

Jan Nyholm

VESILIIKENNELAIN MUKAISET ALUEELLISET JA VESIKULKU- NEUVOTYYPPIÄ KOSKEVAT KIELLOT JA RAJOITUKSET

Päätösten tiedonhallinta ja
toimeenpanon valvonta

Opinnäytetyö

Merenkulun johtamisen koulutusohjelma

Merikapteeni (ylempi AMK)



**Kaakkois-Suomen
ammattikorkeakoulu**

Tutkintonimike	Merikapteeni (ylempi AMK)
Tekijä	Jan Nyholm
Työn nimi	Vesiliikennelain mukaiset alueelliset ja vesikulkuneuvotyyppiä koskevat kiellot ja rajoitukset - Päätösten tiedonhallinta ja toimeenpanon valvonta
Toimeksiantaja	Liikenne- ja viestintävirasto Traficom
Vuosi	2022
Sivut	58 sivua, liitteitä 9 sivua
Työn ohjaaja(t)	Tapani Salmenhaara (XAMK), Jani Koironen (Traficom) ja Jouni Lappalainen (Traficom)

TIIVISTELMÄ

Uusi vesiliikennelaki 782/2019 tuli voimaan 1.6.2020. Lain muutoksen myötä Liikenne- ja viestintäviraston (Traficom) tehtäväksi siirtyivät alueellisilta elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksilta (ELY-keskukset) vesiliikennettä koskevat kiello- ja rajoituspäätökset, jotka koskivat yleisen kulkuväylän ulkopuolisia alueita. Näitä alueita oli yli tuhat. Ennestään Traficomın toimivallassa oli noin kuusisataa yleisiä kulkuväyliä koskevaa kiello- ja/tai rajoituspäätöstä. Uuden vesiliikennelain tarkoituksena on ollut tuoda kaikki kiello- ja rajoituspäätökset saman toimivaltaisen viranomaisen päätettäväksi (Hallituksen esitys 197/2018).

Opinnäytetyö on samalla toimeksianto, jonka tarkoituksena on tuottaa tietoa, miten vesiliikennelain mukaiset alueelliset ja vesikulkuneuvotyyppiä koskevat kiello- ja rajoituspäätösten tiedonhallinta ja toimeenpanon valvonta tulee tehtävän siirron myötä ottaa haltuun, ja siten helpottaa valvovien viranomaisien ja merkintävastuullisten kuntien ja yleisten kulkuväylien ylläpitäjien työtä sekä vesiliikkujiin mahdollisuuksia noudattaa lainvoimaisia päätöksiä.

Päätöksiä on tehty 1950-luvun puolivälistä lähtien. Aikaisempia toimivaltaisia viranomaisia ovat olleet lääninhallitukset (LH), vapaakunnat, alueelliset ympäristökeskukset, Merenkululaitos (MKL) - entinen Merenkulkuhallitus (MKH), ELY-keskukset, Liikennevirasto ja Liikenteen turvallisuusvirasto (Trafi). Historian saatossa on ollut aikakausi, jolloin samanaikaisesti on ollut jopa kolmisenkymmentä toimivaltaista organisaatiota. Toimivaltaa oli jaettu eri valtion viranomaisille yleistä kulkuväylää, väyläalueen ulkopuolista aluetta tai kaupparenkulun alusta koskevaksi sekä lisäksi vapaakunnille.

Jo ensiaskeleilla päätöksiä tarkasteltaessa selvisi, että aineisto oli erittäin heterogeenistä ja pirstaleista. Osa päätöksistä ei ollut enää lainvoimaisia, osasta puuttui liitekartta, joka määrittää rajoitus- tai kielloalueen, osassa päätöksen tekstiosa ei täsmännyt rekisteritietojen kanssa. Samoin löytyi päällekkäisyyksiä ja päätösten toimeenpanijoiden kesken jopa toimivaltaylityksiä. Toisaalla vesiliikennemerkkien puutteista tuli runsaasti yhteydenottoja Väylävirastoon ja Traficomiin.

Asiasanat: merenkulku, vesiliikennelaki, toimeenpano, valvonta

Degree title	Master of Maritime Management
Author (authors)	Jan Nyholm
Thesis title	Regional and water vehicle specific prohibitions and restrictions according to the Water Traffic Act - Information management of decisions and control of implementation
Commissioned by	Finnish Transport and Communications Agency Traficom
Time	2022
Pages	58 pages, 9 pages of appendices
Supervisors	Tapani Salmenhaara (XAMK), Jani Koiranen (Traficom) and Jouni Lappalainen (Traficom)

ABSTRACT

The new Water Traffic Act 782/2019 entered into force on June 1, 2020. With the change in the law, the prohibition and restriction decisions regarding water traffic in areas outside the public channels was transferred from the Centres for Economic Development, Transport and the Environment (ELY Centres) to the Finnish Transport and Communications Agency (Traficom). In all, there were more than a thousand of these areas. Previously, Traficom had administered approximately six hundred prohibition and/or restriction decisions regarding public channels. The purpose of the new Water Traffic Act was to bring all prohibition and restriction decisions to administration of the same competent authority.

The purpose of this thesis was study the transfer of the information management and enforcement supervision of the regional and water vehicle specific prohibition and restriction decisions from one authority to another in accordance with the Water Traffic Act. The aim was to produce materials that would support the supervising authorities and the municipalities responsible for marking the areas and the public channels operators, and make it easier for seafarers and boaters to comply with legally binding decisions.

Decisions regarding the prohibition and restriction have been made since the 1950s. Previously, competent authorities consisted of county governments, free municipalities, the Regional Environmental Centres, the Maritime Administration, ELY centres, the Finnish Transport Agency and the Finnish Transport Safety Agency (Trafi). At one point in history, there was an era when there were as many as thirty competent organizations at the same time. Jurisdiction regarding public channels, areas outside channels and merchant ships was distributed to different state authorities, and also the free municipalities were authorised in this jurisdiction.

The first examination of the decisions already revealed that the material was very heterogeneous and fragmented. Some of the decisions were no longer legally binding, some had no reference chart that would define the restriction or prohibition area and in some the text part did not match the register data. There were also overlaps and even excesses of authority among the decision makers. In some instances, the lack of water traffic signs had resulted in a number of complaints and questions to with the Finnish Transport Infrastructure Agency and Traficom.

Key words: seafaring, Water Traffic Act, implementation, supervision

SISÄLLYS

KÄSITTEET JA MÄÄRITTEET	6
1 JOHDANTO.....	9
2 OPINNÄYTETYÖN RAKENNE, TUTKIMUSONGELMA JA RAJAUS	10
2.1 Opinnäytetyön rakenne	10
2.2 Tutkimusongelma	10
2.3 Opinnäytetyön rajaus.....	11
3 TEOREETTINEN VIITEKEHYS.....	11
3.1 Lainsäädännön, tehtäväkentän ja toimijoiden tilanteen kehitys historian valossa	12
3.2 Nykytila, Vesiliikennelaki 782/2019.....	16
4 TUTKIMUSMENETELMÄT.....	19
4.1 Kyselytutkimus	19
4.2 Dokumenttitutkimus	21
4.3 Kenttähavainnot	22
5 TULOKSET	23
5.1 Kyselytutkimuksen tulokset	23
5.2 Dokumenttitutkimuksen tulokset.....	40
5.3 Kenttähavaintojen tulokset	48
6 POHDINTA.....	50
Opinnäytetyöprosessi	52
Opinnäytetyön tavoitteiden saavuttaminen	53
7 JOHTOPÄÄTÖKSET	54
7.1 Toimenpide-ehdotukset	54
7.2 Jatkotutkimusaiheet.....	54
LÄHTEET.....	56
LIITTEET.....	58
Liite 1. Aikajana toimivaltaisista viranomaisista ja säädösmuutoksista	
Liite 2. Vesiliikennelain mukainen kielto- ja rajoitusasioiden päätösprosessi	

Liite 3. Kyselytutkimus vesiliikenteen vastuuhenkilöille

KÄSITTEET JA MÄÄRITTEET

Alueellinen ympäristökeskus (Laki ympäristöhallinnosta 55/1995) oli aluehallinnollinen virasto, joka huolehti sille säädetystä tai määrätystä ympäristönsuojelua, alueiden käyttöä, luonnonsuojelua, kulttuuriympäristön hoitoa, rakentamisen ohjausta sekä vesivarojen käyttöä ja hoitoa koskevista tehtävistä 1.3.1995–31.12.2009.

Alus on veteen tukeutuva ja vesillä liikkumiseen tarkoitettu vesikuluneuvo (Vesiliikennelaki 782/2019).

Elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus, ELY on yleishallinnollisesti työ- ja elinkeinoministeriön alainen alueellinen virasto, joka hoitaa valtionhallinnon toimeenpano- ja kehittämistehtäviä. ELY-keskusten toimintaa ohjaavat omilla toimialoillaan sisäasiainministeriö, opetusministeriö, liikenne- ja viestintäministeriö, maa- ja metsätalousministeriö, työ- ja elinkeinoministeriö ja ympäristöministeriö tai keskushallinnon virasto, jonka tehtäväksi ohjaus on erikseen säädetty tai määrätty. (Laki elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksesta 897/2009).

Katselmus. Viranomaisen voi toimittaa katselmuksen, jos se on tarpeen asian selvittämiseksi. Asianosaiselle on varattava tilaisuus olla läsnä katselmuksessa ja esittää mielipiteensä esille tulevista seikoista. Asian laadun niin vaatiessa katselmukseen on kutsuttava myös viranomaisen, jonka tehtäviin asianomaisen toiminnan valvonta lain mukaan kuuluu tai jonka asiantuntemusta tarvitaan asian ratkaisemiseksi. Katselmus on toimitettava aiheuttamatta kohtuutonta haittaa katselmuksen kohteelle tai sen haltijalle. Katselmuksessa on pidettävä pöytäkirjaa, josta tulee käydä ilmi viranomaisen tekemät keskeiset havainnot ja asianosaisen esittämät huomautukset. Pöytäkirja on viipymättä annettava tiedoksi asianosaiselle ja muille toimitukseen kutsutuille. (Hallintolaki 434/2003).

Liikenne- ja viestintä ministeriö, LVM on valtion hallituksen liikenne ja viestintä hallinto-osasto, joka valmistelee toimialaansa liittyvät poliittiset ja strategiset linjaukset ja lainsäädännön. Se voi antaa myös asetuksia toimialallaan. Se ohjaa hallinnonalaansa, johon kuuluvat keskusvirastot ovat Traficom, Väylävirasto ja Ilmatieteen laitos. (LVM 2022).

Liikenne- ja viestintä virasto, Traficom on LVM:n hallinnon alaan kuuluva keskusvirasto. Se on liikenteen ja viestinnän lupa-, rekisteröinti- ja hyväksyntä- sekä turvallisuusviranomaisen. (Traficom 2022).

Lääninhallitus, LH oli valtion aluehallintoviranomaisen ennen vuotta 2010. Jokaisessa Suomen läänissä oli lääninhallitus, jonka toimintaa johti maaherra. (Arkistojen Portti 2022).

Merkintävastuullinen on vesiliikennemerkin ja valo-opasteen sijoittamisesta ja ylläpidosta vastaava oikeushenkilö.

Tarkastus. Viranomaisen on ilmoitettava toimivaltaansa kuuluvan tarkastuksen aloittamisajankohdasta asianosaiselle, jota asia välittömästi koskee, jollei ilmoittaminen vaaranna tarkastuksen tarkoituksen toteutumista. Edellä tarkoitettulla asianosaisella on oikeus olla läsnä tarkastuksessa sekä esittää mielipiteensä ja kysymyksiä tarkastukseen liittyvistä seikoista. Tarkastuksen kuluessa asianosaiselle on, mikäli mahdollista, kerrottava tarkastuksen tavoitteista, sen suorittamisesta ja jatkotoimenpiteistä. Tarkastus on suoritettava aiheuttamatta tarkastuksen kohteelle tai sen haltijalle kohtuutonta haittaa. Tarkastajan on viipymättä laadittava tarkastuksesta kirjallinen tarkastuskertomus, josta tulee käydä ilmi tarkastuksen kulku ja tarkastajan tekemät keskeiset havainnot. Tarkastuskertomus on annettava tiedoksi tarkastuksessa läsnäoloon oikeutetulle asianosaiselle. (Hallintolaki 434/2003).

Säädös on oikeusohjeen sisältävä tekstikokonaisuus. Kotimaisia säädöksiä ovat esimerkiksi lait, tasavallan presidentin ja valtioneuvoston asetukset, viranomaisten määräykset sekä Ahvenanmaan maakuntalait. (Eduskunta s.a.).

Suomen ympäristökeskus SYKE on valtion tutkimuslaitos, joka vaikuttaa ympäristön tutkimuksella, tiedolla ja palveluilla kestävän yhteiskunnan rakentamiseen (Valtiolle.fi 2022).

Toimivaltainen viranomainen on viranomainen, jolla on oikeudellinen valta päättää tietyistä asiasta. Toimivaltaa on kolmea eri muotoa: Alueellinen, asiallinen ja asteellinen toimivalta. (Otava 1960–1965 & Tietosanakirja oy 1960–1966, Wikipedia 2022).

Vapaakunta oli valtioneuvoston valitsema kunta, joka oli mukana itsehallintokokeilussa. Kokeilussa kunnan viranomaiset tekivät tiettyjä päätöksiä, jotka muutoin kuuluivat valtion viranomaisille. (Laki vapaakuntakokeilusta 718/1988).

Vesikulkuneuvo on veteen tukeutuva ja vesillä liikkumiseen käytettävä alus, kulkuneuvo tai väline (Vesiliikennelaki 782/2019).

Vesiliikennettä valvova viranomainen on: poliisi, Rajavartiolaitos, Tulli ja Liikenne- ja viestintävirasto (Vesiliikennelaki 782/2019).

Vesiskootteri on urheiluun tai vapaa-ajan viettoon tarkoitettu vesikulkuneuvo, jonka pituus on alle 4 metriä ja jossa on moottori, jonka pääasiallinen työntövoiman lähde on vesisuihkupumppu, ja joka on suunniteltu siten, että sitä käyttävät henkilöt istuvat, seisovat tai ovat polvillaan rungon päällä (Vesiliikennelaki 782/2019).

Väylänpitäjä on yleisen kulkuväylän ylläpitäjä (Vesilaki 587/2011).

Yksityinen kulkuväylä on muuta kuin vesilain mukaista yleistä kulkuväylää tai valtaväylää (Vesilaki 587/2011).

Yleinen kulkuväylä on kulkuväylä, joka on tarpeen pitää avoinna yleistä vesiliikennettä varten ja joka on vesilain mukaan määrätty julkiseksi kulkuväyläksi tai yleiseksi paikallisväyläksi (Vesilaki

587/2011).

Yleisen kulkuväylän ulkopuolinen alue on muuta kuin vesilain mukaista yleistä kulkuväylää tai valtaväylää (Vesilaki 587/2011).

Yleisen kulkuväylän ylläpitäjä on se, jolla on kulkuväyläksi määrittämistä koskevan päätöksen perusteella oikeus kulkuväylän rakentamiseen tai parantamiseen (Vesilaki 587/2011).

Ylläpitovelvollinen on ylläpidosta vastaava oikeushenkilö (Vesiliikennelaki 782/2019).

1 JOHDANTO

Uusi vesiliikennelaki tuli voimaan 1.6.2020. Lain myötä Liikenne- ja viestintävirastolle (Traficom) siirtyivät alueellisilta elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksilta (ELY-keskukset) alueellisia ja vesikulkuneuvotyyppiä koskevat kielto- ja rajoituspäätökset, jotka koskevat yleisen kulkuväylän ulkopuolisia alueita. (Vesiliikennelaki 782/2019).

Traficomien toimivallassa oli aikaisemmin ainoastaan yleisiä kulkuväyliä koskevat päätökset, joita on yli 600. Uuden vesiliikennelain tarkoituksena on ollut tuoda kaikki kyseiset kielto- ja rajoituspäätökset samalle toimivaltaiselle viranomaiselle (Hallituksen esitys 197/2018). Lain muutoksen myötä kokonaismäärä nousi yli 1600:an kielto- ja/tai rajoitusalueeseen vanhimpien ollessa 1950-luvulta.

Vesiliikennelaki jakaa alueellisten ja vesikulkuneuvotyyppiä koskevien kieltojen ja rajoitusten merkintävastuun eli vesiliikennemerkkien ja valo-opasteiden asentamisen ja ylläpidon kahteen osaan, joista väylänpitäjä on vastuussa väyläänsä kohdistuvasta kiellosta tai rajoituksesta ja kunta muusta kuntansa sisällä olevasta alueesta. Ensi askeleilla on havaittu, että dokumentaatio on pirstaleista ja tieto oikeista viranomaisista, merkintävastuista ja kielto- rajoitusalueista ei ole saavuttanut kaikkia. (Vesiliikennelaki 782/2019).

Traficom on alueellisia ja vesikulkuneuvotyyppi kohtaisia kieltoja ja rajoituksia koskevissa asioissa sekä toimivaltainen että valvova viranomainen. Traficomien valvoo päätösten toimeenpanoa ja ylläpitoa, joihin liittyvät olennaisena päätöksistä tiedottaminen sekä vesiliikennemerkkien asettamisen ja ylläpidon seuranta. Muut valvovat viranomaiset ovat poliisi, Rajavartiolaitos ja Tulli, joiden tehtäväkuva on lähinnä vesiliikenteen maasto- ja valvonta. (Vesiliikennelaki 782/2019).

Keskeinen osa opinnäytetyötä oli löytää keinot edellisiltä toimivaltaisilta viranomaisilta kerätyn päätösdokumenttiaineiston tarkastamiseen ja linkittämiseen oikeisiin kielto- ja rajoitusalueisiin ja vesiliikennemerkkeihin. Tarkastus pitää sisällään myös päätösten lainvoimaisuuden toteutuksen. Tutkimuksella pyrittiin

löytämään keinoja parantaa toimivaltaisen viranomaisen mahdollisuutta ajan-
tasaisen rekisteritietojen muodostamiseen ja sen havainnollistamiseen, ja si-
ten helpottaa valvovien viranomaisten ja merkintävastuullisten kuntien ja väy-
län pitäjien työtä sekä vesilläliikkujien mahdollisuuksia noudattaa lainvoimaisia
päätöksiä. Toimeksiantajana tutkimukselle oli Traficom.

2 OPINNÄYTETYÖN RAKENNE, TUTKIMUSONGELMA JA RAJAUS

2.1 Opinnäytetyön rakenne

Opinnäytetyö noudattaa toimeksiantajan (Traficom) esittämää rakennetta.
Johdannossa on kuvaus, miten vesiliikennelain mukaiset kiellot ja rajoitukset
päätyivät Traficomien tehtäväksi, ja siihen liittyvä tarve ottaa tehtävä haltuun.
Rakenteen, tutkimusongelman ja rajauksen jälkeen esitetään teoreettinen vii-
tekehys, jossa tehdään katsaus lainsäädännön, tehtäväkentän ja toimijoiden
tilanteen kehitykseen historian valossa. Tutkimusmenetelmäosuudessa kuva-
taan miten tutkimus tehtiin. Eri tutkimusmenetelmien esille nousseet asioita
esitellään tuloksissa, joita vertaillaan lainsäädännön vaatimuksiin ja miten eri
tutkimusmenetelmät poikkeavat tai tukevat toisiaan. Johtopäätöksissä kuva-
taan ehdotuksia nykytilan kehittämiseksi.

2.2 Tutkimusongelma

**Miten vesiliikennelain mukaiset alueelliset ja vesikulkuneuvotyyppiä
koskevat kiello- ja rajoituspäätösten tiedonhallinta ja toimeenpanon val-
vonta tulee tehtävän siirron myötä ottaa haltuun?**

Mihin säädöksiin eri viranomaisten päätökset perustuvat?

Päätöksiä on tehty eri aikakausina eri viranomaisten toimesta. Samanaikai-
sesti on toiminut useita eri toimivaltaisia organisaatioita.

**Kuinka kunnat ja väylänpitäjät tuntevat päätösmenettelyn ja merkintä- ja
ylläpitovastuunsa?**

On havaittavissa, ettei kaikilla merkintävastuullisilla ole selkeitä ja yhtenäisiä
prosesseja päätöksien toimeenpanoon. Maastosta löytyy merkintä- ja ylläpito-
puutteita.

Miten rekisteritiedot ja päätökset vastaavat toisiaan?

Ensi askeleilla on havaittu dokumentaation pirstaleisuutta ja rekisteritietojen puutteita.

Miten tiedottamista ja ohjeistusta tulee kehittää?

Viranomaisille tulee usein yhteydenottoja liittyen kieltoihin ja rajoituksiin, vaikka tieto on kattavasti verkosta saatavilla. Kyselyitä tekevät niin kansalaiset merkintävastuulliset kuin valvovat viranomaiset.

