksilla ei tarvitse olla omaa vara-alusta, eikä vara-aluksen tarvitse olla kyseisen toimijan omistuksessa, kunhan se on nopeasti saatavissa liikenteeseen, ja vastaa kyseisen reitin liikennetarpeita. Liikennöinnin keskeytymisestä seuraavat sanktiot (sopimussakot) ovat jo nykyisissä sopimuksissa sen verran merkittävät, että kaikki toimijat vara-alusvelvoitteen myös täyttävät jo pelkästään kaupallisista syistä.

Lähtökohtaisesti varautumisvelvoitteen vaikutukset yhteysalusliikenteeseen tai sen harjoittajiin ovat joko lievästi myönteisiä tai havaittavia vaikutuksia ei ole.

Taulukko 2 kokoaa yhteen varautumisvelvoitteen keskeisiksi oletetut vaikutukset. Siihen on valittu varautumisvelvoitteen kannalta olennaisia arviointiohjeen osa-alueita.

Taulukko 2 Varautumisveloitteen oletettuja vaikutuksia valikoitujen arviointikohteiden osalta yhteysalusliikenteessä

Skaala: -2 (merkittävä kielteinen), -1 (kielteinen), 0 (ei vaikutusta), +1 (myönteinen), +2 (merkittävä myönteinen)

Arviointikohde	Vaikutuksen merkitys?	Ehdotukseen liittyvät tunnistetut vaikutukset	Erityistä huomioitavaa
Asuminen, palvelut, liikkuminen			
Miten säädösehdotus vaikuttaa:			
palvelujen saatavuuteen ja laatuun?	1	Velvoite parantaa yritysten jatkuvuudenhallintaa ja sitä kautta niiden palveluiden luotettavuutta ja laatua	Velvoitteella voi olla tuntuva positiivinen vaikutus näiden palveluiden käyttäjien kokemaan turvallisuuden tunteeseen
infrastruktuurin kuntoon ja kunnossapitoon?	1		
arjen turvallisuuteen ja koettuun turvallisuuteen?	1		
Osaaminen ja työllistyminen			
Miten säädösehdotus vaikuttaa:			
osaavan työvoiman saatavuuteen saaristossa?	0	Velvoite tuskin vaikuttaa työvoiman saatavuuteen tai työpaikkojen määrään	
julkisen tai yksityisen sektorin työpaikkojen määrään saaristossa?	0		
julkisen tai yksityisen sektorin työpaikkojen määrään?	0		
osaavan työvoiman saatavuuteen operaattoreiden kannalta?	0	Velvoite tuskin vaikuttaa työvoiman saatavuuteen, ellei siitä johdu turvallisuuspalvelusten tekemistä. Tällaisesta vaatimuksesta ei kuitenkaan ole viitteitä.	Esim. perusmuotoisen turvallisuuspalveluksen edellytys voisi vaikeuttaa osaavan työvoiman saatavuutta
Talous (elinkeinot ja yrittäjyys)			
Miten säädösehdotus vaikuttaa:			
yritystoimintaan	1	Velvoite parantaa yritysten jatkuvuudenhallintaa ja sitä kautta niiden palveluiden luotettavuutta ja laatua	
saariston pk- ja mikroyrityksien toimintaan?	1		
yhteysalusliikennettä tarjoavien pk- ja mikroyrityksien toimintaan?	0	Raportointi- ja suunnitteluveto voi alkuun osoittautua työlääksi pienille toimijoille, mutta palvelee myös niiden jatkuvuudenhallintaa, joten vaatimus ei ole ylivoimainen	Varautumisvelvoite on tarkoitus ulottaa kaikkiin nykyisiin ja tuleviin palveluntarjoajiin niiden kokoon katsomatta
yritysrahoituksen saatavuuteen?	0	Vaikutusta tuskin on, tai se on hyvin vähäinen, mikäli velvoite täyttyy	Mikäli velvoite jää hyväksytysti tekemättä, se voi estää sopimuksen syntymisen
Kansallinen huoltovarmuus			
Miten säädösehdotus vaikuttaa:			
logistiikkapalveluiden toimivuuteen?	1	Velvoite parantaa yritysten jatkuvuudenhallintaa ja sitä kautta niiden palveluiden toimivuutta myös häiriötilanteissa ja poikkeusoloissa	Vaatimus parantaa palveluiden toimivuutta erityisesti häiriötilanteissa
turvallisuuspalveluiden saatavuuteen ja vasteaikoihin?	1		Yhteysalusliikenteen kytkös turvallisuuspalveluiden saatavuuteen on lievästi positiivinen

Suuremmille toimijoille varautumisvelvoitteen täyttäminen ei aiheuttane juurikaan lisätyötä, sillä niiden normaali jatkuvuudenhallinta on viety varsin pitkälle niin kaluston, henkilöstön kuin toimintatapojenkin osalta.

Esimerkiksi Finferries -konsernin palveluksessa oli vuoden 2024 lopulla 365 henkeä. Yrityksellä on pitkälle kehittyneet raportointikäytännöt ja se noudattaa soveltuvin osin Kansainvälisen merenkulkujärjestö IMO:n International Safety Management- säännöstöön perustuvaa ns. ISM-järjestelmää (IMO 2025)⁸. Myös yrityksen ISO 9001 -laatuja järjestelmä ja ISO 14001 -ympäristöjärjestelmä auditoidaan vuosittain sekä maaorganisaatioissa että aluksilla.

Finferries-konserni täyttäne myös heinäkuussa 2025 voimaan astuneen lain (310/2025) kriittisen toimijan tunnusmerkistön, sillä sen markkinaosuus yhteiskunnalle merkittävässä yhteysalus- ja maantielauttaliikenteessä on erittäin suuri.

⁸ Kansainvälisessä merenkulun matkustajaliikenteessä ISM-järjestelmä on varustamolle pakollinen alusten koosta riippumatta, mutta kotimaan liikenteessä ei.

5 Lakiesityksen yhteysalusliikennettä koskevan pykälän vaikutusarvio

Erittäin merkittävä positiivinen vaikutus lakiesityksessä on se, että lailla turvataan nämä yhteiskunnan rahoittamat palvelut pitkälle tulevaisuuteen. Tämä tarkoittaa mm. sitä, että epävarmuus liikenteen jatkumisesta vähenee. Se puolestaan mahdollistaa asumisen ja elinkeinotoiminnan pitkäjänteisen suunnittelun ja kehittämisen saaristoalueilla, ja erityisesti niillä ulko- ja sisäsaariston alueilla, jotka ovat näiden palveluiden piirissä. Tämä puolestaan vahvistaa saariston elinvoimaa ja houkuttelevuutta kaikille käyttäjäryhmille.

Laki myös luo pohjan liikenteen järjestämiselle ja sen palvelutason määrittelylle, jollaista ei tällä hetkellä ole, vaikka lakiehdotuksessa ei yksityiskohtaista sääntelyä näihin liittyen olekaan.

Laki ei itsessään takaa jotakin tiettyä rahoitustasoa liikenteen järjestämiseen, mutta se on tahdonilmaus sille, että saariston elinvoima halutaan turvata myös jatkossa. Tämä on poliittisesti erittäin tärkeä tavoite itsessään. Saaristopolitiikan painoarvo valtakunnanpolitiikassa onkin saaristoväestön kokoa huomattavasti suurempi asiakokonaisuus, jolla on myös vahva kielipoliittinen ulottuvuus.

Tästä seuraa se, että merkittävät heikennykset yhteysalusliikenteen rahoituspohjaan tulisivat olemaan poliittisesti hyvin vaikeita toteuttaa.

5.1 Vaikutukset väestöön, asumiseen, palveluihin ja liikkumiseen

Yhteysalusliikennepykälä on saaristolain keskeinen pykälä paitsi ulko- ja välisaariston, myös koko saariston elinvoiman näkökulmasta, joilla alueilla näitä palveluita on tarjolla. Lakiesityksen vaikutuksista vakituiseen väestöön ja väestörakenteeseen⁹ sekä esityksen tuomista keinoista keskiössä ovat mm.

- yhteysalusliikenteen rajaaminen pääosin ulko- ja välisaaristoon, mikä turvaa palvelujen tarjontaa näille alueille myös pitkällä tähtäimellä
- myös muun kuin vakituisen asujaimiston huomiointi, vaikka vakinainen asutus pysyykin keskeisenä liikenteen järjestämisen perusteena

Lakiesityksen välittömät lyhyen aikavälin vaikutukset väestöön ja asumiseen ovat melko vähäiset tai havaittavia vaikutuksia ei ole lainkaan, sillä yhteysalusliikenne ja sen palvelutaso pysyy olemassa olevilla, jo kilpailutetuilla reiteillä käytännössä muuttumattomana.

