

Päiväys/Datum

09.10.2024

Dnro/Dnr

TRAFICOM/231707/05.01.26.02/2021

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

Esitys

Esityksen tekijä

Yksityishenkilö

Esityksen pvm

28.4.2021

Esitys

Vesikulkuneuvolla liikkumista koskevan 10 km/h nopeusrajoituksen ja aallokon aiheuttamisen kiellon määrääminen Lemunaukon ja Vapparin väliselle vesialueelle Turun ja Kaarinan kaupungeissa.

Perustelut

Esityksen perusteena on parantaa vesiliikenteen turvallisuutta ja estää aallokon aiheuttamaa eroosiovaurioita rantoihin. Vesiliikenne on lisääntynyt olennaisesti viime vuosina ja nykyinen nopeusrajoitus (46 km/h) on liian korkea aiheuttaen jatkuvia vaaratilanteita.

Nopeasti ajavat isot veneet ja niiden tuoma aallokko kuluttaa myös alueen kaislikkoja ja rantapenkareita sekä aiheuttaa haittaa luonnolle. Vallitseva aallokkokielto ainoastaan salmen itäpuolella ei toimi tarkoituksenmukaisesti.

Asian käsittely

Kuuluttaminen

Esityksestä on kuulutettu ja asiakirjat ovat olleet nähtävinä 29.5.–19.6.2024 välisen ajan Traficomien verkkosivuilla. Kuuluttamisesta on ilmoitettu suomeksi 29.5.2024 Turun Sanomat -nimisessä sanomalehdessä, ruotsiksi 29.5.2024 Åbo Underrättelser -nimisessä sanomalehdessä ja suomeksi 29.5.2024 Kaarina -nimisessä sanomalehdessä.

Pyydetty lausunnot

Esityksestä on pyydetty lausuntoa Turun ja Kaarinan kaupungeilta, Lounais-Suomen ELY-keskukselta, Väylävirastolta, Länsi-Suomen merivartiostolta sekä Lounais-Suomen poliisilaitokselta.

Saadut lausunnot

Kaikki tahot, joilta lausuntoa on pyydetty, ovat toimittaneet lausuntonsa asiaan.

Väylävirasto toteaa lausunnossaan, että esitetyn alueen keskiosassa kulkee yleinen vesiliikenteen kulkuväylä, jonka omistaa Turun kaupunki ja Väylävirasto yhteisesti. Väylävirasto puoltaa esitystä sekä nopeusrajoituksen alentamisen että aallokon aiheuttamisen kiellon määräämisen laajentamisen osalta. Väylävirasto tiedostaa myös merkitsemisvastuunsa, jos rajoitukset määrättäisiin.

Lounais- Suomen poliisilaitos kertoo lausunnossaan, että poliisin tietojärjestelmässä on 1.1.2022 - 3.6.2024 kaksi valvontatehtävää esitysalueelta. Molemmat ovat Vapparin alueelta: 26.6.2023, öljyvahinko ja 14.9.2023, vesiliikenneonnettomuus, pieni. Esitysalueen pohjoispuolelle, Papinsaaren kohdalle, hyväksyttiin vuosi sitten (2023) vastaavanlainen rajoitus, joka astui voimaan tänä kesänä (2024). Alueita vertailtaessa voidaan katsoa niiden olevan leveydeltään, liikennemääriltään ja ranta-asuntomääriltään yhtäläiset. On tarkoituksenmukaista arvioida nopeusrajoituksen alentaminen tarpeelliseksi myös kyseisellä esitysalueella. Aallokon aiheuttamisen kiello saattaa olla tarpeeton, mikäli alueelle määrätään 10 tai 11 km/h nopeusrajoitus, koska alus, joka noudattaa kyseisiä rajoituksia, ei todennäköisesti aiheuta haittaavaa aallokkoa alueelle. Poliisilaitos puoltaa esitystä, mutta esittää harkittavaksi 10 km/h:n sijasta 11 km/h:n määrittämistä esitysalueelle yhdenmukaisuuden kannalta. Lisäksi 11 km/h olisi helpompi muuttaa solmuiksi, jos kansalainen käyttää solmuja nopeusnäytössä.

Länsi- Suomen merivartiosto toteaa lausunnossaan, ettei esitysalueella ole viimeisen viiden vuoden aikana ollut meripelastustehtäviä. Merivartioston tiedossa ei ole alueella nopeudesta aiheutuneita onnettomuuksia, eikä aallokonmuodostuksesta aiheutuneita vahinkoja. Hakemuksessa tavoiteltu 10 km/h nopeusrajoitusalue alueella saattaa jopa lisätä aallokonmuodostusta alusten laskiessa nopeuttaan liukukynnyksen alapuolelle. Esityksessä ei ole merivartioston mielestä tuotu riittävällä tavalla esille mitkä ovat ne turvallisuutta vaarantavat ja ympäristöhaittoja aiheuttavat tekijät, joiden johdosta hakemus on jätetty. Merivartiosto ei puolla olemassa oleville väylille käyttörajoituksia rakennetun infrastruktuurin näkökulmasta. Laiturirakenteet ja veneiden kiinnityspaikat tulee rakentaa siten, että niissä on huomioitu olemassa oleva väylä. Länsi-Suomen merivartiosto ei puolla esitystä, mutta katsoo, että jos alueelle määrättäisiin aallokon aiheuttamisen kiello, pitäisi samalle alueelle määrätä sopiva nopeusrajoitus valvomisen helpottamiseksi. Lopuksi merivartiosto toteaa, ettei esitetillä nopeusrajoitusalueella ole merkitystä rajavartioston lakisääteisten tehtävien suorittamisen kannalta, koska vesiliikennelain 101 §:n, 3. mom. perusteella nopeusrajoitus ei koske kiireellisten virka-, sairaankuljetus- ja pelastustoimen tehtävien suorittamista.

Varsinais-Suomen ELY-keskus lausuu, että esitetyn alueen kaakkoiskulmassa sijaitsee Harsholmin saari, joka kuuluu Natura 2000 -verkostoon (Harsholm FI0200154) ja jossa on yksityinen luonnonsuojelualue Harsholm (YSA4660). Natura-alueen suojeluperusteena ei ole rantaluontotyyppejä, mutta rantaan rajautuu mm. lehtoa, joka on alueen suojeluperusteena. Veneliikenteen aiheuttama aallokko saattaa aiheuttaa haittaa rantavyöhykkeen eroosiona ja mahdollisesti myös vesikasvillisuuden irtoamisena. Rantavyöhykkeessä veneiden aiheuttama aallokko myös sekoittaa pohjaa sekä hidastaa ja estää kuolleiden orgaanisten ja epäorgaanisten hiukkasten laskeutumista pohjaan. Suurella nopeudella kulkevien veneiden ja vesiskoottereiden moottorien aiheuttama vedenalainen melu on huomattavasti voimakkaampaa kuin hiljaisella nopeudella kulkevien. Vedenalainen

melu on yksi EU:n meristrategiapuitedirektiiviin perustuvan merenhoidon 11 laadullisesta kuvaajasta. Salmen keskiosa on niin syvä, että sen kohdalla potkurivirtojen vaikutukset eivät todennäköisesti vaikuta pohjaan asti. Näillä perusteilla ELY-keskus puoltaa esitystä kokonaisuudessaan.