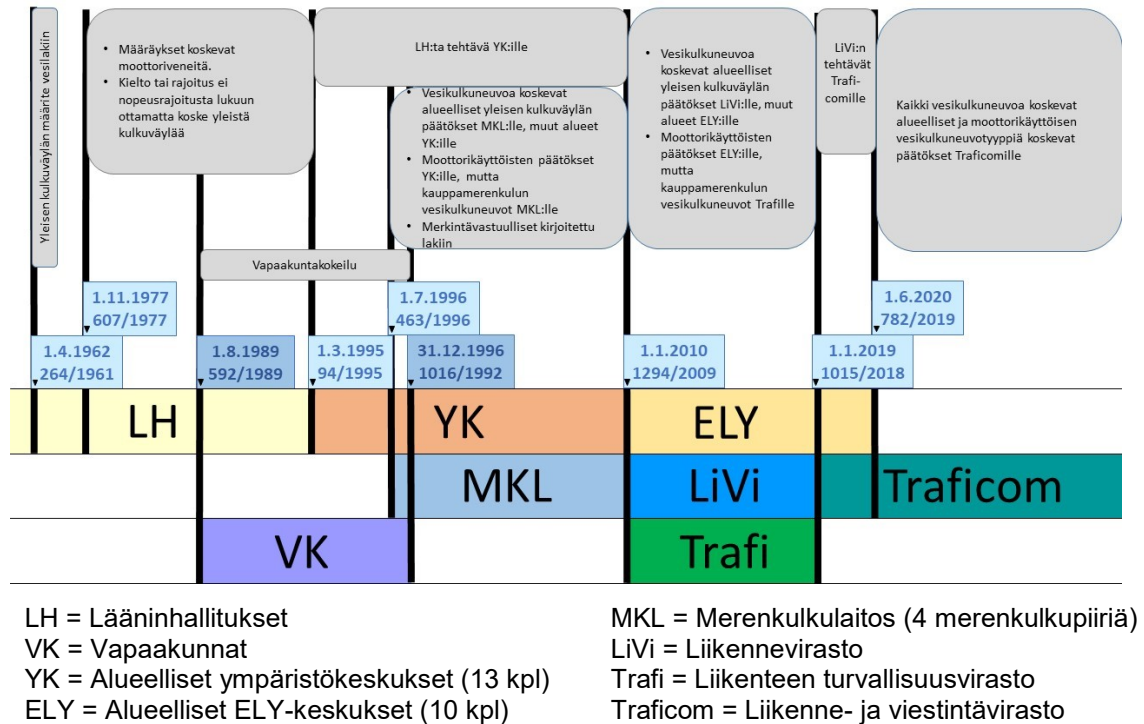
2.3 Opinnäytetyön rajaus

Opinnäytetyö rajautuu vesiliikennelain mukaisiin vesikulkuneuvolla liikkumisen kiello- tai rajoituspäätösten toimeenpanoon ja niiden ylläpitoon sekä niiden valvontaan Traficomissa. Käytännössä tämä tarkoittaa merkintävastuullisten osalta vesiliikennemerkkien ja valo-opasteiden asennusta, ylläpitoa ja ilmoittamista Traficomiin. Traficomien osalta rekisteritietojen paikkansapitävyyden varmistamista ja niiden perusteella tehtyjä korjaus- ja tarkastuskehotuksia. Opinnäytetyöstä on pois rajattu Saimaan kanavan vuokra-aluetta sekä Ahvenanmaan itsehallintoaluetta koskevat säädökset ja päätökset.

3 TEOREETTINEN VIITEKEHYS

Opinnäytetyön teoreettinen viitekehys perustuu niin kumottuihin kuin nykyisiin säädöksiin. Säädöksistä tutkimuskohteena ovat eri aikakausina olleet toimivaltaiset viranomaiset ja niiden toimivalta. Nykylainsäädännön siirtymäsäännökset viittaavat vanhempiin kumottuihin säädöksiin, jotka on otettava huomioon nykyisiä säädöksiä tulkittaessa.

3.1 Lainsäädännön, tehtäväkentän ja toimijoiden tilanteen kehitys historian valossa



Kuva 1. Aikajana toimivaltaisista viranomaisista ja säädösmuutoksista.

Värikköissä laatikoissa ovat toimivaltaiset viranomaiset. Vaalea sinisissä laatikoissa ovat säädöksen voimaan tulopäivämäärä ja säädöksen numero. Tummemman sinisissä ovat vapaakuntakokeilun aloitus- ja päättymisaika säädöksineen. Harmaissa laatikoissa ovat säädösten olennaisin tieto/muutos. (Liite 1).

Läninhallitukset (LH)

Läninhallitus oli valtioneuvoston ja sen ministeriöiden alainen yleinen hallintoviranomainen kussakin länissä (Asetus läninhallituksesta 188/1955). Läninhallitukset tekivät niin väyliä kuin sen ulkopuolisia alueita koskevia päätöksiä vuoden 1994 loppuun asti. Päätöksistä löytyneet toimivaltaa perustelevat pykälät olivat läninhallituksesta annetun asetuksen 13. § 3. mom. ja poliisilain 84/1966 11. §. Yleinen kulkuväylä määritelmä löytyy vesilaista 264/1961 ensikertaa. Hallituksen esityksestä 64/1959 (kuva 3) tulee ilmi epätietoisuus mitä kulkuväylällä on tarkoitettu, vaikkakin käsitettä oli käytetty jo paljon aikaisemmin mm. tilastoissa 1905 (kuva 4).

4 luku

Kulkuväylät ja muut vesiliikennealueet

Sen johdosta, että voimassa olevan oikeuden osalta on ollut epätietoisuutta siitä, mitä laki kulkuväylällä (vrt. VOL 1: 1, 3). tarkoittaa, on tämän luvun alkuun otettu kulkuväyliä koskeva määritelmä. Sen mukaan yleisellä kulkuväylällä tarkoitetaan merenkulkua koskevien säännösten mukaan tällaiseksi luettavaa vesistöä tai meressä olevaa väylää (julkinen kulkuväylä) samoin kuin myös sellaista vesitietä, joka ehdotuksessa olevien säännösten mukaisesti on vesioikeuden päätöksellä määrätty yleiseksi paikallisväyläksi. Muut kulkuväylät ovat yksityisiä (4: 1). Yleiseksi paikallisväyläksi voidaan ehdotuksen mukaan hakemuksesta määrätä sellainen julkiseen väylään kuulumaton vesistön osa, jota on tarpeen pitää avoinna yleistä laiva- tai veneliikennettä varten (4: 2). Vain julkinen kulkuväylä sekä yleinen paikallisväylä ovat sellaisia yleisiä kulkuväyliä, joita 1 luvun 14 §:ssä oleva sulkemiskielto koskee.

Kuva 2. Ote hallituksen esityksestä 64/1959 vesilainsäädännön uudistamiseksi. Esityksestä käy ilmi epätietoisuus kulkuväylä-käsitteestä ja miten se tulee määrittää. (Eduskunnan kirjaston tietopalvelu 2022).

4. Yleinen kulkuväylä Kallaveden vesistöissä.

(Kuopio – Taipale; Kuopio – Karvio – Heinävesi; Kuopio – Karjalankoski – Akonpohja; Kuopio – Iisalmi – Nivanmäki).

Purjehduskauden kestäessä pidettiin väylämerkit Kärängän ja Karvion kanavan välisessä väylässä kunnossa. Puuaineita ostettiin Kuopion – Karjalankosken – Akonpohjan väylään asettavia väylämerkkejä varten. Kustannukset tästä nousivat 206 markkaan 3 penniin

Kuva 3. Yleinen kulkuväylä-termi esiintyi "Suomen tie- ja vesirakennusten ylläpidon alaisen kertomus sen johdonalaisista töistä vuonna 1905." -tilastossa (Tilastokeskus s.a., Eduskunnan kirjaston tietopalvelu 2022)

Veneliikennelakiin 607/1977 tehtiin lisäys, jolla kirjattiin auki lääninhallituksen toimivalta: *Lääninhallitus voi harkintansa mukaan kieltää tai rajoittaa moottoriveneellä ajamista toistaiseksi tai määräajaksi.* Lakiin oli myös kirjattu, ettei kielto- tai rajoitus koskenut yleistä kulkuväylää eikä eräitä poikkeuksia nopeusrajoitusta lukuun ottamatta.

Vapaakunnat

Vapaakunnat olivat valtioneuvoston valitseamia kuntia, jotka olivat mukana itsehallintokokeilussa. Kokeilussa kunnan viranomaiset tekivät tiettyjä päätöksiä, jotka muutoin kuuluivat valtion viranomaisille. Lääninhallitusten rinnalla vuoden 1989 alusta vuoteen 1997 asti päätöksiä tekivät myös vapaakunnat (Laki vapaakuntakokeilusta 718/1988 & Laki vapaakunnan oikeudesta poiketa eräistä säännöksistä ja määräyksistä 592/1989) oman kunnan alueellaan ja myöhemmin myös muut kunnat niin halutessaan (Laki vapaakuntakokeilusta annetun lain muuttamisesta 1015/1992). Kokeilua jatkettiin vuoden 1996 loppuun (Laki vapaakunnan oikeudesta poiketa eräistä säännöksistä ja määräyksistä annetun lain muuttamisesta 1016/1992). Aineistosta löytyi 14 kuntaa, jotka olivat käyttäneet toimivaltaansa.

Alueelliset ympäristökeskukset

Alueelliset ympäristökeskukset olivat osa ympäristöhallintoa Suomen ympäristökeskuksen (SYKE) ohella (Laki ympäristöhallinnosta 55/1995). Ympäristökeskukset hoitivat mm. päätös-, lupa- ja valvonta-asioita Suomen ympäristökeskuksen toimiessa tutkimuslaitoksena. Ympäristökeskuksia oli 13 ja ne aloittivat toimintansa 1.3.1995. Tällöin lääninhallitusten tehtävistä alueellisia ja moottoriveneitä koskeva kielto- ja rajoitustoimivalta siirtyi ympäristökeskuksille (Laki veneliikennelain 3. a ja 3. b §:n muuttamisesta 94/1995) vapaakuntien toimivallan jäädessä rinnalle vuoteen 1997 asti.

Merenkululaitos (MKL)

Merenkululaitos - vuoteen 1998 Merenkulkuhallitus (MKH) - oli vuonna 1917 perustettu keskusvirasto hoitamaan kaikkia merenkulun asioita. Se lakkautettiin vuoden 2010 alusta, jolloin Merenkululaitos, Ilmailuhallinto, Ajoneuvohallintokeskus ja Rautatievirasto fuusioituivat Liikennevirastoksi ja Liikenteen turvallisuusvirastoksi, Trafiksi. (Wikipedia 2022).

Vuoden 1996 vesiliikennelaki 463/1996 siirsi yleisiä kulkuväyliä koskevien kieltojen ja rajoitusten toimivallan Merenkulkuhallitukselle, jonka neljä merenkulkupiiriä: Suomenlahden, Saaristomeren, Pohjanlahden ja Järvi-Suomen merenkulkupiirit tekivät päätökset alueillaan. Alueellisille ympäristökeskuksille jäi muiden vesialueiden päätösvalta.

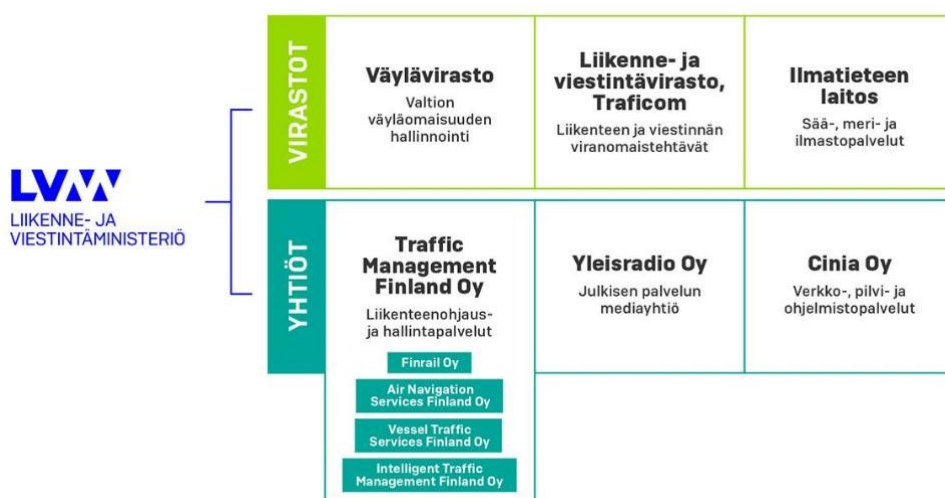
Laissa moottorivenettä koskeva termi oli laajennettu vesikulkuneuvoksi. Kiellot ja rajoitukset oli jaettu alueellisiin ja vesikulkuneuvotyyppiä koskeviin osiin. Vesikulkuneuvotyyppiä koskeva päätösvalta oli edelleen jakautunut siten, että Merenkulkuhallitus vastasi kauppamerenkulkuun kohdistuvista kielloista ja rajoituksista ja ympäristökeskukset muista vesikulkuneuvoista. Vesikulkuneuvotyyppiä koskevat kiellot ja rajoitukset olivat perusteltuja, jos niiden käyttö aiheutti huomattavaa haittaa. Lakiin oli ensi kertaa kirjattu kiellon tai rajoituksen merkinnästä vastaavat tahot - yleisellä kulkuväylällä väylänpitäjä ja muualla kunta, jonka aluetta kiello tai rajoitus koskee. (Vesiliikennelaki 463/1996).

Elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskukset (ELY), Liikennevirasto ja Liikenteen turvallisuusvirasto (Trafi)

Vuoden 2010 alusta valtion hallinnossa tehtiin isoja muutoksia mm. Merenkululaitos ja alueelliset ympäristökeskukset lakkautettiin ja ELY-keskukset (Laki valtion aluehallinnon uudistamisesta koskevan lainsäädännön voimaantulosta 903/2009), Liikennevirasto (Laki Liikennevirastosta 862/2009) ja Trafi (Laki Liikenteen turvallisuusvirastosta 863/2009) aloittivat toimintansa. ELY-keskuksia oli 15, joista 10 teki kiello- ja rajoituspäätöksiä. Tehtävien jaossa (Laki vesiliikennelain muuttamisesta 1294/2009) Liikennevirasto vastasi alueellisista yleisiä kulkuväyliä koskevistä kielloista ja rajoituksista ja muista ELY-keskukset. Moottorikäyttöisistä vesikulkuneuvotyyppiä koskevista päätöksistä vastasivat ELY-keskukset pois lukien kauppamerenkulkuun kohdistuvat vesikulkuneuvot, joista vastasi Trafi.

Liikenne- viestintävirasto (Traficom)

Vuoden 2019 alusta LVM:n hallinnonala uudistui (Laki liikenne- ja viestintäministeriön hallinnonalan virastouudistuksen täytäntöönpanoa sekä virastojen tehtävien uudelleenorganisointia koskevan lainsäädännön voimaantulosta 937/2018). Liikenteen turvallisuusvirasto Trafi, Viestintävirasto ja osa Liikenneviraston toiminnoista yhdistettiin uudeksi Liikenne- ja viestintävirastoksi Traficomiksi (Laki liikenne- ja viestintävirastosta 935/2018). Liikenneviraston loput toiminnot jatkoivat Väylävirastona.



Kuva 4. LVM:n hallinnonalan virastot ja yhtiöt (LVM 2018).

Virastouudistukset saivat jälleen aikaan muutoksen myös vesiliikennelakiin (Laki vesiliikennelain muuttamisesta 1015/2018), jossa alueelliset kiellot ja rajoitukset jakautuivat siten, että yleisiä kulkuväyliä koskevista määräyksistä päätti Traficom ja muita vesialueita koskevista ELY-keskukset. Vesikulkuneuvotyyppiä koskevista päätöksistä vastasivat ELY-keskukset pois lukien kauppamerenkulkuun kohdistuvat vesikulkuneuvot, joista vastasi Traficom.

3.2 Nykytila, Vesiliikennelaki 782/2019

Uusi vesiliikennelaki tuli voimaan 1.6.2020. Sen myötä niin yleistä kulkuväylää kuin sen ulkopuolia alueita koskevat alueelliset ja vesikulkuneuvotyyppiä koskevat kiello- ja rajoitusasiat siirtyivät yhdelle ja samalle toimivaltaiselle viranomaiselle - Traficomille. Muutoksia ja täsmennyksiä vesiliikennelakiin tuli

1.7.2021 (Laki vesiliikennelain muuttamisesta 543/2021). Siirtymäsäännöksissä mainitaan, että kumottujen vesiliikennelain 463/1996 ja veneliikennelain 151/1969 nojalla tehdyt päätökset ovat voimassa. Kumotun vesiliikennelain siirtymäsäännökseen oli kirjattu vapaakuntien tekemien päätöksien pysyminen voimassa. Uuden vesiliikennelain 782/2019 siirtymäsäännöksessä ei vapaa-kuntia mainita.

Nykyinen vesiliikennelaki vaatii nopeusrajoitusten merkitsemisen kansallisen merikarttaviranomaisen (Traficom) tai sen auktorisoiman tahon julkaisemiin merikarttoihin, jos se on mahdollista.

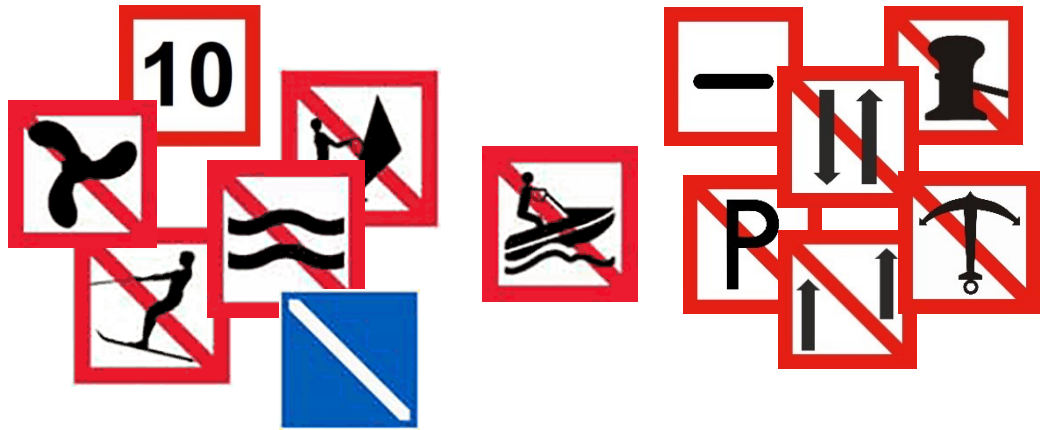
Vesiliikennemerkit ja valo-opasteet on laissa kirjoitettu omaksi ryhmäksi. Vanhemmissa säädöksissä ne kuuluivat turvalaitteisiin, joiden sijoittamiseen ja poistamiseen on väyläpäätöksissä selkeä luvanvarainen toimintatapa. Vesiliikennemerkeillä tällaista selkeää menettelyä ei ole. Uuteen vesiliikennelakiin on kirjattu kuitenkin, että vesiliikennemerkkien ja valo-opasteiden asettamisessa vastaavilla on samat oikeudet kuin vesilain 587/2011 10. luvun 5. §:ssä mainitulla yleisen kulkuväylän väylänpitäjällä.

Vesiliikennelain mukaisia alueellisia kieltoja rajoituksia ovat:

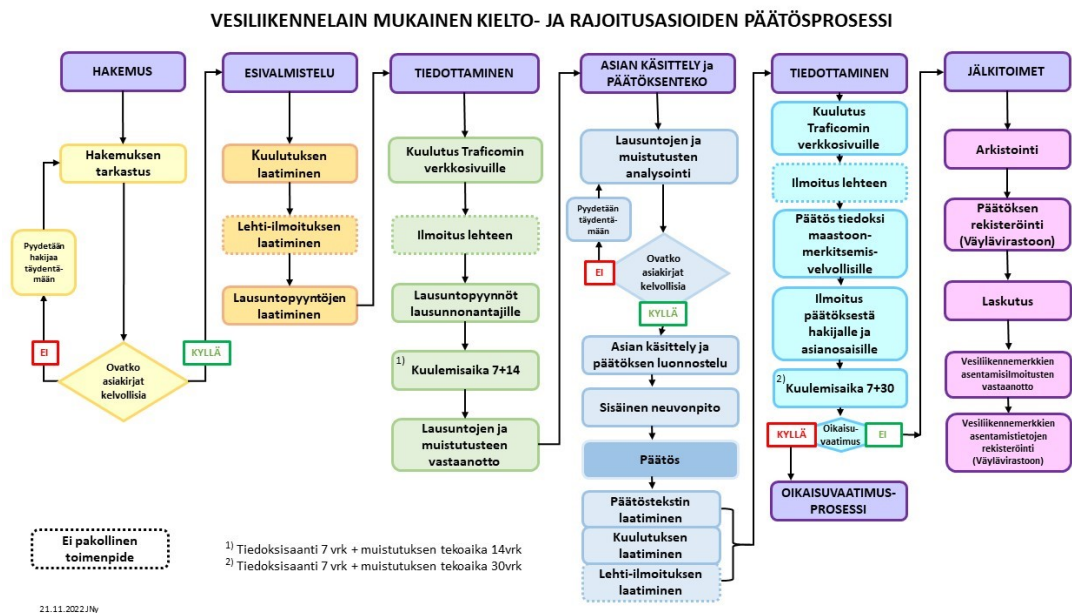
- aallokon aiheuttamisen kieltö
- vesihiihtokielto
- purjelautailukielto
- aluksen kulku moottorivoimaa käyttäen kielletty
- nopeusrajoitus

Lain tarkoittamia vesikulkuneuvotyyppettä ovat tyypillisesti esim. vesiskootterit, moottoriveneet sekä kauppa-alukset kokonaisuutena tai alatyypeittäin (esim. säiliöalukset, risteilyalukset, nopeakulkuiset alukset)

(Vesiliikennelain mukaiset kiellot ja rajoitukset -ohje, Traficom 2021).



