

Tienpidon ja liikenteen ajankohtaiskatsaus 2024

Liikenne, tiet ja keli ovat erottamaton osa useimpien meistä arkea. Pohdinnat siitä, oliko paljon liikennettä tai oliko jalkakäytävällä liukasta, toistuvat arkisissa jutusteluissamme usein. Kun lomat tai juhlapyhät koitavat, suuntaa moni reissuun tai mökille tai läheisiä tapaamaan. Silloinkin liikenne ja keli ovat monien mielissä. Saaristoon matkattaessa reitille saattaa kuulua myös lautat ja yhteysalukset. Saaristoliikenteen toimivuus on elinehto saariston vakituksille ja mökkeileville asukkaille ja tärkeää myös matkailijoille. Saaristoliikennettä kehitetään ja kalustoa halutaan uudistaa ja modernisoida. Pitkäkestoiset sopimukset tarjoavat tähän mahdollisuuksia. Lauttaliikenteessä on pitkällä ensimmäisen 20-vuotisen lauttaliikennekokonaisuuden hankinta. Sen kohteena on Järvi-Suomi.

Koemme ELY-keskuksessa tekemämme merkityksellistä työtä, joka heijastuu ihmisten arkeen ja juhlaan ja myös yritysten toimintaan. Toivoisimme voivamme palvella teiden moninaisia käyttäjiä mahdollisimman hyvin. Kulunut talvi oli monelta osin todella työntäyteinen. Aherruksesta huolimatta varsinkin keskitalvella keliolosuhteet olivat hyvin hankalat toistuvien vesisateiden ja jäätymiskausien vuorotellessa. Kriittistä palautetta tuli tienkäyttäjiltä paljon. Myös reikiintyneet päällysteet ovat kirvoittaneet runsaasti palautetta.

Valtion aluehallinnon uudistusta valmistellaan ja se tulee vaikuttamaan myös liikennetehtäviin. Valtion lupaus- ja valvontatehtäviä kootaan uuteen valtakunnalliseen virastoon. Samalla muodostetaan uudet alueelliset elinvoimakeskukset, joihin nykyiset tienpidon ja liikenteen tehtävät ELY-keskuksista siirtyvät lukuun ottamatta joukkoliikennetehtäviä, joiden on tarkoitus siirtyä Liikenne- ja viestintävirasto Traficomiin. Uudistuksen on tarkoitus toteutua vuonna 2026.

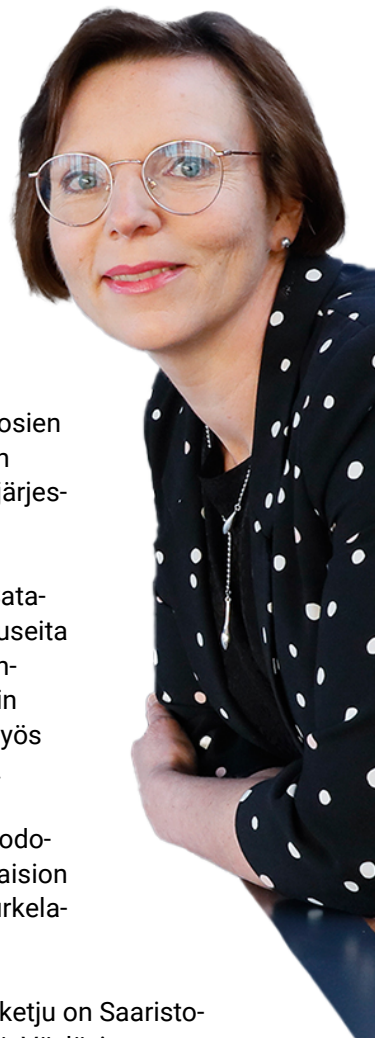
Liikenne 12 eli valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma päivitetään kuten jatkossa hallituskausittain tehdään. Uusi visio vuoteen 2050 on: Kestävä ja saavutettava Suomi. Päivitetyt tavoitteet ovat toimi-

vuus, turvallisuus ja kestävyys. Tätä visiota ja näitä tavoitteita kohti pyrimme ja olemme ELY-keskuksesta mukana Liikenne 12 päivitystyössä. Myös Turun kaupunkiseudun MAL-sopimuksen valmistelussa olemme aktiivisesti mukana. MAL-sopimuksissa määritellään tavoitteet ja konkreettiset toimenpiteet seudun lähivuosien asuntotuotannolle sekä kestävä yhdyskuntarakenteen ja liikennejärjestelmän kehittämiseksi.

Sekä Varsinais-Suomessa että Satakunnassa odottaa toteutustaan useita merkittäviä tiehankkeita. Tiesuunnitelmia on vireillä useita ja täysin lainvoimaisia suunnitelmia on myös odottamassa rahoituspäätöksiä. Erityisesti kiinnostaa hallituksen esille nostamat hankkeet, joista odotetaan toteutuspäätöksiä: E18 Raision keskustan kohdalla ja Mt 180 Kurkela-Kuusisto.

Näyttävin ja mittavin työmaiden ketju on Saaristotiellä Kaarinan ja Paraisten välillä. Väyläviraston suurhanke ahertaa Kirjalansalmen ja Hessundinsalmen siltojen uusimiseksi. ELYn hieman pienemmässä, mutta mittavassa siltaurakassa uusitaan Kuusistonsalmen silta. Työmaajärjestelyt ja Kirjalansalmen sillan heikon kunnan vuoksi käytössä olevat lukuisat rajoitukset ja poikkeusjärjestelyt hankaloittavat vielä tänä ja osin ensi vuonna Saaristotien liikennettä. Uudet sillat tehdään seuraavaksi 100 vuodeksi, joten iloa riittää pitkäksi aikaa, kun vielä hetki ollaan kärsivällisiä.