Vaikutukset voivat konkretisoida uusien kilpailutusten ja niiden palvelutaso- ja reittimäärittelyiden myötä, jotka pidemmällä aikavälillä tulevat kattamaan koko reittiverkoston. Tässä oleellista tulee olemaan myös se, millä tavoin pitkien, jopa 15-vuotisten sopimuskausien aikana palvelutasoa ja reittiverkostoa on mahdollista sopeuttaa kulloinkin vallitsevien tarpeiden mukaan.

⁹ Kattava ja tuore esitys saaristoalueiden väestöstä, asutuksesta ja liikkumisesta on Rannanpää ym. 2024.

5.1.1 Vaikutukset vakituiseen väestöön ja väestörakenteeseen sekä väestön hyvinvointiin ja terveyteen

Pidemmällä aikavälillä lakiesitys mahdollistaa sen, että yhteysalusliikenteen palveluiden tarjonta voi kohdata liikennetarpeen eli kysynnän nykyistä joustavammin. Tällöin vaikutukset saariston elinvoimaan laajasti ymmärrettynä ovat lähtökohtaisesti myönteisiä, sillä palvelukokonaisuutta on esityksen mukaan mahdollista tarkastella saariston elinvoiman kannalta, vaikka vakituinen asuminen pysyykin liikenteen keskiössä.

5.1.2 Vaikutukset asumiseen, palveluihin ja liikkumiseen

Erittäin merkittävä positiivinen vaikutus lakiesityksessä on se, että lailla turvataan nämä yhteiskunnan rahoittamat palvelut pitkälle tulevaisuuteen. Lakiesitys myös mahdollistaa tarjonnan kohdentamisen nykyistä joustavammin vastaamaan kulloistakin kysyntää niin, että saariston elinvoima laajasti ymmärrettynä voidaan huomioida.

Näin ollen esityksen vaikutukset ovat selkeästi myönteisiä, ja tällaiset vaikutukset näkynevät jollakin aikajänteellä myös mm. rakentamisessa ja kaavoituksessa.

5.1.3 Yhteenvedo vaikutuksista väestöön

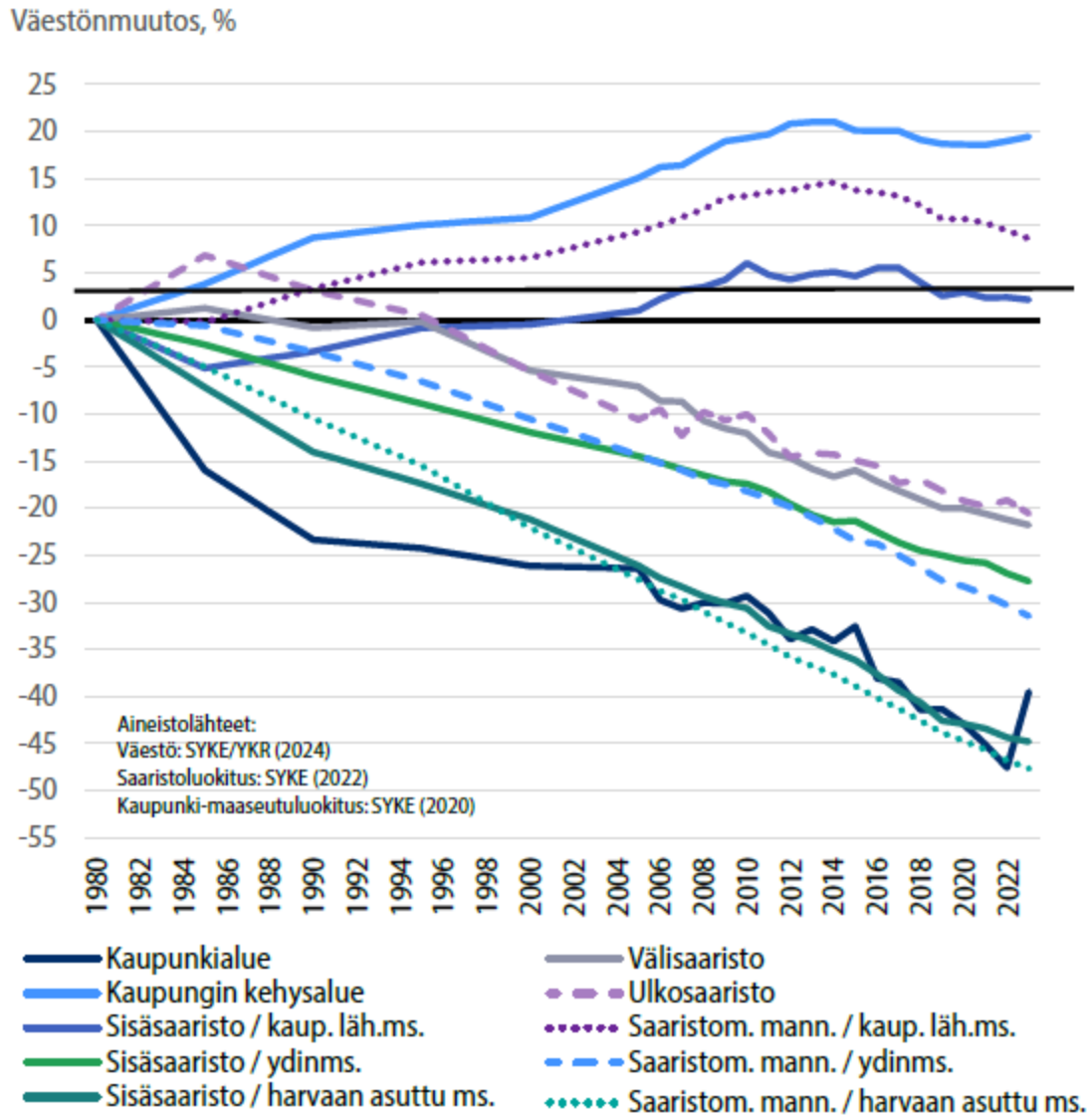
Kun tarkastellaan säädösesityksen vaikutuksia väestöön huomioiden mm. ikäihmiset, lapset, nuoret, naiset, miehet ym., voidaan todeta, että vaikutukset ovat joko lievästi myönteisiä tai että havaittavia vaikutuksia ei juuri ole. Tämä johtuu pääasiassa siitä, että esityksen astuttua voimaan ainakaan välittömiä muutoksia yhteysalusliikenteessä tai sen palvelutasossa ei tapahtune.

Pidemmällä aikavälillä lakimuutos mahdollistaisi yhteysalusliikenteen tarjonnan sovittamisen liikenteen tarpeisiin nykyistä joustavammin. On oletettavaa, että ulko- ja välisaariston väestö- ja elinkeinorakenne tulevat lähivuosikymmeninä muuttumaan nykyisestä, paikallisesti mahdollisesti jopa merkittävästi. Saariston väestöpohjaa sen demografisia muutoksia on selvitetty varsin laajasti muun muassa maa- ja metsätalousministeriön useissa julkaisuissa (esimerkiksi Rannanpää ym. 2023 ja 2024).

Kun tarkastelussa ovat kaikki saaristoalueet niin rannikolla kuin sisämaassa, saaristoalueilla vakituisesti asuvan väestön määrä vähenee jatkuvasti. Vuonna 1980 saaristolaisia oli koko maassa 162 300 ja vuoden 2023 lopussa heitä oli 131 800 eli lähes 30 500 vähemmän (-19 %) (Rannanpää ym. 2024).

Kaupunkisaaristojen väki on vähentynyt, mutta saaristokaupunkien ympäristössä väestö on kasvanut. Väestön väheneminen taas voimistuu, mitä kauemmaksi kaupungeista mennään, erityisesti Järvi-Suomessa. Eräiden saaristoalueiden väestö on lähes puolittunut vuodesta 1980 vuoteen 2022. Väli- ja ulkosaaristoissa väestön väheneminen on kuitenkin ollut muita maaseutualueita vähäisempää (Kuva 4).

Ulko- ja välisaariston väestö muodostaa kokonaisluvusta kuitenkin hyvin pienen osan, sillä niiden yhteenlaskettu vakinaisen väestön määrä vuonna 2023 oli vain noin 6 150, eli noin 4,7 % kaikista saaristoalueilla vakituisesti asuvista. Ulko- ja välisaaristossa vakituisesti asuvien määrä on vuodesta 1980 vähentynyt noin 20 % vuoteen 2023 mennessä (Kuva 4).