Kuva 5. Vesiliikennemerkki pohjautuvat YK:n (UNECE) alaiseen Euroopan sisävesiliikenteen sääntöön (SIGNI/CEVNI). Ne ovat suosituksia toimivaltaisille viranomaisille ja niitä sovelletaan valtiokohtaisesti. Vasemmalla ovat kieltoja ja rajoituksia merkitsevät vesiliikennemerkki sekä kiellon, määräyksen tai rajoituksen päättymistä ilmaiseva merkki. Keskellä on vesineuvo-tyyppejä (vesiskootteria) koskeva kieltomerkki. Oikealla on muita vesiliikenteen ohjaamiseen käytettäviä kieltomerkkejä. (Vesiliikennelaki 782/2019).



Kuva 6. Prosessikaavio (liite 2) alkaen esityksestä/hakemuksesta ja päättyen jälkitoimiin.

Kieltojen ja rajoitusten käsittely (kuva 6) lähtee liikkeelle esityksestä, jonka voi tehdä kunta tai kunnan jäsen tai sellainen viranomainen, yhteisö tai vesialueen omistaja, jota asia koskee. Kiellon tai rajoituksen määräämisen voi panna vireille myös Väylävirasto, alueellinen ELY-keskus tai Traficom itse. Päätösprosessi esityksestä/hakemuksesta jälkitoimiin on esitetty yllä. (Vesiliikennelaki 782/2019)

Vanhaan vesiliikennelakiin tehtiin muutos (Laki vesiliikennelain muuttamisesta

1294/2009), jossa määriteltiin valvonta 23. §:ssä siten, että lain yleinen valvonta kuului Liikennevirastolle, ympäristöasiat ELY-keskuksille ja vesikulku-
neuvojen käyttämisestä koskeva valvonta Trafille, poliisille, Rajavartiolaitokselle
ja Tullilaitokselle. Nykyinen laki toteaa lyhyesti, että vesiliikennettä valvovat vi-
ranomaiset ovat poliisi, Rajavartiolaitos, Tulli ja Traficom, ja että ympäristö-
haittojen ehkäiseminen ja torjunta kuuluvat ELY-keskuksille.

4 TUTKIMUSMENETELMÄT

Kyselytutkimuksella pyrittiin selvittämään kuntien ja väylänpitäjien päätösme-
nettelyn sekä merkintä- ja ylläpitovastuun tuntemus. Dokumenttitutkimuksella
haluttiin selvittää päätösten ja rekisteritietojen yhtäpitävyyttä, sekä päätösten
sisältöä lainvoimaisuuden varmistamiseksi. Kenttähavaintoja tehtiin merkintö-
jen toimeenpano- ja ylläpitokuvan saamiseksi maastosta.

4.1 Kyselytutkimus

Kyselytutkimuksella (liite 3) pyrittiin selvittämään merkintävastuullisten organi-
saatioiden tietämys velvollisuuksistaan, miten ne ovat organisaatioissa hoi-
dossa ja mitä valvoilta viranomaisilta odotetaan. Kyselytutkimus tehtiin 7.–
19.6.2022 välisenä aikana Webropol-kyselynä. Tutkimuksen linkki lähetettiin
sähköpostitse Suomen kaikille kunnille sekä yleisten kulkuväylien ylläpitäjille
Ahvenanmaan itsehallintoaluetta lukuun ottamatta. Kyselytutkimus oli suo-
menkielinen.



Kyselytutkimus vesiliikenteen vastuhenkilöille

Arvoisa vastaanottaja,

Uusi vesiliikennelaki tuli voimaan 1.6.2020. Uuden vesiliikennelain tarkoituksena on ollut tuoda kaikki vesiliikennelain mukaiset kielto- ja rajoituspäätökset saman toimivaltaisen viranomaisen alle.

Liikenne- ja viestintävirasto Traficom pyrkii kehittämään toimintaansa luomalla tilannekuvaa päätösten toimeenpanosta ja löytämään kehityskohteita Traficomien viranomaisohjaukseen ja -valvontaan.

Osana kehitystyötä kartoitamme sidosryhmien kokemuksia olemassa olevista käytänteistä ja odotuksista tulevaisuuden toimintatapoihin ja palveluihin.

Pyydämme teitä vastaamaan ohessa olevaan kyselyyn. Kyselyyn vastaaminen vie noin 15 minuuttia ja hiukan enemmän, jos avaatte ajatuksianne avoimiin kenttiin. Kaikki vastaukset käsitellään tietosuojan mukaisesti ja anonyymisti. Aineisto pysyy viraston sisällä.

Toimeksiantajana tutkimukselle on Traficom. Tutkimus kattaa Suomen kaikki kunnat Ahvenanmaan itsehallintoaluetta lukuun ottamatta sekä yleisten kulkuväylien ylläpitäjät. Toivomme saavamme kattavan analyysin, siksi teidän mielipiteenne ja ajatuksenne ovat tärkeitä.

Tämä kyselytutkimus on samalla osa allekirjoittaneen merenkulun johtamisen ylempää ammattikorkeakoulututkintoa (YAMK). Oppilaitoksena on Kaakkois-Suomen ammattikorkeakoulu XAMK. Kyselyn tulokset raportoidaan tutkimuksessa mukana olleille. Lisäksi ne julkaistaan Theseuksessa (Ammattikorkeakoulujen opinnäytetyöt ja julkaisut verkossa, www.theseus.fi) tämän vuoden aikana.

Kyselyyn voi vastata 7. - 19.6.2022.

[Tutustu kyselyn tietosuojaselosteeseen.](#)

Painamalla **Seuraava**-painiketta kysely alkaa.

Ystävällisin terveisin

Jan Nyholm
ylitarkastaja, merikapteeni
Liikennejärjestelmäpalvelut
Merikartoitus ja vesiväylät
jan.nyholm@traficom.fi
P. 029 534 5296

Kuva 7. Webropol-kyselyn saatesanat.

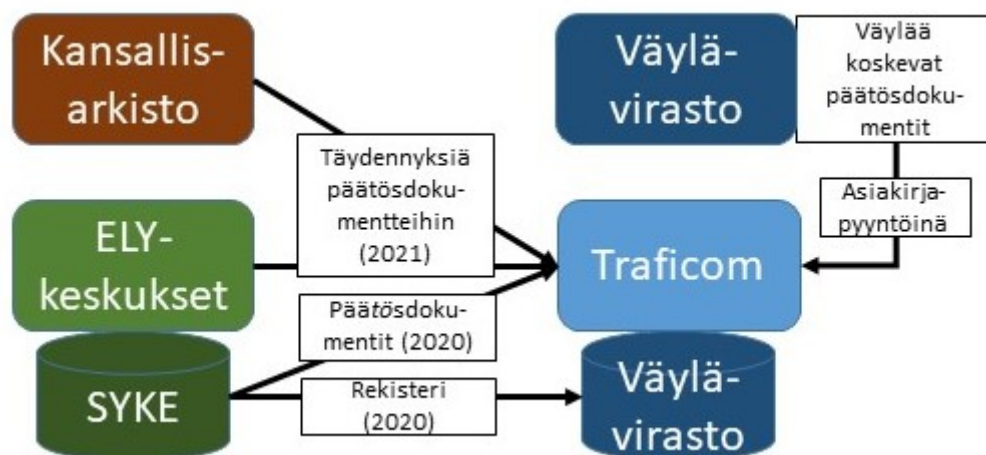
Kuntien kirjaamo-osoitteet saatiin Traficomien viestinnältä ja väylänpitäjien yhteystiedot yleisten kulkuväylien rekisteritiedoista. Väylänpitäjien lista oli lähes kokonaan henkilöosoitteita. Tästä seurasi päällekkäisyyttä, jonka määrää ei voi tarkasti arvioida. 213 väylänpitäjän sähköpostiosoitteesta 115 oli kunnan henkilökohtaista sähköpostiosoitetta. Arvioksi jää, että 98 sähköpostia oli sellaisia, joilla ei ollut päällekkäisyyttä kunnille kohdistettujen kyselytutkimukseen.

osallistumisen kanssa. Vastausprosentiksi muodostuu tällöin noin 14 %. Kysymykset olivat pääasiallisesti vaihtoehtokysymyksiä. Vaihtoehtojen jälkeen oli tilaa vapaalle tekstimuotoiselle kommentille. Osa kysymyksistä oli Likert-asteikolla, joka perustui kielteisiin ja myönteisiin väittämiin (Peda.net s.a.).

Pohjatietoina kysyttiin: millaisesta organisaatiosta oli kysymys, sen toimialueen karkeaa maantieteellistä sijaintia sekä oliko sen vastuulla yleisiä kulkuväyliä ja/tai väyläalueen ulkopuolisia alueita. Säädöksiä koskevat kysymykset käsittelivät vesiliikenteen kielto- ja rajoitusprosessiin ja toimeenpanoon sekä niiden organisointiin kuuluvia kysymyksiä. Lopuksi kysyttiin, miten Traficom tai jokin muu taho voisi opastaa vesiliikenteen kielloja tai rajoituksia koskevissa asioissa.

4.2 Dokumenttitutkimus

Dokumenttitutkimuksella haluttiin selvittää, olivatko rekisteritiedot ja päätökset yhteneviä - oliko dokumenteissa tai rekisterissä päällekkäisyyksiä tai puutteita. Tutkimus aloitettiin kesäkuussa jatkuen marraskuuhun 2022. Päätösaineisto siirrettiin 2020 Suomen ympäristökeskuksesta Traficomiin. Aineiston puutteita täydennettiin kevättalvesta kesään 2021 ELY-keskuksilta ja Kansallisarkistosta. Suomen ympäristökeskus toimi ELY-keskusten rekisterinpitäjänä. Tehävän siirtyessä ELY-keskuksilta Traficomille siirrettiin rekisteritiedot Suomen ympäristökeskuksesta Väylävirastoon, joka toimii Traficomien rekisterinpitäjänä vesiliikennelain mukaisille kielloille ja rajoituksille.



Kuva 8. Rekistietojen ja päätösdocumenttien siirrot Traficomiin.

Dokumenttitutkimus tehtiin vertailemalla päätöksen sisältöä karttapalvelun esittämiin rekisteritietoihin. Kyseinen Pooki-niminen karttapalvelu on Väyläviraston hallinnoima. Sen on toteuttanut Sitowise SpatialWeb-tekniikalla.

Lääninhallitusten aikaisista dokumenteista tehtiin myös otos, jolla haluttiin selvittää, kuinka paljon oli sellaisia päätöksiä, joissa ei oltu määrätty merkintävastuullista tai kuinka moni päätös piti kuuluttaa vuosittain, jotta määräys pysyisi voimassa.

4.3 Kenttähavainnot

Kenttähavainnointia suoritettiin tarkastuksena Helsingin venepoliisin esityksestä Helsingin edustalla lokakuussa 2021 ja katselmuksena Suomenlahden merivartioston ehdotuksesta Espoon edustalla syyskuussa 2022. Niin katselmuksessa kuin tarkastuksessa turvauduttiin edellä mainittujen valvovien viranomaisten kalustoon ja miehistöön. Tämä käytännössä tarkoitti kalentereiden sovittamista ja tehtävään käytetyn ajan niukkuutta sekä pientä epävarmuutta toimitusten keskeytymisestä kiireellisempien tehtävien sattuessa samanaikaisesti kohdalle. Niin tarkastuksen kuin katselmuksen efektiivinen aika oli noin kolme tuntia.

Tarkastus

Helsingin tarkastukseen osallistui Helsingin venepoliisin lisäksi Traficom - molemmat valvovan viranomaisen roolissa. Tarkastuskierros poliisiveneellä tehtiin poliisin jo ennakolta havaitsemien puutteiden ja epäselvyyksien perusteella, joita oli verrattu rekisteritietoihin. Tarkastuksen perusteella lähetettiin merkintävastuullisille tieto havainnoista ja kehoitus korjata puutteet.

Katselmus

Katselmuspäätös Espoon edustalla tehtiin niin merivartioston havaintojen kuin Traficomissa suoritettujen työpöytähavaintojen perusteella. Partioveneen syväys rajoitti katselmusta siten, ettei kaikkiin kohteisiin päästy, mm. Espoonlahden perukoille eikä Laajalahdelle. Katselmuksessa olivat mukana edustus Espoon kaupungista (merkintävastuullinen), Väylävirastosta (merkintävastuullinen),

Rajavartiolaitos (valvova viranomainen) ja Traficomista (valvova viranomainen).

5 TULOKSET

Eri menetelmillä haluttiin tietää eri asioita, jotka mahdollisesti selittäisivät tai tukisivat toisiaan. Tiedon haltuunoton kannalta oli tarpeellista saada mahdollisimman kattava kuva päätöksistä, toimintaympäristöstä kuin toimijoista.

5.1 Kyselytutkimuksen tulokset

- Vastaajien kokonaismäärä oli 56
- Kyselyn oli avannut 181
- Vastaamisen oli aloittanut 83
- Kyselyitä lähetettiin 295:lle kunnalle, joista kuittausilmoitus tuli 93:lta
- Kyselyitä lähetettiin 213:lle väylänpitäjälle, joista viestiä ei voitu toimittaa 44:lle
- 115 väylänpitäjän sähköpostiosoitteita oli kunnan henkilökohtaista sähköpostiosoitetta.
- Vastausprosentti 14%,

Vastausprosentti laskettiin jakamalla vastaajien kokonaismäärä (56) kuntien (295) määrän ja väylänpitäjien (213) määrän summalla, josta oli vähennetty oletettu päällekkäisyys; kuntien henkilökohtaisten sähköpostiosoitteiden määrä (115), ja kertomalla saatu osamäärä 100 %:lla.

$$56 / (295+213-115) * 100 \% \approx 14 \%$$

Tutkimukseen vastanneista 86 % oli kuntia tai kunnan liikelaitoksia tai yhtiöitä. Loput 16% koostuivat mm. valtion laitoksista, pурсiseuroista ja yksityisistä yrityksistä. Maantieteellisesti hiukan yli puolet vastaajista sijoittui sisävesille. Joukossa oli myös niitä, joiden vastuualue sijoittui niin merialueelle kuin sisävesille. Hiukan vajaa puolet organisaatioista vastasi useammasta kuin yhdestä yleisestä kulkuväylästä ja viidennes ei osannut sanoa vastuitaan. Osa kertoi vastaavansa vain sataman vesialueesta tai vain pätkästä väylää.

Kolmannes vastaajaorganisaatioista oli tehnyt kielto- tai rajoitushakemuksia ja neljännes oli tehnyt lausuntoja muiden esityksistä. Oman organisaation, lain-

sääntäjän ja viranomaisten ohjeita ja määräyksiä pidettiin keskiarvoisesti onnistuneena. Kyselyitä vesiliikenteen kielloista ja rajoituksista organisaatioihin tuli vain jonkin verran. Kysyttäessä kiello- ja rajoituspäätösten arkistoinnista ja päätöksiin liittyvistä karttaotteista noin puolet vastaajaorganisaatioista ei osannut sanoa löytyykö niitä. Neljännes ilmoitti, ettei niitä löydy. Päätösten ja lausuntopyyntöjen ohjautuminen omassa organisaatiossa toimi hyvin. Päätösten toimeenpanon puolet kokivat haasteelliseksi tai eivät osanneet sanoa. Liki-main sama tulos oli budjetoinnin suhteen.

Asennusilmoituksen tekemisestä Traficomiin oli havaittavissa selvää epätietoisuutta. Samoin monen vastauksissa säännöllisen tarkastuksen ja ylläpidon suorittamisessa sekä niiden dokumentoinnissa oli haparointia. On kuitenkin todettava, että kolmannes organisaatioista tekee säännölliset tarkastukset.

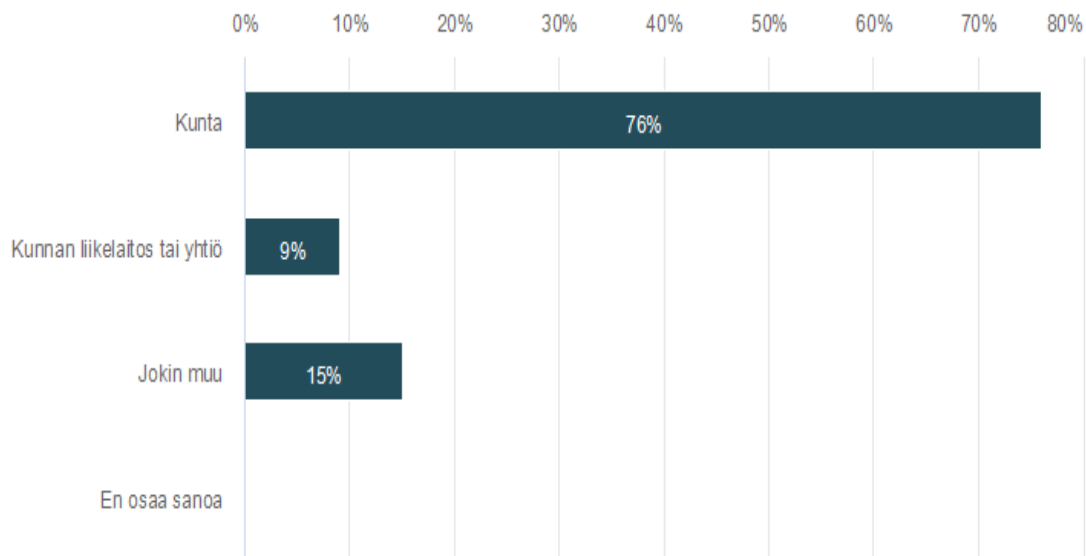
Esille nousi muutakin väylänpitoon liittyvää epätietoisuutta mm. turvalaitteiden paikkatiedoista. Huomion arvoista oli myös huoli alimiehityksestä.

Opastusta ja koulutusta kaivattiin laajasti koko vesiliikennelaista niin Traficomilta kuin poliisiltakin. Oikeat henkilökontaktit viranomaisiin olivat helpottaneet asiointia. Nykyistä näkyvämpää tiedottamista kaivattiin, jotta organisaatiot voisivat levittää sanaa omien kanaviensa kautta. Myös aliurakoitsijoiden yhteystietoja kaivattiin sekä paikkatietoaineistojen hyödynnettävyyttä kunnan omissa paikkatietojärjestelmissä.

Alla kyselytutkimus, jonka vastauksista on poistettu tunnistustietoja.