Yhteistyöterveisin,
Tuovi Päiviö, liikennejohtaja
Varsinais-Suomen elinkeino-,
liikenne ja ympäristökeskus



Sivu
2–3

**Ajankohtaista
tienpidossa ja
liikenteessä**

Sivu
4

Päällysteet

Sivu
5

Siltojen kunto

Sivu
6

**Kirjalansalmen
silta**

Sivu
7–8

**Tiehankeiden
suunnittelu ja
suuret hankkeet**

Sivu
9

Saaristoliikenne

Ajankohtaista tienpidossa ja liikenteessä

Haastavan talven jälkeen, jossa joulukuun lumisateet vaihtuivat tammikuun tyypilliseen lounaissuomalaiseen talveen, liukkaas ja sulamisvedet ovat aiheuttaneet ongelmia teillä. Paikoitellen sulamisvedet ovat valuneet teille ja alikulkuihin.

Vesisateet ja nollan molemmin puolin vaihtelevat kelit olivat tuhoisa yhdistelmä myös päällysteille. Päällystevaurioita syntyi tavanomaisesti ympäri Varsinais-Suomea ja Satakuntaa.



Ympärivuotista kestävää liikummista edistetään monin tavoin.

Jäätömällä ja lumettomalla asfaltilla oleva sepeli on pyöräilijälle liikenneturvallisuusriski. Pääpyöräilyreiteillä kevään harjauksia on aikaistettu huomioiden keliolosuhteet.

Talvihoitomenetelmä harjahiekoitus on käytössä muutamissa kohteissa ja sen käyttöä laajennetaan vähitellen keskeisille pääpyöräilyreiteille. Menetelmä on pitänyt väylän melko puhtaana lumesta ja jäästä haastavissakin talviolosuhteissa.

Ympärivuotisesti turvalliset ja esteettömät jalankulku- ja pyöräilyväylät edistävät kestävää liikummista.

Kurturuusun torjuntamenetelmiä pilotoidaan Varsinais-Suomen ELY-keskuksen alueella kolmen vuoden ajan. Pilotissa on selvitetty erilaisia menetelmiä kurturuusun poistamiseksi, sekä menetelmien hyötyjä ja kustannuksia. On kokeiltu kurturuusun näivetystä ja peittämistä paikan päällä sekä vertailun vuoksi on tehty kurturuusun poiskaivuu ja kuljetus.

Kurturuusun peittäminen on kalliimpaa kuin näivetys. Näivetys kestää kuitenkin useita vuosia. Mikäli näivetys kestää yli 5 vuotta, tulee kurturuusun poiskaivuu edullisemmaksi. Kaikkien torjuntamenetelmien onnistumista pitää seurata useamman vuoden ajan ennen kuin lopullisia johtopäätöksiä voidaan tehdä.



Varsinais-Suomen ELY-keskuksen liikenneturvallisuussuunnitelma vuosille 2024–2030 on valmistunut. Aiempaa enemmän liikenneturvallisuustyössä panostetaan mm. yleiseen viestintään, mielipidevaikuttamiseen, asennekasvatukseen ja koulutukseen.

Vakavien liikenneonnettomuuksien määrä suhteessa asukaslukuun on Varsinais-Suomessa koko maan keskiarvoa matalampi ja Satakunnassa korkeampi. Kolmasosa kaikista henkilövahinkoon johtaneista onnettomuuksista tapahtuu 15–24-vuotiaille nuorille. Usein onnettomuuksien taustalla on toiminta- ja havainnointivirheitä tai tietoista riskinottoa ja välinpitämättömyyttä.

Varsinais-Suomen ELY-keskuksen liikenneturvallisuussuunnitelma on luettavissa verkossa: [Liikenneturvallisuussuunnitelma](https://doria.fi) (doria.fi).

ELY-keskuksen joukkoliikenne Seutu+ reittioppaan ja reaaliaikaisten aikataulupalvelujen avulla matkaketjut voi suunnitella verkossa:

seutuplus.fi



Joukkoliikenteen rahoitustaso on kriittinen.

Joukkoliikenteen matkustajamäärät eivät ole palautuneet koronaa edeltävälle tasolle ja joukkoliikenteen järjestämisen kustannustaso on kohonnut merkittävästi. Markkinaehtoisen liikenteen vähentyessä Varsinais-Suomen ELY-keskuksen ostoliikenteen tarve on kasvanut.

Vaikka lisätalousarvioista on saatu apua aiempina vuosina säästötoimenpiteet ja joukkoliikenteen sopeuttaminen ovat nyt välttämättömiä. Hankittavat vuoromäärät tulevat putoamaan kymmeniä prosentteja. Tavoitteena on säilyttää välttämättömät työmatka-, opiskelu- ja asiointiyhteydet.

Tienpidon ja liikenteen rahoitus 2024 Varsinais-Suomessa ja Satakunnassa yhteensä 170 milj. €



* Varsinais-Suomen ELY-keskus vastaa koko maan saaristoliikenteestä ja rantainfrasta, jonka kokonaisrahoitus on 83 M€.