Kuva 4 Väestönkehitys Suomen saaristoalueilla ja koko maassa 2010-2023. Lähde: Rannanpää ym. 2024

Eläkeikäisen väestön määrä on kasvanut kaikilla saaristoalueilla ympäri Suomen, ja kokonaisuutena saaristoalueiden huoltosuhde on heikentynyt merkittävästi 1980-luvulta tultaessa 2020-luvulle. Kokonaisluvusta ei kuitenkaan voida johtaa kehitystä tarkemmin ulko- ja välisaaristossa, mutta kehityssuunta on samankaltainen myös näillä alueilla (Rannanpää ym. 2024).

Myös kausiasumisen samoin kuin matkailun luonne ja tarpeet tullevat lähivuosikymmeninä muuttumaan. Esimerkiksi aiempaa paremmat edellytykset etätyön tekemiseen vaikuttavat mahdollisuuksiin yhdistää joko pysyvä tai kausiasuminen työntekoon saaristosta käsin. Tämä tarkoittaa, että saaristossa voisi jatkossa olla enemmän myös työikäistä väestöä, joko vakituksina tai kausiasukkaina. Tässä kehityksessä yhteysalusliikenteen palveluiden merkitys on suuri. Tällöin saariston elinvoima vahvistuisi, jossa kehityksessä yhteysalusliikenteellä on keskeinen rooli.

Yhteenvedo vaikutuksista väestöön, asumiseen, palveluihin ja liikkumiseen on koottu oheen (Error! Not a valid bookmark self-reference.).

Taulukko 3 Yhteenvedo arvioituista vaikutuksista väestöön, asumiseen, palveluihin ja liikkumiseen

Skaala: -2 (merkittävä kielteinen), -1 (kielteinen), 0 (ei vaikutusta), +1 (myönteinen), +2 (merkittävä myönteinen)

Arviointikohde	Vaikutuksen merkitys?	Ehdotukseen liittyvät tunnistetut vaikutukset	Erityistä huomioitavaa
Väestö			
Miten säädösehdotus vaikuttaa:			
vakituiseen väestöön huomioiden eri väestöryhmät ?	1	Välittömät vaikutukset vähäisiä ja lähtökohtaisesti lievästi myönteisiä; kielteisiä vaikutuksia vaikea nähdä, sillä liikennepalvelut säilyvät samankaltaisina	Pidemmällä aikavälillä tarjontaa mahdollista kohdistaa joustavammin kysynnän mukaan
väestörakenteeseen?	1		
väestön hyvinvointiin ja terveyteen?	1		
Asuminen, palvelut, liikkuminen			
Miten säädösehdotus vaikuttaa:			
palvelujen saatavuuteen ja laatuun?	1	Välittömät vaikutukset vähäisiä; palvelut säilyvät samankaltaisina	Pidemmällä aikavälillä tarjonta kohtaa kysynnän joustavammin; vaikutukset saariston elinvoimaan lähtökohtaisesti myönteisiä, jolla vaikutuksia myös mm. rakentamiseen ja kaavoitukseen
palvelujen saavutettavuuteen ja käyttömahdollisuuksiin?	1		
rakentamiseen (kyläkaavoitus, tontti- ja asuntotarjonta)?	1	Ei havaittavia välittömiä vaikutuksia	
edellytyksiin asua ja/tai muuttaa alueelle ja asumismuotojen lisääntymiseen?	1	Myönteinen vaikutus ulko- ja välisaaristossa	
ikäihmisten oikeuteen ja mahdollisuuteen asua kotona tai kotiseudullaan?	0	Ei havaittavia välittömiä vaikutuksia	
infrastruktuurin kuntoon ja kunnossapitoon (tiestö, sähkö- ja vesihuolto, tietol.)?	1	Myönteinen vaikutus ulko- ja välisaaristossa	
mahdollisuuksiin liikkua vapaasti ja turvallisesti?	1		
arjen turvallisuuteen ja koettuun turvallisuuteen?	1	Myönteinen vaikutus mm. varautumisvelvoiteen kautta; palveluiden luotettavuus paranee	

5.2 Vaikutukset osaamiseen ja työllistymiseen

Tähän kokonaisuuteen vaikuttaa keskeisesti yhteysalusliikenteen järjestämisperusteiden ja palvelutason laatiminen, jotka tehdään lain kirjausten perusteella. Tarkkaa tietoa esimerkiksi tulevan liikenteen palvelutasosta ei ole, mutta siinä tullaan ottamaan kantaa mm. aluskapasiteettiin ja vuorotiheyteen, mikä on kriittistä työssäkäynnin ja myös osaamisen ja työllistymisen kannalta

Tämän vaikutusarvion osion alle lukeutuvat mm. seuraavat osa-alueet, eli vaikutukset...:

1. ...koulutuksen saatavuuteen ja saavutettavuuteen (tarjonta, matka-aika)
2. ...osaamispääomaan ja/tai väestön koulutustasoon
3. ...osaavan työvoiman saatavuuteen
4. ...julkisen, yksityisen ja kolmannen sektorin työpaikkojen määrään
5. ...etätyön tai paikkariippumattoman työn tekemisen edellytyksiin

Kuten vaikutuksissa väestöön yleisemminkin, myös osaamisen ja työllistymisen osatarkastelussa lakiesityksen välittömät, lyhyen aikavälin vaikutukset ovat positiivisia. Konkreettiset vaikutukset liikenteen käytännön toteutukseen jäänevät kuitenkin vähäisiksi, sillä yhteysalusliikenne ja sen palvelutaso pysyy olemassa olevilla, jo kilpailutetuilla reiteillä lähivuodet käytännössä muuttumattomana.

Pidemmällä aikavälillä esityksellä tulee todennäköisesti olemaan selviä positiivisia vaikutuksia, sillä turvatummat ja saariston tarpeisiin paremmin sovitettut palvelut tullevat lisäämään saariston vetovoimaa myös asumisen ja työskentelyn kannalta.

Vaikutuksia voivat konkretisoida uusien kilpailutusten ja niiden palvelutaso- ja reittimäärittelyiden myötä, jotka pidemmällä aikavälillä tulevat kattamaan koko reittiverkoston. Tässä oleellista tulee olemaan myös se, millä tavoin pitkien, jopa 15-vuotisten sopimuskausien aikana palvelutasoa ja reittiverkostoa on mahdollista sopeuttaa kulloinkin vallitsevien tarpeiden mukaan.

Yhteenveto vaikutuksista osaamiseen ja työllistymiseen on koottu oheen (**Taulukko 4**). Taulukossa listatuista ensimmäinen arviointikohde, eli koulutuksen saatavuus ja saavutettavuus liittyy suoraan liikennepalveluiden saatavuuteen, mikä tarkoittaa mm. saaristokohteiden saavutettavuutta yhtäältä mantereelta ja sisäsaaristosta ja toisaalta mantereen tai muiden saaristokeskusten saavutettavuutta väli- ja ulkosaaristosta.

Kokonaisuuteen vaikuttaa myös se, millaista koulutustarjontaa saariston väestöllä on ylipäättään saatavilla, ja missä sitä on saatavilla. Tässä saariston elinvoiman kannalta keskeistä ovat 1. asteen koulutuspaikat, mukaan lukien päivähoiton tarjonta niissä saaristokunnissa, joissa väestöpohja sellaista edellyttää.

2. ja varsinkin 3. asteen oppilaitokset edellyttävät yleensä sellaista väestöpohjaa, jota ulko- ja välisaaristossa ei ole. Näiden osalta koulutustarjonta keskittyy isompiin keskuksiin yleensä mantereella tai joissakin tapauksissa sisäsaariston isommissa keskuksissa. Tämä voi tarkoittaa sitä, että päivittäinen matkustus oppilaitoksen ja (ulko- tai väli)saaristossa olevan asuinpaikan välillä ei useinkaan ole mahdollinen.

Tähän esitys tuo nykyainsäädäntöä paremmat edellytykset. Konkreettiset päätökset reittiverkoston tai aikataulujen muutoksista tulevat jatkossakin edellyttämään konsultaatiota keskeisten sidosryhmien, kuten kuntien ja Saaristoasiain neuvottelukunnan kanssa.

Lakiesityksen vaikutukset kohtiin 2. osaamispääoma ja/tai väestön koulutustaso ja 3. osaavan työvoiman saatavuus ovat luonteeltaan välillisiä tai epäsuoria, ja mahdolliset vaikutukset tullevat näkymään vasta pitemmän aikavälin kuluessa, eli ne eivät lähtökohtaisesti ole välittömiä. Sama koskee myös kohtaa 4. eli julkisen, yksityisen ja kolmannen sektorin työpaikkojen määrää.

