

Päiväys/Datum

12.06.2025

Dnro/Dnr

TRAFICOM/353582/05.01.26.02/2023

Päätös vesiliikennelain (782/2019) mukaisessa kielto- ja rajoitusasiassa

Esitys

Esityksen tekijä

Master Yhtiöt Oy

Esityksen pvm

13.6.2023

Esitys

Voimassa olevien vesikulkuneuvoja koskevien aallokon aiheuttamisen kielto- ja 9 km/h nopeusrajoitusalueiden lyhentäminen Pielisjoella, Joensuun ja Kontiolahden kunnissa.

Esityksessä esitetään Joensuun kunnan puolella vesikulkuneuvoja koskevien kielto- ja rajoitusalueiden poistamista väleiltä Kalmoniemi - jokiasema ja Sirkkalan silta - Pataluodon uimaranta. Kielto- ja rajoitusalue jäisi voimaan välille jokiasema - Sirkkalan silta. Esityksessä esitetään myös Kontiolahden kunnan puolella Pielisjoen väylän osuuteen kohdistuvan aallokon aiheuttamisen kiellon sekä 9 km/h nopeusrajoituksen lyhentämistä Kuurnan kanavan ympäriltä n. 1600 metrillä niin, että kielto- ja rajoitusalue jäisi voimaan n. 200 metriä ennen Kuurnan kanavan alueen alkamista ja päättyisi n. 200 metriä ennen Kalliosaarta.

Perustelut

Esityksen perusteena on vesiliikenteen sujuvoittaminen, yleisen virkistyskäytön ja elinkeinon kehittäminen Pielisjoen alueella. Esityksen mukaan kielto- ja rajoitusalueet ovat liian pitkiä, eivätkä vastaa tämän päivän vähentynyttä vesiliikenteen määrää; kielto- ja rajoitusalue on Pielisjoen suulta Utraan asti yhteensä 6 km sekä Kuurnan kanavan ympärillä 2 km. Veneellä ajettaessa Joensuusta Utraan siirtymiseen menee aikaa noin tunti eli edestakaiseen matkaan kuluu aikaa yhteensä kaksi tuntia. Tämä tuntuu turhauttavalta eivätkä veneilijät löydä nopeusrajoituksille perusteita. Matkailun kannalta tällaiset pitkät kielto- ja rajoitusalueet estävät maakunnan vesiliikenteen kehittymistä ja uusien palveluiden syntymistä.

Erilaiset rantarakennelmat ja yksityiset laiturit ovat siirtyneet Joensuun kaupungin alueella nykyisen nopeusrajoitusalueen pohjoispuolelle, joten aallokon muodostumisella ei voi enää perustella nykyisiä kieltoja ja rajoituksia. Kuurnan alapuolella olevan nopeusrajoitusalueen kohdalla on tapahtunut myös samanlaista kehitystä, sillä rajoitusalueella ei ole kuin 1-3 yksityisen omistamaa

laituria. Lisäksi laivaväylä on joen itäpuolella, jonka alkuosuudella ei ole lainkaan yksityisen omistamia rakennelmia. Rajoitusalue on ainoastaan laivaväylällä, joten laivaväylän ulkopuolella voi ajaa vapaasti, eli nykyinen rajoitus ei ole millään enää perusteltavissa. Tietyillä venemalleilla ja vesijeteillä hitaasti ajaminen aiheuttaa enemmän aallokkoa kuin ns. pinnassa ajaminen. Pielisjoen veneliikenne on vähentynyt näköhavaintojen perusteella merkittävästi (tukinuitto, laivaliikenne, erilaiset rahdit), joten turvallisuusriski tuskin kasvaa, vaikka nopeusrajoitus poistettaisiin tai sitä nostettaisiin.

Asian käsittely

Kuuluttaminen

Esityksestä on kuulutettu ja asiakirjat ovat olleet nähtävinä 20.2.–20.3.2025 välisen ajan Traficomien verkkosivuilla. Esityksen kuuluttamisesta on ilmoitettu 20.2.2025 Pielisjoen kunnalle -nimisessä sanomalehdessä.

Pyydetty lausunnot

Esityksestä on pyydetty lausuntoa Kontiolahden ja Joensuun kunnilta, Väylävirastolta, Pohjois-Karjalan ELY-keskukselta, Itä-Suomen poliisilaitokselta, Järvi-Suomen Uittoyhdistykseltä, Joensuun kalastuskunnalta sekä Kuurnan voimalaitokselta.

Saadut lausunnot

Kaikki tahot kalastuskuntaa lukuun ottamatta ovat lausuneet asiaan.

Joensuun kaupunki on pyytänyt 14.3.2025 lisäaikaa lausunnon toimittamiselle, joten vastausaikaa on jatkettu 25.4.2025 asti. Kaupunki on toimittanut lausuntonsa 9.4.2025. Lausunnossaan Joensuun kaupungin kaupunkirakennelautakunta toteaa, että nykyinen 9 km/h nopeusrajoitusalue tulisi pitää ennallaan välillä Kalmoniemi - Pekkalan silta ottaen huomioon vesialueen virkistyskäyttö ja sijainti ydinkeskustan asuin- ja virkistysalueiden äärellä. Välillä Pekkalan silta – Utran saaret on paljon ranta-asutusta ja virkistyskäyttöä, jonka takia välille tulisi lautakunnan mukaan asettaa 15 km/h nopeusrajoitus. Tällä ehkäistäisiin mahdollista aallokko- ja meluhaittaa alueen asutukselle. Lisäksi 15km/h nopeusrajoitus on myös hyvä kompromissi vesiteitse tapahtuvaan kulkemiseen käytettävän ajan lyhentämiseksi.

Kontiolahden kunta ei ole vastannut lausuntopyyntöön määräaikaan mennessä, joten Traficom on ottanut kuntaan yhteyttä 6.5.2025 ja pyytänyt kuntaa ilmoittamaan aikooko kunta lausua asiaan. Kontiolahden kunta on ilmoittanut 6.5.2025, ettei kunta näe tarpeelliseksi lausua asiaan.

