

PÄÄTÖS

Nro 246/2020

Dnro ESAVI/38033/2019

30.6.2020

ASIA

Sillan uusiminen Ålönsaaren ja Lillholmenin saaren välillä, Parainen

HAKIJA

Varsinais-Suomen elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus, liikenne ja infrastruktuuri -vastuualue

VIREILLETULOTIEDOT

Hakemuksen vireilletulo

Varsinais-Suomen elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksen liikenne ja infrastruktuuri -vastuualue on 6.11.2019 Etelä-Suomen aluehallintovirastossa vireille panemassaan hakemuksessa hakenut lupaa Lillholmenin sillan uusimiseen Ålönsaaren ja Lillholmenin saaren välillä 6.11.2019 päivätyn hakemussuunnitelman mukaisesti Paraisten kaupungissa.

Luvan hakemisen peruste ja toimivaltainen lupaviranomainen

Vesilain 3 luvun 3 §:n 1 momentin 4) kohta ja 8) kohta sekä 1 luvun 7 §:n 1 momentti

ASIAN KUVAUS

Taustatiedot

Sijainti

Silta sijoittuu Paraisten kaupungin omistamalle vesialueelle Lillholmsvatten 445-426-1-29 ja Suomen valtion omistamalle ja hakijan hallinnoimalle tiealueelle Tervsund förbindelseväg, Tervsundin yhdystie 445-895-1-2029 Paraisten kaupungissa.

Hankealue sijaitsee Ålönsaaren Skräbbölen kaupunginosan ja Lillholmenin saaren välillä noin 3 km Paraisten keskustan lounaispuolella.

ETELÄ-SUOMEN ALUEHALLINTOVIRASTO, YMPÄRISTÖLUPAVASTUUALUE

Skräbbölessä on sekä vanhempaa että uudempaa asutusta. Paraisten sementtitehtaan (Finnsementti Oy) tuotantorakennukset ja -alueet sijaitsevat hankealueen koillispuolella vajaan 1 km:n etäisyydellä. Hankealue liittyy pohjoisessa venesatama-alueeseen, jolla on myös muutamia vajarakennuksia ja lähimpänä nykyistä siltaa meripelastusyhdistyksen rakennus. Lillholmenin silta ja pengertie yhdistävät keskusta-alueen Lillholmenin saareen. Saarella on yksi asuinrakennus, uimaranta, kioskirakennus ja tanssilava. Saari on tärkeä paraislaisten virkistysalue. Lillholmenin saarelta pengertie jatkuu etelään Stortervolandetin (Iso-Tervo) saarelle. Saaren pohjoisranta Fagernäsin alueella on entinen sahateollisuusalue, joka on kunnostettu laajaksi venesatama- ja venesäilytysalueeksi.

Oikeudet tarvittaviin alueisiin

Hakija hankkii siltaa varten tarvittavat alueet käyttöönsä samanaikaisesti laadittavana olevan maantielain mukaisen tiesuunnitelman ja sen hyväksymispäätöksen perusteella maantielain mukaisessa menettelyssä.

Lupatilanne

Länsi-Suomen vesioikeus on 14.6.1968 antamallaan päätöksellä nro S304/2431 myöntänyt tie- ja vesirakennushallitukselle luvan Lillholmenin ponttonisillan rakentamiseen Skräbbölen Sandfallin paikallistielle Ålön ja Stortervon saarten väliseen salmeen siinä olevan lauttayhteyden tilalle Paraisten kauppalassa. Päätöksen mukaan ponttonisilta oli rakennettava kahdesta 31,7 m:n pituisesta ponttonista siten, että niiden väliin jätetään vähintään 3,75 m:n levyinen nostettavalla läpällä varustettu vesiliikenneaukko. Aukon korkeuden läpän ollessa alhaalla ja sillan ollessa kuormittamaton tuli olla vedenpinnasta mitattuna vähintään noin 1,7 m. Niitä aluksia varten, jotka eivät voi kulkea aukon kautta läpän ollessa avattunakaan tuli Lillholmenin puoleinen ponttoni voida kääntää kokonaan sivulle.

Länsi-Suomen vesioikeus on 25.1.1969 antamallaan päätöksellä nro S-58/357 muuttanut edellä mainittua päätöstä siten, että Lillholmenin puoleisen ponttonin sijasta Paraisten puoleinen ponttoni voidaan tehdä kääntyväksi, koska sillan avaaminen on näin helpommin suoritettavissa ja laivaväylä kulkee lähempänä Paraisten kuin Lillholmenin puoleista pengertä.