Kohtaan 5., eli etätyön tai paikkariippumattoman työn tekemisen edellytyksiin lakiesitys antaa aiempaa paremmat mahdollisuudet sopeuttaa liikennettä kysynnän ja tarpeen mukaan ainakin pitkällä tähtäimellä. Konkreettisia, välittömiä vaikutuksia esityksellä ei kuitenkaan näihinkään edellytyksiin ole.

Taulukko 4 Yhteenveto arvioituista vaikutuksista osaamiseen ja työllistymiseen

Skaala: -2 (merkittävä kielteinen), -1 (kielteinen), 0 (ei vaikutusta), +1 (myönteinen), +2 (merkittävä myönteinen)

Arviointikohde	Vaikutuksen merkitys?	Ehdotukseen liittyvät tunnistetut vaikutukset	Erityistä huomioitavaa
Osaaminen ja työllistyminen			
Miten säädösehdotus vaikuttaa:			
koulutuksen saatavuuteen ja saavutettavuuteen (tarjonta, matka-aika)?	1	Ei havaittavia välittömiä vaikutuksia, joskin jatkossa palvelutarjonta myös koulutuksen saavutettavuuden osalta voi parantua	Pidemmällä aikavälillä joustavammalla palveluiden tarjonnalla lievästi myönteinen vaikutus
osaamispääomaan ja/tai väestön koulutustasoon?	0		
osaavan työvoiman saatavuuteen?	0		
julkisen, yksityisen ja kolmannen sektorin työpaikkojen määrään?	0		
etätyön tai paikkariippumattoman työn tekemisen edellytyksiin?	1	Esitys lähtökohtaisesti tukee etätyön tekemisen edellytyksiä	Jatkossa etätyön tekemisen merkitys korostuu, eli esityksen vaikutus pääosin myönteinen

Esityksen merkittävin suora vaikutus on se, että lailla turvataan julkisin varoin rahoitettu yhteysalusliikenne myös jatkossa.

5.3 Vaikutukset ympäristöön

Lain merkittävä ja suora vaikutus on se, että sillä turvataan nämä yhteiskunnan rahoittamat palvelut pitkälle tulevaisuuteen. Laki luo myös pohjan liikenteen järjestämiselle ja sen palvelutason määrittelylle, jollaista ei tällä hetkellä ole, vaikka laissa ei yksityiskohtaista sääntelyä näihin liittyen olekaan.

Tämän vaikutusarvion osion alle lukeutuvat mm. seuraavat osa-alueet, joissa ympäristön käsite painottuu lähinnä asuinympäristöön, eli vaikutuksiin:

1. ... paikan tai alueen vetovoimatekijöiden laatuun tai luonteeseen
2. ... paikan tai alueen omaleimaisiin vahvuuksiin, joilla edistetään koko maan kilpailukykyä (esim. luonnonvarat)
3. ...kylien rakenteeseen, ja
4. ...kulttuurimaisemaan.

Kuten vaikutuksissa väestöön, osaamiseen ja työllistymiseen, lakiesityksen välittömät ja suorat vaikutukset (asuin)ympäristöön ovat lähtökohtaisesti vähäiset, sillä yhteysalusliikenne ja sen palvelutaso pysyy olemassa olevilla, jo kilpailutetuilla reiteillä lähivuodet käytännössä muuttumattomana.

Vaikutukset voivat konkretisoida uusien kilpailutusten ja niiden palvelutaso- ja reittimäärittelyiden myötä, jotka pidemmällä aikavälillä tulevat kattamaan koko reittiverkoston. Oleellista tulee olemaan se, miten pitkien, jopa 15-vuotisten sopimuskausien aikana palvelutasoa ja reittiverkostoa on mahdollista sopeuttaa kulloinkin vallitsevien tarpeiden mukaan.

Tässä mielessä tärkeä on esityksen muotoilu, jossa vakinaisten asukkaiden lisäksi liikennetarpeiden tarkastelussa on huomioitu myös muut käyttäjäryhmät sekä ylipäätään se, että lain tavoitteena on kehittää saariston elinvoimaa kokonaisuutena. Tämä voi tarkoittaa parempia edellytyksiä vahvistaa yllämainittujen kohtien 1. ja 2. tavoitteita varsinkin pitkällä aikavälillä, millä voi puolestaan olla vaikutuksia myös kohtiin 3. ja 4., eli kylien rakenteeseen ja kulttuurimaisemaan.

Vaikutusarviointin annetussa kohdassa 2. mainitaan ”koko maan kilpailukykyyn edistäminen”, mikä on yhteysalusliikenteen tarkastelutasolla hyvin kunnianhimoinen tavoite. Myös luonnonvarojen hyödyntämisen ja yhteysalusliikenteen välinen yhteys on vähäinen ellei olematon. Sen sijaan paikallisia omaleimaisia vahvuuksia hyvin hoidettu, luotettava ja turvallinen liikenne edistää, eli siinä mielessä lakiesityksellä on välillisiä ja pidemmällä aikavälillä toteutuvia myönteisiä vaikutuksia.

Tämänkin asiakohdan osalta esityksen merkittävin suora vaikutus on se, että lailla turvataan julkisin varoin rahoitettu yhteysalusliikenne myös jatkossa.

Yhteenvedo vaikutuksista ympäristöön on koottu oheen (**Taulukko 5**).

Taulukossa 5 mainittujen lisäksi lakiesityksen ympäristövaikutuksia voi arvioida myös itse liikenteen ympäristöpäästöjen kannalta. Siltä osin esityksellä ei ole suoria vaikutuksia liikenteen toteuttamiseen ja siitä aiheutuviin päästöihin, kuten esimerkiksi CO₂ -päästöihin.

Yhteysalusliikenteen päästövähennysten kannalta keskeistä on liikenteen sopimuksiin varattujen määrärahojen taso ja ennakoitavuus. Kuten alaluvussa 2.4 todettiin, valtion rahoituksen taso on noussut merkittävästi määrärahojen arvonlisäveron tulkinnan muututtua vuonna 2023. On oletettavaa, että rahoituksen taso pysynee jatkossakin samantasoisena.

Taulukko 5 Yhteenveto arvioituista vaikutuksista ympäristöön

Arviointikohde	Vaikutuksen merkitys?	Ehdotukseen liittyvät tunnistetut vaikutukset	Erityistä huomioitavaa
Ympäristö ja/tai maisema			
Miten säädösehdotus vaikuttaa			
paikan tai alueen vetovoimatekijöiden laatuun tai luonteeseen?	1	Välittömät vaikutukset vähäisiä; palvelut säilyvät samankaltaisina	Pidemmällä aikavälillä tarjonta kohtaa kysynnän joustavammin; vaikutukset saariston elinvoimaan lähtökohtaisesti myönteisiä, jolla vaikutuksia myös (asuin)ympäristöön ja saariston vetovoimaan
kylien rakenteeseen	1		
paikan tai alueen omaleimaisiin vahvuuksiin, joilla edistetään koko maan kilpailukykyä (esim. luonnonvarat)?	0	Koko maan vahvuuksien tai luonnonvarojen kannalta yhteys on olematon	Ei nähtävissä olevia vaikutuksia tällä tarkastelutasolla
kulttuurimaisemaan	0	Välittömät vaikutukset vähäisiä; palvelut säilyvät samankaltaisina	Pidemmällä aikavälillä vaikutukset saariston elinvoimaan lähtökohtaisesti myönteisiä, jolla vaikutuksia myös (asuin)ympäristöön, kulttuuriympäristöön ja saariston vetovoimaan

Toinen keskeinen ajuri päästöjen vähennyksiin on se tapa, jolla niitä edellytetään tulevissa sopimuksissa, kuten Manner-Suomen maantielauttojen kilpailutuksissa on jo merkittävästi tapahtunutkin. Tämä on myös edellyttänyt palveluntarjoajalta merkittävää innovointia ja panostusta teknologiseen kehitykseen. Mahdollisuudet yhteysalusliikenteen sähköistämiseen ovat usein rajalliset, sillä riittävällä siirtokapasiteetilla varustetun sähköverkon ulottaminen sisäsaaristoa kauemmaksi on usein teknisesti erittäin vaikeaa ja kustannuksiltaan hyvin kallista. (Ks. esim. Ojala ym. 2025 ja Joki-Korpela ym. 2025)

Kolmas tärkeä ajuri on alus- ja käyttövoimateknologioiden erittäin nopea kehitys, joka tuo yhä edullisempia vähäpäästöisiä ratkaisuja myös yhteysalusliikenteen ulottuville.

6 Yhteenveto ja johtopäätökset

Saaristolaki luo yleiset puitteet ja perustan sille, että valtio sitoutuu järjestämään saariston vakituksille asukkaille maksuttomat tai kohtuuhintaiset liikennepalvelut.