Väylävirasto kertoo, että Pielisjoella kulkee Väyläviraston ylläpitämä Pielisjoen väylä (VL3 hyötyliikenteen väylä). Pielisjoen suun ja Pielisjoen ratasillan välillä sijaitsee viisi avattavaa siltaa sekä Joensuun sulkukanava. Väyläviraston näkemyksen mukaan 9 km/h on perusteltu sekä väylällä että väylän ulkopuolella Ylisoutajan sillalta Sirkkalan sillalle. Pielisjoen suulta Yli-soutajan sillalle on väljää vesialuetta, jossa voi kuitenkin esiintyä uittotoiminnan myötä esim. irtotukkeja tai muita uittoon liittyviä vaaratekijöitä. Väylävirasto puoltaa aallokon aiheuttamisen kiellon- ja 9 km/h nopeusrajoitusalueiden pienentämistä esityksen mukaisesti sekä Jokiaseman ja Sirkkalan sillan välisellä alueella että Kuurnan kanavan kohdalla. Väylävirasto huomioi merkitsemisvastuunsa maastoon päätöksen tultua voimaan. Väylävirasto toteaa, että merkinnästä vastaaville on jätettävä vähintään 6 kuukautta aikaa maastomerkintöjen toteutukselle ennen kiellon ja rajoituksen voimaantuloa.

Pohjois-Karjalan ELY-keskus on lausunnossaan arvioinut Joensuun ja Kontiolahden kuntien yhdyskuntakehitystä suhteessa esitykseen. Alue, jota esitys koskee on ELYn mukaan kaupunkimainen ja väestöltään kasvava. Kaupungistumisen mukanaan tuoma olosuhteiden muutos on esityksestä tehtävässä ratkaisussa huomioitava, sillä kaupungistuminen lisää vesiliikenteen määrää, venesatamien ja -valkamien tarvetta ja vesiliikenteestä aiheutuville häiriöille altistuvien henkilöiden ja kohteiden määrää. Väestön lisääntyminen lisää painetta ranta-alueiden, myös Pielisjoen ranta-alueiden virkistyskäyttöön, mikä näkyy mm. siinä, että rakennetaan lisää rantaan tukeutuvia virkistysreittejä ja -alueita.

Molempien kuntien väestönkehitys on ollut menneiden 20–30 vuoden aikana erittäin positiivista. Väestönlisäys on keskittynyt nimenomaan puheena olevalle kaupunkimaiselle alueelle ja sen lähialueelle Kontiolahden Lehmoon. Asutuksen lisääntyminen on yksi merkittävä muutostekijä kohdealueella eikä se anna perustetta lieventää veneilyn rajoituksia.

Joensuun väestönkasvu keskittyy kantakaupungin alueelle. Voimakkaimmin 2010-luvulla väestöään lisänneet kaupunginosat ovat olleet ruutukaavakeskustan neljä kaupunginosaa (1.-4.), Niinivaara, Otsola, Penttilä, Marjala, Karhunmäki ja Iksenniitty. Näistä kaupunginosista viisi rajoittuu Pielisjokeen (ruutukaavan 2. ja 3. kaupunginosa, Niinivaara, Penttilä ja Iksenniitty). Voimakkain kasvu kohdistuisi ruutukaavakeskustaan, Niinivaaralle, Otsolaan, Penttilään, Karhunmäkeen ja Iksenniitylle. Edelleen mainitut viisi Pielisjokeen rajoittuvaa kaupunginosaa kasvavat voimakkaasti, trendiennusteessa noin 5000 asukasta vuosivälillä 2023–35. Toisaalta jokivarressa sijaitsevien Utran ja Rantakylän kaupunginosien väestömäärä laskee, mikä johtuu luonnollisesta väestön harvenemista tilanteesta, jossa uudisrakentamista ei käytännössä ole.

Kontiolahti on usean taajaman kunta. Väestöltään vahvin taajama on Lehmo, joka sijaitsee Pielisjoen varressa Kuurnan ja Joensuun kaupungin rajan välisellä alueella.

Kontiolahden kunnalla on Pielisjoen varressa 41 venepaikkaa, Lehmassa 25 ja Kulhossa 16. Yksityisiä laituripaikkoja mm. rantatonttien yhteydessä lienee Kontiolahden puolella merkittävästi enemmän. Joensuun puolella näiden määrä on suhteellisesti pienempi. Näitä on erityisesti Rantakylässä ja Utrassa. Virallisia kaupungin ylläpitämiä uimapaikkoja on jokivarressa Utrassa, Karsikossa ja Ilosaareissa. Uimassa käydään käytännössä muuallakin. Kohdealueella ei ole Kontiolahden kunnan ylläpitämiä uimarantoja. Uiton toimipisteitä kohdealueella on kaksi. Toinen sijaitsee Utransaaren kohdalla Pielisjoen itärannalla ja toinen jokisuussa Kuhasalossa.

Kalastoon ei ELYn arvion mukaan kohdistuisi merkittäviä vaikutuksia, vaikka esitys hyväksyttäisiin. Jos taas muutoksia rajoituksiin tehtäisiin Ilosaaren koskien kohdalla, tällä voisi olla vaikutuksia loheen ja taimeneen. Veneiden muodostamat aallot voivat vaikeuttaa rannalta kalastamista ja pyydyskalastamista, mutta vaikutus ei liene kovin merkittävä.

ELYn mukaan uitto ei ole päättynyt tai päättymässä Pielisjoella, vaikka toimintatavat ovat muuttuneet ja käytetyt tukikohta-alueet vähentyneet. On olemassa merkkejä siitä, että uitto voi jopa kääntyä kasvuun. Lisäksi vesillä liikkumisen tavat ovat monipuolistuneet, kun mukaan on tullut aiemmin täysin tuntemattomia vesillä liikkumisen muotoja kuten vesiskoottereita, SUP-lautoja ja saunalauttoja.

