

Ehdotus annettavaksi lausunnoksi

Alusten aallonmuodostus kasvaa nopeuden kasvaessa. Edetessään alukset painavat vettä alleen ja sivuilleen. Tästä aiheutuu aallonmuodostusta ja voimakkaita pohjavirtauksia etenkin rannoilla, jotka ovat sisäsaariston olosuhteissa eroosioherkkiä. Virtausten voimakkuus kasvaa alusten nopeuden kasvaessa. Alusten aiheuttamilla aalloilla ja virtauksilla on moninaisia ekologiaan, morfologiaan ja vesien käyttöön liittyviä ympäristövaikutuksia.

Esityksen liitteenä on konsulttiselvitys, jonka yhteydessä tehtiin pinnankorkeutta ja sameutta koskevia mittauksia kolmessa tutkimuspisteessä eri etäisyyksillä väylästä eri syvyyksillä. Tutkimusten johtopäätöksinä mm. esitetään, että alusten vaikutus vedenpinnan korkeuteen oli Airistolla tehtyjen mittausten mukaan vähäinen. Peräaallon painevaikutus näkyi selvästi alusten tullessa Turkuun, mutta lähtiessä vähäisempänä. Konsultin arvion mukaan 1-2 solmun nopeuden nostolla ei arvioida olevan merkittäviä vaikutuksia alueen vedenlaatuun tai aallokkorasitukseen. Yli 10 m/s tuulilla ei alusliikenteen aallokkovaikutukset erottuneet luonnollisesta aallokosta. **Turun kaupunki huomauttaa, että tutkimuksen kesto on lyhyt. Mittaukset tehtiin 15–18.9.2015, eli ainoastaan neljän päivän aikana, joten niistä saatuja tuloksia ei voi pitää kattavina ja eri vuodenaikoja, sää- tai ympäristötiloja kuvaavina. Jotta tutkimusta voi pitää luotettavana ja kattavana, tulisi tutkimusajankohdan olla huomattavasti nyt käytettyä pidempi.**

Turun kaupunki on saanut asiassa yhden muistutuksen, jonka tekijä on Airisto-Velkuan kalatalousalue. Muistutuksen liitteenä on geologi Tuula Kohosen lausunto. Kohonen on tehnyt laajalti tutkimusta Pohjois-Airiston laivaliikenteen ja ruoppausten vaikutuksista meriekologiaan. Muistutuksessa ja lausunnossa suhtaudutaan kielteisesti nopeusrajoituksen nostoon. Perusteena on nopeuden nostamisen aiheuttama laivaliikenteen entistäkin negatiivisempi vaikutus Airiston ekologiseen tilaan ja kalatalouteen sekä veneilyn turvallisuuteen perustuen myös VTT:n Airistolla vuonna 2001 tekemiin tutkimuksiin.

Alueella, jota esitys koskee, esiintyy eroosiohaittoja. **Esimerkiksi laivan aaltojen vaikutusta rantojen eroosion ei ole huomioitu nyt esityksen pohjana olevassa tutkimuksessa lainkaan.** VTT:n tekemistä tutkimuksista käy ilmi, että linjaliikenteessä olevista laivoista aiheutuu merkittävää eroosiovoimien kasvua jopa 850 metrin päässä väylästä. Tutkimuksen aikaan väylällä liikennöi pääasiassa eri alukset kuin nykyään, mutta kokoluokaltaan alukset ovat pysyneet samana – osin kasvaneet osin pienentyneet.

Luode Consultingin tekemässä tutkimuksessa allokkovaikutukset näkyivät aallokon väliaikaisena nousuna tuulen ollessa alle 10 m/s. Häiriötilanteen kesto oli mittausten perusteella noin 15 minuuttia. Tutkimuksessa ei kuitenkaan ole huomioitu sitä, että laivaliikenne Rajakarin ja Kuuvan välisellä väylällä on vilkasta. Turun sataman tilastojen mukaan satamassa on vuonna 2015 käynyt keskimäärin 154 alusta/kk ja Naantalın satamaa käytti tilastojen mukaan noin 178 alusta/kk (keskiarvo vuosilta 2008–2009). Näiden lukujen perusteella kulkee väylällä edestakaisin keskimäärin 11 alusta per päivä, ja kaikki nämä alukset aiheuttavat aallokkovaikutuksia liikkueensa. Näin ollen aallokkovaikutusten kesto tuleekin arvioida kokonaisuudessaan päivittäisellä tasolla, ei yksittäisien laivojen perusteella.

Liikenneviraston esitys kohdistuu Pohjois-Airistolle, jonka vedenlaatu ei täytä vesipuidedirektiivin velvoittamaa tavoitetasoa *hyvä*. Turun kaupunki on sitoutunut Itämeren suojeluun ja katsoo esitetyn nopeusrajoituksen noston vaikutusten olevan moninaisemmat mitä hakemuksen liitteenä olevassa konsulttiselvityksessä on esitetty. Selvitys on lisäksi ristiriitainen VTT:n aiemmin suorittamien tutkimusten kanssa.

Olemassa olevan tutkimustiedon sekä yllä mainittujen asioiden perusteella Turun kaupunki ei pidä perusteltuna nostaa nopeusrajoitusta välillä Rajakari-Kuuva 22 km/h:sta 26 kilometriin tunnissa. Lisäksi Turun kaupunki huomauttaa, että Liikennevirasto nosti samalla väylällä nopeusrajoitusta välillä Linnanaukko – Turun satama aiemmin tänä vuonna. Väylän liikenteellistä kehitystä tulisi kyetä tarkastelemaan yhtenä kokonaisuutena koko väylän pituudelta eikä lyhyissä väylän osissa nopeusrajoituksia ylöspäin kohottaen.