1. 1. Organisaatiomme on

Vastaajien määrä: 55



	n	Prosentti
Kunta	42	76,4%
Kunnan liikelaitos tai yhtiö	5	9,1%
Jokin muu	8	14,5%
En osaa sanoa	0	0,0%

2. Vapaaehtoinen kommentti

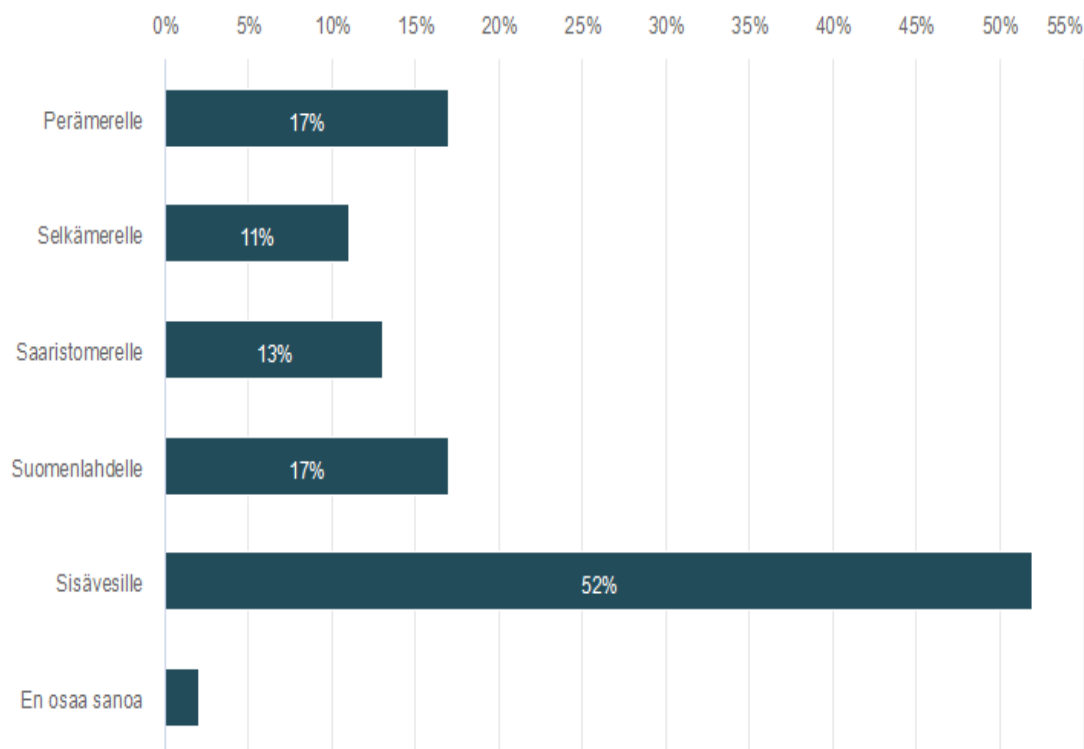
Vastaajien määrä: 6

Vastaukset
yliopisto
yksityinen satama
Suomen Meripelastusseura Ry:n jäsenyhdistys ...
Skulle gärna svara men vill ha det på SVENSKA
Vastaaja on pursiseuran kommodori.
Yksityinen teollisuussatama

3. 2. Organisaatiomme vesiliikenteen toimialueet sijoittuvat:

Voit valita yhden tai useamman vaihtoehdon.

Vastaajien määrä: 54, valittujen vastausten lukumäärä: 60



	n	Prosentti
Perämerelle	9	16,7%
Selkämerelle	6	11,1%
Saaristomerelle	7	13,0%
Suomenlahdelle	9	16,7%
Sisävesille	28	51,9%
En osaa sanoa	1	1,9%

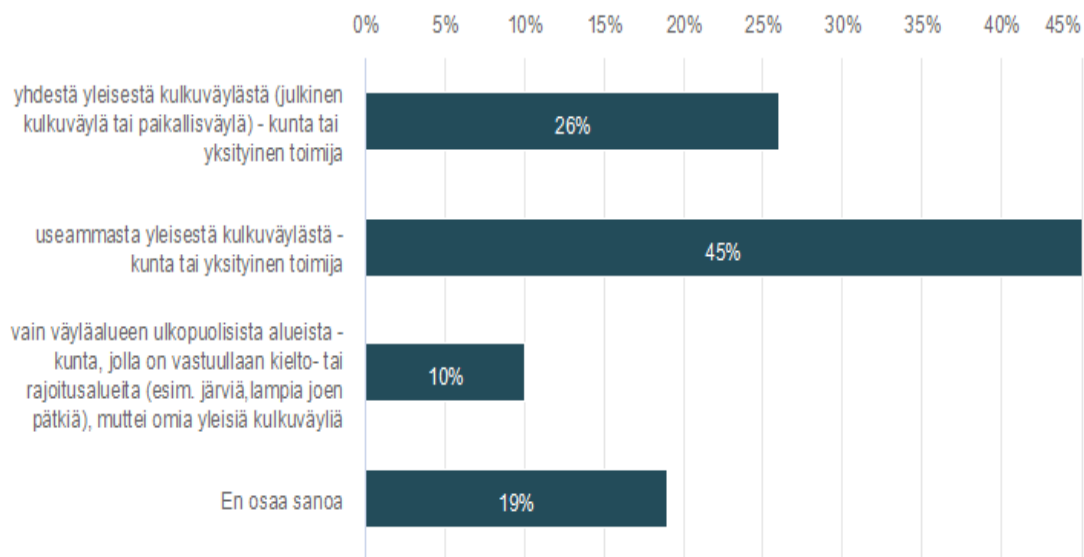
4. Vapaaehtoinen kommentti

Vastaajien määrä: 5

Vastaukset
Kunnan alueella on vain jokia, ei ole järvi- eikä merialueita
Selkämeren eteläosa sekä joen vesistö ...
Merenkurkku
Toiminta-alue Perämeren ja Selkämeren välissä, Merenkurkussa.
Liikenne koskee ainostaa ... satama-allasta

5. 3. Vastaamme

Vastaajien määrä: 53



	n	Prosentti
yhdestä yleisestä kulkuväylästä (julkinen kulkuväylä tai paikallisväylä) - kunta tai yksityinen toimija	14	26,4%
useammasta yleisestä kulkuväylästä - kunta tai yksityinen toimija	24	45,3%
vain väyläalueen ulkopuolisista alueista - kunta, jolla on vastuullaan kielto- tai rajoitusalueita (esim. järviä, lampia joen pätkiä), muttei omia yleisiä kulkuväyliä	5	9,4%
En osaa sanoa	10	18,9%

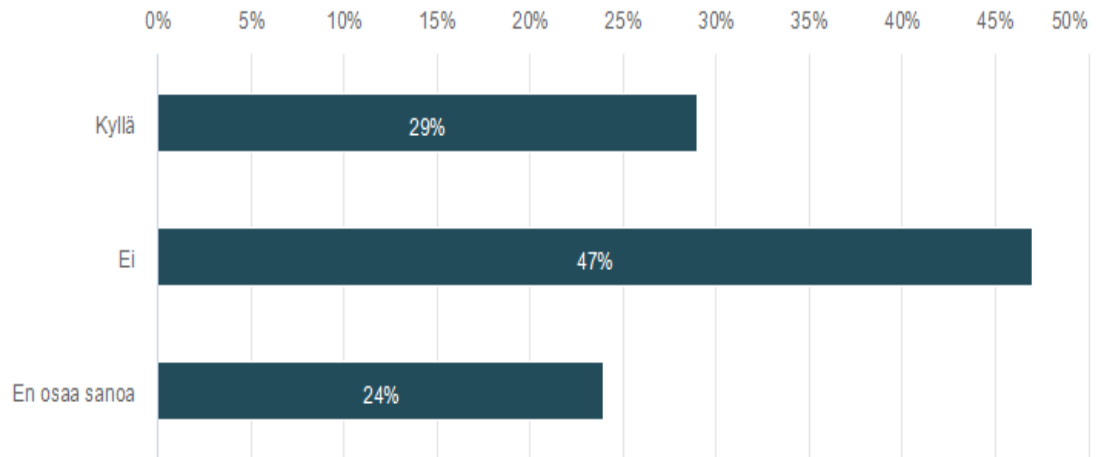
6. Vapaaehtoinen kommentti

Vastaajien määrä: 7

Vastaukset
osittainen väylän pään hoitovastuu sataman alueella
4 kpl erikoismerkkejä
Vastaamme kunnan sisäsaariston venereittien viitoituksesta.
Vastaamme, liikenne satama-altaassa
Pieni kuntayksikkö sisämaassa, ei ole merkittyjä vesiliikenneväyliä
Yksi yleinen väylä ja useita kielto- ja rajoitusalueita.
Vastaamme 7.5m väylän satamapätkästä, 4 jääpoijua ja 3 viittaa

7. 4. Organisaatiomme on tehnyt vesiliikennelain mukaisia kielto- tai rajoitusesityksiä (-hakemuksia).

Vastaajien määrä: 55



	n	Prosentti
Kyllä	16	29,1%
Ei	26	47,3%
En osaa sanoa	13	23,6%

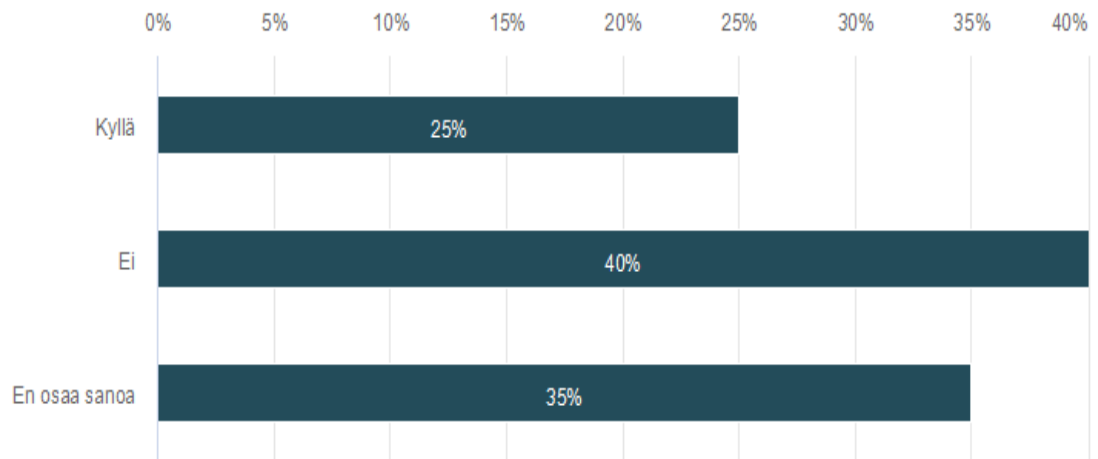
8. Vapaaehtoinen kommentti

Vastaajien määrä: 1

Vastaukset
Ei ole vesialueita joille olisi tullut esityksiä

9. 5. Organisaatiomme on antanut lausuntoja vesiliikennelain mukaisista kielto- tai rajoitusesityksistä

Vastaajien määrä: 55



	n	Prosentti
Kyllä	14	25,5%
Ei	22	40,0%
En osaa sanoa	19	34,5%

10. Vapaaehtoinen kommentti

Vastaajien määrä: 1

Vastaukset
Ei ole annettu lausuntoja, eikä niitä ole pyydetty

11. 6. Vastaa seuraaviin väittämiin asteikolla 5-1

(1 = Ei pidä lainkaan paikkaansa 5 = pitää täysin paikkansa)

Vastaajien määrä: 54



	1	2	3	4	5	EOS	Keskiarvo	Medi-aani
Oman organisaatiomme sisäinen ohjeistus vesiliikennemerkeistä- ja valo-opasteista on selkeä.	9,2%	24,1%	25,9%	13,0%	11,1%	16,7%	3,4	3,0
Lainsäädäntö vesiliikennemerkeistä- ja valo-opasteista on selkeä ja yksiselitteinen.	3,7%	16,7%	25,9%	37,0%	5,6%	11,1%	3,6	4,0
Viranomaismääräykset ja -ohjeet koskien vesiliikennemerkkejä ja valo-opasteita ovat helposti löydettävissä.	3,7%	18,5%	37,0%	22,2%	5,6%	13,0%	3,5	3,0
Vesiliikennelain mukaisista kielto- ja rajoituspäätöksistä tulee organisaatiollemme usein kyselyitä.	33,3%	38,9%	7,4%	9,3%	3,7%	7,4%	2,3	2,0

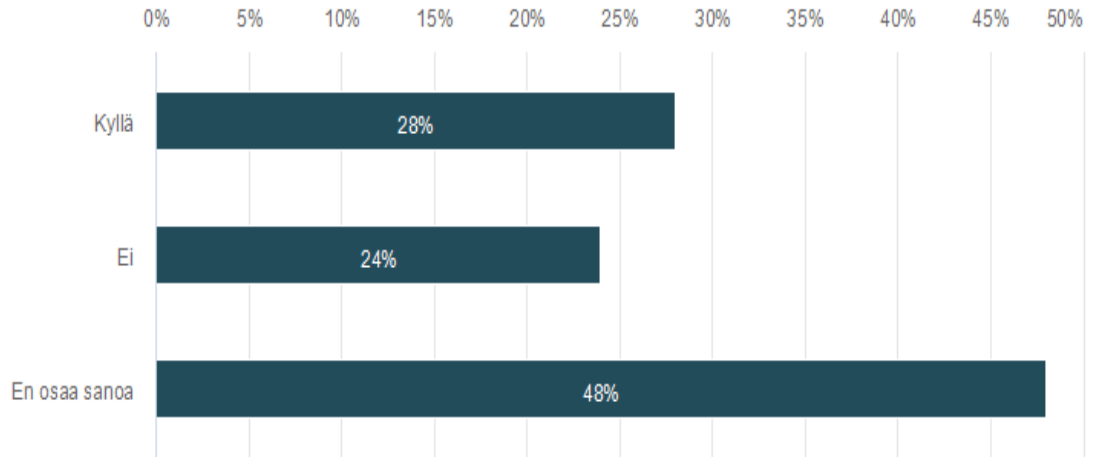
12. Vapaaehtoinen kommentti

Vastaajien määrä: 3

Vastaukset
Kyselyjä tulee lähinnä siitä, onko alueelle annettu päätöksiä tai että haluttaisiin, että moottorivenekielto saataisiin lammelle tai järvelle, sekä kuka näistä vastaa tai kuka näitä voi hakea.
Ei ole tarvetta ohjeistuksille
Kenelle sisäine ohjeistus tulis olla laadittu ?

13. 7. Organisaatiotamme koskevat vesiliikennelain mukaiset kiello- ja rajoituspäätös- dokumentit löytyvät organisaatiomme arkistosta.

Vastaajien määrä: 54



	n	Prosentti
Kyllä	15	27,8%
Ei	13	24,1%
En osaa sanoa	26	48,1%

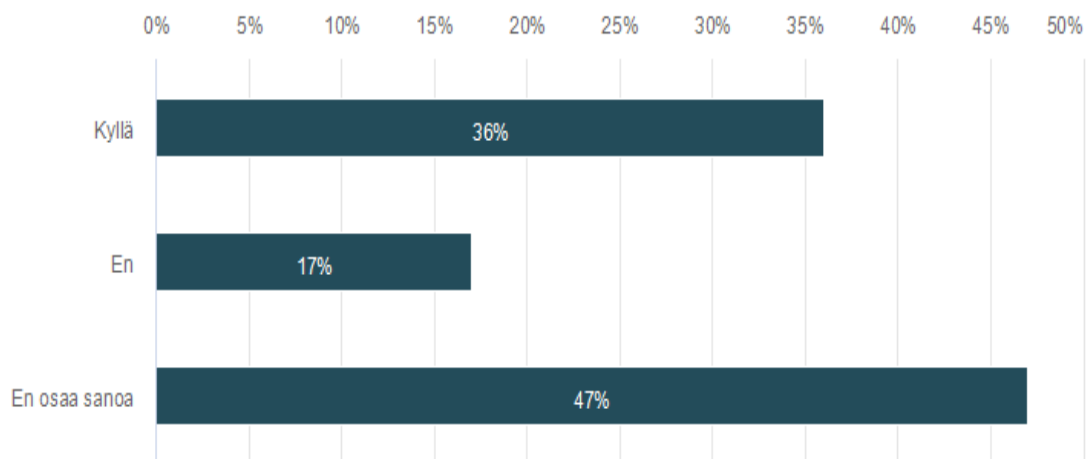
14. Vapaaehtoinen kommentti

Vastaajien määrä: 4

Vastaukset
Ei ole ollut tarvetta ohjeistuksille
Uudemmat kyllä, vanhemmista en tiedä
ei ole ollut tiedossa olevia tarpeita
Emme ylläpidä tai vastaa rajoituspäätöksistä, joten emme myöskään arkistoi kyseisiä dokumentteja.

15. 8. Organisaatiomme omalla vastualueella olevista vesiliikennelain mukaisista kielto- ja rajoituspäätöksistä löytyvät karttaliitteet osoittamaan kielto- tai rajoitusalueita.

Vastaajien määrä: 53



	n	Prosentti
Kyllä	19	35,8%
En	9	17,0%
En osaa sanoa	25	47,2%

16. Vapaaehtoinen kommentti

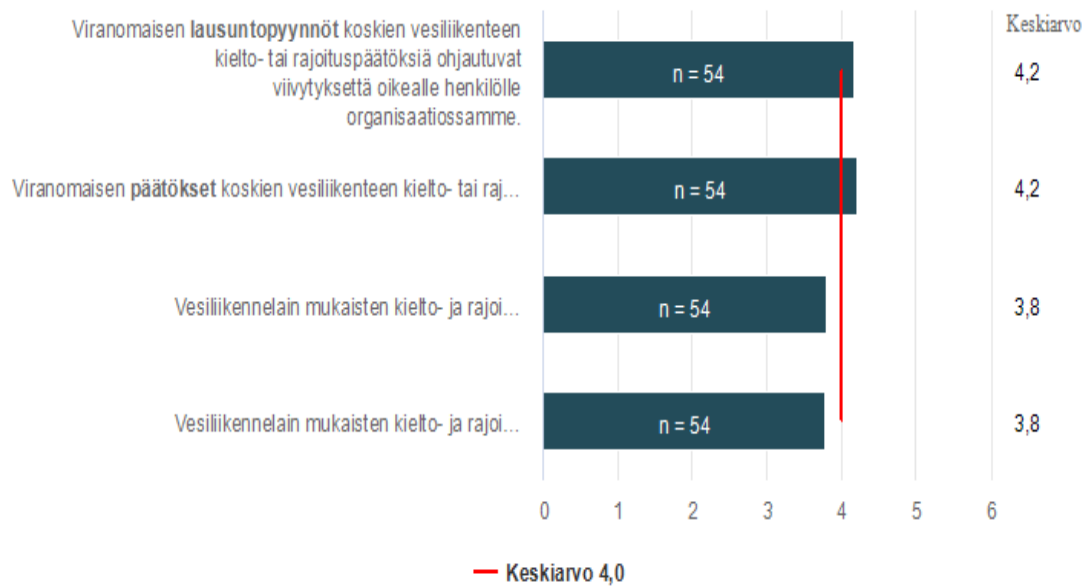
Vastaajien määrä: 2

Vastaukset
pääsääntöisesti
ei ole ollut tiedossa olevia tarpeita

17. 9. Vastaa seuraaviin väittämiin asteikolla 5-1

(1 = Ei pidä lainkaan paikkaansa 5 = pitää täysin paikkansa)

Vastaajien määrä: 54



	1	2	3	4	5	EOS	Keskiarvo	Mediaani
Viranomaisen lausuntopyynnöt koskien vesiliikenteen kielto- tai rajoituspäätöksiä ohjautuvat viivytyksettä oikealle henkilölle organisaatiossamme.	0,0%	16,7%	13,0%	29,6%	18,5%	22,2%	4,2	4,0
Viranomaisen päätökset koskien vesiliikenteen kielto- tai rajoituspäätöksiä ohjautuvat viivytyksettä oikealle henkilölle organisaatiossamme.	0,0%	14,8%	14,8%	27,8%	20,4%	22,2%	4,2	4,0
Vesiliikennelain mukaisten kielto- ja rajoituspäätösten toimeenpanon toteuttaminen hallinnollisesti on yksinkertaista.	5,6%	16,7%	33,3%	11,1%	3,7%	29,6%	3,8	3,0
Vesiliikennelain mukaisten kielto- ja rajoituspäätösten toimeenpanon toteuttaminen on budjetoinnin takia haastavaa.	9,3%	14,8%	24,1%	18,5%	7,4%	25,9%	3,8	4,0

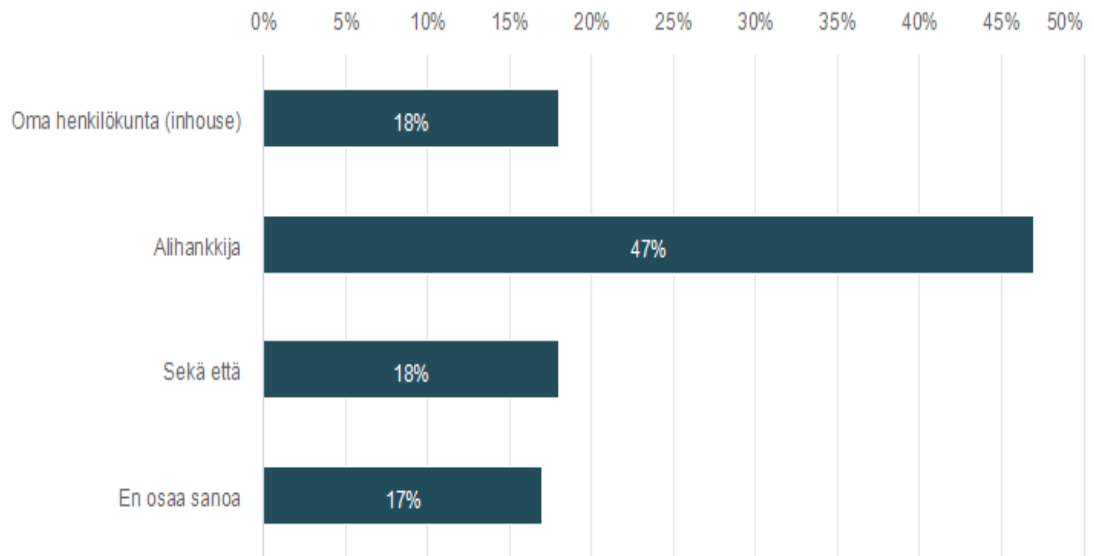
18. Vapaaehtoinen kommentti

Vastaajien määrä: 2

Vastaukset
Ei ole vesialueita, joille olisi tarve laittaa erityisiä rajoituksia
ei ole ollut tarpeita, mutta todennäköisesti budjetointi on haaste

19. 10. Vesiliikennemerkkien ja valo-opasteiden asentamisen suorittaa:

Vastaajien määrä: 55



	n	Prosentti
Oma henkilökunta (inhouse)	10	18,2%
Alihankkija	26	47,3%
Sekä että	10	18,2%
En osaa sanoa	9	16,3%

20. Vapaaehtoinen kommentti

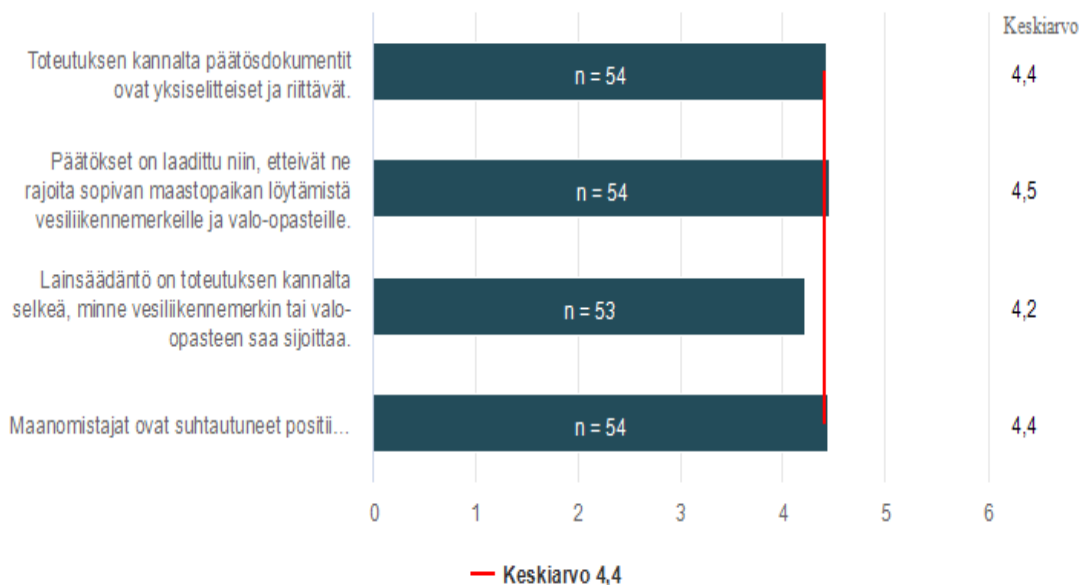
Vastaajien määrä: 2

Vastaukset
Ei ole asennettu ollenkaan, kun ei ole tarvetta
Tarvittaessa teemme asennuksia kaupungin alaisena.