Koska kohdealueen väestömäärä on voimakkaasti kasvava, olisi ELYn arvion mukaan hyvin todennäköistä, että veneilyn rajoitusten lieventäminen Kuurnan kanavan ja Pyhäselän välisellä alueella lisäisi veneilystä aiheutuvia haittoja. Haitat olisivat melun, aaltoilun ja eroosion lisääntymistä sekä vesiliikenteen turvallisuuden, asumisen viihtyisyyden ja ranta-alueiden virkistyskäyttöarvon vähenemistä. ELY huomauttaa, ettei esitys sisällä objektiivista selvitystä Pielisjoen liikennöintiolosuhteiden olennaisesta muuttumisesta eikä rajoitusten lieventämisen tuottamista haitoista. Rajoitusten lieventämisellä on vaikea nähdä muuta hyötyä kuin huviveneilyn matka-aikojen lyheneminen, mille ei ole syytä antaa kovin suurta painoarvoa kaupunkimaisessa vesiliikennemympäristössä. Täten Pohjois-Karjalan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus ei puolla rajoitusten lieventämistä, sillä rajoitusten lieventämiselle ei ole olemassa vesiliikennelain 105 §:ssä mainittuja, olosuhteiden muuttumiseen tai niiden aiempaan puutteelliseen arviointiin perustuvia edellytyksiä.

Itä-Suomen poliisilaitos huomauttaa, että harkittaessa koneellisten vesikulkuneuvojen kieltämistä tai rajoittamista tulee ottaa huomioon vesiliikenteen määrä ja tyyppi ja sen vaikutus ympäristöön, vesialueen koko/pinta-ala yms. seikat, joilla saattaa olla vaikutusta ympäristöön ja turvalliseen liikkumiseen vesialueella. Esitysalueella Joensuun kaupungin puolella on noin 18 laituria, joissa ei ole puomia edessä. Osassa laitureita on yksi tai useampi vene kiinnitettynä googlen satelliittikuvien perusteella. Kiinteistöjen omistajat eivät siis vaikuta siirtäneen laitureitaan toisille kiinteistöille. Lisäksi mm. ABC:n asiakaslaiturin kohdalla on kohtalainen virtaus, joka painaa veneitä laiturirakenteita vasten. Aallokon aiheuttaminen lisää varmuudella vaurioiden syntymistä ja vaikeuttaa laituriin kiinnittymistä sekä siitä irtautumista. Kyseistä laituria ei ole suojattu aallonmurtajalla.

Poliisilaitokselta on oltu yhteydessä uittopäällikköön, joka on kertonut, että uitot ovat kiihtyneet kotimaan puutavaran hankinnan myötä. Kesällä 2024 rajoitusalueella uitettu 180 000 m³ puuta, noin 6000 m³/uitto, eli noin 30 uittoa per uittokausi. Uitot tulevat edelleen lisääntymään kotimaisen puunhankinnan pysyessä korkealla tasolla. Uittopäällikkö mukaan uittojen kannalta aallokon tekeminen on ensisijaisesti vaarallisempaa kuin nopeusrajoitus. Yhden tukkinipun hajotessa joessa vapaana noin 200 kpl tukkeja, joihin törmääminen saattaa aiheuttaa henkilövahinkoja. Henkilövahinkoja voidaan tehokkaasti välttää nopeusrajoituksella. Molempia rajoituksia uittopäällikön mukaan siis tarvitaan edelleen. Lisäksi tukkien kerääminen vesistöstä aiheuttaa runsaasti ylimääräisiä kuluja. Uittoyhdistys on jo antanut lausunnon asiassa ja kannattaa rajoitusta uittolautan kohdalla. Poliisilaitos kuitenkin huomauttaa, että on käytännössä mahdotonta asettaa nopeusrajoitusta tai aallokon aiheuttamisen kieltä ainoastaan liikkuvan tukkilautan kohdalle. Valvonta olisi siten mahdotonta, ja vaatisi luultavasti lakimuutoksen, että 300 metriä ennen tukkilauttaa nopeutta on laskettava ja aallokonteko lopetettava.

Poliisilaitos toteaa, että vapaa-ajan veneilyssä ei yleensä ole kiire minnekään. Matka-ajan pidentyminen ei siis ole merkityksellistä, vaan pikemminkin mahdollistaa maisemista nauttimisen ja rauhoittumisen vähemmillä polttoainekuluilla. Rajoitusalueen läpiajaminen suurimmalla sallitulla nopeudella kestää noin 45 minuuttia. Hakija ilmoitti aikaa kuluvan kyseiseen matkaan noin 25% enemmän. 9km/h nopeudella vesiskootterin aallonmuodostus on vähäistä. Nopeuden nosto noin 13-20km:iin/h:ssa aiheuttaa vesiskootterin kyntämistä ja tarpeettoman

korkeaa aallokonmuodostusta. Yrittäjän havainnot kyntävistä vesijeteistä on siis ilmeisesti ylinopeutta ajavista vesijetteilijöistä.

Esitysalueella eroosiota esiintyy edelleen, koska rantoja ei ole merkittävässä määrin kivetty väylän molemmin puolin. Nopeuden nostaminen lisää aallon pesupainetta. Poliisilaitos suosittaa tarvittaessa eroosion vaikutuksen arvioimista nopeuden ja aallon korkeuden suhteen erikseen asiantuntijalla.

Rajoitusalueella on tapahtunut muutama vuosi sitten kahden henkilön kuolemaan johtanut veneilyonnettomuus, jossa pienellä moottorilla varustetulla soutuveneellä veneilleet miehet menehtyivät törmättyään uittopuomiin. Törmäysnopeus oli alle 20 km/h. Valvontatehtäviä on ollut vuonna 2022 4 kpl, 2023 1 kpl ja vuonna 2024 2 kpl. Hälytystehtäviä on ollut vuonna 2022 3 kpl, 2023 11 kpl ja vuonna 2024 3 kpl. Hälytystehtävät ovat johtuneet mm. vesikulkuneuvon häiritsevästä käytöstä, veneen pääsemisestä irti tuuliajolle, veneeseen tulleesta moottoriviasta, kalastamisesta kielletyllä alueella, tukkinipun hajoamisesta sataman kohdalla, nuorison häiriökäyttäytymisestä sekä päihtyneestä henkilöstä.