Teitä päällystetään viime vuotta enemmän

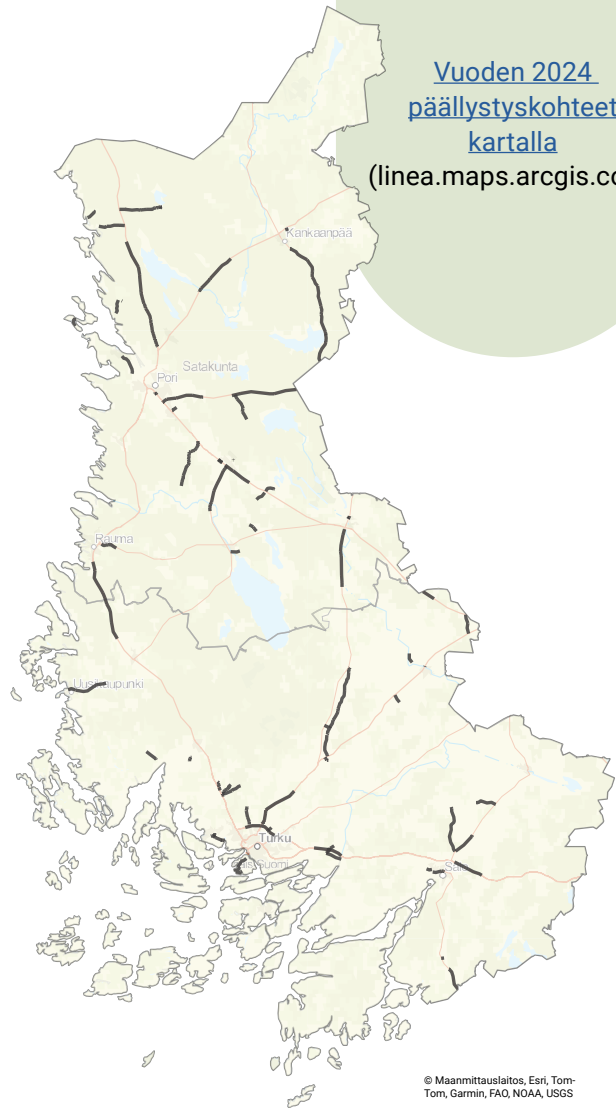
ELY-keskusten perusväylänpidon rahoituksen lisäksi hallitus on myöntänyt vuodelle 2024 korjausvelan vähentämiseen osoitettua rahoitusta päällysteisiin. Lisärahoituksen ansiosta rahaa teiden päällystämiseen on käytettävissä yhteensä lähes 50 milj. euroa, joka on kolminkertainen viimevuotiseen päällysterahoitukseen verrattuna.

Arvion mukaan tänä vuonna päällystetään noin 450 kilometriä teitä Varsinais-Suomessa ja Satakunnassa. Lisäksi jalankulku- ja pyöräilyväyliä päällystetään noin 20 kilometriä. Kesän 2024 päällystystyöt käynnistyvät huhtikuussa.

Tänä vuonna teitä päällystetään noin **450 kilometriä** Varsinais-Suomessa ja Satakunnassa.

Päällysterahoitus on lähes **50 milj. euroa**, joka on kolminkertainen summa viimevuotiseen verrattuna.

[Vuoden 2024 päällystyskohteet kartalla](#)
(linea.maps.arcgis.com)



Päällystysohjelman kohteet valikoituvat kuntomittausten ja asiakastarpeiden perusteella. Päällystystöitä tehdään tänä vuonna erityisesti päätieverkolla, eli valta- ja kantateillä, joilla on kuntomittausten mukaan reilusti uudelleenpäällystystarpeita. Päätieverkolla on tiukemmat kuntovaatimukset liikenteen vilkkauten ja kovempien ajonopeuksien vuoksi, siksi niiden päällystyskierto on lyhyempi.

Liikenteellisesti merkittäviä päätieverkon päällystyskohteita ovat esimerkiksi valtateiden 1 ja 8, sekä Turun kehätien (kt 40) osuudet Varsinais-Suomessa ja valtateiden 2, 8, 11 ja kantatien 44 kohteet Satakunnassa. Päällystystöitä tehdään myös vähäliikenteisemmällä tieverkolla huomattavasti enemmän kuin aiempina vuosina. Vähäliikenteisten ja keskiviikkaiden teiden merkitys on suuri etenkin maaja metsätaloudelle, tavarankuljetuksille sekä työmatkaliikenteelle.

Vaikka korjausvelkarahoitusta kohdistetaan päällysteisiin, paljon päällystystarpeita jää toteuttamatta ja päällysteiden korjausvelkaa tulee purkaa tulevinakin vuosina. Vähäliikenteisemmän tieverkon kunto joustaa rahoituksen mukaan.

Siltojen kuntoon pitäisi panostaa huomattavasti enemmän

Vuonna 2024 peruskorjataan tai uusitaan Satakunnassa kuusi siltaa ja Varsinais-Suomessa viisi siltaa. Lisäksi vuosina 2024 ja 2025 on uusittavana yhteensä 14 putkisoltaa eri puolilla Varsinais-Suomea ja Satakuntaa. Alueemme merkittävimmät sillankorjaustyöt sijaitsevat Saaristotiellä Kaarinan ja Paraisten välillä. Väyläviraston suurhankkeessa uusitaan Kirjalansalmen ja Hessundinsalmen sillat ja ELY-keskuksen mittavassa siltaurakassa uusitaan Kuusistonsalmen silta.