21. 11. Vastaa seuraaviin väittämiin asteikolla 5-1

(1 = Ei pidä lainkaan paikkaansa 5 = pitää täysin paikkansa)

Vastaajien määrä: 54



	1	2	3	4	5	EOS	Keskiarvo	Medi-aani
Toteutuksen kannalta päätösdokumentit ovat yksiselitteiset ja riittävät.	1,8%	3,7%	24,1%	24,1%	13,0%	33,3%	4,4	4,0
Päätökset on laadittu niin, etteivät ne rajoita sopivan maastopaikan löytämistä vesiliikenne-merkeille ja valo-opasteille.	1,9%	0,0%	33,3%	18,5%	7,4%	38,9%	4,5	4,0
Lainsäädäntö on toteutuksen kannalta selkeä, minne vesiliikenne-merkin tai valo-opasteen saa sijoittaa.	1,9%	9,4%	22,6%	28,3%	5,7%	32,1%	4,2	4,0
Maanomistajat ovat suhtautuneet positiivisesti vesiliikenne-merkkien tai valo-opasteiden sijoittamiseen omille maa-alueilleen.	1,8%	14,8%	18,5%	13,0%	5,6%	46,3%	4,4	5,0

22. Vapaaehtoinen kommentti

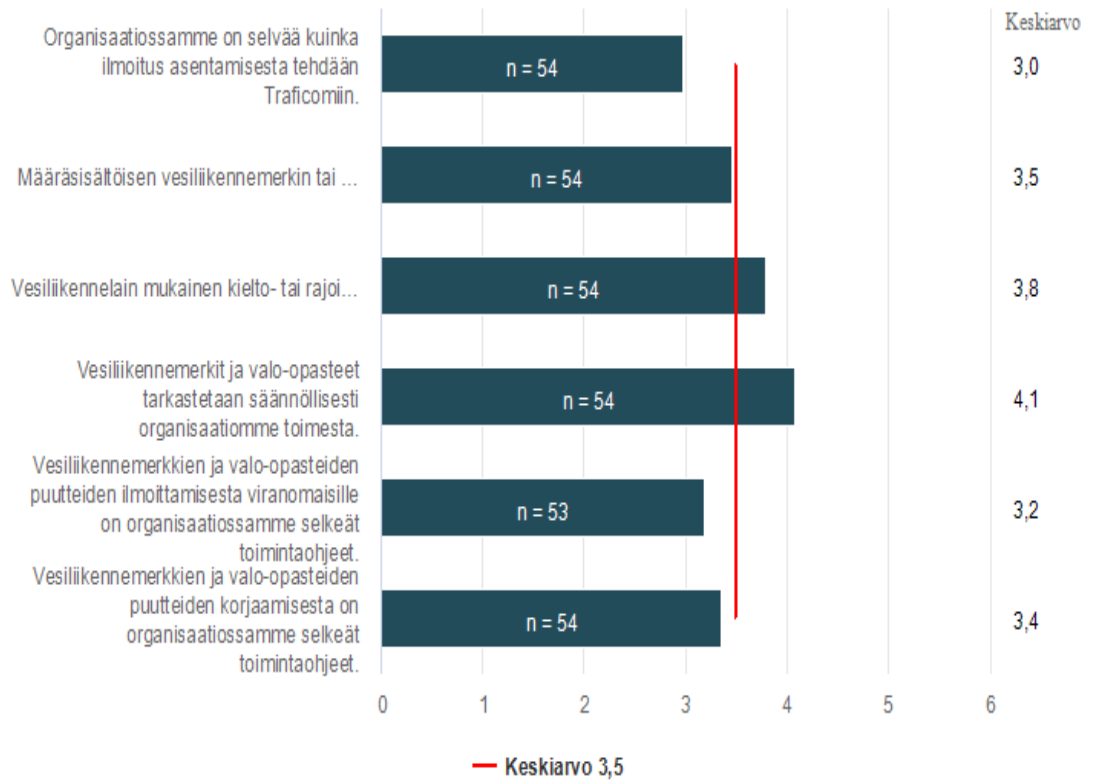
Vastaajien määrä: 3

Vastaukset
Ei ole tarvetta
Meillä on lyhyt väylä remmareilla, ei lainkaan merkkejä tai muita tauluja
Uuden vesilain aikana ei ole saatu yhtään uutta päätöstä.

23. 12. Vastaa seuraaviin väittämiin asteikolla 5-1

(1 = Ei pidä lainkaan paikkaansa 5 = pitää täysin paikkansa)

Vastaajien määrä: 54



	1	2	3	4	5	EOS	Keskiarvo	Mediaani
Organisaatiossamme on selvää kuinka ilmoitus asentamisesta tehdään Traficomiin.	20,4%	27,8%	16,7%	14,8%	9,2%	11,1%	3,0	3,0
Määräsisältöisen vesiliikennemerkin tai valo-opasteen asennuksen valmistumista tai korjausilmoituksen lähettäminen Traficomiin on organisaatiossamme varmistettu.	11,1%	24,1%	20,4%	16,6%	7,4%	20,4%	3,5	3,0
Vesiliikennelain mukainen kieltö- tai rajoituspäätös ja siihen liittyvät vesiliikennemerkin tai valo-opasteen asennus-, tarkastus-, huolto- ja korjaustoimenpiteet ovat organisaatiossamme järjestelmällisesti dokumentoitu.	7,4%	18,5%	25,9%	11,1%	9,3%	27,8%	3,8	3,0
Vesiliikennemerkit ja valo-opasteet tarkastetaan säännöllisesti organisaatiomme toimesta.	5,6%	11,1%	16,7%	18,5%	33,3%	14,8%	4,1	4,0
Vesiliikennemerkkien ja valo-opasteiden puutteiden ilmoittamisesta viranomaisille on organisaatiossamme selkeät toimintaohjeet.	17,0%	22,6%	18,9%	18,9%	11,3%	11,3%	3,2	3,0
Vesiliikennemerkkien ja valo-opasteiden puutteiden korjaamisesta on organisaatiossamme selkeät toimintaohjeet.	16,7%	14,8%	20,4%	24,1%	12,9%	11,1%	3,4	3,0

24. Vapaaehtoinen kommentti

Vastaajien määrä: 4

Vastaukset
Ei ole tarvetta
Meillä on organisaatiossa suuri vajaus henkilöstöresursseissa tässäkin kohdassa. Selkeä alimiehitys
Remmarit tarkistetaan keväällä jäiden lähdon jälkeen.
Kariviittojen oikea sijainti, esim. koordinaatit mistä stiedetään ja saadaan?

25. 13.Mitä opastusta kaipaatte Traficomilta vesiliikenteen kieltoja tai rajoituksia koskevissa asioissa?

Vastaajien määrä: 20

Vastaukset
Opastusta valvontaviranomaisille, erit. poliisi
Miten päätöksiä haetaan, kuka näitä voi hakea?
Ei ole tarvetta
olen saanut tarvittavat ohjeet helposti. Oikea henkilökontakti on tärkeä.
-
Informoinnin tehostamista
Vesiliikennettä koskevia asioita tulee työpöydälle erittäin harvoin. Ehkä juuri sen takia eteen tulevat asiat pitää aina selvittää erittäin tarkasti, koska tiettyjä rutiineja ei ole muodostunut. Selkeät ja helposti löydettävät toimintaohjeet mahdollisine esimerkkeineen helpottaisi varmasti toimintaa.
Koulutusta/opastusta/infoa, jossa aiheena uusi lainsäädäntö. Kaikki opastus ja koulutus on tervetullutta.
Ohjeistusta
Ei ole tehty, varmaan tarvitaan tästä tietoa.
Aikoinaan olemme viranomaiselle laittaneet kaikki omistamamme rajoitusmerkit sijaintineen, mutta niitä sillä on tehty ??
Määräajaksi suljettaviin väyliin liittyvää lisätietoa.
Lainsäädäntöön liittyvää opastusta.
EOS
En osaa sanoa.
Mistä rajoituspäätökset löytyvät? Onko niissä sanottu, mihin ja miten merkit asennetaan?
Ensisijaisesti lausuntopyyntöä, kun toiminta-alueellamme ollaan suunnittelemassa uusia kieltoja tai rajoituksia (vaikkei laki niin vaatisikaan), toisaalta selkeää tiedottamista, jos alueellamme uusia kieltoja ja rajoituksia tulee. Näin voimme tiedottaa edelleen asian veneilijöille omien kanaviemme kautta.
Selkeät kartat sijoitukseen.
-
Koko vesiliikennelakiin perustuva neuvonta.

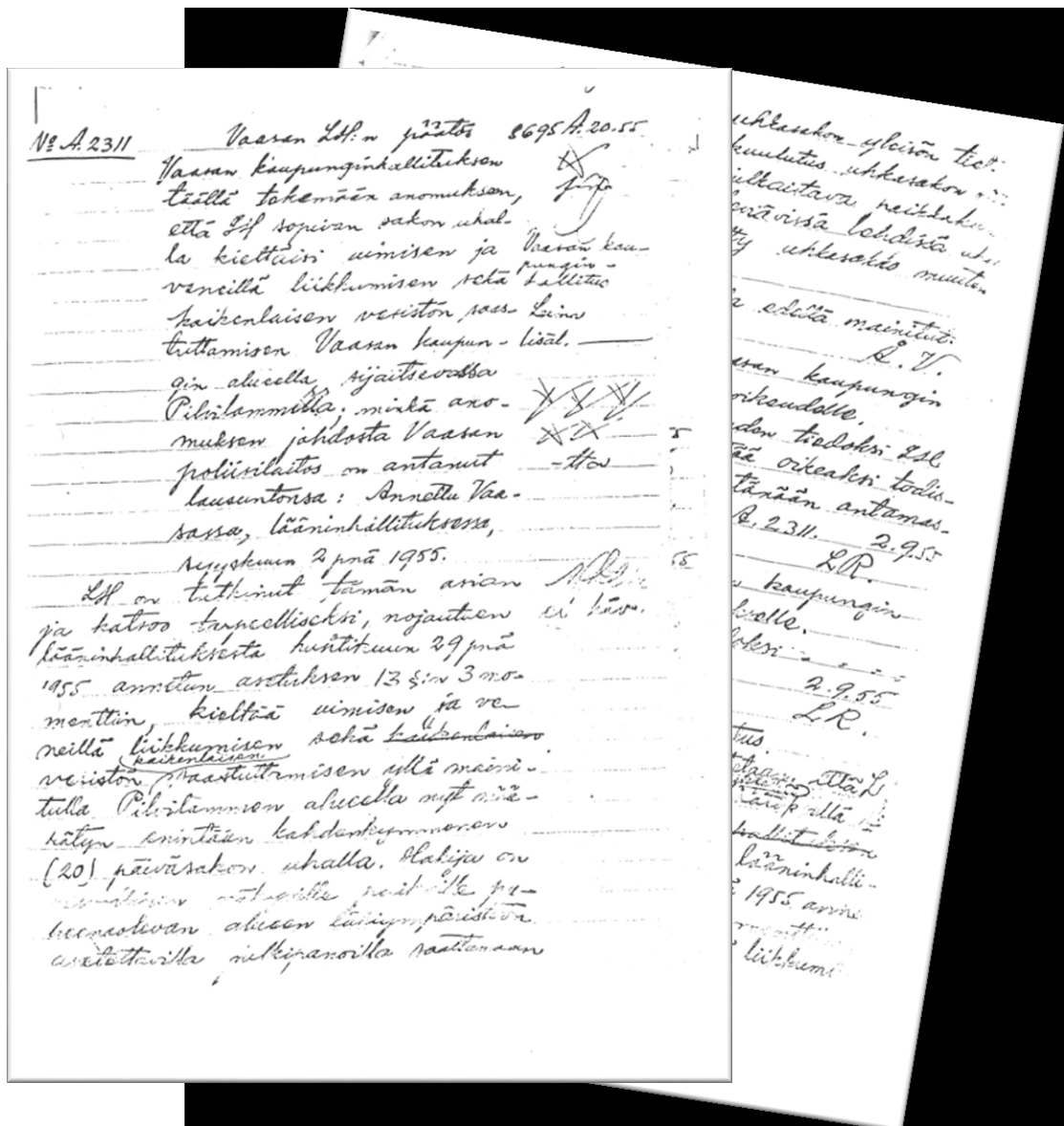
26. 14. Kaipaatteko jonkin muun tahon opastusta vesiliikenteen kieltoja tai rajoituksia koskevissa asioissa?

Vastaajien määrä: 13

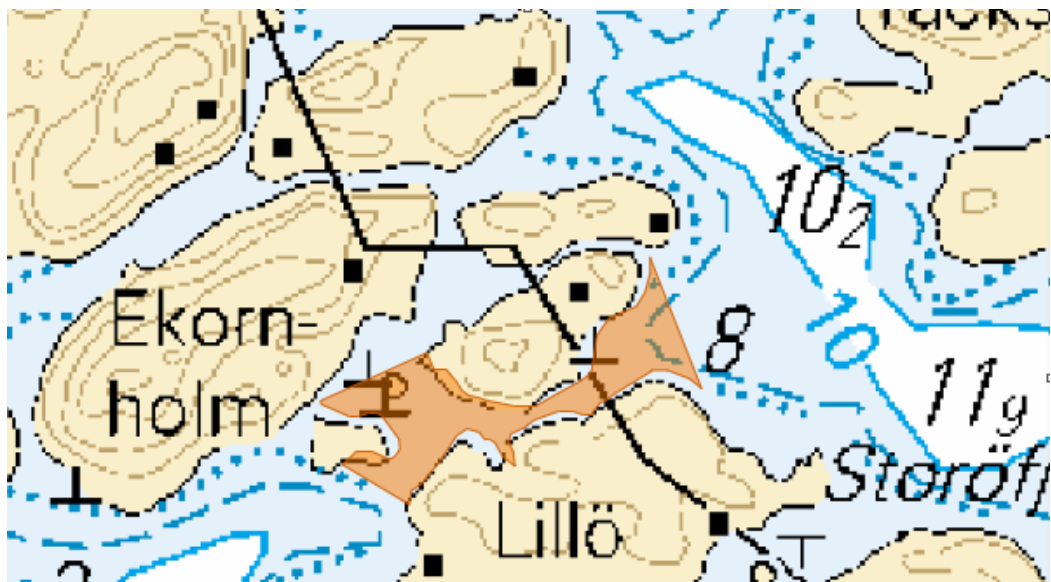
Vastaukset
Valvontaviranomaisten, erit. poliisi
Ei
En
-
Opastusta, kuinka saadaan Traficomien aineisto hyödynnettyä kaupungin omassa paikkatietojärjestelmässä.
ei
En osa sanoa.
Merenkulun turvalaitteiden kanssa asia on yksiselitteisen selvä ja miksi ei kielto / rajoitusmerkkien kanssa voi menetellä samalla tavalla
-
EOS
Ei
Aliurakoitsijoiden yhteystietoja jotka tekevät tällaisia töitä.
-

5.2 Dokumenttitutkimuksen tulokset

Osa aineiston päätösasiakirjoista esiintyi kaksin- jopa kolminkertaisena, sillä tiedostot olivat lähtökohtaisesti nimetty eri tavalla riippuen mistä toimivaltaisesta viranomaisesta oli kyse. Päätöksiä oli niin suomen- kuin ruotsinkielisiä. Osasta päätöksiä puuttui karttaote, josta selviää kielto- ja/tai rajoitusalueen rajaus. Pelkällä tekstillä rajaus on usein vaikeasti kerrottavissa - usein lähes mahdotonta, pois lukien koko järveä tai lampea koskevat rajoitukset tai joihinkin rakenteisiin, kuten siltoihin, rajautuvat alueet.



Kuva 9. Vanhin päätös löytyi vuodelta 1955. Se on Vaasan lääninhallituksen käsin kirjoitettu määräys ja edelleen voimassa. (Traficom 2021).