Lopuksi poliisilaitos muistuttaa, että esitetyllä alueella väylä on edelleen kapea ja mutkitteleva. Esitettyjen seikkojen myötä poliisilaitos esittää aallokonteko- sekä nopeusrajoituksen voimassapitämistä ennallaan turvallisuus- ja ympäristösyistä.

Kuurnan Voima Oy kertoo, että yhtiölle on 29.6.1967 myönnetty lupa Kuurnan voimalaitoksen rakentamiseen, sekä Tie- ja vesirakennushallitukselle on 11.10.1984 myönnetty lupa Pielisjoen säännöstelyyn Kuurnan ja Kaltimon välillä. Molemmissa vesioikeudellisissa päätöksissä, kuten myös myöhemmissä muutoksenhakuvaiheita ja hankkeiden jatkovaiheita koskevissa ratkaisuissa, on määräyksiä rantatörmien syöpmisten ja sortumien estämisestä sekä tarkkailemisesta. Luvanhaltijat ovat lähtökohtaisesti velvollisia estämään tai korvamaan mahdolliset vahingot. Voimalaitostoiminnan vuodenvaihteen mukainen vedenpintojen vaihtelu on ennustettavissa varsin hyvin ja niiden vaikutukset joen ranta-alueilla on yleisesti tiedostettu. Vedenpinnat vaihtelevat enemmän vesivoimalaitoksen alapuolisessa vesistössä kuin vesivoimalaitoksen yläpuolisessa vesistössä. Osittain tähän myötävaikuttaa voimalaitoksen alapuolella tapahtuva runsaampi vesiliikenne. Kokonaisuutena vesiliikenteen osuus rantasyöpymiin on merkittävä.

Kuurnan Voima Oy ja Tie- ja vesirakennushallitus ovat 28.3.1985 sopineet Pielisjoen rantasyöpmien suojaamisesta ja/tai rahalla korvaamisesta. Mahdollinen vesikulkuneuvoja koskevan nopeusrajoituksen ja aallokon aiheuttamisen kiellon poisto lisäisi ja vahvistaisi aaltoilua ja todennäköisesti myös rantaeroosiota. Mikäli nykyisiä nopeusrajoituksia muutettaisiin, tulisi em. sopimus päivittää vastaamaan olosuhteissa tapahtuvaa muutosta. Pielisjoella on hyvin toimivat vesikulkuneuvoja koskevat kielto- ja rajoitusalueet, eikä yhtiö näe näihin muutostarvetta. Täten Kuurnan Voima Oy esittää, että Pielisjoen vesiliikenteen mukaisia kielto- ja rajoitusalueita ei muuteta nykyisestä.

Järvi-Suomen Uittoyhdistys puoltaa nopeusrajoitusten muuttamista ehdollisena. Uittoyhdistyksen mukaan kielto- ja rajoitusalueita voitaisiin muuttaa, mikäli uittolautan kohdalla nopeusrajoitukseksi asetettaisiin edelleen enintään 9 km/h. Hinauksessa olevaa uittolauttaa ohitettaessa taikka kohdattaessa tulee noudattaa 9 km/h nopeusrajoitusta. Pysähdyksissä olevaa uittolauttaa ohitettaessa tulee noudattaa enintään 9 km/h nopeusrajoitusta.

Uittoyhdistys kertoo, että uiton merkitys itäisen Suomen metsäteollisuuden puunhankinnassa on kääntynyt nousuun 2010-luvulla saavutetun pohjatason jälkeen. Ympäristövastuullisuus, energiatehokkuus ja metsälogistiikan kapasiteettikysymykset ovat nostaneet uiton merkityksen uudelle tasolle. Pielisjoella hinataan Nurmeksesta, Lieksasta, Uimaharjusta ja Utrasta lähteneitä lauttoja toukokuusta lokakuulle saakka. Korkeat aallot vaikuttavat uiton turvallisuuteen. Korkeat aallot voivat aiheuttaa nippujen särkymisiä, minkä seurauksena uittolautasta voi irrota irtopuita vesialueelle. Irtopuut ovat kaikille vesilläliikkuville ja nimenomaan pienveneilijöille turvallisuusriski. Uittoyhdistys haluaa kaikille vesilläliikkuville turvallisen liikkumisen, ja sen vuoksi uittoyhdistyksen lausuntona on, että aina uittolautan kohdalla nopeusrajoitus on enintään 9 km/h. Uittolauttojen P-paikkoja Pielisjoella ovat Uimaharjun Koukkuniemessä, Kaltimon ja Kuurnan voimalaitosten sekä ylä- että alapuolella, Kulhonselällä ja Kuhasalossa Pielisjoen suulla.

Muistutukset ja muut lausunnot

Asiaan ei ole saapunut muistutuksia tai muita lausuntoja.

Päätös

Liikenne- ja viestintävirasto Traficom hylkää esityksen.

Perustelut

Vesiliikennelain 135 §:n siirtymäsäännöksen mukaisesti Merenkululaitoksen, Liikenneviraston, alueellisen ympäristökeskuksen ja elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksen kumotun vesiliikennelain (463/1996) nojalla sekä lääninhallituksen ja alueellisen ympäristökeskuksen kumotun veneliikennelain (151/1969) nojalla määräämät kiellot tai rajoitukset ovat voimassa niitä koskevissa päätöksissä mainitun ajan, jollei päätöksiä tämän lain nojalla muuteta taikka kumota.