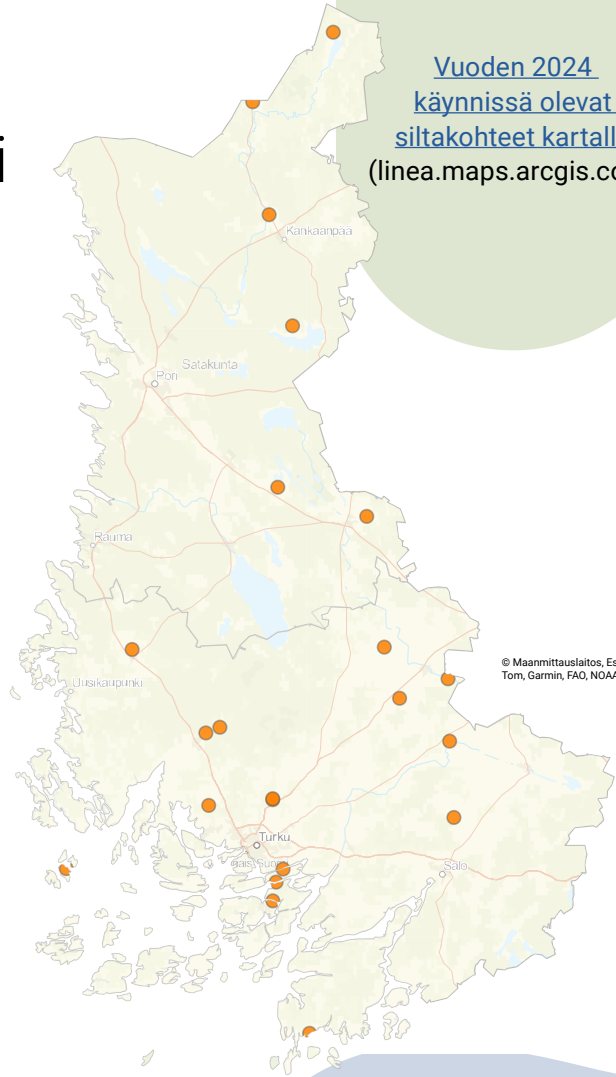
Pienempiä siltojen rakenneosien korjauksia ja muita ylläpitotöitä tehdään jatkuvasti. Näistä huolimatta huonokuntoisia siltoja tulee vuosittain lisää enemmän kuin niitä saadaan korjauksilla poistettua. Tämä asettaa haasteita liikenteelle ja vaatii jatkuvaa huolenpitoa siltojen ylläpidossa.

Siltojen kuntoa seurataan säännöllisesti, ja vuosittain toteutettavat siltakohteet valikoidaan huolellisesti. Päätöksiin vaikuttavat kiireellisyys, korjauksen ajoitus, korjaustapa, kohteen liikenteellinen merkittävyys ja käytettävissä oleva rahoitus. Liikennehaittoja pyritään minimoimaan käytettävissä olevien resurssien puitteissa.

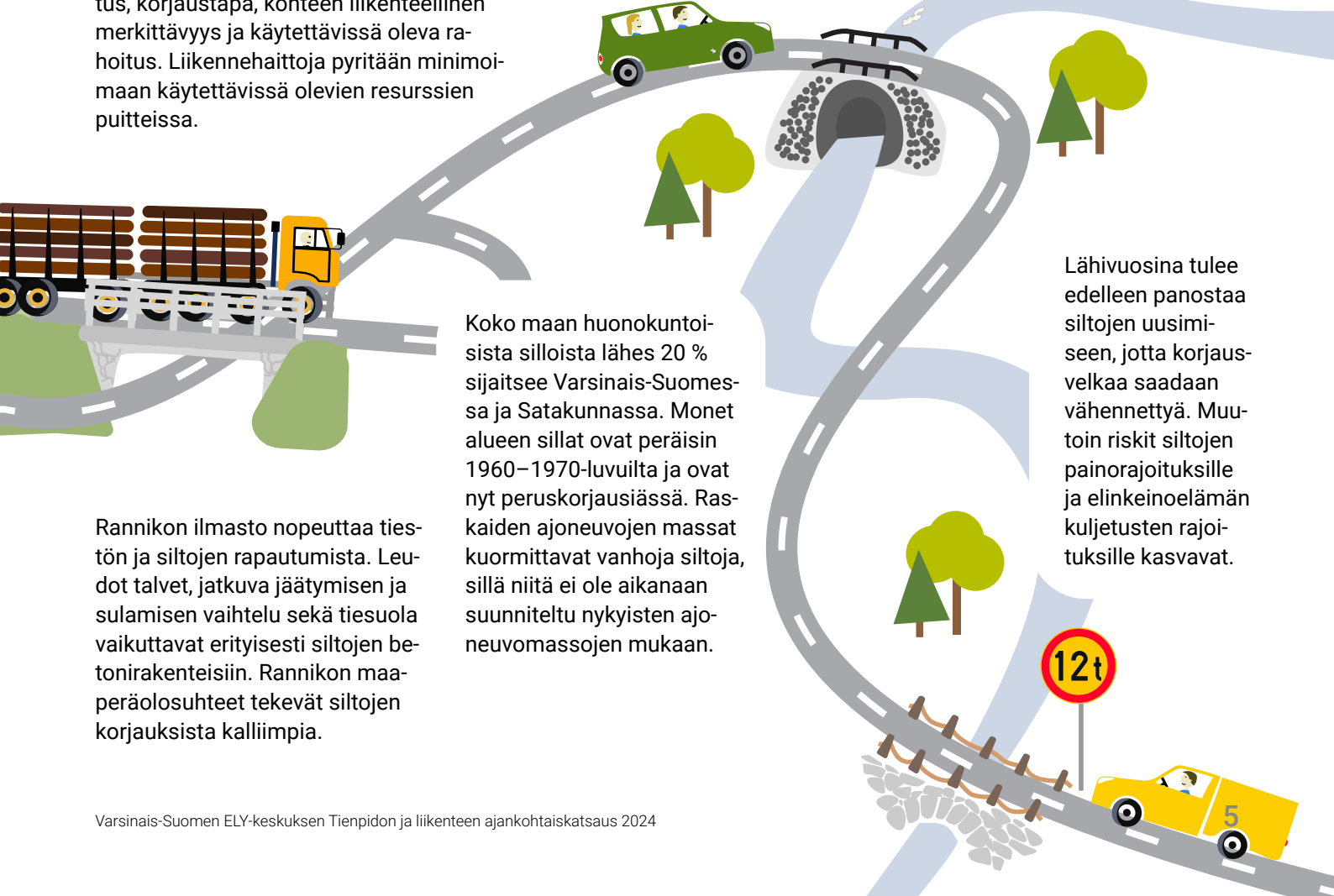
Rannikon ilmasto nopeuttaa tietön ja siltojen rapautumista. Leudet talvet, jatkuva jäätyminen ja sulamisen vaihtelu sekä tiesuola vaikuttavat erityisesti siltojen betonirakenteisiin. Rannikon maaperäolosuhteet tekevät siltojen korjauksista kalliimpia.