Uutena lakina annettava esitys saaristolaiksi sisältää useita lakiteknisesti merkittäviä elementtejä, joilla on suora vaikutus yhteysalusliikenteeseen ja sen järjestämiseen. Näitä ovat mm. seuraavat:

- Lakiesityksen merkittävin suora vaikutus on se, että lailla turvataan julkisin varoin rahoitettu yhteysalusliikenne myös jatkossa.
- Myös muut saariston kohderyhmät, kuten kausiasujat, yritykset ja elinkeinonharjoittajat huomioidaan vakituksen asutuksen lisäksi, vaikka vakituinen asutus pysyykin ensisijaisena liikenteen järjestämisperusteena.
- Yhteysalusliikenteen järjestämiseen esitys tuo useita selvennyksiä ja tarkennuksia, kuten käsitteen reitti yhteysalusliikenteen tarkasteluyksikkönä, joka on erotettu ei-aikataulutetuista muista kuljetuspalveluista, kuten eläin- ja raskaskuljetukset.
- Uudessa laissa selvennetään myös liikenteen järjestämisen budjettirajoitetta ottamalla se suoraan saaristolakiin.
- Erittäin merkittävä sisällöllinen muutos esityksessä on se, että lain soveltamisala koskee ensi sijassa ulko- ja välisaaristoa. Tämä selkeyttää yhteysalusliikenteen järjestämistä, sillä se käytännössä rajaa liikenteen esimerkiksi sisävesillä ja pääosin myös sisäsaaristossa lain ulkopuolelle. Tämä on myös käytännössä vallitseva asiantila.
- Esityksessä ei mainita "saariston vakinaista väestöä", vaan siinä viitataan vakituiseen asumiseen saaristossa. Esityksen sanamuodoissa myös kausiasukkaat ja matkailijat sekä saariston elinkeinotoiminnan eri muodoissaan on huomioitu. Ajatuksena on kehittää saaristoa ja sen elinvoimaa kokonaisuutena aiempaa paremmin.
 - o Muutoksella ei oletettavasti ole välittömiä, lyhyen aikavälin vaikutuksia yhteysalusliikenteen käytännön toteutukseen, mutta pitemmällä aikavälillä muutos mahdollistaa liikenteen järjestelyt aiempaa joustavammin. Esityksen muotoilu toteaa vallitsevan nykytilan, mutta on aiempaa muotoilua kattavampi: *"Reittien sekä liikennöintialueiden suunnittelussa on otettava huomioon vakituksen asumisen, saariston kausiasutuksen ja elinkeinotoiminnan tarpeet."*
- Toimivaltaisen viranomaisen tulee reittien suunnittelussa ja kilpailutuksiin liittyvissä kysymyksissä kuulla, asianomaisia kuntia sekä hyvinvointialueita ja Saaristoasiain neuvottelukuntaa ennen päätöksentekoa.
 - o Tämä on tärkeä lisäys, joka aiemmasta laista puuttui, vaikka vuoropuhelua näiden sidosryhmien kanssa on ollut tähänkin asti.
- Tärkeä täsmennys on lisäksi se, että liikenne- ja viestintäministeriön asetuksella voidaan säätää yhteysalusliikenteen maksuista.

- Maksullisuuden mahdollisuus on jo voimassa olevassa saaristolaisissa, mutta lisäys selkeyttää toimivaltasuhteita.
- Esityksessä yhteysaluspalveluiden tulee olla "joustavat ja maksuttomat tai hinnaltaan kohtuulliset". Muotoilu ei käytännössä eroa nykytilanteesta.

Esityksestä on karsittu saaristolain soveltamisalaan kuulumattomana maininta saariston vakinaiselle väestölle valtion varoista korvattavista tiettyjen matkojen kustannuksista, joista säädetään toisaalla.

Esityksessä viitataan lakeihin maantielautoista sekä yksityislosseista, jotka eivät kuulu saaristolain piiriin.

Itse liikenteen käytännön järjestelyt kuuluvat LVM:n hallinnonalaan. Saaristolain esitys ei sisällä tarkempia säädöksiä esimerkiksi palveluntarjoajiin, palvelutasoon tai reittien kilpailuttamiseen. Tästä seuraa se, että esityksen suorat vaikutukset liikenteen toteutukseen ovat sen lakitekniisiä vaikutuksia vähäisemmät.

Jatkossa laki antaa selkeämmät kriteerit reittien muuttamiseen, sillä tarkasteluperusteet ovat nyt laajemmat kuin nykyisessä laissa, jossa ainoa määritelty kriteeri oli vakituinen asukas.

Päähuomiot esityksen yhteysalusliikennepykälän eroista nykyiseen saaristolakiin ovat seuraavat:

Käytännön liikennöinnin kannalta esitys noudattelee nykyisen saaristolain tarkoitusta tai sovellettavuutta.

Lakiuudistus tähtää siihen, että saaristolaki olisi toimiva myös pitkälle tulevaisuuteen. On ilmeistä, että saariston väestö- ja elinkeinorakenne tulevat lähivuosikymmeninä muuttumaan tavoilla, joita ei vielä täysin pysty ennakoimaan. Samalla saariston vakinaisen väestön määrä ja sen tarvitsemien välttämättömien palveluiden luonne muuttunevat merkittävästi. Tätä taustaa vasten on perusteltua, että tulevaa lakia ei "ankkuroida" vain vakinaiseen väestöön tarpeisiin.

Liikenteen järjestelyihin, palveluntarjoajiin ja reittien kilpailuttamiseen nykyisen ja ehdotetun uuden saaristolain kytkentä on suora siinä mielessä, että laki on julkisesti rahoitetun liikenteen perusta, vaikka näiden käytännön järjestelyt kuuluvatkin LVM:n hallinnonalaan.

Saaristolain esityksen välittömät käytännön vaikutukset yhteysalusliikenteeseen ja esimerkiksi sen toteutukseen, palvelutasoon ja kustannuksiin jäävät kuitenkin rajallisiksi, sillä jo olemassa oleva liikenne on kilpailutettu enintään 5-vuotisilla sopimuksilla, joista osan sopimuskaudet ovat vuoteen 2029 (**Taulukko 1**).

Pidemmällä aikajänteellä lain suorat ja epäsuorat vaikutukset saariston kehittämiseen voivat sitä vastoin osoittautua merkittäviksi, sillä lakiesitys mahdollistaa liikenteen sovittamisen tarpeita vastaavaksi muuttuvassa toimintaympäristössä nykyistä lakia paremmin ja joustavammin.

Myös eri pykälässä säädettävä yhteysalusliikenteen varautumisvelvoite tulee osaltaan varmistamaan liikenteen jatkumista myös vakavissa häiriötilanteissa ja poikkeusoloissa.

Kokonaisuutena lakiesityksen arvioidut vaikutukset ovat joko neutraaleja tai ainakin jonkin verran myönteisiä, erityisesti kun tarkastellaan esityksen välittömiä ja lyhyen aikavälin vaikutuksia.

Vaikutusarvioinnin usean osakohteessa osalta esityksen myönteiset vaikutukset vahvistuvat heti uuden lain astuttua voimaan tai pian sen jälkeen, sillä esimerkiksi varautumisvelvoitteen on tarkoitus koskea myös jo olemassa olevia sopimuksia.

Esityksen osalta kielteisiä tai merkittävästi kielteisiä vaikutuksia ei vaikutusarviossa noussut esiin sen paremmin lyhyellä kuin pitkällä aikavälillä.

Lähteitä

Ahvenanmaan itsehallintolaki (1144/1991), <<https://www.finlex.fi/fi/lainsaadanto/1991/1144>>

Auri Elina, Tantarimäki Sami, Saarela Lasse, Tantarimäki Sami, Lasse Saarela (2023) Arvio saaristolain päivittämistarpeesta, Maa- ja metsätalousministeriön julkaisuja 2023:14, <https://julkaisut.valtioneuvosto.fi/bitstream/handle/10024/164988/MMM_2023_14.pdf>

AxFerries Ab (2025) Historia <<https://www.axferries.ax/historia>>

ELY-keskus (2025) Reitit ja aikataulut <<https://www.ely-keskus.fi/reitit-ja-aikataulut>>

Finferries (2025a) Vuosikertomus ja yritysvastuureportti 2024 <<https://www.finferries.fi/finferries/yritysvastuu.html>>

Finferries (2025b) Lauttapaikat ja aikataulut. <<https://www.finferries.fi/lauttaliikenne/lauttapaikat-ja-aikataulut.html>>