Vesiliikennelain 105 §:n mukaan kielto- tai rajoituspäätöstä, joka on annettu 101 §:n mukaisesti, voidaan muuttaa, jos päätöstä tehtäessä vallinneet olosuhteet ovat olennaisesti muuttuneet tai jos niiden myöhemmin todetaan olleen oleellisesti erilaiset kuin päätöstä annettaessa on edellytetty. Vesiliikennelain 35 §:n mukaan yleinen nopeusrajoitus kanavien kautta liikuttaessa on 9 km/h ellei Liikenne- ja viestintävirasto toisin määrää.

Voimassa olevat kielto- ja rajoitusalueet

Pielisjoen läpi kulkee Pielisjoen väylä, jonka omistaa Väylävirasto. Joensuun kaupungin puolella väylän ulkopuoliseen alueeseen kohdistuva nopeusrajoitus ja aallokon aiheuttamisen kielto ovat määrätty Pohjois-Karjalan ympäristökeskuksen päätöksellä (0700L0036-26, 22.5.2000) ympäristön ja yleisen virkistyskäytön suojaamiseksi. Järvi-Suomen merenkulkupiiri on määrännyt (5/2000, 4.5.2000) Pielisjoelle väylän alueelle n. 6 km matkalle vastaavan nopeusrajoituksen sekä aallokon aiheuttamisen kiellon vuonna 2000. Kielto- ja rajoitusalueet ulottuvat Kalmonniemestä Pataluodon uimarantaan asti. Kielto- ja rajoitus on määrätty kaupunkialueella sijaitsevan väylän kapeuden ja mutkaisuuden perusteella. Päätöksen perusteluiden mukaan väylän yllä ja alueella sijaitsee useita siltoja sekä venesatamia. Päätöksen mukaan koko kieltoalue on verrattavissa kanava-alueeseen. Nopeusrajoituksella ja aallokon aiheuttamisen kiellolla ehkäistään vaaratilanteita liikenteessä ja ehkäistään eroosiovaurioiden syntymistä rannoilla ja kanavan luiskissa. Samoin estetään myös veneiden hakkautuminen venesatamissa laituria ja

toisiaan vasten.

Kontiolahden kunnan puolella on voimassa Kuurnan kanavan alueella 9 km/h nopeusrajoitusalue sekä aallokon aiheuttamisen kieltö. Kielto- ja rajoitusalue kohdistuu kanavan läpi kulkevaan Pielisjoen väylään. Kielto- ja rajoitusalueen pituus on yhteensä alle kolme kilometriä; Joensuun suunnasta tultaessa kieltö- ja rajoitusalue alkaa n. 1,5 km ennen Kuurnan kanavaa ja alue jatkuu Kuurnan kanavan jälkeen n. 1,1 km. Nopeusrajoitus- ja aallokon aiheuttamisen kieltöaluetta on kertaalleen lyhennetty vuonna 2007 Merenkululaitoksen päätöksellä (1692/610/2007, 17.8.2007) n. 900 metrillä. Päätöksen mukaan rajoitusalueen pituus on aikanaan määritetty uittotoiminnan tarpeiden mukaan. Päätöksessä todetaan, että kun uitto on vähentynyt ja menettelytapa muuttunut, voidaan rajoitusaluetta lyhentää nykytarpeita vastaaviksi.

Esitysalueella on lisäksi Joensuun kunnan puolella voimassa laaja vesiskootterikieltö. Kiellon on alun perin määrännyt Pohjois-Karjalan lääninhallitus (00604 365 92 127, 18.6.1992) Joensuun kaupunginhallituksen esityksestä. Kieltoa on haettu Joensuun vesialueille. Päätökseen liittyvää karttaliitettä ei ole löytynyt, mutta päätöksen mukaan kiellon ulkopuolelle jätetty Syväsataman ja Kukkosaaren välinen lahdella, lukuun ottamatta klo 22.00-6.00 välistä aikaa. Kielto on määrätty luonnon ja muun ympäristön sekä yleisen virkistyskäytön suojaamiseksi. Kiellosta huolimatta vesiskoottereilla ja vastaavilla vesikulkuneuvoilla on saanut ajaa kieltoalueella sijaitsevilla yleisillä väylillä. Läninhallituksen päätöstä on täsmennetty vuonna 2017 Pohjois-Karjalan ELY-keskuksen päätöksellä (POKELY/328/2016, 13.4.2017). Vesiskootterikieltö ei koske siirtymistä väyläalueella ja sieltä osoitettuihin pysäköintipaikkoihin. Kieltoalue on lisäksi ulotettu myös Syväsataman alueelle. Sallittuja rantautumispaikkoja ovat Jokiasema, Linnunlahti, Kurapuro Ranta-Mutalassa, Karsikko ja Utra. Marjalan rantautumispaikalta sallitaan siirtyminen Pyhäselälle kieltoalueen läpi. Päätöksen karttaliitteen mukaan kieltoalue ulottuu välille Höytäisen kanava - Siitaisen- ja Linnunlahden edusta - Pielisjoki - Joensuun ja Kontiolahden kuntaraja sekä Ukonlahti - Vehkaniemi - Sulkulahti - Haapaniemi.

Saadut selvitykset

Esityksen mukaan matka-aika Joensuusta Utraan on noin tunti, jolloin edestakaiseen matkaan kuluu aikaa yhteensä kaksi tuntia. Nopeusrajoitusalue on perusteettoman pitkä, estää maakunnan matkailun kehittymistä ja uusien palveluiden syntymistä alueelle. Rajoitusalueen lyhentäminen sujuvoittaisi vesiliikennettä.

Poliisilaitos on todennut, että vapaa-ajan veneilyssä matka-ajan pidentymisellä ei ole merkitystä. Poliisi on myös huomauttanut, että rajoitusalueen läpi ajaminen (Joensuun puolella) suurimmalla sallitulla nopeudella kestää noin 45 minuuttia. Myös ELY keskus on huomauttanut, ettei rajoitusten lieventämisellä olisi muuta hyötyä kuin huviveneilyn matka-aikojen lyhentäminen. Sen sijaan rajoitusten lieventämisellä olisi haittaa ympäristölle, alueen viihtyisyydelle ja turvallisuudelle.