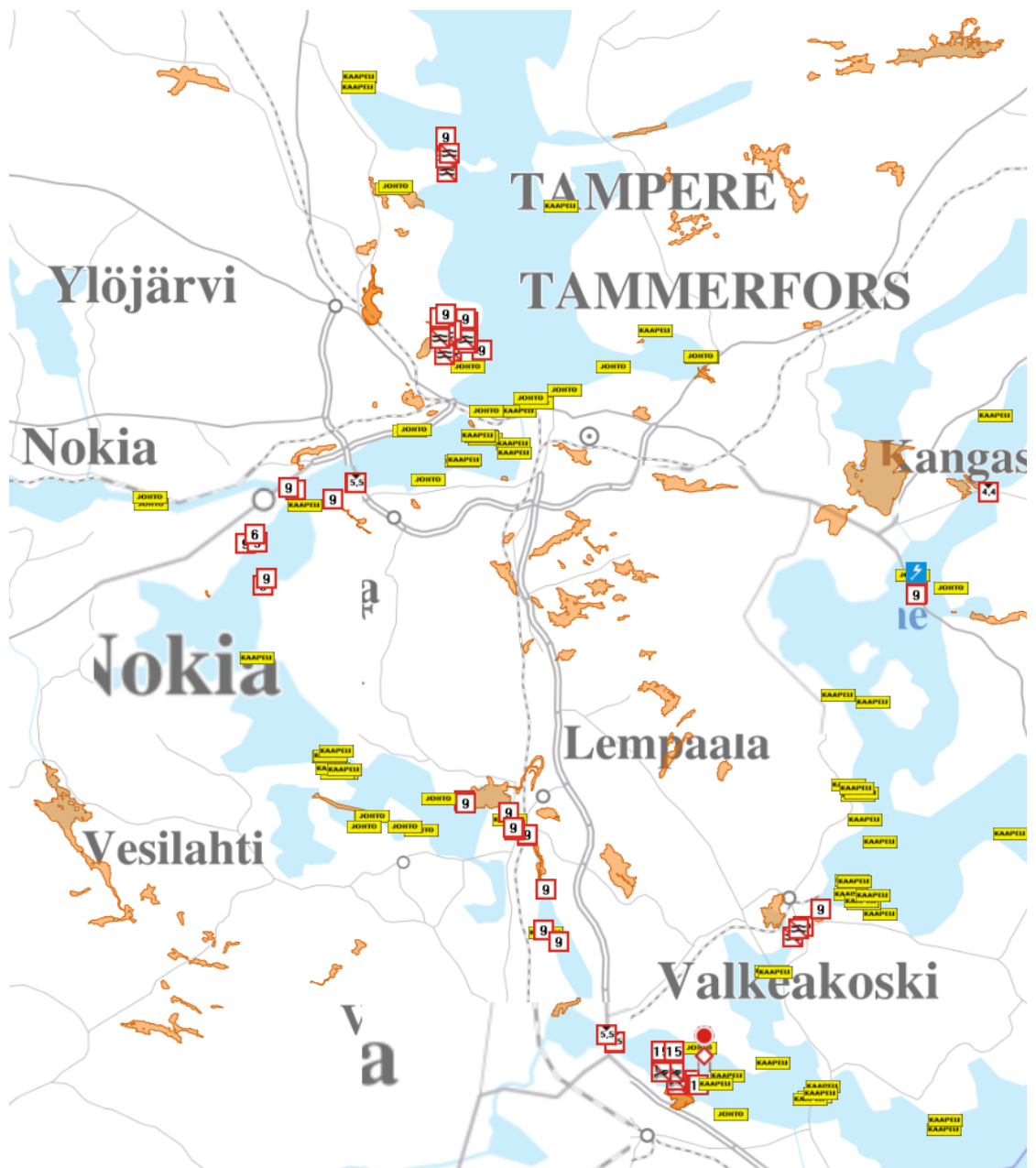


Kuvat 10 ja 11. Tulkinnanvaraisen rajauksen toteutuminen rekisteriin. Rekisterissä rajaus on tukeutunut pääosin päätöstekstiin. Ylempänä päätösdokumentin liitekartta ja alla rekisteriin digitoitu kartta. Rekisteristä puuttuvat myös vesiliikennemerkit. (Traficom & Väylävirasto 2020).

Päätösdokumenttien sisällöissä ja rakenteissa on eroavaisuuksia, johtuen lainsäädännön muutoksista ja toimivaltaisten viranomaisten vaihtumisista. Ajanjaksolla 1.7. - 31.12.1996 oli tilanne, jossa 13 alueellisella ympäristökeskuksella, neljällä merenkulkupiirillä ja vapaakunnilla oli oikeus tehdä vesiliikennelain mukaisia kielto- ja rajoituspäätöksiä. Aineiston mukaan 14 vapaakuntaa on vapaakuntakokeilun aikana tehnyt päätöksiä, joten samanaikaisesti on voinut olla jopa yli 30 eri päätösorganisaatiota. Näitä usean päättäjien jaksoja oli 1.8.1989–31.5.2020 välisenä aikana, ks. liite 1.

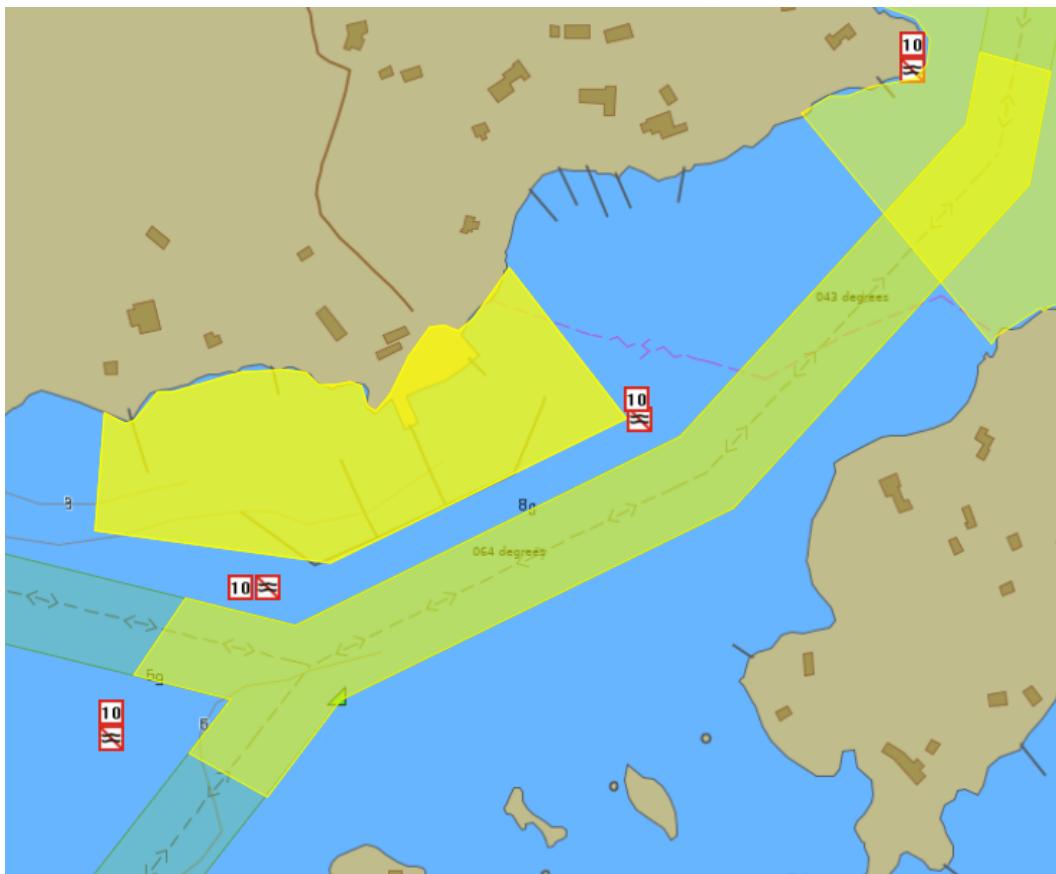
Vertaamalla Pooki-karttapalvelun kautta nähtäviä rekisteritietoja päätösdokumenttiin selvitettiin kielto- ja/tai rajoitusalueen oikearajaisuus ja vesiliikenne-merkkien olemassaolo ja niiden paikkatieto. Puutteista tehtiin listaus, joiden perusteella merkintävastuullisille lähetetään kehoitus tarkastaa ja korjata mahdolliset puutteet sekä ilmoittaa niistä Traficomille viraston määräyksen (Vesiliikennemerkit ja valo-opasteet sekä johtojen ja kaapeleiden merkitseminen, Traficom 2021) mukaisesti. Rekisterinpitäjälle eli Väylävirastolle tehtiin korjauspyyntö rekisteritietoihin, sekä vesiliikenteen valvontaan vaikuttavista korjauksista tieto merivartiostolle ja poliisille.

Vertailuja tehdessä tuli ottaa huomioon kuntarajojen muutokset, jotka vaikuttavat yleisten kulkuväylien ulkopuolisten alueiden merkintävastuuseen ja mahdollisesti väylän omistajan vaihtumiseen. Pooki-havaintona oli myös "irralaisia" kielto- ja rajoitusmerkkejä, joita ei rekisteritiedoissa oltu sidottu mihinkään alueeseen eikä päätökseen. Näiden ja edellä mainittujen havaintojen perusteella selvitystyö jatkuu tätä opinnäytetyötä tehdessä. Jos mitään lainvoimaista päätöstä ei löydy, vaihtoehtoina ovat merkkien poistaminen tai uuden päätöksen teko.



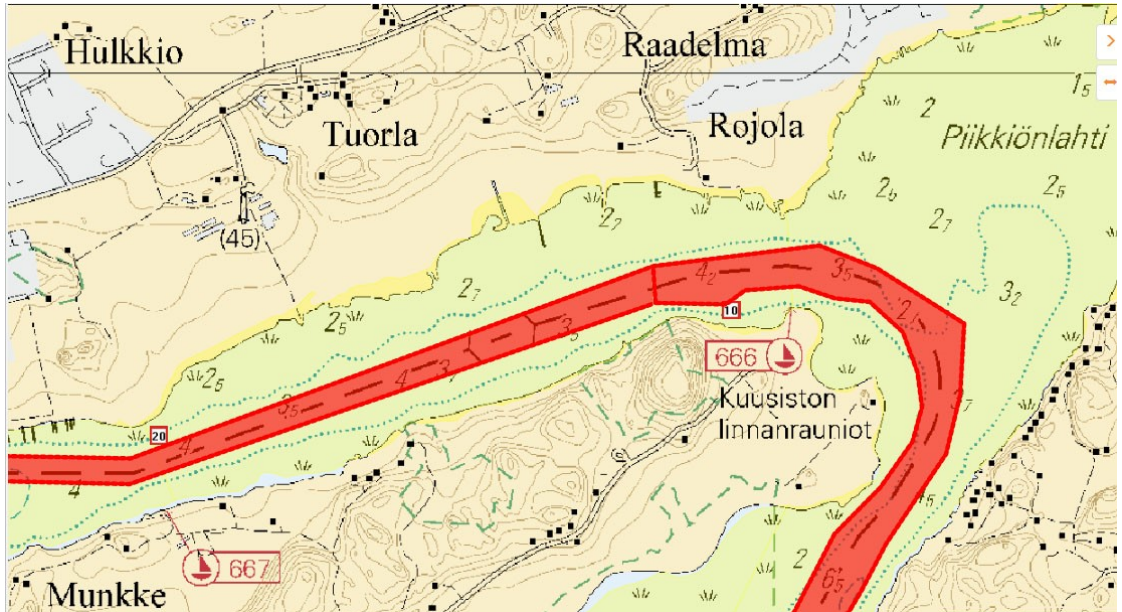
Kuva 12. Oranssin värisillä vesialueilla on kieltö ja/tai rajoitus. Vesiliikennemerkkit puuttuvat useimmiten järveltä tai lammilta, tai ne on unohdettu ilmoittaa toimivaltaiselle viranomaiselle. Myös yksittäisiä rajoitusmerkkejä on havaittavissa ilman aluumerkintää. (Pooki, Väylävirasto 2022).

Osa päätöksistä koski vain yleistä kulkuväylää, jolloin väyläalueen ja rannan väliin jäi alue, joka oli ilman kieltöä tai rajoitusta. Myös päinvastaisia päätöksiä löytyi. Löytyi myös päällekkäisyyksiä, jossa yleistä kulkuväylää koskeva nopeusrajoituspäätös oli voimassa, mutta myöhemmin toinen toimivaltainen viranomainen oli tehnyt nopeusrajoituspäätöksen koko salmen leveydeltä olevasta päätöksestä, johon oli vielä lisännyt aallokon aiheuttamisen kiellon.

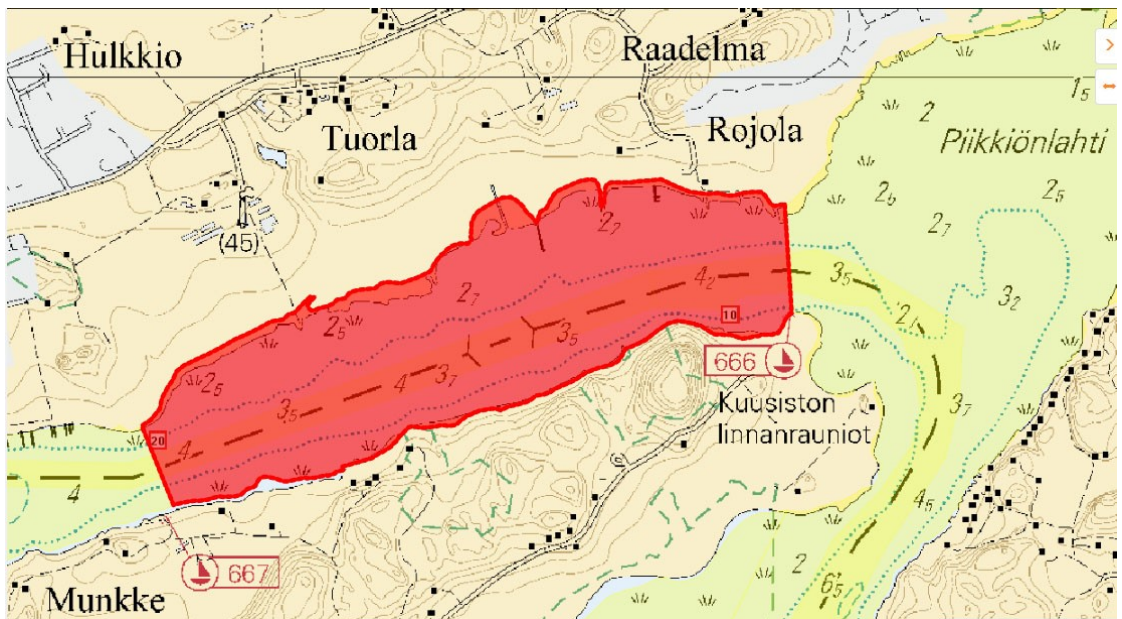


Kuva 13. Porsaanreikä aluerajauksessa Espoon Amiraalisatamassa. Keltaisilla alueilla on voimassa aallokon aiheuttamisen kieltö ja nopeusrajoitus 10 km/h. Väylän ja sataman väliin jää alue, jossa ei ole kieltoja tai rajoituksia. (Pooki, Väylävirasto 2022).

Alla on esimerkki (kuvat 14 ja 15) Kuusistonsalmesta. Alueella on päällekkäiset päätökset. Vuonna 1998 kieltö- ja rajoitustoimivalta venereitille oli MKL:lla ja väylän ulkopuoliselle alueelle alueellisella ympäristökeskuksella. Ympäristökeskuksen olisi pitänyt pois sulkea venereittiä koskeva alue päätöksestään. Sinänsä kyseisessä tapauksessa ei ole tapahtunut vahinkoa, sillä alueita koskevat määräykset ovat saman sisältöiset. Nykyisin, kun yksi viranomainen päättää sekä yleisen kulkuväylän että sen ulkopuolisen alueen kielloista ja rajoituksista, on määräys tehtävissä yhdellä päätöksellä, joka tässä tapauksessa olisi ympäristökeskuksen mukainen, eikä toimivaltaylityksiä pääse syntymään.



Kuva 14. Punainen alue on MKL:n päätöksen mukainen nopeusrajoitusalue Kuusistonsalmessa (Pooki, Väylävirasto 2022).



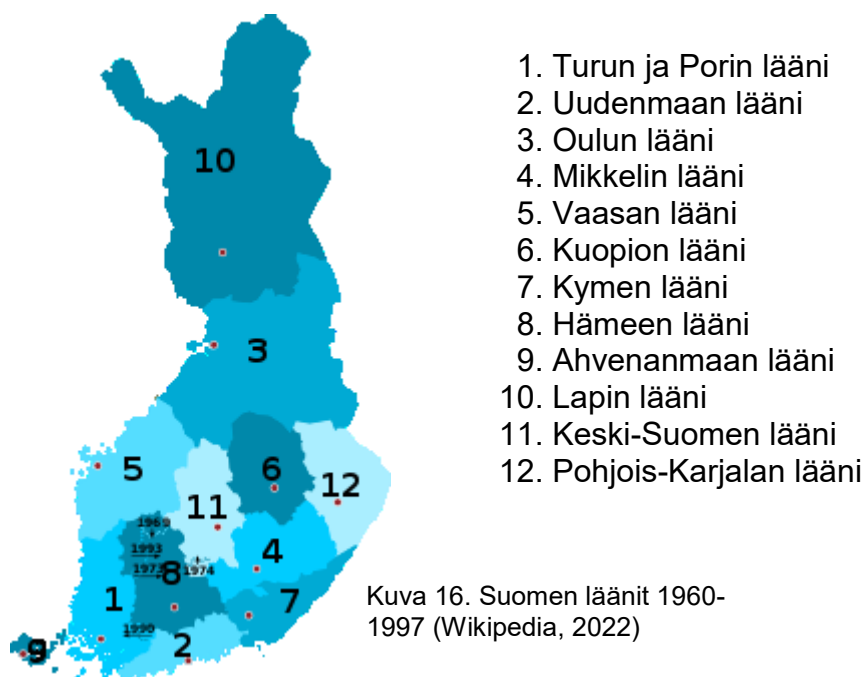
Kuva 15. Punainen alue on Lounais-Suomen ympäristökeskuksen päätöksen mukainen nopeusrajoitusalue Kuusistonsalmessa (Pooki, Väylävirasto 2022).

Otos lääninhallituksen aikaisista päätöksistä

Edesmenneet lääninhallitukset tekivät vuoteen 1995 asti vesiliikenteen kielto- ja rajoituspäätöksiä. Tuohon aikaan oli mahdollista, että kyseisen kiellon tai rajoituksen hakija määrättiin merkitsemään kielto- ja/tai rajoitusmerkinnät maastoon vesiliikennemerkein ja kuulututtamaan päätös kyseisen kunnan kautta vuosittain, mikäli halusi sen pysyvän voimassa.

Otanta suoritettiin yksinkertaisena satunnaisotantana, jossa kaikilla perusjoukon havaintoyksiköillä oli saman suuruinen todennäköisyys tulla valituksi läänikohtaiseen otokseen (Tietoarkisto, 2022). Suomen ympäristökeskukselta (SYKE), joka toimi ELY-keskusten rekisterinpitäjänä, saadusta aineistosta päätökset niputettiin päätösorganisaation mukaan. Näytteitä otettiin läänikohtaisesti viisi kappaletta, ja jos läänikohtaisia päätöksiä oli yli 50, näytteitä otettiin kymmenen kappaletta.

Valvojan viranomaisen täytyy tietää mitkä päätökset ovat lainvoimaisia. Aineistoa oli paljon henkilöresursseihin nähden. Seulonnalla määritettiin, mitkä lääninhallitukset aineistossa todennäköisesti vaativat vuosittaista kuulutusta. Aineistolle annettiin painokertoimet peilaten vesiliikennemääriin ja -laatuun, jotka tässä otoksessa määriteltiin vilkkaan Suomenlahden ja Saaristomeren mukaisesti Uudenmaan sekä Turun ja Porin lääninhallitusten alueille.



Kuva 16. Suomen läänit 1960-1997 (Wikipedia, 2022)

Vaikka muutama päätös on tehty jo 1950-luvun lopulla, jolloin läänejä oli 10, käytettiin tässä tutkimuksessa läänijakoa vuosilta 1960–1997 (Wikipedia, 2022). Ahvenanmaan itsehallintoasemasta johtuen Ahvenanmaan lääninhallituksen päätökset eivät kuuluneet tutkimuksen piiriin.

- Kappalemäärät lääninhallitusta kohden tiedettiin.
- Tutkittiin otoksena eri lääninhallitusten päätöksiä siten, että ne, joissa ehdonä oli hakijan velvollisuudeksi kuuluttua ko. päätös vuosittain tai merkintävelvollinen puuttui, lajiteltiin osumaksi.
- Verrattiin osumia otosmäärään ja suhteutettiin se lääninhallituskohtaiseen kokonaiskappalemäärään.

$$A = E/O * P$$

A = Arvio kaikista osumista lääninhallitusta kohden [kpl]

E = Osuma [kpl]

O = Otos [kpl]

P = Lääninhallituksen päätökset [kpl]

Merkittävin havainto oli, että ainoa lääninhallitus, joka oli määrännyt vuosittaisen kuulutusvelvollisuuden, oli Uudenmaan LH.

Otosta läpikäydessä huomio kiinnittyi päätöksistä uupuviin merkintävelvollisiin. Tämä puute otettiin laskennallisesti yhtä tärkeäksi tiedoksi vuosittaisen kuulutusvelvollisuuden kanssa, kun päätökset laitetaan edelleen tarkastettaviksi.

Kun päätöksessä oli maininta vuosittaisesta kuulutusvelvollisuudesta, löytyy päätöksestä merkintävelvollinen, joten laskennallisesti ei tule päällekkäisyyksiä, vaikka molempia ilmiöitä (merkintävelvollinen puuttuu ja vuosittainen kuulutusvelvollisuus) tarkastellaan yhtäaikaisesti.

Lääninhallitus	Päätöksiä lkm	Otos	Kuulu- tettava vuosit- tain +	Merkintä- velvollinen uupuu pää- töksestä	:%a otoksesta	kpl otoksesta
	(P)	(O)		(E)		(A)
1. Turun ja Porin	158	10	0	1	10 %	15,8
2. Uudenmaan	140	10	3	2	50 %	70
3. Oulun	24	5	0	0	0 %	0
4. Mikkelin	53	10	0	3	30 %	15,9
5. Vaasan	38	5	0	2	40 %	15,2
6. Kuopion	30	5	0	3	60 %	18
7. Kymen	35	5	0	3	60 %	21
8. Hämeen	171	10	0	3	30 %	51,3
10. Lapin	14	5	0	2	40 %	5,6
11. Keski-Suomen	44	5	0	1	20 %	8,8
12. Pohjois-Karjalan	15	5	0	2	40 %	6

Taulukko 1. Otoksen mukaiset tulokset.