Koko maan huonokuntoisista silloista lähes 20 % sijaitsee Varsinais-Suomessa ja Satakunnassa. Monet alueen sillat ovat peräisin 1960–1970-luvulta ja ovat nyt peruskorjauksissa. Raskaiden ajoneuvojen massat kuormittavat vanhoja siltoja, sillä niitä ei ole aikanaan suunniteltu nykyisten ajoneuvomassojen mukaan.

[Vuoden 2024 käynnissä olevat siltakohteet kartalla](#) (linea.maps.arcgis.com)



© Maanmittauslaitos, Esri, TomTom, Garmin, FAO, NOAA, USGS



Lähivuosina tulee edelleen panostaa siltojen uusimiseen, jotta korjausvelkaa saadaan vähennettyä. Muutoin riskit siltojen painorajoituksille ja elinkeinoelämän kuljetusten rajoituksille kasvavat.

Kirjalansalmen sillalla on käytössä uniikki raskaiden ajoneuvojen yksisuuntainen liikennejärjestely

Kirjalansalmen sillan liikennejärjestelyihin voi tutustua tarkemmin [infosivuilla](https://www.ely-keskus.fi/infisivuilla).
(ely-keskus.fi)

Kirjalansalmen sillalla otettiin maaliskuussa käyttöön raskaan liikenteen yksisuuntaisuuteen perustuva liikennejärjestely. Kyse on innovatiivisesta liikennejärjestelystä, jollaista ei ole aiemmin toteutettu Suomessa. Uudet liikennejärjestelyt ovat tarpeellisia, jotta sillan liikennöitävyys voidaan turvata uuden sillan valmistumiseen saakka.

Kirjalansalmen silta Saaristotiellä (mt 180) on portti Turunmaan saaristoon ja ainoa kiinteä yhteys saaristosta mantereelle. Silta on erittäin huonokuntoinen ja elinkaarensa päässä. Sillalle on jouduttu asettamaan liikenne rajoituksia sillan käytön varmistamiseksi uuden sillan valmistumiseen saakka v. 2025. Sillan kuntoa seurataan tehostetusti ja sillalle tehdään tarvittavia toimenpiteitä, joilla sillan liikennöitävyys turvataan.

Suurimmat liikkeet sillalla aiheutuvat tilanteista, joissa kaksi raskasta ajoneuvoa kohtaavat sillalla vierekkäisillä kaistoilla. Raskaan liikenteen yksisuuntaisuuteen perustuvalla liikennejärjestelyllä estetään raskaiden ajoneuvojen kohtaaminen sillalla ja siten vähennetään sillan kuormitusta.

Raskaan liikenteen yksisuuntaisuuteen perustuva ratkaisu on innovatiivinen, eikä siitä ole aikaisempaa kokemusta. Ratkaisun tavoitteena on minimoida elinkeinoelämälle aiheutuvia haittoja ja kustannuksia. Samalla on pyritty varmistamaan, että Saaristotien liikenne sujuu kaikille tienkäyttäjille.

Sillan mittausdataa on tutkittu uusien liikennejärjestelyiden käyttöönoton jälkeen. Liikennejärjestelyt ovat vaikuttaneet siltaan odotetulla tavalla. Tulosten perusteella sillan taipumien taso on pienentynyt ja teräsrakenteiden jännitykset ovat suurimmassa osassa mittauspisteitä laskenut.

Tienkäyttäjillä on kuitenkin ollut vaikeuksia toimia liikennejärjestelyjen mukaan Kaarinan päässä. Tienkäyttäjät ovat toivoneet liikennejärjestelyjen selkeyttämistä, sillä liikennejärjestelyjen liikennemerkkejä ei ymmärretty. Kaarinan päähän on lisätty uusia liikennemerkkejä selkeyttämään liikennejärjestelyjä. Lisäksi Kaarinan päähän lisätään uusi selkeämpi ennako-opastetaulu. ELY-keskus seuraa liikennejärjestelyjen toimivuutta ja reagoi muutostarpeisiin. Myös poliisia on pyydetty lisäämään liikenteen valvontaa Saaristotiellä.