Esityksen mukaan vesiliikenne alueella on muuttunut ja nopeusrajoitus on jäänne menneisyydestä, jolloin joenrannan rakenteet ovat olleet erilaisia. Rantoja on kivetetty, joten perustelu rantojen syöpymisestä ei ole enää esittäjän mukaan ajankohtainen. Venelaiturien määrä on vähentynyt, ja nopeusrajoitusalueen päättymisen jälkeisellä alueella laiturien määrä on lisääntynyt. Aallokon muodostamisella ei täten voida perustella nykyisiä nopeusrajoituksia. Vesijeteillä

ajaminen 9 km/h on työlästä ja hitaasti ajaminen tuo enemmän aallokkoa kuin ns. pinnassa ajaminen. Lisäksi Kontiolahden puolen rajoitusalueella on vain 1-3 yksityisen omistamaa laituria. Lisäksi nopeusrajoitusalue kohdistuu vain väyläalueeseen, ja sen ulkopuolella voi ajaa vapaasti. Nopeusrajoitusalue ei siten ole enää millään perusteltavissa.

ELY-keskuksen mukaan alue on kaupunkimainen ja väestöltään kasvava. Kaupungistuminen lisänee ELYn arvion mukaan vesiliikenteen määrää, venesatamien ja -valkamien tarvetta ja vesiliikenteestä aiheutuville häiriöille altistuvien henkilöiden ja kohteiden määrää. Väestön lisääntyminen lisää painetta ranta-alueiden, myös Pielisjoen ranta-alueiden virkistyskäyttöön, mikä näkyy mm. siinä, että rakennetaan lisää rantaan tukeutuvia virkistysreittejä ja -alueita.

Poliisin mukaan esitysalueella Joensuun kaupungin puolella on noin 18 laituria, joissa ei ole puomia edessä. Kiinteistöjen omistajat eivät poliisin arvion mukaan ole siirtäneet laitureitaan toisaalle. Lisäksi poliisi on huomauttanut, että mm. ABC:n asiakaslaiturin kohdalla on kohtalainen virtaus, joka painaa veneitä laiturirakenteita vasten. Aallokon aiheuttaminen lisää varmuudella vaurioiden syntymistä ja vaikeuttaa laituriin kiinnittymistä sekä siitä irtautumista. Kyseistä laituria ei ole suojattu aallonmurtajalla. Poliisin arvion mukaan esitysalueella eroosiota esiintyy edelleen, koska rantoja ei ole merkittävässä määrin kivetty väylän molemmiin puoliin. Nopeuden nostaminen lisää aallon pesupainetta.

ELY kertoo, että Kontiolahden kunnalla on Pielisjoen varressa 41 venepaikkaa, Lehmossa 25 ja Kulhossa 16. Yksityisiä laituripaikkoja mm. rantatonttien yhteydessä lienee Kontiolahden puolella merkittävästi enemmän. Joensuun puolella yksityisiä laituripaikkoja on erityisesti Rantakylässä ja Utrassa. Virallisia kaupungin ylläpitämiä uimapaikkoja on jokivarressa Utrassa, Karsikossa ja Ilosaaressa. Uiton toimipisteitä kohdealueella on kaksi; Utransaaren kohdalla Pielisjoen itärannalla ja jokisuussa Kuhasalossa.

Kuurnan Voima Oy on taas huomauttanut, että yhtiölle on asetettu vesioikeudellisissa päätöksissä määräyksiä rantatörmien syöpymisten ja sortumien estämisestä sekä tarkkailemisesta. Luvanhaltijat ovat lähtökohtaisesti velvollisia estämään tai korvamaan mahdolliset vahingot. Voimalaitostoiminnan vuodenkierron mukainen vedenpintojen vaihtelu on ennustettavissa varsin hyvin ja niiden vaikutukset joen ranta-alueilla on yleisesti tiedostettu. Yhtiö on myös huomauttanut, että vedenpinnan korkeudet vaihtelevat enemmän vesivoimalaitoksen alapuolisessa vesistössä kuin vesivoimalaitoksen yläpuolisessa vesistössä. Osittain tähän myötävaikuttaa voimalaitoksen alapuolella tapahtuva runsaampi vesiliikenne. Kokonaisuutena vesiliikenteen osuus rantasyöpymiin on Kuurnan Voima Oy:n arvion mukaan merkittävä.

Joensuun kunta on esittänyt kokonaan uuden 15 km/h nopeusrajoitusalueen määräämistä välille Pekkalan silta – Utran saaret ranta-asutuksen ja virkistyskäytön perusteella. Kaupungin esityksellä nopeusrajoitusaluetta laajennettaisiin noin kolmella kilometrillä nykyisestä kiello- ja rajoitusalueesta. Tällä ehkäistäisiin kaupungin mukaan mahdollista aallokko- ja meluhaittaa alueen asutukselle, ja olisi myös hyvä kompromissi vesiteitse tapahtuvaan kulkemiseen käytettävän ajan lyhentämiseksi.

Esityksen mukaan Pielisjoen veneliikenne on vähentynyt näköhavaintojen perusteella todella merkittävästi ml. tukinuitto, laivaliikenne ja erilaiset rahat, joten

turvallisuusriski tuskin kasvaa, vaikka nopeusrajoitus poistettaisiin tai sitä nostettaisiin.