Kaarinan kaupunki toteaa lausunnossaan, että esityksen kohteena oleva Lemunaukon ja Vapparin välinen vesialue, Kuusiston ja Kaksikerran saarten välissä on noin 2,3 kilometriä pitkä pohjois- eteläsuunnassa ja leveyssuunnassa kapeimmillaan 300 metriä ja leveimmillään yli 600 metriä. Ympärivuotista- ja vapaa-ajan asutusta on molemmilla rannoilla. Väylä on keskeisen sijaintinsa ja helppokulkuisuutensa vuoksi alueella laajasti käytetty. Kuusiston salmen rannalla on useita satoja venepaikkoja, yksistään Kaarinan kaupungilla on Voivalan ja Hovirinnan rannassa yhteensä 200 vuokravenepaikkaa. Kaupungin tarjoama Hovirinnan rannan veneenlasku- ja nostopaikka on suosittu myös päiväveneilijöiden keskuudessa.

Kaarinan saavutettavuudella Airiston ja Turun suunnista on huomattavat elinkeino-, matkailu- ja virkistysvaikutukset. Mahdollinen nopeusrajoituksen huomattava lasku pidentäisi matka-aikoja, laskisi matka-ajon mielekkyyttä ja siten heikentäisi Kaarinan houkuttelevuutta ja mainetta veneilyharrastuksen lähtö- ja tulosatamana sekä hankaloittaisi palvelutarjoajien toimintaedellytyksiä tarpeettomasti. Monen veneen onkin 10 km/h rajoitusalueella ajettava selvästi rajoitusta hiljempaa aallon muodostamisen välttääkseen. Satama-alueilla tämä on mahdollista ja mielekästä, mutta pidemmällä siirtymillä vaikuttaa jo reitin ja matkakohteiden valintaan.

Rantojen eroosion vähentäminen mainitaan nopeusrajoituksen esittäjän yhtenä perusteluna. Kohdealueella luonnonrannat ovat kuitenkin valtaosin kallioisia tai laajan kaislikon peittämiä, ja näin ollen eroosiolle alttiita rantaosuuksia ei juuri ole. Vesialueen laajuudesta johtuen syys-, talvi- ja kevätmyrskyt nostavat huomattavasti veneitä voimakkaampaa aallokkoa, joka vieläpä keväällä ajoittuu ajankohtaan, jolloin kaislikkoa ei jäiden lähdön jälkeen ole rantoja suojaamassa kesäisen veneilykauden tavoin. Näin ollen rantojen eroosiosuojelulla nopeusrajoituksen laskua on vaikea, ellei mahdoton perustella.

Kaupunki toteaa lausunnossaan myös, että vesiliikenteen alempi nopeus laskee onnettomuuden riskejä yleisesti. Vesialue on kuitenkin pienimmilläänkin noin 300 metriä leveä ja vapaa näkyvyys eteenpäin jopa kilometrejä. Koska risteävää liikennettä ei ole, toteaa Kaarinan kaupunki, että vesiliikenteen olosuhteet ovat riittävän turvalliset nykyiselläkin nopeusrajoituksella.

Lopuksi Kaarinan kaupunki toteaa, että aallokon muodostamisen kieltä on nykyisillä ääneltään hyvin hiljaisilla nelitahtimoottoreilla monessa mielessä nopeutta ratkaisevampi asia. Aallot vaikuttavat kanssaveneilijöihin, laitureissa oleviin veneisiin ja uimareihin ikävästi, jopa vaarallisesti. Aallokon muodostuskielto alueella on paikallaan, myös sen ulottaminen Kaksikerran saaren puoleiselle osuudelle. Näillä perusteilla Kaarinan kaupunki vastustaa nopeusrajoituksen laskemista 46 km/h:ista 10 km/h:iin, mutta puoltaa aallokon aiheuttamisen kiellon ulottamista myös Turun puolelle.

Turun kaupunki kertoo lausunnossaan, että matalampi nopeusrajoitus Lemunaukon ja Vapparin välisen salmen merialueella vähentäisi rantojen eroosiota. Koska rantojen eroosio heikentää vedenlaatua, nopeusrajoitus vähentäisi siten myös vesiliikenteen haittoja luonnolle. Rajoitus rauhoittaisi vesiliikennettä salmessa, ja siten vesiliikenteen häiriötä sekä vedenalaiselle luonnolle että vedenpäälliselle

luonnonle, kuten vesilinnustolle. Rajoitus vähentäisi myös sekä vedenalaisen että vedenpäällisen melun häiritsevyyttä vesiliikenteestä. Matalammalla nopeusrajoituksella kohennetaan myös alueen virkistysarvoa sekä rantakiinteistöillä että vesialueella muun muassa kohonneen rauhallsuuden ja vähemmän häiritsevän melun myötä. Näillä perusteilla Turun kaupunki puoltaa esitystä kokonaisuudessaan.

Muistutukset ja muut lausunnot

Asiaan on saapunut kuusi kirjallista muistutusta. Muistutuksissa vastustetaan yleisesti nopeusrajoituksen alentamista 46 km/h:ista 10 km/h:iin. Alueella ei kirjallisten muistutusten mukaan ole esiintynyt turvallisuutta vaarantavia tilanteita ollenkaan ja nopeusrajoituksen alentaminen johtaa matka-aikojen liialliseen pitkittymiseen. Muistutuksissa tuodaan yleisesti esille, että esim. ajoaika Turun ja Kaarinan kaupunkien välillä lisääntyy olennaisesti, jos nopeusrajoitus lasketaan 46 km/h:ista 10 km/h:iin. Tämä on kohtuutonta sekä alueen elinkeinon harjoittajille että yleisesti vesillä liikkujille. Viisi muistuttajaa vastustavat kaikkia rajoituksia alueelle, yksi pitää aallokon aiheuttamisen kieltoa perusteltuna. Lisäksi muistutuksissa tuodaan esille muun muassa seuraavia asioita:

Muistuttaja A toteaa, että veneiden ajaminen "kyntönopeudessa" (6- 10 km/h) ei ole tarkoituksenmukaista polttoainekulutuksen vuoksi. Sama muistuttaja toteaa, että veneet aiheuttavat enemmän aaltoja ajaessa alemmaa nopeutta. Sen vuoksi pelkkä aallokon aiheuttamisen kielto on riittävä rajoitus esitetylle alueelle.

Muistuttaja B:n mielestä esitetty nopeusrajoitus on vesiliikenteelle kohtuuton. Osalle veneistä liikkuminen 10 km/h nopeudella luo ohjattavuushaasteita ja tämä turvallisuusriskejä. Hiljaa ajamisesta syntyy tietyille veneille myös suurempi hiilijalanjälki kuin veneelle paremmin sopivassa nopeudessa. Vesialueen rannat ovat myös pääosin kalliota tai rakennettuja ja siten eroosio ei ole todenmukainen perustelu. Hänen mielestä esitys tulee hylätä perusteettomana kokonaisuudessaan.

Muistuttaja C:n mielestä esitys tulee hylätä tai vaihtoehtoisesti tulee se alue rajata alkamaan vasta noin 500-1000 metriä esitetystä alueesta etelään ja rajoituksen tulisi olla voimassa ainoastaan 15.5.- 15.10. vuosittain. Nopeusrajoituksen alentaminen lisää päivittäistä työaikaa n. 10-30 %, ja saattaisi vaarantaa työturvallisuutta tilanteessa, jossa aluksessa on suurempi lasti, eikä aluksen liikunopeus ylitä. Aluksen ohjattavuus voi kärsiä samanlaisista ongelmista nopeuden laskiessa liian paljon. Osalla aluksista nopeuden alentaminen myös lisää haitallista aallokkoa.