Saaristotie on kesällä merkittävä matkailureitti ja saaristossa on myös paljon kesämökkejä. Kun kesä lähestyy, Saaristotiellä liikkuu yhä enemmän autoilijoita, joille Kirjalansalmen sillan liikennejärjestelyt eivät ole entuudestaan tuttuja. Tienkäyttäjiltä odotetaan tarkkaavaisuutta ja yhteispeliä muiden tienkäyttäjien kanssa. Jos henkilöauto ajaa vahingossa raskaan liikenteen kaistalle, noudatetaan raskaan liikenteen liikennevaloja ja palataan niiden mukaisesti takaisin Saaristotielle. Jatko-yhteisille saariston lautoille ja yhteysaluksille suuntaavien kannattaa varata riittävästi matka-aikaa ja varautua matkan viivästyksiin Saaristotiellä.

[Liikennejärjestelyihin voi tutustua tarkemmin havainnevideon avulla \(youtube.com\)](https://www.youtube.com)

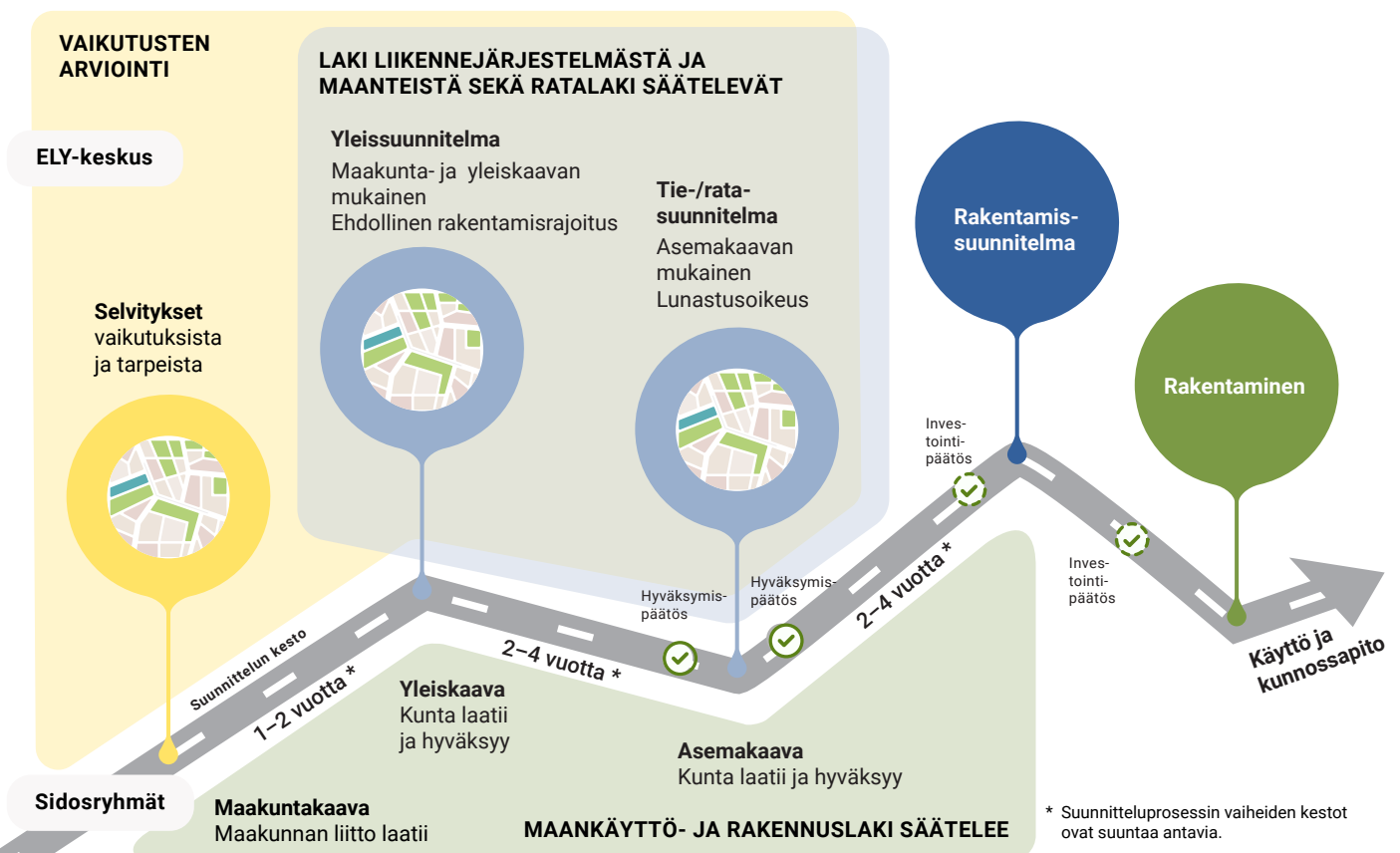
Tiehankkeiden suunnittelu – esisuunnittelusta rakentamiseen

Tiehankkeiden suunnittelutyötä edeltää esisuunnittelu, jatkuva toimintaympäristön sekä liikenne- ja tieolosuhdeiden seuranta. Liikenneväylien suunnittelu perustuu liikennejärjestelmä- ja alueidenkäytön suunnittelun tiiviiseen vuorovaikutukseen. Suunnittelutarpeita tulee esiin myös ELY-keskuksen sidosryhmä- ja asiakkuustyössä.