Selvitysten perusteella Pielisjoella on edelleen aktiivista uittotoimintaa. Poliisilaitos on ollut yhteydessä uittopäällikköön, joka on selvittänyt, että uitot ovat kiihtyneet kotimaan puutavaran hankinnan myötä. Kesällä 2024 rajoitusalueella uitettu 180 000 m³ puuta, noin 6000 m³/uitto, eli noin 30 uittoa per uittokausi. Uitot tulevat edelleen lisääntymään kotimaisen puunhankinnan pysyessä korkealla tasolla. Uittoyhdistyksen lausunnon mukaan uiton merkitys itäisen Suomen metsäteollisuuden puunhankinnassa on kääntynyt nousuun 2010-luvulla saavutetun pohjatason jälkeen. Pielisjoella hinataan Nurmeksesta, Lieksasta, Uimaharjusta ja Utrasta lähteneitä lauttoja toukokuusta lokakuulle saakka. Erityisesti korkeat aallot vaikuttavat uiton turvallisuuteen. Korkeat aallot voivat aiheuttaa nippujen särkymisiä, minkä seurauksena uittolautasta voi irrota irtopuita vesialueelle. Irtopuut ovat kaikille vesilläliikkuville ja nimenomaan pienveneilijöille turvallisuusriski.

Myös poliisi on huomauttanut, että irtopuihin törmäminen on turvallisuusriski. Poliisilla on ollut useita valvonta- ja hälytystehtäviä alueella. Vakavin on ollut kahden henkilön kuolemaan johtanut veneilyonnettomuus, jossa pienellä moottorilla varustetulla soutuveneellä veneilleet miehet menehtyivät törmättyään uittopuomiin. Henkilövahinkoja pystytään tehokkaasti välttämään nopeusrajoituksella.

Uittoyhdistys on esittänyt alueellisen kielto- ja rajoitusalueen määrittämisen sijaan kiellon ja rajoituksen voimassaoloalueen ulottamista vain uittolautan kohdalle. Poliisilaitos ja Traficom kuitenkin huomauttavat, että nykyisen lainsäädännön puitteissa on käytännössä mahdotonta asettaa nopeusrajoitusta tai aallokon aiheuttamisen kieltä ainoastaan liikkuvan tukkilautan kohdalle. Poliisi on myös kertonut, että tällaisten rajoitusten valvonta olisi käytännössä mahdotonta.

Esityksen mukaan vesijeteillä ajaminen 9 km/h on työlästä ja hitaasti ajaminen tuo enemmän aallokkoa kuin ns. pinnassa ajaminen.

Poliisi on huomauttanut, että 9km/h nopeudella vesiskootterin aallonmuodostus on vähäistä. Nopeuden nosto noin 13-20km:iin/h:ssa aiheuttaa vesiskootterin kyntämistä ja tarpeettoman korkeaa aallokonmuodostusta. Poliisin arvion mukaan esittäjän havainnot kyntävistä vesijeteistä ovat ilmeisesti ylinopeutta ajavista vesijetteilijöistä.

Traficomin vuonna 2024 teettämän Veneiden aiheuttamien aaltojen ja melun mittaus (VTT 2024) -tutkimuksen mukaan häiritsevimmäksi koetaan erittäin kovaa läheltä ajetut ohitukset sekä vesiskootterilla ajettu ns. häiriöajo. Melun häiritsevyyteen selkeästi vaikuttava tekijä on veneen nopeus. Pienimmällä nopeudella mitattu äänitaso ja koettu melun häiritsevyys olivat pienimmillään, kun taas suurimmilla nopeuksilla mitattu äänitaso sekä koettu melun häiritsevyys olivat suurimmillaan. Melumittauksista ilmaan ja veden alle havaitaan, että äänitaso nousee nopeuden kasvaessa. Aiheutettujen aaltojen korkeus riippuu veneen koosta ja nopeudesta. Nopeilla veneillä liukuun nousun jälkeen aallot pienenevät. Aallon vaikutus rannassa ja rantaan kiinnitetyille laitureille tai muille aluksille riippuu monista tekijöistä. Kohdatessaan rannan aallokko joko heijastuu täysin jyrkän ja syvän rannan tapauksessa tai murtuu vähitellen loivan rannan tapauksessa. Rannan ja rakenteiden geometriasta riippuen paikalliset veden liikkeet (rannan aallokko) sekä rakenteiden vasteet voivat olla hyvin eri tyyppisiä. Siten aallokon häiritsevyys

rannan asukkaille ja ympäristölle on hyvin subjektiivisesti ja paikallisesti vaihtelevaa. Tutkimuksen pohjalta voidaan todeta, että hiljaa ajettaessa vesikulkuneuvojen aiheuttama melu, häiritsevyys ja aallokko ovat lähtökohtaisesti pienimmillään.

Ratkaisu

Vesiliikennelain 105 §:n mukaan kielto- tai rajoituspäätöstä, joka on annettu 101 §:n mukaisesti, voidaan muuttaa, jos päätöstä tehtäessä vallinneet olosuhteet ovat olennaisesti muuttuneet tai jos niiden myöhemmin todetaan olleen oleellisesti erilaiset kuin päätöstä annettaessa on edellytetty. Vesiliikennelain 35 §:n mukaan yleinen nopeusrajoitus kanavien kautta liikuttaessa on 9 km/h ellei Liikenne- ja viestintävirasto toisin määrää.

Lausujista vain Väylävirasto on kannattanut kielto- ja rajoitusalueiden lyhentämistä esityksen mukaisesti.

Saatujen selvitysten perusteella alueen väestö on kasvanut ja Pielisjoen alueella on edelleen aktiivista uittotoimintaa. Alueella on esiintynyt useita valvonta- ja hälytystehtäviä, joista vakavin on ollut kahden henkilön kuolemaan johtanut vesiliikenneonnettomuus. Esitettyä vesiliikenteen määrän vähentymistä ei ole täten osoitettu toteen. Lausujien arvioiden mukaan rantarakenteita ei ole merkittävästi vahvistettu aikaisemmasta rantojen ja rakenteiden syöpymisen estämiseksi. Lisäksi Kuurnan voimalaitokselle on asetettu muilla viranomaispäätöksillä sellaisia velvollisuuksia eroosion ja rakenteiden suojaamiselle, joihin voimassa olevien rajoitusten muuttamisella voi olla vaikutuksia.