Muistuttaja D:n mielestä esitys on täysin perusteeton ja siksi se pitää hylätä. Muistuttajan mielestä esitetty vesiliikenteen ohjaaminen salmen keskiosaan kertoo sen, ettei salmi ole kapea ja on siksi riittävän turvallinen nykyrajoituksillakin. Rantojen eroosio ei ole myöskään hyvä peruste määrätä alueelle rajoituksia.

Muistuttaja E kertoo, että suurin ongelma alueella on, ettei kukaan valvo vesiliikenteen rajoituksia. Toinen ongelma on isot moottoriveneet, jotka ajavat "kyntämällä" hiljaa ja vetävät perässään isot aallot. Muistuttajan mukaan viranomaiset eivät itsekään noudata esim. aallokon aiheuttamisen kieltoja. Muistuttajan mielestä ongelman ratkaisu olisi, että Kuusiston saaren eteläpuolelle tehtäisiin venesatama vesiskootterille ja pikaveneille, niin ne pääsisivät suoraan väljemmille vesille, eivätkä siten aiheuttaisi häiriöitä ja vaaratilanteita kapeiden

saaristoväylien asukkaille, mökkeilijöille, uimareille ja veneilijöille.

Muistuttaja F:n mielestä yhden maanomistajan esityksestä ei pidä tehdä toimenpiteitä, joilla on negatiivisia vaikutuksia tuhansiin vesilläliikkujiin. Lisäksi, hänen mielestään vesialueella ei ole sattunut onnettomuuksia, ja rannat ovat pääosin kalliota ja/tai rakennettuja, joten eroosio ei ole todenmukainen perustelu. Esitys tulee siksi hylätä perusteettomana.

Päätös

Liikenne- ja viestintävirasto Traficom muuttaa Turun ja Porin lääninhallituksen (pvm. 28.7.1992, dnro 03071 365 91 127), Turun kaupungin ympäristönsuojelulautakunnan (pvm. 28.4.1993, dnro Ymplk § 185) ja Merenkululaitoksen Saaristomeren merenkulkupiirin (pvm. 28.07.1992, dnro 597/432/1992) antamia päätöksiä niiltä osin, kun ne koskevat Lemunaukon ja Vapparin välistä vesialuetta Kirkkoherran saaren pohjoispäästä Sudenpäännokan kaakkoisosaan.

Traficom korvaa kumottujen päätöksiä osat tällä päätöksellä ja määrää vesikulkuneuvolla liikkumista koskevan 46 km/h nopeusrajoituksen sekä aallokon aiheuttamisen kiellon Lemunaukon ja Vapparin väliselle vesialueelle alkaen Kirkkoherran saaren pohjoispäästä ja loppuen Sudenpäännokan kaakkoispuoleiseen rantaan.

Uuden päätöksen mukainen kiello- ja rajoitusalue on esitetty karttaliitteessä.

Turun ja Porin lääninhallituksen (dnro 03071 365 91 127), Turun kaupungin ympäristönsuojelulautakunnan (dnro Ymplk § 185) ja Merenkululaitoksen Saaristomeren merenkulkupiirin (dnro 597/432/1992) antamat päätökset jäävät voimaan siltä osin, kun ne eivät koske Lemunaukon ja Vapparin välistä vesialuetta. Karttaliitteessä on esitetty myös alueen vanhojen päätösten päivitetty rajoitusalueet.

Traficom hylkää esityksen siltä osin, kun se koskee Lemunaukon ja Vapparin välisen vesialueen nopeusrajoituksen laskemisesta 46 km/h:ista 10 km/h:iin.

Perustelut

Vesiliikennelain 101 §:n 1. momentin mukaan Liikenne- ja viestintävirasto voi kieltää vesikulkuneuvolla liikkumisen määrääjäksi tai toistaiseksi määrättyllä vesialueella tai rajoittaa sitä, jos kiello tai rajoitus harkitaan tarpeelliseksi liikenteen, ympäristön, kalastuksen tai muun elinkeinon suojaamiseksi taikka yleisen luonnon virkistyskäytön tai muun yleisen edun vuoksi.

Esityksen tekijän mukaan alueen vesiliikenne on lisääntynyt olennaisesti viime vuosina ja tämän myötä on syntynyt vaaratilanteita ja onnettomuuksia. Suurilla nopeuksilla ajavat isot veneet ja niiden tuoma aallokko kuluttaa myös alueen kaislikkoja ja rantapenkareita sekä aiheuttaa haittaa luonnolle. Tämänhetkinen aallokkikielto ainoastaan salmen itäpuolella ei toimi tarkoituksenmukaisesti.

Valvovien viranomaisten lausunnoista ei ole selvästi käynyt ilmi, että esitetyllä alueella olisi tapahtunut vesiliikenneonnettomuuksia tai että alue olisi vesiliikenteelle

erityisen vaarallinen. Poliisin lausunnon mukaan ainoastaan alueen eteläpuolisille vesialueille (Vapparin alueelle) on rekisteriin merkittyjä valvontatehtäviä. Merivartioston mukaan rekisteröityjä meripelastustehtäviä ei myöskään löytynyt. Asiaan saatujen selvitysten perusteella alueella ei ole esiintynyt toistuvia vaaratilanteita tai onnettomuuksia. Kaarinan kaupungin lausunnon ja muistutusten perusteella esitysalue ei ole erityisen kapea, eikä alueella ole risteäviä väyliä tai muita sellaisia näköesteitä, jotka häiritsevät alueen näkyvyyttä. Traficom katsoo, että esitystä koskeva vesialue on sen verran leveä, että alueella voi valistuneella ajotavalla kulkea esitettyä 10 km/h kovempaa vauhtia aiheuttamatta vaaraa muille vesilläliikkuville tai ympäristölle. Täten Traficom toteaa, ettei nopeusrajoituksen laskemiseksi turvallisuuskäytännöstä ole esitetty riittäviä perusteita.

Tämän esityksen kohteena olevalla Lemunaukon ja Vapparin välisellä vesialueella on voimassa kolme rajoitusalue, joissa kaikissa kolmessa päätöksessä (Turun ja Porin lääninhallituksen päätös [dnro 03071 365 91 127], Turun kaupungin ympäristönsuojelulautakunnan päätös [dnro Ymplk § 185] ja Merenkulkulaitoksen Saaristomeren merenkulkupiirin päätös [dnro 597/432/1992]) on määrätty vesiliikennettä koskeva 46 km/h nopeusrajoitus.

Poliisilaitos on lausunnossaan vedonnut siihen, että esitysalueen pohjoispuolelle, Papinsaaren kohdalle, on viime vuosina määrätty melkein samanlainen 11 km/h nopeusrajoitus ja että esitetylle alueelle tulisi siten määrätä samansisältöiset rajoitukset. Traficom toteaa, että alueet eroavat kuitenkin toisistaan merkittävästi, koska Papinsaaren ulkopuolisella vesialueella oli jo ennen nopeusrajoituksen laskemista 11 km/h:iksi väyläalueella voimassa Kaarinan kaupungin vesialueelle määrätty 11 km/h nopeusrajoitus. Papinsaaren ulkopuoliselle väyläalueelle määrätty 11 km/h nopeusrajoitus määrättiin siten myös Papinsaaren vesialueen rajoitusten yhtenäistämistarkoituksessa.