Heinonen Sami, Auri Elina, Mylly Markku, Repka Sari, Ojala Lauri, Pöntynen Riitta (2021) Tulevaisuuden yhteysalusliikenne: selvitys kehittämistarpeista. Maa- ja metsätalousministeriön julkaisuja 2021:16, 142 s. + erillinen liiteosa, 28 s.. <<https://julkaisut.valtioneuvosto.fi/handle/10024/163387>> ja liiteosa: <https://julkaisut.valtioneuvosto.fi/bitstream/handle/10024/163387/MMM_2021_16_liitteet.pdf?sequence=2&isAllowed=y>

IMO (2025) The International Safety Management (ISM) Code, International Maritime Organization (IMO), <<https://www.imo.org/en/ourwork/humanelement/pages/ismcode.aspx>>

Joki-Korpela, Elias, Minna-Liina Ojala ja Lauri Ojala (2025) The Business Environment for Island Ferry Services in the Central Baltic Region – Possibilities and Preconditions to Engage in CO₂ Reduction, Report D1.2.2, Project REISFER – Reducing CO₂ emissions in island ferry traffic, Tallinn University of Technology, <https://centralbaltic.eu/wp-content/uploads/2025/10/REISFER_D.1.2.2-FINAL.pdf>

Jolma Kalervo, Heli Haapasaari, Jani Häkkinen, Jouko Pirttijärvi (2018) Suomen ympäristövahinkojen torjunnan kokonaisselvitys 2017–2025 - Valtakunnallisen torjuntavalmiuden tavoitteet, nykytila ja kehitystarpeet. Ympäristöministeriön raportteja 24/2018, <<https://julkaisut.valtioneuvosto.fi/bitstream/handle/10024/161384/Suomen%20ymparistovahinkojen%20torjunnan%20kokonaisselvitys%2020172025.pdf>>

Kauppalehti (2025) Yrityshaku, <<https://www.kauppalehti.fi/yritykset/yrityshaku>>

LVM (2017) Valtio ei ota käyttöön yhteysalusliikenteen maksuja, tiedote 13.2.2017, <<https://lvm.fi/-/valtio-ei-ota-kayttoon-yhteysalusliikenteen-maksuja-921981>>

Ojala, Lauri (2023) Yhteysalusliikenteen toimintamallien vertailu ja riskiarviointi. Turun kauppakorkeakoulun julkaisuja, Sarja E-4:2023, 67 s., <<https://julkaisut.valtioneuvosto.fi/handle/10024/165224>>

Ojala, Lauri, Elias Joki-Korpela & Minna-Liina Ojala (2025) Road and Island Ferry Traffic Governance and Markets in the Central Baltic Region, Report D1.2.1, Project REISFER, Tallinn University of Technology, 53 s., <https://centralbaltic.eu/wp-content/uploads/2025/03/REISFER_D1.2.1-report-20032025.pdf>

Puolustusvoimat (2025) Henkilövaraukset. <<https://puolustusvoimat.fi/asiointi/henkilovaraukset>>

Rannanpää Sari, Sini-Maaria Ahtinen, Janne Antikainen, Benjamin Heikkinen, Sebastian Hovi, Janne Sinerma ja Satu Tolonen (2023) Suomen saaristoalueet tilastojen kertomana - Tilastokatsaus saaristoluokituksella, Maa- ja metsätalousministeriön julkaisuja 2023:25, <https://julkaisut.valtioneuvosto.fi/bitstream/handle/10024/165279/MMM_2023_25.pdf>

Rannanpää Sari, Rautiainen Simo, Hirvonen Timo ja Kahila Petri (2024) Suomen saaristoalueiden tilannekuva 2024, Maa- ja metsätalousministeriön julkaisuja 2024:29, <https://julkaisut.valtioneuvosto.fi/bitstream/handle/10024/165939/MMM_2024_29.pdf>

REISFER (2025) Reducing CO₂ emissions in island ferry traffic, <<https://centralbaltic.eu/project/reisfer/>>

RVL (2025) Ympäristövahinkojen torjunta merialueilla, Rajavartiolaitos, <<https://raja.fi/ymparistovahinkojen-torjunta>>

Saaristopolitiikka (2025) <<https://www.saaristopolitiikka.fi/saaristopolitiikka/saaristoalueet>>

Traficom (2020) Valmiussuunnittelun järjestäminen liikennejärjestelmässä, Perustelumuiatio, TRAFICOM/308489/03.04.04.00/2019, 14.5.2020; <https://www.traficom.fi/sites/default/files/media/regulation/Valmiussuunnittelun%20j%C3%A4rjest%C3%A4minen%20liikennej%C3%A4rjestelm%C3%A4ss%C3%A4_perustelumuiatio.pdf>

VN (2025) Eduskunta hyväksyi turvallisuusselvitysten laajentamisen satamissa. Oikeusministeriön tiedote 13.5.2025, <<https://valtioneuvosto.fi/-/1410853/eduskunta-hyvaksyi-turvallisuusselvitysten-laajentamisen-satamissa>>

Yhteysalusliikenteen reitit (2024) Maa- ja metsätalousministeriön julkaisuja 2024:12, (Ramboll Oy), 66 s., <https://julkaisut.valtioneuvosto.fi/bitstream/handle/10024/165472/MMM_2024_12.pdf>

Yhteysalusliikenteen maksut (2024) Maa- ja metsätalousministeriön julkaisuja 2024:8, (Ramboll Oy), 24 s., <https://julkaisut.valtioneuvosto.fi/bitstream/handle/10024/165417/MMM_2024_8.pdf>

Ålandstrafiken (2025) Färjepriser, <<https://www.alandstrafiken.ax/farjetrafik/farjepriser>>

Liitteet

Liite 1 Saaristoluokituksen a) kuvaus ja b) esitys karttapohjalla

1a) Saaristoluokitus

Lähde: Saaristopolitiikka 2025

Saaristoluokitus on vuonna 2022 valmistunut tilastollinen ja paikkatietopohjainen alueluokitus, joka mahdollistaa erityyppisten saaristoalueiden ja saaristomaisten manneralueiden kehityksen seuraamisen.

Saaristoluokitus on toteutettu hallinnollisista rajoista riippumattomalla 250 metrin tilastoruutujaolla. Luokitus mahdollistaa muiden aineistojen ja luokitusten yhdistämisen saaristoalueisiin ja siten erityyppisten saaristoalueiden ja saaristomaisten manneralueiden kehityksen seuraamisen.

Saaristoluokituksen ovat laatineet Suomen ympäristökeskus yhteistyössä maa- ja metsätalousministeriön kanssa perustuen osaltaan Ubigu Oy:n aiempaan menetelmä- ja aineistokehitykseen.

Sisäsaaristo

Sisäsaaristo on yhtenäinen saaristoa sisältävä aluetyyppi lähellä manneralueita (ml. Ahvenanmaa). Sisäsaaristossa maapinta-alaa on pääsääntöisesti enemmän kuin vesipinta-alaa tai saaristoon on kiinteä tieyhteys mantereelta. Sisäsaaristoon kuuluvat myös sitä ympäröivät läheiset yhtenäiset vesialueet. Sisäsaaristoa luonnehtii mantereen läheisyys sekä maapinta-alan suuri määrä. Sisäsaaristo on suurelta osin kiinteän tieyhteyden päässä ja siten yhteydet mantereelle ovat hyvät. Mantereen lähellä sisäsaaristoon kuuluu myös alueita, missä vesipinta-alaa on merkittävästi. (Lähde: Suomen ympäristökeskus, 2022. [↗](#))

Välisaaristo

Välisaaristo on sisäsaariston ulkopuolelle etäämmälle mantereesta muodostuva yhtenäinen saaristoa sisältävä aluetyyppi, missä saarialaa on pääsääntöisesti vähintään 20% tai saaristoon on yhteys saaristoliikenteellä (lautta-, lossi, yhteysalus). Välisaaristoon kuuluvat myös sitä ympäröivät läheiset yhtenäiset vesialueet. Välisaaristoa luonnehtii usein runsas saarten määrä ja melko lyhyet etäisyydet muihin saariin. Välisaaristoa muodostuu herkästi alueille, missä saaristoalueet ovat laajoja ja melko tiheitä sekä vaihtuvat vähitellen sisäsaaristosta ulkosaaristoksi. Välisaaristosta merkittävä osa on saavutettavissa mantereelta tai Ahvenanmaalta saaristoliikenteellä. Välisaaristoon on hyvin harvoin kiinteä tieyhteys mantereelta. (Lähde: Suomen ympäristökeskus, 2022. [↗](#))