Joensuun kunnan puolella voimassa oleva kielto- ja rajoitusalue Kalmonniemestä Pataluodon uimarantaan on määrätty kaupunkialueella sijaitsevan väylän kapeuden ja mutkaisuuden perusteella. Päätöksen perusteluiden mukaan väylän yllä ja alueella sijaitsee useita siltoja sekä venesatamia. Päätöksen mukaan koko kieltoalue on verrattavissa kanava-alueeseen. Nopeusrajoituksella ja aallokon aiheuttamisen kiellolla ehkäistään vaaratilanteita liikenteessä ja ehkäistään eroosiovaurioiden syntymistä rannoilla ja kanavan luiskissa. Samoin estetään myös veneiden hakkautuminen venesatamissa laituria ja toisiaan vasten.

Kontiolahden kunnan puolella kielto- ja rajoitusalue kohdistuu Pielisjoen väylän n. kolmen kilometrin pituiselle osuudelle Kuurnan kanavassa. Aluetta on lyhennetty Merenkululaitoksen päätöksellä vuonna 2007, jonka mukaan kielto- ja rajoitusaluetta voidaan lyhentää, kun uitto on vähentynyt ja menettelytapa on muuttunut. Saatujen selvitysten perusteella uittotoiminta ei ole merkittävässä määrin vähentynyt esitysalueella. Lisäksi nopeusrajoitus ja aallokon aiheuttamisen kielto edistävät Kuurnan Voima Oy:lle asetettujen velvollisuuksien toteutumista rantojen eroosion minimoimiseksi. Traficom myös huomauttaa, että vesiliikennelain 35 §:n mukaan yleinen nopeusrajoitus kanavien kautta liikuttaessa on ilman erillistä päätöstäkin 9 km/h ellei Liikenne- ja viestintävirasto toisin määrää.

Selvitysten perusteella Pohjois-Karjalan ympäristökeskuksen, Järvi-Suomen merenkulkupiirin ja Merenkululaitoksen päätöksentekohetkillä vallinneet olosuhteet eivät ole olennaisesti muuttuneet aikaisemmasta, eikä täten 105 §:n edellytykset kielto- ja rajoitusalueita koskevien päätösten muuttamiselle täyty.

Joensuun kaupunki on esittänyt kokonaan uuden nopeusrajoitusalueen määräämistä välille Pekkalan silta – Utran saaret. Vesiliikennelain 101.1 §:n mukaan Liikenne- ja

viestintävirasto voi kieltää vesikulkuneuvolla liikkumisen määrääjäksi tai toistaiseksi määrätyllä vesialueella tai rajoittaa sitä, jos kieltö tai rajoitus harkitaan tarpeelliseksi liikenteen, ympäristön, kalastuksen tai muun elinkeinon suojaamiseksi taikka yleisen luonnon virkistyskäytön tai muun yleisen edun vuoksi. Traficomille tehty esitys on koskenut voimassa olevien kieltö- ja rajoitusalueiden lyhentämistä, minkä vuoksi Traficom ei voi tällä päätöksellä arvioida uusien kieltö- ja rajoitusalueiden määräämisen tarpeellisuutta. Mikäli Joensuun kaupunki haluaa esittää uusien vesiliikenteen kieltö- ja rajoitusalueiden määräämistä, tulee tästä tehdä uusi vesiliikenteen kieltö- ja rajoitusesitys Traficomille.

Voimaantulo

Päätös tulee voimaan 1.7.2025 lukien mahdollisesta muutoksenhausta huolimatta ja on voimassa toistaiseksi.

Päätöksestä kuuluttaminen

Traficom tiedottaa tästä päätöksestä kuulutuksella Traficomin verkkosivuilla (Ajankohtaista > Kuulutukset ja yleistiedoksiannot > Vesiliikenne).

Päätöksen tiedoksi antaminen

Väylävirasto
Joensuun kaupunki
Kontiolahden kunta
Esittäjä

Ilmoitus päätöksestä

Pohjois-Karjalan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus
Itä-Suomen poliisilaitos
Järvi-Suomen Uittoyhdistys
Joensuun kalastuskunta
Kuurnan Voima Oy

Lisätietoja antaa

Sini Sirén
Puh. 029 534 5444
Sähköposti: sini.siren@traficom.fi
Poissa 14.6.-13.7.2025.
16.-19.6.2025 tiedustelut Anna Mesimäki, puh. 029 534 6163,
anna.mesimaki@traficom.fi ja muina aikoina vesivaylat@traficom.fi.

Maksu

Tästä päätöksestä peritään esityksen tekijältä liikenne- ja viestintäministeriön vahvistamien taksojen mukainen 570 euron suuruinen maksu.

Sovelletut säädökset

Hallintolaki (434/2003) 11 §, 62 a §
Vesiliikennelaki (782/2019) 35 §, 101 §, 102 §, 105 §, 133 §, 135 §
Liikenne- ja viestintäministeriön asetus Liikenne- ja viestintäviraston liikennettä koskevista maksullisista suoritteista (1255/2021) ja asetuksella (434/2023) päivitetty liite s. 25

VTT Asiakasraportti 2024: Veneiden aiheuttamien aaltojen ja melun mittaus. Julkaistu Traficom sivuilla 4.3.2025: traficom.fi > Ajankohtaista > Julkaisut > Traficom julkaisut > Merenkulku > Veneiden aiheuttamien aaltojen ja melun mittaus.

Muutoksenhaku

Tähän päätökseen voi hakea muutosta tekemällä oikaisuvaatimuksen Traficomiin päätöksen liitteenä olevan oikaisuvaatimusohjeen mukaisesti. Päätökseen voivat hakea muutosta asianosaiset, joiden oikeutta, etua tai velvollisuutta asia koskee.

Tämä asiakirja on allekirjoitettu sähköisesti. Liikenne- ja viestintävirasto (Traficom) 12.6.2025. Allekirjoituksen oikeellisuuden voi todentaa sähköisiä allekirjoituksia tukevalla lukijaohjelmalla tai Traficomin kirjaamosta.

Tapia Cotrino Janina
Johtava asiantuntija

Sirén Sini
Asiantuntija

Liitteet

Oikaisuvaatimusohje