Varsinais-Suomen ELY-keskuksessa tehdään esisuunnittelua verkollisilla ja teemakohtaisilla tarveselvityksillä mm. jalankulku- ja pyöräteistä, pysäkeistä, liikenneturvallisuustoimenpiteistä, tasoliittymistä, rakenteen parantamiskohteista, raskaan liikenteen taukopaikoista ja erikoiskuljetusverkon tarpeista. Näiden jälkeen tehdään hankekohtaisia esiselvityksiä esimerkiksi uusista jalankulku- ja pyöräilyväylistä tai liittymien parantamisista. Lisäksi laaditaan laajempia yhteysvälien kehittämiselvityksiä, joita tänä vuonna valmistuu valtateistä 11 ja 12, sekä käynnistyy valtatiestä 10. Esisuunnittelussa tarkastellaan väylähankkeiden tarpeellisuutta, ongelmia, vaihtoehtoisia ratkaisuja, toteuttamismahdollisuuksia, vaikutuksia, vaiheistusta, suunnittelun käynnistämisen perusteluja ja jatkosuunnittelussa huomioitavia asioita.

Hankekohtaisen esisuunnitteluvaiheen jälkeen ELY-keskuksessa tehdään päätös hankkeen jatkosuunnittelusta. Väylävirasto tekee päätökset suurten hankkeiden jatkosuunnittelusta ELY-keskuksen esityksestä, jossa huomioidaan alueellisessa liikennejärjestelmätöissä sovitut linjaukset. Yleissuunnitelmassa esitetään tien tekniset ja liikenteelliset ratkaisut yleis- tai asemakaavatasolla huomioiden ympäristöhaittojen minimointi. Mikäli lainsäädäntö edellyttää ympäristövaikutusten arviointimenettelyä, arviointi tehdään YVA-lain mukaisesti yleissuunnitteluvaiheessa.

Tiesuunnitelman laatiminen on hankkeen toteutukseen tähtäävää tien yksityiskohtaista suunnittelua. Lainvoimaisen tiesuunnitelman perusteella tarvittava tiealue voidaan ottaa haltuun rakentamista varten. Tiesuunnitelmassa esitetään väylän tarkka sijainti ja sitä varten tarvittavat alueet asemakaavan tarkkuustasolla. Suunnitelmassa kuvataan liikenteen haittojen torjumiseksi tarvittavat toimenpiteet. Rakentamissuunnittelu liittyy hankkeen välittömään toteuttamiseen, sisältyy usein urakkaan ja tehdään vasta, kun hankkeen rahoitus on järjestetty.



Toteutusta odottavat suuret hankkeet

Tiesuunnitelmia on käynnissä runsaasti, joten toteutusvalmiita hankkeita on alueella jatkossakin. Liikenne12-suunnitelman mukaiseen valtion väyläverkon investointiohjelmaan kirjatut alueemme hankkeet olisi tärkeä saada käyntiin ripeästi. Hankkeiden tavoitteina on korjata puutteet teiden laatussa, liikenteen sujuvuudessa ja turvallisuudessa sekä tukea kaupunkiseutujen kasvuedellytyksiä.

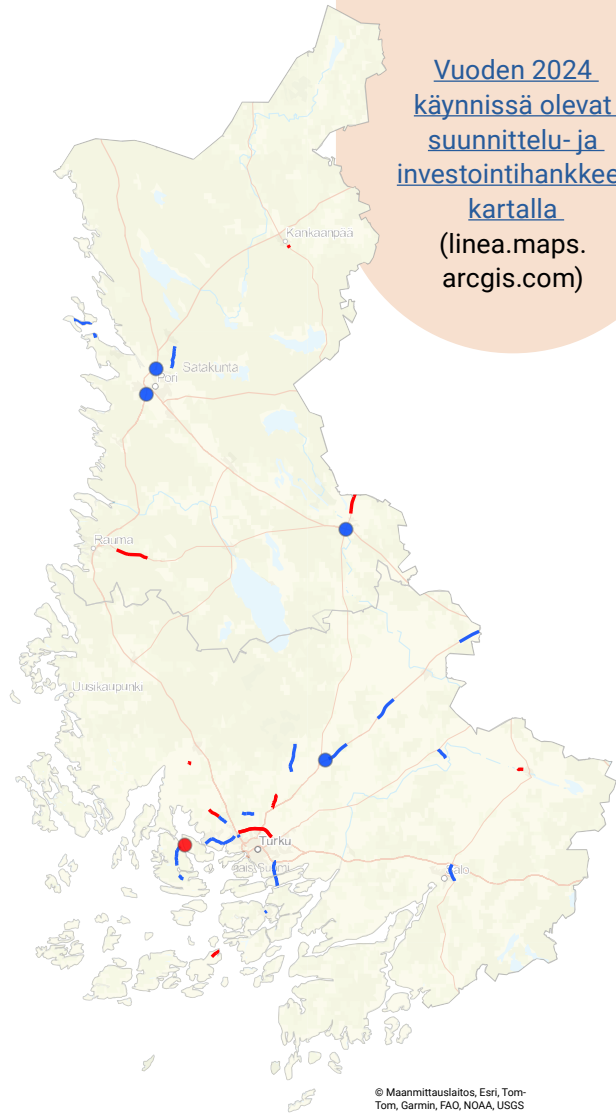
E18 Turun kehätien Raision kohdan parantaminen on ELY-keskuksen kärkihanke, joka on toteuttamisvalmiudessa odottaen ainoastaan rahoituspäätöstä. Hankkeen kustannusarvio on tällä hetkellä noin 235 miljoonaa euroa. Hanke sisältyy valtion väyläverkon investointiohjelmaan.

E18 Turun kehätie välillä Naantali–Raisio tiesuunnitelma oli nähtävillä syys-lokakuussa 2023 ja se on edennyt viimeistely- ja hyväksymisvaiheeseen. Hankkeen kustannusarvio sisältäen radan uusimisen on 269 miljoonaa euroa. Hanke ei sisälly valtion väyläverkon investointiohjelmaan.