Varsinais-Suomen ELY- keskus on lausunnossaan kertonut, että alue on osittain luonnonarvoltaan merkityksellinen ja kieltoalueen kaakkoiskulmassa on Harsholmin saari, joka on osa Natura 2000-verkostoa. Sekä esittäjä että myös ELY-keskus lausunnossaan ovat todenneet, että vesiliikenteen ohjaaminen salmen keskiosaan on keino, jolla voitaisiin poistaa ainakin suuri osa vesiliikenteen tuomista haitoista esitetyllä alueella. Vesilläliikkuville on kuitenkin yleinen velvollisuus jo vesiliikennelain 1 luvun 5 §:n mukaan noudattaa olosuhteiden edellyttämää huolellisuutta ja varovaisuutta ja toimittava siten, ettei hän ilman pakottavaa syytä vaikeuta tai häiritse muiden liikkumista vesillä eikä aiheuta vaaraa tai vahinkoa muille taikka vaaraa tai merkittävää tai tarpeetonta haittaa tai häiriötä luonnolle tai muulle ympäristölle, kalastukselle, yleiselle luonnon virkistyskäytölle tai muulle yleiselle tai yksityiselle edulle.

Tämä huolellisuusvelvoite kieltää esim. häiritsevän ajon liian lähellä toisen henkilön omistamaa rantaa tai ajamisen niin, että häiritsee alueen luontoa tai eläimiä. Yksittäiset häiriötilanteet ovat valvontatehtäviä, jotka kuuluvat valvontaviranomaisille eivätkä siten suoraan ole perusteita vesiliikennelain 101 §:n mukaiselle vesiliikennettä koskevalle kiellolle tai rajoitukselle. Esitetty rajoitusalue sijoittuu myös suurimmalta osaltaan Harsholmin Natura 2000- alueen ulkopuolelle. Ajaminen liian lähellä Harsholmin saarta niin, että aiheuttaa haittaa Natura 2000- alueen eläimille tai muulle luonnolle, on jo lähtökohtaisesti vesiliikennelain 5 §:n mukaan kielletty, koska sen voidaan katsoa aiheuttavan haittaa luonnolle.

Traficom toteaa myös, että vesillä liikkuminen on yleinen oikeus, jota ei voida muusta kuin perustellusta syystä rajoittaa. Esitetyllä alueella kulkee yleinen vesiväylä, jota käytetään laajasti sekä elinkeinon harjoittamiseen että kulkureittinä Turun ja Kaarinan kaupunkien välillä. Muita vastaavia yleisiä vesikulkureittejä alueella ei ole. Nopeusrajoituksen alentaminen hidastaa vesikulkuneuvojen matka-aikaa esimerkiksi Kaarinan keskustan ja Turun keskustan välillä olennaisesti. Tämä on ongelmallista alueen elinkeinonharjoittajille, koska vaihtoehtoisia ajoreittejä vesiteitse esimerkiksi Turkuun ajaessa ei ole.

Traficom yhtyy myös merivartioston näkemykseen siitä, että laiturirakenteiden ja veneiden kiinnityspaikkojen rakentamisessa tulee ottaa huomioon olemassa oleva väylä. Väylän huomioon ottaminen korostuu, jos vesialueella ei ole vaihtoehtoisia kulkureittejä, ja kaikki vesilläliikkuajat joutuvat käyttämään samaa kulkureittiä.

Esityksen perusteeksi ei ole esitetty sellaisia perusteita, joiden perusteella voitaisiin todeta nopeusrajoituksen alentamisen täyttävän vesiliikennelain 101 § 1 mom. edellytykset rajoituksen tarpeellisuudesta. Esitetty nopeusrajoituksen alentaminen voi aiheuttaa kohtuuttomia tilanteita yleisen väylän käyttäjille. Täten Traficom hylkää esityksen siltä osin, kun se koskee vesiliikenteen nopeusrajoituksen alentamista 46 km/h:ista 10 km/h:iin.

Sekä osassa muistutuksista että yleisesti lausunnoissa on tuotu esiin, ettei aallokon aiheuttamisen kieltä ainoastaan esitetyn alueen itäpuolella ja väyläalueella toimi tarkoituksenmukaisesti, koska vesikulkuneuvojen aiheuttama aallokko kulkeutuu vääjäämättä molemmille puolille salmea. Aallokon aiheuttamisen kieltäminen ainoastaan osassa salmea on seurausta siitä, että vesiliikenteen kielloja ja rajoituksia ovat antaneet eri viranomaiset, joiden toimivalta on saattanut koskettaa pelkästään väylää tai väylän ulkopuolista aluetta. Tämän perusteella Traficom katsoo tarpeelliseksi yhtenäistää alueen rajoituksia ja määrätä koko salmen aluetta koskevaa aallokon aiheuttamisen kielltoa.

Liikenne- ja viestintävirasto Traficomissa on tällä hetkellä käynnissä laajempi selvitystyö, jossa tarkastellaan aikaisemmin määrättyjä vesiliikennettä koskevia kielloja ja rajoituksia. Selvitystyössä kiello- ja rajoitusalueita käydään läpi alueen valvovien viranomaisten, kuntien edustajien ja väylänpitäjien kanssa. Alueelle määrätty vesiliikennettä koskevat kiello- ja rajoitusalueet tullaan tarkastamaan ajallaan. Jos selvittelyn aikana ilmenee esimerkiksi ristiriitoja tai päällekkäisyyksiä aluetta koskevissa kielloissa tai rajoituksissa, epäselvyydet korjataan ja tarvittaessa Traficom määrää alueelle uudet tarkoituksenmukaiset vesiliikennettä koskevat kiellot tai rajoitukset.

Poikkeamat kiellosta tai rajoituksesta

Kiello tai rajoitus ei nopeusrajoitusta lukuun ottamatta koske työnteon tai asunnon sijainnin vuoksi tarpeellista vesikulkuneuvon käyttöä eikä vaikeasti liikuntavammaisen henkilön vesikulkuneuvon käyttöä. Virka-, ensihoito- ja pelastustehtävien suorittamiseksi, Puolustusvoimien toiminnan varmistamiseksi sekä muusta vastaavasta syystä välttämätön vesikulkuneuvolla liikkuminen on sallittu kiellosta tai rajoituksesta huolimatta.

Voimaantulo

Päätös tulee voimaan 15.4.2025 lukien mahdollisesta muutoksenhausta huolimatta ja on voimassa toistaiseksi. Muutoksenhakuviranomainen voi kuitenkin kieltää päätöksen täytäntöönpanon.

Merkitseminen maastoon

Liitteenä olevan kartan mukainen kielto- ja/tai rajoitusalue on merkittävä maastoon. Vesiliikennemerkkien tarkoituksenmukaisesta sijoittelusta johtuvasta syystä edellä mainituista paikoista voidaan vähäisissä määrin poiketa. Merkitsemisestä vastaa Väylävirasto sekä Turun ja Kaarinan kaupungit omilla alueillaan. Määrätty kielto tai rajoitus tulee olla merkittynä maastoon päätöksen voimaantullessa.