Uudenmaan LH:n päätöksistä 50%:ssa oli osuma (kuulutettava vuosittain + merkintävelvollinen uupuu päätöksestä), mikä tarkoittaa 70 päätöstä. Se ei prosentuaalisesti ollut korkein, mutta liikennealue ja massiivinen päätösten kokonaismäärä osoittivat tarpeellisuuden aloittaa tarkastaminen Uudenmaan LH:n päätöksistä. Hämeen LH:n tarkastelu on määrällisesti myös suuri, mutta Turun ja Porin LH:n ratkaisut tulee tarkastaa liikennemäärien ja kauppa-alusliikenteen takia ensin.

5.3 Kenttähavaintojen tulokset

Tarkastuksessa Helsingin edustalta löytyi seuraavaa:

- Laiton, itse asennettu 6km/h-nopeusrajoitusmerkki
- Usean merkin puuttumisia
- Vesiliikennemerkkin väärä sijainti
- Apukilven liian pieni kirjasinkoko
- Vaikeasti ja siten väärin toteutetut merkinnät koskien samalla vesialueella päätöksessä/päätöksissä olevaa yleistä kulkuväylää ja sen ulkopuolista aluetta
- Hämäviä turhia merkintöjä rajoitusalueiden sisällä

Katsastuksessa Espoon edustalla tuli esille seuraavaa:

- Puuttuvia vesiliikennemerkkejä
- Rajoitusmerkin sijainti alueen sisällä, tulee olla reunalla
- Sopimustarve merkintöjen vastuusta Espoon ja Kirkkonummen välillä
- Selkeä vastuunjako Väyläviraston ja Espoon kaupungin välille

- Merkintöjen tarpeellisuuden harkintaa muuttuneiden olosuhteiden takia
- Laiton aallokon aiheuttamisen kieltö -merkki
- Vain väyliä koskevia päätöksiä salmissa, joissa navigointikelpoista vettä väyläalueen vieressä ilman rajoitusta tai kieltöä
- Päätöksien karttaotepuutteita
- Kieltoja ja rajoituksia, jotka kuulutettava vuosittain
- Vesiliikennemerkkien huono näkyvyys väylien risteyksissä ja käännöksissä
- Liian pieni apukilven tekstikoko
- Rekisteritietojen puutteita
- Kielto- ja rajoitusalue oli laajentunut, mutta merkintä siirtämättä
- Nopeusrajoitusmerkin tilalla laitton aallokon aiheuttamisen kieltö -merkki
- Vesiskootterilla ajo kielletty -merkit puuttuivat kauttaaltaan



Kuva 17. Kenttähavainto kävelyretkeltä. Ränsistynyt, nykysäädösten vastainen, osittain kasviston peittämä varoituskylltti Raaseporissa Jomalvikin kanavan ylittävästä sähköjohdosta. (Nyholm 2022).

6 POHDINTA

Uuden vesiliikennelain yhtenä tarkoituksena on ollut selkeyttää viranomaistointia koskien alueellisia ja vesiliikenneneuvotyyppejä koskevia kieltoja ja rajoituksia. Laki on onnistunut selkeyttämään asiointia, kun eri toimijat voivat asioida yhden luukun periaatteella kääntyen Traficomien puoleen. On kuitenkin todettava, että Väyläviraston ja Traficomien tehtäväkenttien ero on monelle kansalaiselle epäselvä. Tämä aiheuttaa monessa asiassa yhteydenottoja väärään virastoon, ei pelkästään vesiliikenteen kieltoja ja rajoituksia koskevissa asioissa. Aluetta koskeva päätöksenteko on myös virtaviivaistunut, kun ei enää tarvita kahta tai useampaa päätöstä eri viranomaisilta samalle vesialueelle. Yksi toimivaltainen viranomainen voi omien tietojensa, lausuntopyyntöjen ja muistutusten perusteella saada eri tahoilta kokonaiskuvan yhden kokonaisvaltaisen päätöksen tekemiseen. Merkintävastuulliset ovat helpommin hahmotettavissa, kun päätökset on keskitetty samalle viranomaiselle. Päällekkäisyydet rekisteritiedoista ovat myös helpommin havaittavissa. Näistä seuraa myös se, että korjauskehotusten antaminen on myös keskittynyttä ja helpommin organisoitavissa. Toisaalta Traficomien kohdistuva paine rekisteritietojen ajantasaistamiseksi on kasvanut niin asiakasyhteydenottojen, nopeusrajoituksen saamiseksi karttatuotteisiin kuin lisääntyvien hakemuksien suhteen. Päätöksien läpikäynti ja systemaattinen arkistointi nopeuttavat tiedon saamista ja jakamista. Se luo oikeusturvaa epäselvien tapausten selvittämisessä, antaa mahdollisuuden siirtää tieto merikartoille esitettäväksi, sekä helpottaa valvojen viranomaisien ja merkintävastuullisten kuntien ja yleisten kulkuväylien ylläpitäjien työtä sekä vesilläliikkujien mahdollisuuksia noudattaa lainvoimaisia päätöksiä. Lakiin kirjattu valvontaa käsittävä kohta on hyvin suppeasti kirjoitettu. Tämä tulee esiin laajemmin myös väylänpitoon liittyvissä asioissa. Olisi toivottavaa, että säädöksiin olisi selkeästi kirjoitettu mitä valvonta Traficomien osalta tarkoittaa.

Niin tarkastus, katsastus kuin dokumenttitutkimus osoittivat merkittävän määrän puutteita maastomerkinnöissä. Niiden tulokset tukevat hyvin toisiaan. Kyselytutkimuksen tulokset olivat odotettuja. Kyselytutkimus selittää osittain nämä puutteet. Kyse on mitä ilmeisimmin tietämättömyydestä eikä huolimattomuudesta. Samoin systemaattisen tarkastuksen puuttuminen aiheuttaa tiedon katoamista ja maastomerkintöjen rapautumista. Usealla sisävesikunnalla, joilla

ei ole väylänpitoa, on näitä puutteita. Väylänpitäjien kohdalla tietoisuus oli parempi. Monelle kunnalle kielto- tai rajoituspäätöksiä tulee harvoin ja vanhempien päätösten osalta tieto ei ole välttämättä siirtynyt henkilöstön vaihtuessa, mistä kertoi epävarmuus asennus- ja ilmoitusmenettelyistä. Henkilöresurssipula tuli myös ilmi kyselyssä, mikä on voinut johtaa toimenkuvien muuttumiseen ja tehtävien priorisointiin, jolloin harvaksen esille tulevat vesiliikenteen kiellot ja rajoitus hoidetaan oman toimen ohella. Kyselytutkimuksesta ilmeni myös tiedon löytämisen vaikeus, vaikka tietoa on Traficom:n sivuilta kattavasti saatavilla. Väylävirastolla on myös internetissä kaikkien saatavilla oleva karttaselainpalvelu (kuva 18), jossa on esitetty kielto- ja rajoitusalueet vesiliikennemerkkeineen. Vastauksien perusteella tiedolle on kysyntää, mikä antaa hyvän pohjan kehittää eri tiedonvälityskanavien käyttöä.

Vesiliikennemerkkit

Valitse alue: ▼

Rajoitusalue 241827

Rajoitukset:

- Aluksen kulku moottorivoimaa käyttäen kielletty

Sijainti:
Vitträsk

Id : 241827

Kunta : Kirkkonummi

Rajoitukset : • Aluksen kulku moottorivoimaa käyttäen kielletty

Nimi : Vitträsk

Lisätieto : 1) Rajoitus ei koske sähkömoottorikäyttöisiä veneitä, 2) Vitträskholm-saaren ja mantereen välisessä liikenteessä saa käyttää polttomoottorivenettä, nopeus max. 10 km/h."

Tehorajoitus :

Kuva 18. Vesiliikenteen kielto- ja rajoitusalueet -karttaselainpalvelun näkymä. Esillä Kirkkonummen Vitträskin järveä koskeva kielto. (Väylävirasto 2022).

Opinnäytetyöprosessi

Opinnäytetyön aihe tuli ajankohtaiseksi siirtyessäni Väylävirastosta henkilökierron ja virkasiirron kautta Traficomiin 2020. Uuden tehtävän vastaanotto on tarvinnut alkuperehdytyksen jälkeen paljon itseopiskelua, joka jatkuu yhä, samalla oman toimenkuvani muotoutuminen on edelleen käynnissä. Päätehtäväkseni sain läpikäydä ja tarkastaa ELY-keskuksilta siirtyneitä yleisten kulkuväylien ulkopuolisia päätöksiä. Jotta työn pystyi aloittamaan, oli tutustuttava vesiliikennelakiin. Tämä tutustuminen alkoi paisua jo ensimetreillä lain viitattaessa toisiin lakeihin mm. hallintolakiin ja vesilakiin. Siirtymäsäännösten myötä tuli selväksi, että jo kumottuihin säädöksiin piti uppoutua syvälle historiaan, selvittääkseni millä toimivaltuuksilla ja mihin toimivaltuudet aikanaan ulottuivat kieltoja ja rajoituksia määrätessä.

Päätösten iso määrä niukoilla resursseilla johti nopeasti tutkimaan, miten ja millaisilla työkaluilla aineiston läpikäyntiä voisi helpottaa. Työnantajan käynnistämä paikkatietokoilutus, jossa QGIS-paikkatieto-ohjelman käyttökoulutus oli keskeisessä roolissa, oli ajoitettu tehtävääni ajatellen optimaalisesti. Olin jo saanut kollegoilteni ohjelman käyttöön alkeiskoulutuksen, joten pystyin kehittämään ohjelman käyttöä eteenpäin. QGIS-pohjalta olen jo rakentanut vielä keskeneräisen version, joka helpottaa linkitettyjen tietojen esille saamista.

Kollegoiden apu, asiakaskyselyihin vastaaminen, viranomaisyhteistyö ja muutamien päätösesityksen tekeminen ovat avanneet tehtäväkenttää hyvin, sekä ohjanneet tehtävänkuvani muodostumista. Tehtävä ei voi rajoittua pelkästään väyläalueen ulkopuolisiin päätöksiin, vaan kielto- ja rajoitusalueiden tarkastelu tulee sisältää myös yleisiin kulkuväyliin kohdistuneet päätökset, mihin uusi vesiliikennelakikin tähtää eli samalla toimivaltaisella viranomaisella on kaikki kielto- ja rajoitusalueet hallussa. Samoin yleisesti vesiliikennemerkkien ja valo-opasteiden rekisteritietojen tarkastaminen kuuluu luontevasti tehtävään. Niihin kohdistuvia asiakaskyselyitä ohjautuukin jo minulle ja lähimmille kollegoille, vaikkei kysymys olekaan kielto- tai rajoitusalueista. Näistä valtaosa on kaapelitauluihin kohdistuneita kyselyitä. Toimivaltaisia viranomaisia ja niiden toimivaltaa koskevien vanhojen säädöksiä löytäminen oli opinnäytetyön työläimpiä kohtia. Tähän sain merkittävää apua eduskunnan kirjastolta, jonka pal-

velutehokkuus ylitti moninkertaisesti odotukseni. Jotta kyselytutkimuksen vastaussaaalis olisi analysoitavissa, osoittautui sen toteuttaminen erittäin haastavaksi. Punainen lanka - mitä haluan tietää - pysyi kasassa vain oikein valituilla kysymyksillä. Ammattikorkeakoulun työnohjaajalta saamani opastus oli aivan ratkaisevassa osassa saadakseni kyselytutkimuksesta tärkeimmät havainnot esille - taisi olla neljäs versio, joka sai vihreää valoa julkaisua varten. Apua kyselytutkimuksen tekniseen toteutukseen, tietosuojaselosteeseen ja kohderyhmän yhteystietojen löytämiseksi sain viraston viestinnältä. Parantamisen varaa jäi vielä. Sanonta "sitä saa, mitä tilaa" sopii hyvin kuvaamaan, miten kysymysten valmisteluun kannattaa suhtautua. Opinnäytetyön rakenteen selkeyttämisessä ja rönsyjen karsimiseksi sain merkittävää apua linjaesimieheltäni.

Yhteenvedona haluan kiittää työnantajaani, työni ohjaajia, opponenttia, kollegoitani, kyselytutkimukseen osallistuneita, Eduskunnan kirjastoa ja vaimoani saamastani tuesta tämän opettavaisen matkan mahdollistamisesta.

Opinnäytetyön tavoitteiden saavuttaminen

Opinnäytetyö oli toimeksianto, jonka tarkoituksena oli tuottaa tietoa, miten kielto- ja rajoituspäätösten tiedonhallinta ja toimeenpanon valvonta tulee tehtävän siirron myötä ottaa haltuun, ja siten helpottaa valvovien viranomaisten ja merkintävastuullisten kuntien ja yleisten kulkuväylien ylläpitäjien työtä sekä vesilläliikkujien mahdollisuuksia noudattaa lainvoimaisia päätöksiä.

Opinnäytetyö on selkeyttänyt minä aikakautena edeltävät viranomaiset ovat toimineet ja mihin säädöksiin nojautuen. Siirtymäsäännöissä on kuitenkin muutamia tulkinnan varaisia asioita, joita voisi jatkotutkimuksella selventää. Vanhoja päätöksiä läpikäydessä nuo seikat pitää huomioida lainvoimaisuutta tarkasteltaessa. Päätöksiä läpikäydessä on muotoutumassa rutiineja, miten järjestelmällinen läpikäynti kannattaa suorittaa ja millä työkaluilla, jotta rekisteritiedot ja päätösdokumentit saadaan linkitettyä toisiinsa oikean ja ajantasaisen tiedon löytämiseksi. Samoin on muotoutunut raporttipohja, jolla lähestytään merkintävastuullisia puutteiden korjaamiseksi, rekisterinpitäjää tietojen täydentämiseksi ja korjaamiseksi sekä Traficommin hallussa olevien puutteellisten, lainvoimattomien ja epäselvien päätösten käsittelemiseksi.

7 JOHTOPÄÄTÖKSET

7.1 Toimenpide-ehdotukset

Kaikkien päätöksiä ja niihin liittyvien merkintöjen läpikäynti korjauksineen on nykyresursseilla vuosien työ. Merkintävastuullisten omavalvontaa vuosittaisine tarkastuksineen tulee kehittää. Turvalaitteiden osalta tällainen on jo käytössä. Omavalvontaan liittyvää opastusta ja koulutusta tulee tarjota niin henkilökohtaisten kontaktien kuin helppokäyttöisten sähköisten palvelujen kautta. Traficomissa tulee olla järjestelmä, josta yksittäisen merkintävastuullisen tarkastus- ja korjauskehotuskuittaukset ovat todennettavissa. Jo aloitettujen työohjeen, valvontaraportin ja QGIS-pohjaisen valvontatyökalun kehittämistä tulee jatkaa. Virka-avun lisäksi Traficomien suorittamien tarkastuksien ja katselmuksien omavaraisuutta tulee kasvattaa esim. vuokraamalla veneitä ja autoja tarkoitusta varten. Tämä koskee myös mahdollisuutta katselmuksiin ennen uusien päätöksiä tekoa. Nyt tehdyt tarkastustoimenpiteet ovat harmittavan harvavalukuisia ja lyhyitä jäädessä osittain vaillinaisiksi. Tarkastustoimenpiteet ovat tehokastapa konkreettisesti osoittaa korjaustarpeet sekä samalla verkostoitua eri toimijoiden kanssa.

7.2 Jatkotutkimusaiheet

Vesiliikennelaki 782/2019

135. § 1. mom. Siirtymäsäännös

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.

Uuden vesiliikennelain siirtymäsäännös pitää edellisten toimivaltaisten viranomaisten päätökset voimassa. Siirtymäsäännössä ei kuitenkaan mainita vaapaakuntien tekemien päätösten voimassaolosta, vaikkakin tulkinta on sama kuin muidenkin edeltävien viranomaisten osalta. Voisiko tällä puutteella olla juridista merkitystä?

Vanhoissa lääninhallitusten aikaisissa päätöksissä on voitu määrätä yksityishenkilö asentamaan ja ylläpitämään merkintää yleisen kulkuväylän ulkopuoliselle alueelle. Tänä päivänä tuo vastuu on kunnilla, vaikka siirtymäsäännössä sitä ei luekaan. Voisiko lakia tulkita myös vanhojen päätösten vuosittaisten kuulutusvelvollisuuksien osalta siten, että ne ovat voimassa, vaikkei hakija olekaan kuuluttanut päätöstä kunnassa vuosittain? (Kuva 19).

Samalla määrätään, että hakijoiden tulee mikäli he haluavat pitää tämän kiellon voimassa, vuosittain saattaa kiello yleiseen tietoon kuulutuksella, joka on pidettävä yleisön nähtävänä Kirkkonummen kunnan ilmoitustaululla neljäntoista (14) päivän ajan ja myös vuosittain ilmoittaa asianomaiselle viralliselle syyttäjälle kuuluttamisesta.

Vielä hakijoiden on huolehdittava siitä, että sopiviin paikkoihin kieltoalueen rajoille sijoitetaan riittävä määrä tauluja, jotka osoittavat kiellon ja sen rikkomisesta seuraavan rangaistuksen.

Kuva 19. Ote Uudenmaan lääninhallituksen päätöksestä vuodelta 1979 (Traficom 2022).

Olisiko juridisesti mahdollista tehdä pieniä aluekorjauksia ja päätösten yhdistämiä ilman, että joudutaan viemään läpi koko päätösprosessi kuulutuksineen? Miten ylipäätään päätösprosessia voisi virtaviivaistaa ja keventää?

Vesiliikennemerkkien symbolit ovat kielestä riippumatta ymmärrettäviä. Valtaosa apukilpiin kirjoitetuista teksteistä on suomeksi. Pitäisikö kaikissa olla myös ruotsinkielinen teksti? Ilmailupuolelta on tullut kyselyä, mistä rajoitukset löytyvät englanniksi? Taustalla on vesilentokoneiden laskeutumiskaikkoja koskevien tietojen saanti. Pitäisikö esim. Väyläviraston karttaselainpalvelu olla monikielinen - suomi, ruotsi & englanti?

Onko rekisteritiedoissa oleva aineisto sellaista, että nopeusrajoitukset voisi jo nyt esittää karttatuotteilla, mitä vesiliikennelain 104. § 2. mom. edellyttää? Rekisteritiedot eivät kaikilta osin ole kunnossa, mutta punnittavana olisi mahdolliset hyödyt ja haitat, onhan nyt jo internetissä saatavissa ko. tietoa Väylän julkaisemasta karttaselainpalvelusta.

LÄHTEET

Arkistojen Portti. Lääninhallitukset. WWW-dokumentti. Saatavissa: <http://wiki.narc.fi/portti/index.php/L%C3%A4%C3%A4ninhallitukset> [viitattu 28.11.2022].

Asetus lääninhallituksesta 188/1955

Eduskunnan kirjaston tietopalvelu. 2022. Tietopalvelupyyntöjä. Sähköposti-keskustelua 19.10.–4.11.2022. Eduskunta.

Eduskunta s.a. Lainsäädäntö. Oikeusjärjestyksestä, säädöksistä ja säädöshierarkiasta. WWW-dokumentti. Saatavissa: https://www.eduskunta.fi/FI/naineduskuntatoimii/kirjasto/aineistot/kotimainen_oikeus/kotimaiset-oikeuslahteet/Sivut/Lainsaadanto.aspx [viitattu 2.11.2022].

Hallintolaki 434/2003

Hallituksen esitys 64/1959

Hallituksen esitys 197/2018

Laki valtion aluehallinnon uudistamista koskevan lainsäädännön voimaantulosta 903/2009

Laki elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksista 897/2009

Laki liikenne- ja viestintävirastosta 935/2018

Laki liikenne- ja viestintäministeriön hallinnonalan virastouudistuksen täytäntöönpanoa sekä virastojen tehtävien uudelleenorganisointia koskevan lainsäädännön voimaantulosta 937/2018

Laki Liikennevirastosta 862/2009

Laki Liikenteen turvallisuusvirastosta 863/2009

Laki vapaakunnan oikeudesta poiketa eräistä säännöksistä ja määräyksistä 592/1989

Laki vapaakunnan oikeudesta poiketa eräistä säännöksistä ja määräyksistä annetun lain muuttamisesta 1016/1992

Laki vapaakuntakokeilusta 718/1988

Laki vapaakuntakokeilusta annetun lain muuttamisesta 1015/1992

Laki veneliikennelain 3 a ja 3 b §:n muuttamisesta 94/1995

Laki veneliikennelain muuttamisesta 607/1977

Laki vesiliikennelain muuttamisesta 1015/2018

Laki vesiliikennelain muuttamisesta 1294/2009

Laki vesiliikennelain muuttamisesta 543/2021

Laki ympäristöhallinnosta 55/1995

LVM. 2022. Ministeriö. WWW-dokumentti. Saatavissa: <https://www.lvm.fi/ministerio> [viitattu 29.11.2022].