Ulkosaaristo

Ulkosaaristo on merialueilla saaristoa sisältävä aluetyyppi sisä- ja välisaariston ulkopuolella etäällä mantereesta, jonne ei ole kiinteää tieyhteyttä. Ulkosaaristoon kuuluvat myös sitä ympäröivät läheiset yhtenäiset vesialueet. Ulkosaaristoa luonnehtii laajat vesialueet ja usein pitkät välimatkat muihin saariin. Ulkosaaristoon voi kuulua myös laajojen vesialueiden ympäröimiä tiheitäkin saaristoalueita. Ulkosaariston saaria on saavutettavissa mantereelta ja Ahvenmaalta saaristoliikenteellä. (Lähde: Suomen ympäristökeskus, 2022. [↗](#))

Saaristomaiset manneralueet

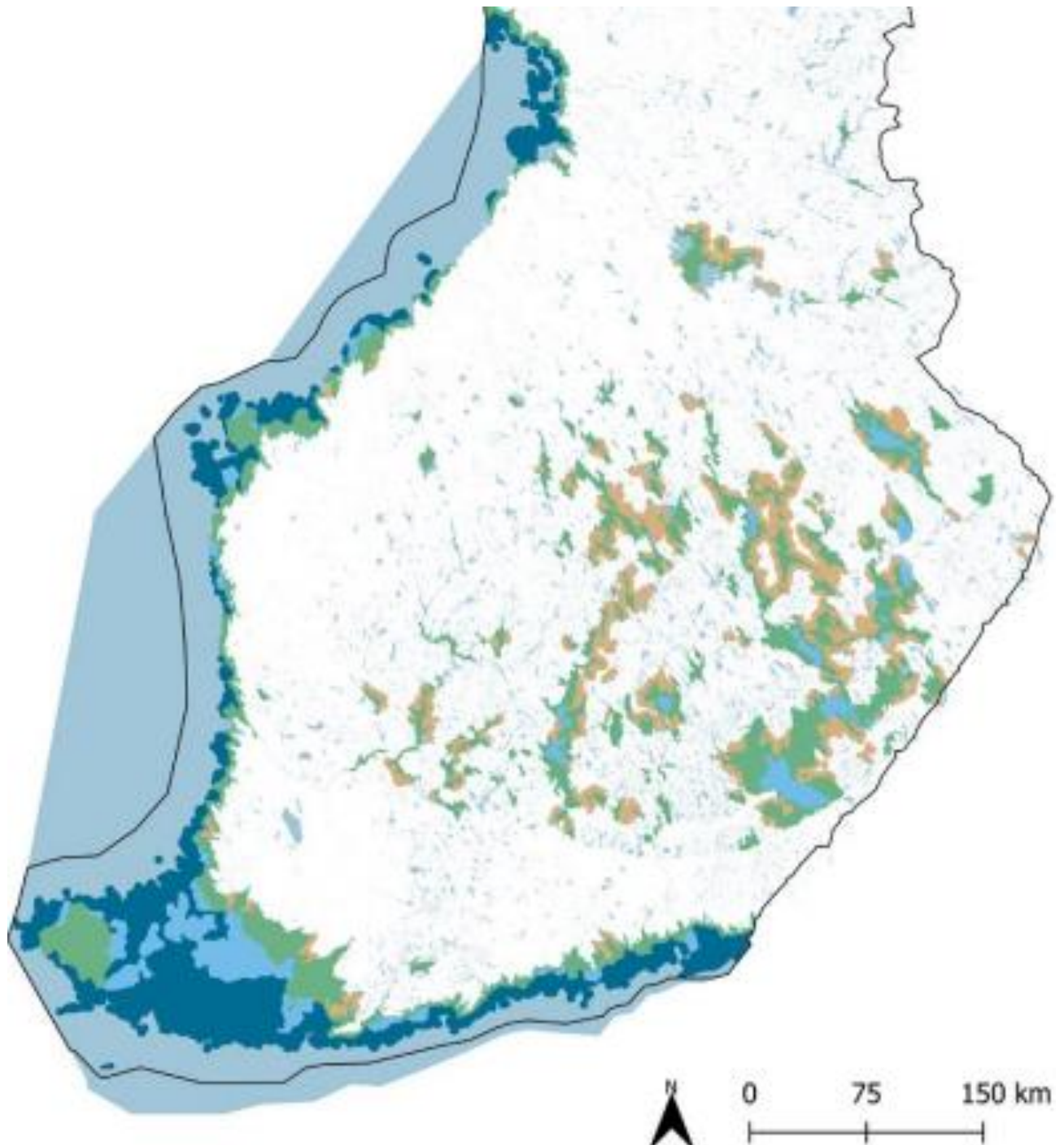
Saaristomaisiin manneralueisiin kuuluvat maa-alueet ja niihin välittömästi kuuluvat vesialueet, jotka tietyiltä olosuhteiltaan muistuttavat saaristoalueita. Saaristomaisia manneralueita luonnehtii saaristoalueiden kaltainen vesistöjen aiheuttaman rikkonaisuus ja siitä aiheutuva saavutettavuushaitta sekä vesistöjen merkittävä läsnäolo. Saaristoa muistuttavia alueita muodostuu etenkin voimakkaasti vesistöjen rikkomille sisämaan järviolueille ja suurten vesistöjen ympäristöön, missä laajat vesialueet aiheuttavat merkittäviä paikallisia ja seudullisia estevaikutuksia esimerkiksi lähimpiin väestökeskittyisiin. (Lähde: Suomen ympäristökeskus, 2022. [↗](#))

1b) Saaristoluokitus karttapohjalla

Lähde: Rannanpää ym. (2023)

Saaristoluokitus

- 1. Sisäsaaristo
- 2. Välisaaristo
- 3. Ulkosaaristo
- 4. Saaristomaiset määnteralueet
- Vesistöt



Liite 2 Saariston yhteysliikenteen matkustajamäärät reiteittäin vuonna 2021

Lähde: Rannanpää ym. (2023)

Kunta	Maakunta	Reitti	Matkustajamäärät 2021
Parainen	Varsinais-Suomi	Utö	46 879
Kotka, Pyhtää	Kymenlaakso	Kotka-Pyhtää	38 403
Parainen	Varsinais-Suomi	Parainen	33 595
Porvoo, Sipoo	Uusimaa	Porvoo-Sipoo	16 500
		Velkua	15 786
Naantali	Varsinais-Suomi	Rymättylä	15 768
Kemiönsaari	Varsinais-Suomi	Hiittinen	12 824
Parainen	Varsinais-Suomi	Nauvon pohjoinen	11 659
Parainen	Varsinais-Suomi	Iniö-Houtskari	9 871
Parainen	Varsinais-Suomi	Nauvon eteläinen ja poikittainen	7 112
Parainen	Varsinais-Suomi	Korppoo	3 637
Yhteensä			212 034

Kunta	Maakunta	Avustettavat reitit	Matkustajamäärät 2021
Parainen, Turku, Raisio, Naantali, Kaarina	Varsinais-Suomi	Pieni rengastie	31 666
Kaarina, Parainen, Kustavi, Taivassalo, Naantali	Varsinais-Suomi	Saariston rengastie	26 893
Raasepori	Uusimaa	Raasepori	1 548
Inkoo	Uusimaa	Inkoo	404
Yhteensä			272 545

Liite 3 Varautumisvelvoitteet liikennesektorilla

Liikennepalvelulain¹⁰ valmistelun III vaiheessa keväällä 2019 lakiin otettiin säännökset mm. liikennejärjestelmän toimijoiden varautumisvelvoitteista normaaliolojen häiriötilanteisiin ja valmiuslain mukaisiin poikkeusoloihin. Toimijat velvoitetaan arvioimaan toimintansa jatkuvuutta vaarantavat riskit ja osallistumaan toimintansa edellyttämällä tavalla valmiussuunnitteluun.

Samalla lakiin tuli varautumisvelvoite luvanvaraisen maanteiden henkilö- ja tavaraliikenteen harjoittajille, joilla on enemmän kuin 15 linja-autoa ja/tai yli 3 500 kilon ajoneuvoa. Muu luvanvarainen maantieliikenne, kuten taksiliikenne ei kuitenkaan kuulu pykälän soveltamisalaan.

Liikennepalvelulain 18 § Henkilö- ja tavaraliikenneluvan haltijan varautumisvelvollisuus (30.12.2020/1256):

Henkilöliikenneluvan haltijan, jolla on liikennekäytössä enemmän kuin 15 linja-autoa, tai tavaraliikenneluvan haltijan, jolla on liikennekäytössä enemmän kuin 15 ajoneuvoa tai ajoneuvoyhdistelmää, jonka suurin sallittu kokonaismassa on yli 3 500 kiloa, on varauduttava normaaliolojen häiriötilanteisiin ja poikkeusoloihin ja huolehdittava siitä, että yrityksen toiminta jatkuu mahdollisimman häiriöttömästi myös valmiuslaissa (1552/2011) tarkoitetuissa poikkeusoloissa ja normaaliolojen häiriötilanteissa. Luvanhaltijan on arvioitava toimintansa jatkuvuutta vaarantavat riskit ja osallistuttava toimintansa edellyttämällä tavalla valmiussuunnitteluun. Luvanhaltijan on laadittava valmiussuunnitelma, jonka laadinnassa on otettava huomioon yrityksen harjoittaman henkilö- tai tavaraliikenteen erityispiirteet.