Asennetuista vesiliikennemerkeistä ilmoittaminen

Vesiliikennelain 54 § 3. momentin mukaan Liikenne- ja viestintävirastolle on ilmoitettava vesiliikennemerkin asettamisesta, muuttamisesta tai poistamisesta paikannustietoineen valtakunnallista EUREF-FIN koordinaattijärjestelmää käyttäen. Ilmoitus tehdään Traficom sivuilta (traficom.fi > liikenne > merenkulku > vesiväylät > vesistö rakentaminen > tee vesiliikennemerkin asennus-muutos-tai-poisto ilmoitus) löytyvällä ilmoituslomakkeella.

Päätöksestä kuuluttaminen

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

Päätöksen tiedoksi antaminen

Esittäjä
Väylävirasto
Turun kaupunki
Kaarinan kaupunki

Ilmoitus päätöksestä

Varsinais-Suomen elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus
Lounais- Suomen poliisilaitos
Länsi-Suomen merivartiosto
Muistutusten antajat

Lisätietoja antaa

Elias Skrifvars
Puh. 029 534 5462
Sähköposti: elias.skrifvars@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) 54 §, 101-104 § (105 §), 133 §
Liikenne- ja viestintäministeriön asetus Liikenne- ja viestintäviraston liikennettä koskevista maksullisista suoritteista (1452/2019) 2 § ja asetuksella (974/2020) päivitetty liite s. 23.
Liikenne- ja viestintäviraston 2.7.2021 antama määräys "Vesiliikennemerkit ja valo-

opasteet sekä johtojen ja kaapeleiden merkitseminen"
TRAFICOM/85487/03.04.01.00/2021

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) 9.10.2024. Allekirjoituksen oikeellisuuden voi todentaa sähköisiä allekirjoituksia tukevalla lukijaohjelmalla tai Traficomin kirjaamosta.

Mikkelsson Maarit
Yksikönpäällikkö

Skrifvars Elias
Asiantuntija

Liitteet

Oikaisuvaatimusohje
Merikarttaote

Beslut om förbud och begränsning enligt sjötrafiklagen (782/2019)

Framställning

Framställningen har gjorts av

Privatperson

Framställningens datum

28.4.2021

Framställning

Utfärdande av hastighetsbegränsningen 10 km/h och förbud mot att orsaka svall i vattenområdet mellan Lemofjärden och Vapparn i städerna Åbo och S:t Karins.

Motivering

Framställningen motiveras med att man vill förbättra sjötrafiksäkerheten och förhindra erosionsskador på stränderna som orsakas av svall. Sjötrafiken har ökat väsentligt under de senaste åren och den nuvarande hastighetsbegränsningen (46 km/h) är för hög och orsakar ständigt farliga situationer.

Stora båtar som kör med höga hastigheter och det svall de för med sig sliter också på vassruggarna och strandbankarna samt orsakar olägenheter för naturen. Det rådande svallförbudet i endast de östra delarna av sundet fungerar inte ändamålsenligt.

Behandling av ärendet

Kungörelse

Om framställningen har meddelats genom kungörelse och handlingarna har varit offentligt framlagda under tiden 29.5–19.6.2024 på Traficoms webbplats.

Meddelanden om kungörelsen om framställningen ingick den 29 maj 2024 i tidningen Turun Sanomat på finska, den 29 maj 2024 i tidningen Åbo Underrättelser på svenska och den 29 maj 2024 i tidningen Kaarina på finska.

Begärda utlåtanden

Utlåtande om framställningen har begärts av Åbo stad och S:t Karins stad, NTM-centralen i Sydvästra Finland, Trafikledsverket, Västra Finlands sjöbevakningssektion samt polisinsrättningen i Sydvästra Finland.

Inkomna utlåtanden

Utlåtande om ärendet har erhållits från alla instanser som begärts att lämna ett utlåtande.

Trafikledsverket konstaterar i sitt utlåtande att det i mitten av det föreslagna området går en allmän farled för sjötrafik som ägs av Åbo stad och Trafikledsverket gemensamt. Trafikledsverket förordar framställningen både i fråga om en sänkning av hastighetsbegränsningen och om en utvidgning av förbudet mot att orsaka svall. Trafikledsverket är också medveten om att de ansvarar för utmärkningen om begränsningarna utfärdas.

Polisinsrättningen i Sydvästra Finland anger i sitt utlåtande att det i polisens

informationssystem under tiden 1.1.2022–3.6.2024 finns två övervakningsuppgifter på området som framställningen gäller. Båda är från Vapparns område: 26.6.2023, oljeskada och 14.9.2023, sjötrafikolycka, liten. På norra sidan av området som framställningen gäller, vid Prästholmen, godkändes för ett år sedan (2023) en motsvarande begränsning som trädde i kraft denna sommar (2024). När områdena jämförs kan de anses vara lika breda, ha samma trafikmängder och samma antal strandbostäder. Det är ändamålsenligt att bedöma behovet av att sänka hastighetsbegränsningen även på området i fråga. Förbudet mot att orsaka svall kan vara onödigt om en hastighetsbegränsning på 10 eller 11 km/h utfärdas för området, eftersom ett fartyg som iakttar begränsningarna i fråga sannolikt inte orsakar skadligt svall i området. Polisinrättningen förordar framställningen, men föreslår att man istället för 10 km/h överväger att utfärda 11 km/h på området som framställningen gäller med tanke på enhetligheten. Dessutom skulle det vara lättare att omvandla 11 km/h till knop, om medborgaren använder knop på hastighetsskärmen.

Västra Finlands sjöbevakningssektion konstaterar i sitt utlåtande att inga sjöräddningsuppdrag har utförts på området under de senaste fem åren. Sjöbevakningssektionen känner inte till några olyckor i området som orsakats av hastigheten eller några skador som orsakats av svall. Det hastighetsbegränsningsområde på 10 km/h som eftersträvas i ansökan kan till och med öka svallbildningen när fartygen sänker sin hastighet under planingströskeln. Enligt sjöbevakningssektionen har man i framställningen inte i tillräcklig utsträckning lyft fram de faktorer som äventyrar säkerheten och orsakar miljöolägenheter och som har lett till att ansökan har lämnats in. Sjöbevakningssektionen förordar inga användningsbegränsningar för befintliga farleder med tanke på den byggda infrastrukturen. Bryggkonstruktionerna och båtarnas förtöjningsplatser ska byggas med beaktande av befintlig farled. Västra Finlands sjöbevakningssektion förordar inte framställningen, men anser att om ett förbud mot att orsaka svall införs i området, borde en lämplig hastighetsbegränsning utfärdas för samma område för att underlätta övervakningen. Slutligen konstaterar sjöbevakningssektionen att det föreslagna hastighetsbegränsningsområdet inte har någon betydelse för utförandet av gränsbevakningssektionens lagstadgade uppgifter, eftersom hastighetsbegränsningen enligt 101 § 3 mom. i sjötrafiklagen inte gäller utförandet av brådska tjänste-, sjuktransport- och räddningsuppdrag.