LVM. 2022. Uusi valtionyhtiö Traffic Management Finland Oy aloittaa toimintansa 1.1.2019. WWW-dokumentti. Saatavissa: <https://www.lvm.fi/-/uusi-valtionyhtiö-traffic-management-finland-oy-aloittaa-toimintansa-1.1.2019-989790>. [Viitattu 29.11.2022].

Peda.net s.a. Likert. WWW-dokumentti. Saatavissa: <https://peda.net/ohjeet/työvälineet/lomake/likert> [viitattu 14.11.2022].

Poliisilaki 84/1966

Traficom. 2022. Tietoa Traficomista. WWW-dokumentti. Saatavissa: <https://www.traficom.fi/fi/traficom/tietoa-traficomista> [viitattu 29.11.2022].

Valtiolle.fi. 2022. Erityisasiantuntija, laivatekniikka. WWW-dokumentti. Päivitetty 10.11.2022. Saatavissa: <https://www.valtiolle.fi/fi-FI/ilmoitus?id=35-133-2022> [viitattu 28.11.2022].

Veneliikennelaki 151/1969

Veneliikennelaki 607/1977

Vesilaki 264/1961

Vesilaki 587/2011

Vesiliikennelaki 782/2019

Vesiliikennelaki 463/1996

Tietoarkisto s.a. Otos ja otantamenetelmät. WWW-dokumentti. Saatavissa: <https://www.fsd.tuni.fi/fi/palvelut/menetelmaopetus/kvanti/otos/otantamenetelmat/>. [viitattu 30.11.2022].

Traficom. 2021. Vesiliikennemerkit ja valo-opasteet sekä johtojen ja kaapeleiden merkitseminen. Määräys.

Väylävirasto 2022. Vesiliikenteen kielto- ja rajoitusalueet. Karttaselainpalvelu. Saatavissa: <https://vayla.fi/vaylista/vesivaylat/rajoitusalueet>. [viitattu 30.11.2022].

Wikipedia. Läänit 1960-1997. WWW-dokumentti. Saatavissa: https://fi.wikipedia.org/wiki/Suomen_läänit [viitattu 4.1.2022].

Wikipedia. 2022. Merenkululaitos. WWW-dokumentti. Saatavissa: <https://fi.wikipedia.org/wiki/Merenkululaitos>. [viitattu 12.11.2022].

Wikipedia. 2022. Toimivalta. WWW-dokumentti. Saatavissa: <https://fi.wikipedia.org/wiki/Toimivalta>. [viitattu 27.11.2022].

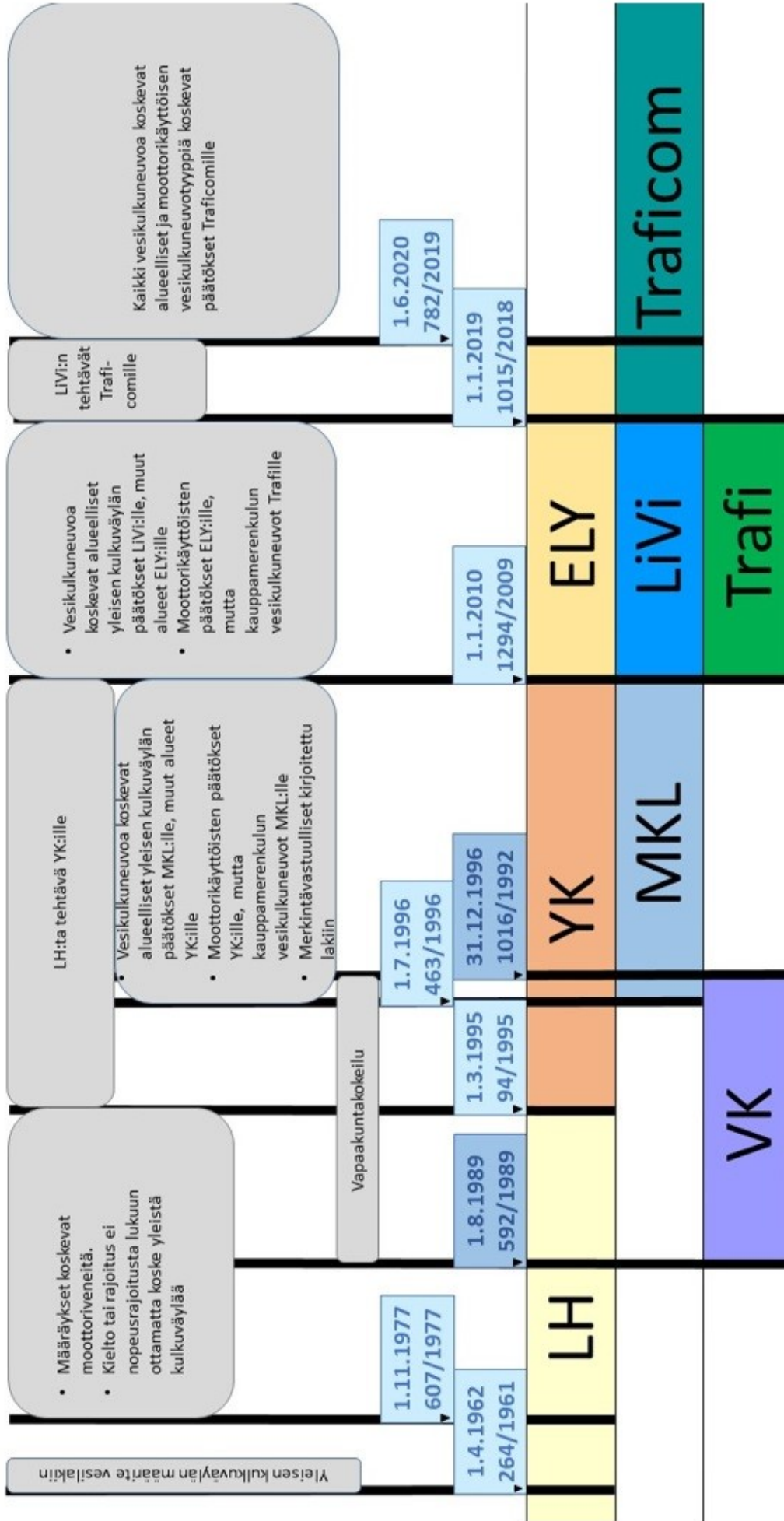
LIITTEET

Liite 1. Aikajana toimivaltaisista viranomaisista ja säädösmuutoksista

Liite 2. Vesiliikennelain mukainen kiello- tai rajoitusasioiden päätösprosessi

Liite 3. Kyselytutkimus vesiliikenteen vastuuhenkilöille

AIKAJANA TOIMIVALTAISISTA VIRANOMAISISTA JA SÄÄDÖSMUUTOKSISTA



LH = Lääninhallitukset

VK = Vapaakunnat

YK = Alueelliset ympäristökeskukset

ELY = Alueelliset ELY-keskukset

LiVi = Liikennevirasto

MKL = Merenkululaitos

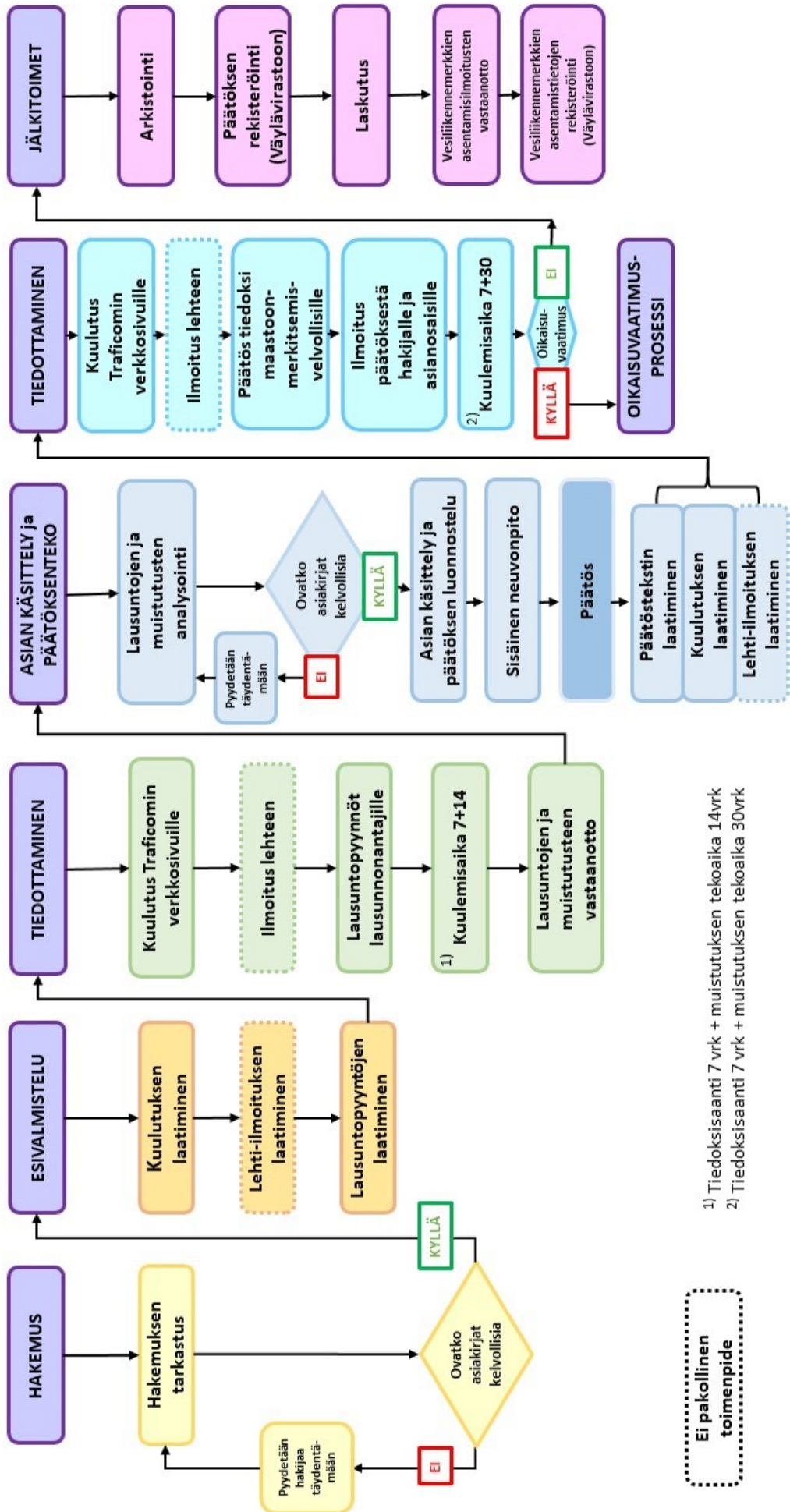
LiVi = Liikennevirasto

Trafi = Liikenteen turvallisuusvirasto

Traficom = Liikenne- ja viestintävirasto

Aikajana toimivaltaisista viranomaisista ja säädösmuutoksista. Väriellisissä laatikoissa ovat toimivaltaiset viranomaiset. Vaalea sinisissä laatikoissa ovat säädöksen voimaan tulopäivämäärä ja säädöksen numero. Tummemman sinisissä ovat vapaakuntakokeilun aloitus- ja päättymisaika säädöksiin. Harmaissa laatikoissa ovat säädöksiin olennainen tieto/muutos.

VESILIKENNELAIN MUKAINEN KIELTO- JA RAJOITUSASIOIDEN PÄÄTÖSPROSESSI



1) Tiedoksisaanti 7 vrk + muistutuksen tekoaika 14vrk

2) Tiedoksisaanti 7 vrk + muistutuksen tekoaika 30vrk

Ei pakollinen toimenpide



Kyselytutkimus vesiliikenteen vastuuhenkilöille

Arvoisa vastaanottaja,

Uusi vesiliikennelaki tuli voimaan 1.6.2020. Uuden vesiliikennelain tarkoituksena on ollut tuoda kaikki vesiliikennelain mukaiset kielto- ja rajoituspäätökset saman toimivaltaisen viranomaisen alle.

Liikenne- ja viestintävirasto Traficom pyrkii kehittämään toimintaansa luomalla tilannekuvaa päätösten toimeenpanosta ja löytämään kehityskohteita Traficomien viranomaisohjaukseen ja -valvontaan.

Osana kehitystyötä kartoitamme sidosryhmien kokemuksia olemassa olevista käytänteistä ja odotuksista tulevaisuuden toimintatapoihin ja palveluihin. Pyydämme teitä vastaamaan ohessa olevaan kyselyyn. Kyselyyn vastaaminen vie noin 15 minuuttia ja hiukan enemmän, jos avaatte ajatuksianne avoimiin kenttiin. Kaikki vastaukset käsitellään tietosuojan mukaisesti ja anonyymisti. Aineisto pysyy viraston sisällä.

Toimeksiantajana tutkimukselle on Traficom. Tutkimus kattaa Suomen kaikki kunnat Ahvenanmaan itsehallintoaluetta lukuun ottamatta sekä yleisten kulkuväylien ylläpitäjät. Toivomme saavamme kattavan analyysin, siksi teidän mielipiteenne ja ajatuksenne ovat tärkeitä.

Tämä kyselytutkimus on samalla osa allekirjoittaneen merenkulun johtamisen ylempää ammattikorkeakoulututkintoa (YAMK). Oppilaitoksena on Kaakkois-Suomen ammattikorkeakoulu XAMK. Kyselyn tulokset raportoidaan tutkimuksessa mukana olleille. Lisäksi ne julkaistaan Theseuksessa (Ammattikorkeakoulujen opinnäytetyöt ja julkaisut verkossa, www.theseus.fi) tämän vuoden aikana.

Kyselyyn voi vastata 7. - 19.6.2022.

[Tutustu kyselyn tietosuojaselosteeseen](#)

Painamalla **Seuraava**-painiketta kysely alkaa.

Ystävällisin terveisin

Jan Nyholm
ylitarkastaja, merikapteeni
Liikennejärjestelmäpalvelut
Merikartoitus ja vesiväylät
jan.nyholm@traficom.fi
P. 029 534 5296

Seuraava

Kyselytutkimus vesiliikenteen vastuhenkilöille

Pohjatietoa

1. Organisaatiomme on

- Kunta
- Kunnan liikelaitos tai yhtiö
- Jokin muu
- En osaa sanoa

Vapaaehtoinen kommentti

2. Organisaatiomme vesiliikenteen toimialueet sijoittuvat:

Voit valit yhden tai useamman vaihtoehdon.

- Perämerelle
- Selkämerelle
- Saaristomerelle
- Suomenlahdelle
- Sisävesille
- En osaa sanoa

Vapaaehtoinen kommentti

3. Vastaamme

- yhdestä yleisestä kulkuväylästä (julkinen kulkuväylä tai paikallisväylä) - kunta tai yksityinen toimija
- useammasta yleisestä kulkuväylästä - kunta tai yksityinen toimija
- vain väyläalueen ulkopuolisista alueista - kunta, jolla on vastuullaan kielto- tai rajoitusalueita (esim. järviä, lampia joen pätkiä), muttei omia yleisiä kulkuväyliä
- En osaa sanoa

Vapaaehtoinen kommentti

[Edellinen](#)[Seuraava](#)

Säädökset**4. Organisaatiomme on tehnyt vesiliikennelain mukaisia kielto- tai rajoitusesityksiä (-hakemuksia).**

- Kyllä
- Ei
- En osaa sanoa

Vapaaehtoinen kommentti**5. Organisaatiomme on antanut lausuntoja vesiliikennelain mukaisista kielto- tai rajoitusesityksistä**

- Kyllä
- Ei
- En osaa sanoa

Vapaaehtoinen kommentti**6. Vastaa seuraaviin väittämiin asteikolla 5-1**

(1 = Ei pidä lainkaan paikkaansa 5 = pitää täysin paikkansa)

	1	2	3	4	5	En osaa sanoa
Oman organisaatiomme sisäinen ohjeistus vesiliikennemerkeistä- ja valo-opasteista on selkeä.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Lainsäädäntö vesiliikennemerkeistä- ja valo-opasteista on selkeä ja yksiselitteinen.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Viranomaismääräykset ja -ohjeet koskien vesiliikennemerkkejä ja valo-opasteita ovat helposti löydettävissä.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Vesiliikennelain mukaisista kielto- ja rajoituspäätöksistä tulee organisaatiollemme usein kyselyitä.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Vapaaehtoinen kommentti

7. Organisaatiotamme koskevat vesiliikennelain mukaiset kielto- ja rajoituspäätösdokumentit löytyvät organisaatiomme arkistosta.

- Kyllä
 Ei
 En osaa sanoa

Vapaaehtoinen kommentti

8. Organisaatiomme omalla vastualueella olevista vesiliikennelain mukaisista kielto- ja rajoituspäätöksistä löytyvät karttaliitteet osoittamaan kielto- tai rajoitusalueita.

- Kyllä
 En
 En osaa sanoa

Vapaaehtoinen kommentti

Edellinen

Seuraava

Hallinnolliset toimenpiteet organisaatiossa

9. Vastaa seuraaviin väittämiin asteikolla 5-1

(1 = Ei pidä lainkaan paikkaansa 5 = pitää täysin paikkansa)

	1	2	3	4	5	En osaa sanoa
Viranomaisen lausuntopyynnöt koskien vesiliikenteen kielto- tai rajoituspäätöksiä ohjautuvat viivytyksettä oikealle henkilölle organisaatiossamme.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Viranomaisen päätökset koskien vesiliikenteen kielto- tai rajoituspäätöksiä ohjautuvat viivytyksettä oikealle henkilölle organisaatiossamme.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Vesiliikennelain mukaisten kielto- ja rajoituspäätösten toimeenpanon toteuttaminen hallinnollisesti on yksinkertaista.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Vesiliikennelain mukaisten kielto- ja rajoituspäätösten toimeenpanon toteuttaminen on budjetoinnin takia haastavaa.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Vapaaehtoinen kommentti

Edellinen

Seuraava

Toteutus**10. Vesiliikennemerkkien ja valo-opasteiden asentamisen suorittaa:**

- Oma henkilökunta (inhouse)
- Alihankkija
- Sekä että
- En osaa sanoa

Vapaaehtoinen kommentti**11. Vastaa seuraaviin väittämiin asteikolla 5-1**

(1 = Ei pidä lainkaan paikkaansa 5 = pitää täysin paikkansa)

	1	2	3	4	5	En osaa sanoa
Toteutuksen kannalta päätösdokumentit ovat yksiselitteiset ja riittävät.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Päätökset on laadittu niin, etteivät ne rajoita sopivan maastopaikan löytämistä vesiliikennemerkkeille ja valo-opasteille.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Lainsäädäntö on toteutuksen kannalta selkeä, minne vesiliikennemerkkin tai valo-opasteen saa sijoittaa.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Maanomistajat ovat suhtautuneet positiivisesti vesiliikennemerkkien tai valo-opasteiden sijoittamiseen omille maa-alueilleen.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Vapaaehtoinen kommentti

Edellinen

Seuraava

Valvonta

12. Vastaa seuraaviin väittämiin asteikolla 5-1

(1 = Ei pidä lainkaan paikkaansa 5 = pitää täysin paikkansa)

	1	2	3	4	5	En osaa sanoa
Organisaatiossamme on selvää kuinka ilmoitus asentamisesta tehdään Traficomiin.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Määräsisältöisen vesiliikennemerkin tai valo-opasteen asennuksen valmistumis- tai korjausilmoituksen lähettäminen Traficomiin on organisaatiossamme varmistettu.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Vesiliikennelain mukainen kiello- tai rajoituspäätös ja siihen liittyvät vesiliikennemerkin tai valo-opasteen asennus-, tarkastus-, huolto- ja korjaustoimenpiteet ovat organisaatiossamme järjestelmällisesti dokumentoitu.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Vesiliikennemerkit ja valo-opasteet tarkastetaan säännöllisesti organisaatiomme toimesta.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Vesiliikennemerkkien ja valo-opasteiden puutteiden ilmoittamisesta viranomaisille on organisaatiossamme selkeät toimintaohjeet.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Vesiliikennemerkkien ja valo-opasteiden puutteiden korjaamisesta on organisaatiossamme selkeät toimintaohjeet.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Vapaaehtoinen kommentti

Vesiliikennettä kenttävalvontaa tekevät viranomaiset ovat **Poliisi**, **Rajavartiolaitos** ja **Tulli**. **Traficom**in valvonta keskittyy pääasiallisesti päätöksien toimeenpanoon ja niiden ylläpitoon.

13. Mitä opastusta kaipaatte Traficomilta vesiliikenteen kieltoja tai rajoituksia koskevissa asioissa?

14. Kaipaatteko jonkin muun tahon opastusta vesiliikenteen kieltoja tai rajoituksia koskevissa asioissa?

[Edellinen](#)
[Seuraava](#)