Valtioneuvoston asetuksella voidaan antaa tarkempia säännöksiä 1 momentissa tarkoitettua normaaliolojen häiriötilanteisiin ja poikkeusoloihin varautumisesta. Lisäksi Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa tarkempia teknisiä määräyksiä, jotka koskevat 1 momentissa tarkoitettua valmiussuunnitelman tarkempaa sisältöä ja laadintaa.

Liikennepalvelulaissa säädetään lisäksi tieliikenteen ohjaus- ja hallintapalvelun tarjoajan varautumisvelvoitteesta. Liikennejärjestelmästä ja maanteistä annetussa laissa (ent. maantielaki) säädetään tienpitäjän ja elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskusten varautumisvelvoitteista. (Traficom 2020)

Merenkulun VTS-palveluntarjoajan varautumisen edellyttämästä valmiussuunnittelun järjestämisestä säädetään alusliikennepalvelulain nojalla valtioneuvoston asetuksella. Suomessa palvelun tarjoaa valtion täysin omistama erityistehtäväyhtiö Fintraffic Oy:n tytäryhtiö Fintraffic Meriliikenteenohjaus Oy aputoiminimenään Fintraffic VTS.

Ennen vuotta 2024 varautumiseen liittyvä lainsäädäntö ei suoraan koskenut luotsauslaissa tarkoitettua luotsausyhtiötä, vaan luotsauslain mukaan luotsausyhtiön (Finnpilot Pilotage Oy) tuli varautua hoitamaan tehtäviään myös poikkeusoloissa sen mukaan kuin LVM erikseen määrää. 1.9.2023 voimaan tullut uusittu luotsauslaki ([561/2023](#)) selkeytti luotsausyhtiön varautumisvelvoitetta, mitä voidaan huoltovarmuuden kannalta pitää hyvänä asiana.

¹⁰ Laki liikenteen palveluista ([320/2017](#))

Luotsauslain 16 § Varautuminen

Luotsausyhtiön on varauduttava valmiuslaissa (1552/2011) tarkoitettuihin poikkeusoloihin osallistumalla valmiussuunnitteluun ja varauduttava etukäteen poikkeusoloihin ja normaaliolojen häiriötilanteisiin.

Luotsausyhtiön on lisäksi varauduttava huolehtimaan siitä, että toiminta jatkuu mahdollisimman häiriöttömästi myös poikkeusoloissa ja normaaliolojen häiriötilanteissa.

Sen lisäksi, mitä valmiuslaissa säädetään valtioneuvoston, liikenne- ja viestintäministeriön ja Liikenne- ja viestintäviraston toimivallasta, valtioneuvoston asetuksella voidaan säätää tarkemmin poikkeusoloihin ja normaaliolojen häiriötilanteisiin varautumisen edellyttämän valmiussuunnittelun järjestämisestä sekä valmiussuunnitelman laadinnasta ja tarkemmasta sisällöstä.

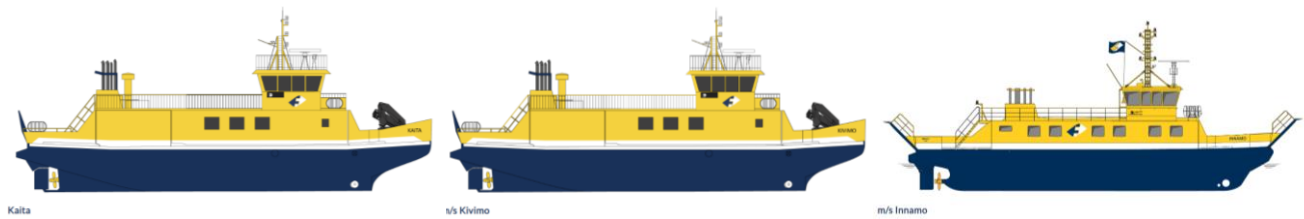
Lisäksi Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa tarkempia teknisiä määräyksiä, jotka koskevat valmius- ja varautumissuunnitelman tarkempaa sisältöä ja laadintaa.

Maanteiden henkilö- ja tavaraliikenteen harjoittajilta edellytetty ja Traficomille toimitettava valmiussuunnitelma on minimissään varsin suppea kuvaus tehdyistä varautumistoimista. Suunnitelmasta tulee käydä ilmi mm. ([Traficom 2025](#)):

- Yrityksen nimi ja y-tunnus, toimipaikka (osoitetieto) sekä varautumisen toimenpiteistä vastaava henkilö ja tämän yhteystiedot
- Yrityksen toiminnan jatkuvuuden kannalta kriittisimmät toiminnot, kumppanit, palveluntuottajat ja alihankkijat: suunnitelmaan on kirjattava suurimman asiakkaansa osuus liikevaihdosta (skaalana osuus alle 5 %, 6–10 %, 11–20 %, 21–30 %, yli 30 %).
- Miten yritys on varautunut seuraaviin uhkiin: yli 30 % sen käyttämästä työvoimasta on estynyt työskentelemässä yrityksessä. massiivinen sähkökatko/tietoliikennehäiriö ja yrityksen toimintaan kohdistuvat muut riskit ja uhkat
- Yrityksen riskienhallinnan vastuut ja prosessit
- Miten yritys huolehtii siitä, että yrityksen varautumiseen liittyvä henkilöstö tuntee valmiussuunnitelman sisällön ja siihen liittyvät yrityksen vastuut ja velvoitteet
- Miten varautumisosaamista yrityksessä kehitetään ja ylläpidetään
- Miten suunnitelmaa ylläpidetään ja millaista omavalvontaa suoritetaan

Maantieliikenteen kuljetusyrityksen valmiussuunnitelman voi tehdä Traficomien verkkosivulta löytyvälle valmiille [lomakkeelle](#). Se voi myös olla osana yrityksen mahdollista muuta toimintakäsikirjaa.

Liite 4 Esimerkkejä Manner-Suomen yhteysaluksista vuonna 2023



	m/s Kaita	m/s Kivimo	m/s Innamo
Rakentajatelakka	Mobimar Oy	Mobimar Oy	Oy HL-Metal Ab
Rakennusvuosi	1993	1994	2023
Perusparannusvuosi	2019	2021-2022	
Suurin matkustajamäärä	100	99	99
Henkilöautoja enintään	8	8	8
Hyötykuorma, tonnia	25	25	25
Suurin pituus, metriä	29,9	29,9	29,44
Suurin leveys, metriä	7,2	7,2	7,8
Syväys, metriä	2,2	2,2	2,2
Syväys, metriä	2,2	2,2	2,2
Syväys, metriä	2,2	2,2	2,2



m/s Finnö

Rakentajatelakka	Lun-Mek
Rakennusvuosi	1989
Matkustajamäärä	50

Suurin pituus	19,8 m
Suurin leveys	5,8 m
Hyötykuorma	5,5 ton
Syväys	2,2 m



m/s Utö

Rakentajatelakka:	Thorgeir & Ellert h/f, Akranes, Islanti
Rakennusvuosi:	1990
Henkilöautojen lukumäärä:	19
Matkustajamäärä:	195

Suurin pituus:	39,40 m
Suurin leveys:	9,20 m
DWT	135 t
Syväys:	3,20 m

Kuva 5 Havainnekuvat ja päätiedot: m/s Kaita, m/s Kivimo, m/s Innamo, m/s Finnö ja m/s Utö (vuonna 2025). Lähde: Ojala 2023 ja FinFerries 2025

Taulukko 6 ELY-keskuksen kilpailuttamien ympärivuotisten yhteysalusreittien vara-alukset v. 2023. Tilanne on tästä jonkin verran muuttunut vuoteen 2025. Lähde: Ojala 2023 ja V-S ELY- keskus

Liikennöitsijä	Alus	Rakennus- vuosi	Uusimis- vuosi	Vetoisuus (GT)	Koneteho (kW yht.)	Pituus (m)	PAX (max.)	H-autoja (max.)
Finferries	Kökar	1967		305	749	36,4	147	5
	Rosala II	1975	1981	194		33,3	65	6
	Satava	1976		131		33,3	80	8
Saariston Meritie Oy	Gustland	1950		22	150	13,6	12+2	0
	Merituuli	1967		225	591	37,8	99	8
EW Finland Oy	Fagerö	1982		43	320	17,0	90	0