NTM-centralen i Egentliga Finland framför att ön Harsholm, som hör till nätverket Natura 2000 (Harsholm FI2000154) och där det privata naturskyddsområdet Harsholm (YSA4660) är beläget, ligger i det föreslagna områdets sydöstra hörn. Skyddsgrunden för Natura-området är inte strandnaturtyper, men till stranden gränsar bl.a. lundar som utgör skyddsgrunden för området. Svallet som båttrafiken orsakar kan orsaka olägenheter i form av erosion i strandzonen och eventuellt också genom att vattenvegetationen lossnar. I strandzonen rör svallet från båtarna också om botten samt bromsar och förhindrar deponering av döda organiska och oorganiska partiklar. Undervattensbullret från motorer i båtar och vattenskotrar med hög hastighet är betydligt kraftigare än undervattensbullret från dem som rör sig med låg hastighet. Undervattensbuller är en av 11 kvalitativa deskriptorer för havsvården som grundar sig på EU:s ramdirektiv om en marin strategi. Sundets mellersta del är så djup att propellerströmmarna sannolikt inte påverkar botten. På dessa grunder förordar

NTM-centralen framställningen i sin helhet.

S:t Karins stad konstaterar i sitt utlåtande att vattenområdet mellan Lemofjärden och Vapparn som är föremål för framställningen ligger mellan öarna Kustö och Kakskerta och är cirka 2,3 kilometer långt i nord-sydlig riktning och 300 meter brett där det är som smalast och över 600 meter brett där det är som bredast. På båda stränderna finns åretrunt- och fritidsbosättning. På grund av sitt centrala läge och sin lättframkomlighet används leden i stor utsträckning i området. Vid Kustö sunds strand finns flera hundra båtplatser, enbart S:t Karins stad har sammanlagt 200 hyresbåtplatser vid Voivala och Hovirinta stränder. Stadens sjösättnings- och upptagningsplats för båtar vid Hovirinta strand är också populär bland dagsbåtfolket.

Tillgängligheten till S:t Karins från Erstan och Åbo har betydande konsekvenser för näringslivet, turismen och rekreationen. En eventuell betydande sänkning av hastighetsbegränsningen skulle förlänga restiderna, göra resorna mindre ändamålsenliga och på så sätt försämra S:t Karins attraktivitet och rykte som start- och ankomsthamn för båtlivet samt försvåra tjänsteleverantörernas verksamhetsförutsättningar i onödan. Många båtar måste på begränsningsområdet med 10 km/h köra betydligt långsammare för att undvika att svall bildas. I hamnområdena är detta möjligt och ändamålsenligt, men vid längre förflyttningar påverkar detta redan valet av rutt och resmål.

Minskningen av strändernas erosion nämns som en grund för den som föreslår en hastighetsbegränsning. I målområdet är naturstränderna dock till största delen klippiga eller täckta av omfattande vassruggar, och därför finns det knappt några strandavsnitt som är utsatta för erosion. På grund av vattenområdets omfattning ökar höst-, vinter- och vårstormarna märkbart svallet; på våren infaller detta dessutom vid en tidpunkt, då vassen efter islossningen inte skyddar stränderna på samma sätt som under båtsäsongen på sommaren. Således är det svårt, om inte omöjligt, att motivera en hastighetsbegränsning med skydd mot erosion av stränderna.

Staden konstaterar också i sitt utlåtande att en lägre hastighet i sjötrafiken allmänt minskar riskerna för olyckor. Vattenområdet är dock som minst cirka 300 meter brett och den fria sikten framåt är till och med flera kilometer. Eftersom det inte heller finns någon korsande trafik konstaterar S:t Karins stad att förhållandena för sjötrafiken är tillräckligt trygga även med den nuvarande hastighetsbegränsningen. Slutligen konstaterar S:t Karins stad att förbudet mot att orsaka svall i många avseenden är en mer avgörande fråga än hastigheten för dagens mycket tysta fyrtaktsmotorer. Vågorna påverkar andra båtförare, båtar vid bryggor och badare på ett obehagligt, till och med farligt sätt. Förbudet mot att orsaka svall i området är på sin plats, även att utvidga detta till avsnittet mot ön Kakskerta. På dessa grunder motsätter sig S:t Karins stad att hastighetsbegränsningen sänks från 46 km/h till 10 km/h, men förordar att förbudet mot att orsaka svall även utvidgas till Åbosidan.

Åbo stad anger i sitt utlåtande att en lägre hastighetsbegränsning i havsområdet mellan Lemofjärden och Vapparn skulle minska stranderosionen. Eftersom stranderosionen försämrar vattenkvaliteten skulle hastighetsbegränsningen således också minska sjötrafikens skador på naturen. Begränsningen skulle lugna ner sjötrafiken i sundet och därmed även störningarna för både undervattensnaturen och naturen ovanför vattenytan, såsom sjöfågelbeståndet. Begränsningen skulle också minska störningarna från buller både under och ovan vatten i sjötrafiken. Med

en lägre hastighetsbegränsning förbättras också området rekreativvärde både på strandfastigheterna och i vattenområdet bland annat i och med det ökade lugnet och det mindre störande bullret. På dessa grunder förordar Åbo stad framställningen i sin helhet.

Anmärkningar och andra utlåtanden

Sex skriftliga anmärkningar har lämnats in angående ärendet. I anmärkningarna motsätter man sig allmänt en sänkning av hastighetsbegränsningen från 46 km/h till 10 km/h. Enligt de skriftliga anmärkningarna har det inte alls förekommit situationer som äventyrar säkerheten i området och en sänkning av hastighetsbegränsningen skulle leda till för långa restider. I anmärkningarna framförs allmänt att t.ex. körtiden mellan städerna Åbo och S:t Karins ökar väsentligt om hastighetsbegränsningen sänks från 46 km/h till 10 km/h. Detta är orimligt både för områdets näringsidkare och allmänt för dem som rör sig på vattnet. Fem anmärkningsgivare motsätter sig alla begränsningar i området, en anser att förbudet mot att orsaka svall är motiverat. Dessutom lyfter anmärkningarna fram bland annat följande:

Anmärkningsgivare A konstaterar att det på grund av bränsleförbrukningen inte är ändamålsenligt att köra båtar i "plöjningshastighet" (6–10 km/h). Samma anmärkningsgivare konstaterar att båtar orsakar mer vågor när de kör i lägre hastighet. Därför är enbart förbudet mot att orsaka svall en tillräcklig begränsning för det föreslagna området.

Enligt **anmärkningsgivare B** är den föreslagna hastighetsbegränsningen orimlig för sjötrafiken. För en del båtar medför en hastighet på 10 km/h utmaningar med manövreringen och detta i sin tur innebär säkerhetsrisker. För vissa båtar innebär långsam körning också ett större koldioxidavtryck än en hastighet som passar båten bättre. Stränderna i vattenområdet består också i huvudsak av klippor eller är bebyggda och därför är erosion inte en sanningsenlig motivering. Hen anser att framställningen bör förkastas som ogrundad i sin helhet.

Anmärkningsgivare C anser att framställningen ska förkastas eller alternativt ska området avgränsas så att det börjar först 500–1000 meter söder om det föreslagna området och begränsningen ska gälla endast under tiden 15.5–15.10 varje år. En sänkning av hastighetsbegränsningen ökar den dagliga arbetstiden med cirka 10–30 procent och kan äventyra arbetssäkerheten i en situation där fartyget har en större last och fartygets planingshastighet inte överskrids. Fartygets manövrerbarhet kan lida av liknande problem när hastigheten sjunker för mycket. För en del fartyg leder en sänkning av hastigheten också till en ökning av skadligt svall.

Anmärkningsgivare D anser att framställningen är helt ogrundad och därför måste den förkastas. Enligt anmärkningsgivaren visar den föreslagna styrningen av sjötrafiken till mitten av sundet att sundet inte är smalt och att det därför är tillräckligt säkert även med nuvarande begränsningar. Stranderosion är inte heller en bra grund för att införa begränsningar i området.