Mt 180 Kurkela–Kuusisto tiesuunnitelma on valmistussa ja siirtyy sen jälkeen viimeistely- ja hyväksymisvaiheeseen. Hankkeen kustannusarvio on tällä hetkellä noin 112 milj. €. Hankkeen rahoituksesta odotetaan hallituksen päätöstä vuoden 2024 aikana.

Vt 2 parantamishankkeessa Porin keskustan kohdalla laaditaan parhaillaan YVA-arviointia, tämän jälkeen tiesuunnitelma siirtyy viimeistely- ja hyväksymisvaiheeseen. Hankkeen kustannusarvio on tällä hetkellä noin 72 milj. €. Hanke sisältyy valtion väyläverkon investointiohjelmaan.

[Vuoden 2024 käynnissä olevat suunnittelu- ja investointihankkeet kartalla](#)
([linea.maps.arcgis.com](#))



Vt 8 Laitilan kohdalla tiesuunnitelma on hyväksymisvaiheessa. Hankkeen kustannusarvio on tällä hetkellä noin 48 milj. €. Hanke ei sisälly valtion väyläverkon investointiohjelmaan.

Vt 9 Lieto as.–Aura tiesuunnitelma on hyväksymisvaiheessa. Hankkeen kustannusarvio on tällä hetkellä noin 67 milj. €. Hanke ei sisälly valtion väyläverkon investointiohjelmaan.



[Tutustu tiesuunnitelman havainnevideoon: Turun Kehätien \(E18\) parantaminen Raision keskustassa](#)
([youtube.com](#))

Saaristoliikenteestä toimivampaa ja ympäristöystävällisempää

Tutustu reitteihin

ja aikatauluihin:

[Yhteysalusliikenne](https://yhteysalusliikenne.fi)

(yhteysalus.fi)

[Maantielauttaliikenne](https://maantielauttaliikenne.fi)

(liikennetilanne.

fintraffic.fi)

Maantielauttaliikenteessä siirrytään vähitellen pitkäkestoisiin sopimuksiin. Sopimukset ovat olleet aiemmin 5–10 vuoden mittaisia, mutta jatkossa siirrytään 20 vuoden sopimuksiin.

Järvi-Suomen hankinta on ensimmäinen neljästä 20-vuoden palvelukokonaisuudesta ja vuosien 2024–2028 aikana hankintoja tullaan jatkamaan muiden kolmen hankintakokonaisuuden osalta. 20-vuoden hankinnoissa ja sopimuksissa huomioidaan valtakunnallisesti kannattavien kahdeksan silloituskohteen toteutumisen mahdollisuus ja lossiliikenteen korvaaminen sillalla sopimuskauden aikana. Sopimusten pitkän tähtäimen tavoitteena on liikenteen kehittäminen kohti hiilineutraalia liikennepalvelua sekä vastata liikenteen kysyntään ja kehittää lauttaliikennettä osana toimivaa liikennejärjestelmää.

Maantielauttaliikenteessä kalusto on uudistunut viime vuosina useilla lauttapaikoilla. Kaluston uusiutuminen mahdollistaa uuden teknologian ja energiaratkaisujen käytön. Näin on parannettu maantielauttaliikenteen energiatehokkuutta ja vähennetty hiilidioksidipäästöjä merkittävästi. Maantielauttaliikenteessä on liikenteessä jo useampi sähkölautta tai lossi. Maantielauttaliikenteessä uudet lautat ovat kapasiteetiltaan suurempia, mikä parantaa liikenteen välityskykyä ja ympäristöystävällisyyttä.

Maamme vilkkaimpien lossireittien, Nauvo-Korppoon ja Vartsalan lauttapaikkojen palvelutasoa parannetaan alusmuutoksilla 6.6.2024 alkaen. Nauvo-Korppoo lauttapaikalla nykyisin liikennöivä sähkölossi siirretään Vartsalan reitille. Vartsalan lauttapaikalla tällä hetkellä liikennöivä lossi muutetaan sähkölossiksi ja siirretään Nauvo-Korppoo reitille. Nauvo-Korppoo lauttapaikalla nykyisin osa-aikaisesti liikennöivä lossi muutetaan sähkölossiksi ja se jatkaa lauttapaikan toisena lossina aiempaa pidemmällä liikennöintikaudella. Reittien hiilidioksidipäästöt vähenevät merkittävästi lossien sähköistyksen ansiosta. Lisäksi Nauvo-Korppoo lauttapaikan liikenteen sujuvuus paranee merkittävästi vuorotiheyden ja välityskyvyn muutosten myötä. Kesäkaudella vuoromäärä nousee noin 40 % aiempiin kesiiin verrattuna. Myös touko-syyskuun aikana vuoromäärä kasvat yli 20 %. Vartsalan lossireitillä puolestaan henkilöautokapasiteetti kasvaa muutoksen myötä yli 40 %.

Saariston rengastien ja Pienen rengastien yhteysalusyhteyksien liikennöintiä pidennetään viikolla tänä vuonna niin, että rengastiet ovat kauttaaltaan kierrettävissä 10.5.–8.9.2024. Tämä laajentaa mahdollisuutta kokea laaja saaristo-alue silloin, kun kävijöitä on vähemmän ja kapasiteettia enemmän esimerkiksi majoituspalveluissa.

Saariston
rengastiet
k kauttaaltaan
kierrettävissä
10.5.–8.9.2024

Nauvo-Korppoon
ja Vartsalan
lauttapaikkojen
palvelutasoa parannetaan
alusmuutoksilla
6.6.2024
alkaen.