Anmärkningsgivare E anger att det största problemet i området är att ingen övervakar begränsningarna i sjötrafiken. Ett annat stort problem är de stora motorbåtarna som kör sakta genom att "plöja" och drar upp stora vågor efter sig. Enligt anmärkningsgivaren följer inte heller myndigheterna själva t.ex. förbuden mot

att orsaka svall. Anmärkningsgivaren anser att en lösning på problemet vore att man på den södra sidan av Kustö skulle inrätta en båthamn för vattenskotrar och snabba båtar, så att de skulle komma direkt ut i de öppnare vattnen och därmed inte orsaka störningar och farliga situationer för invånarna, stugägarna, badarna och båtförarna längs de smala skärgårdslederna.

Enligt **anmärkningsgivare F** bör man på förslag av en markägare inte vidta åtgärder som har negativa konsekvenser för tusentals personer som rör sig på vattnet. Dessutom anser hen att det inte har inträffat några olyckor i vattenområdet och att stränderna i huvudsak består av klippor och/eller är bebyggda, så erosion är inte en sanningsenlig motivering. Framställningen ska därför förkastas som ogrundad.

Beslut

Transport- och kommunikationsverket Traficom ändrar besluten som utfärdats av länsstyrelsen i Åbo och Björneborgs län (datum 28.7.1992, dnr 03071 365 91 127), Åbo stads miljövårdsnämnd (datum 28.4.1993, dnr Ymplk § 185) och Skärgårdshavets sjöfartsdistrikt vid Sjöfartsverket (datum 28.07.1992, dnr 597/432/1992) till den del de gäller vattenområdet mellan Lemofjärden och Vapparn från ön Kirkkoherras norra ände till sydöstra delen av Sudenpäännokka.

Traficom ersätter delarna av de upphävda besluten genom detta beslut och utfärdar en hastighetsbegränsning på 46 km/h för vattenfarkoster samt ett förbud mot att orsaka svall i vattenområdet mellan Lemofjärden och Vapparn från ön Kirkkoherras norra ände till stranden på den sydöstra delen av Sudenpäännokka. Området som omfattas av förbudet och begränsningen i det nya beslutet anges i kartbilagan.

De beslut som länsstyrelsen i Åbo och Björneborgs län (dnr 03071 365 91 127), Åbo stads miljövårdsnämnd (dnr Ymplk § 185) och Skärgårdshavets sjöfartsdistrikt vid Sjöfartsverket (dnr 597/432/1992) har meddelat förblir i kraft till den del de inte gäller vattenområdet mellan Lemofjärden och Vapparn. I kartbilagan anges också de uppdaterade begränsningsområdena för de gamla besluten i området.

Traficom förkastar framställningen till den del den gäller en sänkning av hastighetsbegränsningen för vattenområdet mellan Lemofjärden och Vapparn från 46 km/h till 10 km/h.

Motiveringar

Enligt 101 § 1 mom. i sjötrafiklagen kan Transport- och kommunikationsverket förbjuda eller begränsa trafik med farkoster på ett visst vattenområde för viss tid eller tills vidare, om förbudet eller begränsningen provas vara behövlig till skydd för trafiken, miljön, fisket eller någon annan näring eller för allmänt nyttjande av naturen för rekreation eller något annat allmänt intresse.

Enligt den som gjort framställningen har sjötrafiken i området ökat väsentligt under de senaste åren och i och med detta har det uppstått farliga situationer och olyckor. Stora båtar som kör med höga hastigheter och det svall de för med sig sliter också på vassruggarna och stränderna i området samt orsakar olägenheter för naturen.

Det nuvarande förbudet mot svall endast öster om sundet fungerar inte ändamålsenligt.

Av tillsynsmyndigheternas utlåtanden har det inte tydligt framgått att det skulle ha skett sjöolyckor i det berörda området eller att området skulle vara särskilt farligt för sjötrafiken. Enligt polisens utlåtande finns det övervakningsuppgifter som antecknats i registret endast i vattenområdet söder om området (Vapparområdet). Enligt sjöbevakningssektionen påträffades inte heller några registrerade sjöräddningsuppdrag. Enligt de utredningar som inkommit i ärendet har det inte förekommit upprepade tillbud eller olyckor i området. Enligt S:t Karins stads utlåtande och anmärkningar är området som framställningen gäller inte särskilt smalt och det finns inga korsande farleder eller andra sådana hinder som skulle störa sikten för sjöfarande i området. Traficom anser att vattenområdet som framställningen gäller är så brett att man med ett upplyst körsätt kan röra sig i området i en högre hastighet än den föreslagna hastigheten på 10 km/h utan att orsaka fara för andra som rör sig i området eller för miljön. Därmed konstaterar Traficom att det inte har framförts tillräckliga grunder för att sänka hastighetsbegränsningen på grund av säkerhetsperspektiv.

På vattenområdet mellan Lemofjärden och Vapparn som berörs av denna framställning gäller tre begränsningsområden där det i alla tre beslut (länsstyrelsen i Åbo och Björneborgs läns beslut [dnr 03071 365 91 127], Åbo stads miljönämnds beslut [dnr Ymplk § 185] och Skärgårdshavets sjöfartsdistrikt vid Sjöfartsverkets beslut [dnr 597/432/1992]) har fastställts en hastighetsbegränsning på 46 km/h för sjötrafiken.

Polisinrättningen har i sitt utlåtande åberopat att det på norra sidan av området, vid Prästholmen, under de senaste åren har utfärdats en nästan likadan hastighetsbegränsning på 11 km/h och att det föreslagna området således borde omfattas av begränsningar med samma innehåll. Traficom konstaterar att områdena dock skiljer sig avsevärt från varandra, eftersom hastighetsbegränsningen 11 km/h för S:t Karins stads vattenområde var i kraft redan innan hastighetsbegränsningen sänktes till 11 km/h i vattenområdet utanför Prästholmen. Hastighetsbegränsningen 11 km/h för farledsområdet utanför Prästholmen utfärdades således också i syfte att förenhetliga begränsningarna för Prästholmens vattenområde.

NTM-centralen i Egentliga Finland har i sitt utlåtande berättat att området delvis har ett betydelsefullt naturvärde och att ön Harsholm, som är en del av Natura 2000-nätverket, ligger i det sydöstra hörnet av förbudsområdet. Både framställaren och NTM-centralen har i sitt utlåtande konstaterat att styrningen av sjötrafiken till sundets mellersta del är ett sätt att eliminera åtminstone en stor del av de olägenheter som sjötrafiken medför i det föreslagna området. Enligt 1 kap. 5 § i sjötrafiklagen ska dock var och en som rör sig på sjön iakttäta den omsorg och försiktighet som omständigheterna kräver och förfara så att han eller hon inte utan tvingande skäl försvårar eller stör andras färd på vatten och inte heller åstadkommer fara eller skada för andra eller fara eller avsevärda eller onödiga olägenheter eller störningar för naturen eller den övriga miljön, fisket, allmänt nyttjande av naturen för rekreation eller något annat allmänt eller enskilt intresse.

Denna omsorgsplikt förbjuder t.ex. störande körning för nära en strand som ägs av en annan person eller körning så att man stör naturen eller djuren i området. Enskilda störningssituationer är tillsynsuppgifter som hör till

tillsynsmyndigheterna och som således inte direkt utgör grunder för ett förbud eller en begränsning av sjötrafiken enligt 101 § i sjötrafiklagen. Det föreslagna begränsningsområdet ligger också till största delen utanför Harsholms Natura 2000-område. Att köra för nära Harsholm så att det orsakar olägenheter för djuren eller naturen i Natura 2000-området är redan i princip förbjudet enligt 5 § i sjötrafiklagen, eftersom det kan anses orsaka olägenheter för naturen.

Traficom konstaterar även att rätten att röra sig på vattnet är en även en allmän rättighet som endast av grundad anledning kan begränsas. I det föreslagna området går en allmän farled som används i stor utsträckning både för näringsidkande och som rutt mellan städerna Åbo och S:t Karins. Det finns inga andra motsvarande allmänna farleder i området. En sänkning av hastighetsbegränsningen fördröjer farkosternas restid väsentligt till exempel mellan S:t Karins centrum och Åbo centrum. Detta är problematiskt för näringsidkarna i området, eftersom det inte finns några alternativa körrutter sjövägen till exempel till Åbo. Traficom instämmer också i sjöbevakningssektionens uppfattning att man vid byggandet av kajkonstruktioner och förtöjningsplatser för båtar ska beakta den befintliga farleden. Beaktandet av farleden framhävs om det inte finns alternativa rutter i vattenområdet och alla som rör sig på vattnet måste använda samma rutt.

Som grund för framställningen har inte framförts sådana grunder på basis av vilka det kan konstateras att en sänkning av hastighetsbegränsningen uppfyller förutsättningarna i 101 § 1 mom. i sjötrafiklagen om begränsningens nödvändighet. Den föreslagna sänkningen av hastighetsbegränsningen kan orsaka oskäliga situationer för dem som använder den allmänna farleden. Därmed förkastar Traficom framställningen till den del den gäller en sänkning av hastighetsbegränsningen för sjötrafiken från 46 km/h till 10 km/h.

Både i en del av anmärkningarna och allmänt i utlåtandena har det framförts att förbudet mot att orsaka svall inte fungerar ändamålsenligt endast öster om det föreslagna området och i farledsområdet, eftersom svallet som orsakas av farkoster oundvikligen når båda sidor av sundet. Förbudet mot att orsaka svall endast i en del av sundet är en följd av att förbud och begränsningar i sjötrafiken har utfärdats av olika myndigheter vars befogenheter kan ha berört endast farleden eller området utanför farleden. På basis av detta anser Traficom att det är nödvändigt att förenhetliga begränsningarna i området och utfärda ett förbud mot att orsaka svall i hela sundet.

Vid Transport- och kommunikationsverket Traficom pågår för närvarande ett mer omfattande utredningsarbete där tidigare meddelade förbud och begränsningar som gäller sjötrafiken granskas. I utredningsarbetet går man igenom förbuds- och begränsningsområdena tillsammans med tillsynsmyndigheterna i området, kommunernas representanter och farledshållarna. De förbuds- och begränsningsområden som fastställts för sjötrafiken i området kommer att granskas i sinom tid. Om det under utredningen visar sig att det finns till exempel konflikter eller överlappningar i förbuden eller begränsningarna som gäller området, korrigeras oklarheterna och vid behov fastställer Traficom nya ändamålsenliga förbud eller begränsningar som gäller sjötrafiken i området.

Undantag från förbudet eller begränsningen

Förbudet eller begränsningen gäller, med undantag för hastighetsbegränsningen, inte användning av farkoster som är nödvändiga på grund av arbete eller bostadens

läge eller användning av farkoster för gravt rörelsehindrade. Trafik med farkost som är nödvändig för utförande av tjänsteuppdrag, prehospitala sjukvårdsuppdrag och räddningsuppdrag, för att säkerställa Försvarmaktens verksamhet samt av andra motsvarande orsaker är tillåten oberoende av förbud eller begränsningar.

Ikraftträdande

Beslutet träder i kraft 15.4.2025, även om ändring söks, och gäller tills vidare. Besvärinstansen kan dock förbjuda att beslutet verkställs.

Utmärkning i terrängen/till sjöss

Beslutet skall märkas ut i terrängen såsom enligt den bifogade kartan. På grund av ändamålsenlig placering av vattentrafikskyltar kan det förekomma mindre avvikelser från ovan nämnda platser. Trafikledsverket samt Åbo och S:t Karins stad ansvarar för utmärkningen inom sina egna områden. Förbudet eller begränsningen som utfärdats ska vara utmärkt i terrängen/till sjöss när beslutet träder i kraft.

Anmälan om placering av sjötrafikmärken

Enligt 54 § 3 mom. i sjötrafiklagen ska Transport- och kommunikationsverket underrättas om tillsättande, ändring eller avlägsnande av ett sjötrafikmärke inklusive lokaliseringssuppgifter med hjälp av det riksomfattande EUREF-FIN-koordinatsystemet. Anmälan görs med anmälningsblanketten som finns på Traficoms webbplats (traficom.fi/sv/ > transport > farleder > bygga i vattendrag > gör anmälan om placering, ändring eller avlägsnande av sjötrafikmärke).

Kungörelse om beslutet

Traficom informerar om detta beslut med en kungörelse på Traficoms webbplats (Aktuellt > Kungörelser och delgivningar > Sjöfart).

Delgivning av beslutet

Föredragande
Trafikledsverket
Åbo stad
S:t Karins stad

Meddelande om beslutet

Närings-, trafik- och miljöcentralen i Egentliga Finland
Polisinrättningen i Sydvästra Finland
Västra Finlands sjöbevakningssektion
Anmärkningsgivarna

Ytterligare information ger

Elias Skrifvars
Tfn. 029 534 5462
E-post: elias.skrifvars@traficom.fi

Avgift

För detta beslut uppbärs av den som gjort framställningen en avgift på 570 euro i enlighet med prislistan som har fastställts av kommunikationsministeriet.

Tillämpade författningar

Förvaltningslagen (434/2003) 11 §, 62 a §
Sjötrafiklagen (782/2019) 54 §, 101-104 § (105 §), 133 §
Kommunikationsministeriets förordning om Transport- och kommunikationsverkets avgiftsbelagda prestationer som gäller transport (1452/2019) 2 § och genom förordning (974/2020) uppdaterad bilaga s. 23.
Transport- och kommunikationsverkets föreskrift utfärdad 2.7.2021 " Sjötrafikmärken och ljussignaler samt utmärkning av ledningar och kablar"
TRAFICOM/85487/03.04.01.00/2021

Ändringssökande

Ändring i detta beslut kan sökas genom att lämna in en begäran om omprövning till Traficom i enlighet med anvisningarna om hur man begär omprövning som bifogas till beslutet. En part vars rätt, fördel eller skyldighet ärendet gäller kan söka ändring i beslutet.

Tämä asiakirja on allekirjoitettu sähköisesti. Liikenne- ja viestintävirasto (Traficom) 9.10.2024. Allekirjoituksen oikeellisuuden voi todentaa sähköisiä allekirjoituksia tukevalla lukijaohjelmalla tai Traficomin kirjaamosta.

Mikkelsson Maarit
Yksikönpäällikkö

Skrifvars Elias
Asiantuntija

Bilagor

Anvisningar om hur man begär omprövning
Utdrag ur sjökort