Edellä mainitut Länsi-Suomen vesioikeuden päätökset koskevat nykyistä Lillholmenin vuonna 1982 rakennettua läpällistä ponttonisiltaa. Päätöksistä käy ilmi, että Ålön ja Stortervolandetin saarten väliseen meren salmeen on Lillholmenin saaren kautta rakennettu tiepenger vesistötoimikunnan 15.3.1951 myöntämän luvan nojalla. Penkereeseen on Lillholmenin saaren luoteispuolelle jätetty aukko, jonka kohdalle on rakennettu lauttayhteys.

Ennakkolausunnot ja -selvitykset

Hakijan teettämässä vuonna 2017 valmistuneessa **sillan yleissuunnitelma** *Maantien 12029 parantaminen uusimalla Lillholmenin silta* vertailtiin kuutta vaihtoehtoista ratkaisua sillan uusimiseksi. Avattavalle sillalle

selvitettiin vaihtoehtoina 4, 6 ja 8 m:n alikulkukorkeuksia ja kiinteälle sillalle 6 m:n ja 14 m:n alikulkukorkeuksia. Lisäksi esillä oli vaihtoehto, jossa nykyinen silta puretaan kokonaan ja liikenne ohjataan pysyvästi kulkemaan maanteiden 180, 1802 ja 12027 kautta. Jatkosuunnitteluun yleissuunnitelmaksi esitettäväksi ja viimeisteltäväksi vaihtoehdoksi valittiin avattava silta 6 m:n alikulkukorkeudella, sillä se säilyttää Paraisten ja Airston välisen veneväylän täysimääräisen käytön ja turvaa viranomaisveneiden läpikulun joustavasti. Valittu siltaratkaisu on myös siltateknisesti toimiva kokonaisuus.

Yleissuunnitelman pohjalta on laadittu **tiesuunnitelma**, jonka laatimisen yhteydessä on selvitetty alueella olevat kaapelit, johdot ja putkistot. Johtojärjestelyistä on neuvoteltu johtojen ja laitteiden omistajien kanssa. Neuvotteluissa on tunnistettu johtojen siirtotarpeet, sovittu järjestelyjen alustavat siirtoperiaatteet, sovittu alustava kustannusjakoperiaate valtion ja omistajien kesken ja alustavasti tunnistettu johtosiirtotöiden rajoitteet sekä vaatimukset hankkeen muiden työvaiheiden ajoitukselle ja työjärjestykselle.

Hakijan vuosina 2017 ja 2019 teettämien **viitasammakkoselvitysten** mukaan uhanalaisrekisterissä ei ollut alueelta aiempia tunnettuja havaintoja viitasammakon esiintymisestä. Maastokäynneillä ei havaittu viitasammakoiden kutuääntelyä. Viitasammakolle mahdollisesti soveltuvaa lisääntymisympäristöä sijaitsee Lillholmenin saaren pohjois- ja länsirannalla. Kartitusajankohta selvityksissä oli oikea, koska vuoden 2019 selvityksessä Varsinais-Suomen alueella ja vuoden 2017 selvityksessä myös Kymenlaakson ja Uudenmaan alueilla havaittiin viitasammakon kutuääntelyä selvityksen ajankohtana.

Hakijan teettämän **vedenlaatuselvityksen** *Ympäristöolosuhteet ja veden laatu Lillholmenin tiepenkereen lähellä Paraissilla* (4.10.2019) mukaan Lillholmenin lähellä veden vaihtuvuutta heikentävät tiepenkereet. Lillholmenin ja Stortervolandetin välisen tiepenkereen lähellä vesisyvyys on 1–3 m, mutta penkereen itäpuolella noin 300 m:n etäisyydellä noin 6 m. Pohja koostuu todennäköisesti pääosin hienojakoisesta aineksesta kuten savesta ja siltistä. Kirkkoselän alueella veden vaihtuvuus on rajoittunutta, sillä yhteys avoimemmille selkäalueille kulkee kapeiden salmien kautta. Vesi vaihtuu kaakosta Peimarille Tervsundin kautta, lounaasta Airston tuntumaan Fallsundetin kautta sekä pohjoisesta ja koillisesta Vapparille Paraisten Kirkkosuntin ja Hessundin kautta. Kirkkoselällä suurin vesisyvyys on noin 17 m, mutta pääosin vesisyvyys on alle 10 m ja myös salmialueilla.

Vedenlaatua tutkittiin 4.9.2019 näytteenotoin Lillholmenin tiepenkereen edustalla kahdesta pisteestä, joista toinen sijoittui penkereen itä- ja toinen länsipuolelle. Tulosten mukaan erot vedenlaadussa penkereen itä- ja länsipuolella olivat sekä näytteenottopisteiden välillä että syvyysuunnassa hyvin pieniä. Veden sameus oli itäpuolella noin 8–9 FNU ja matalammalla alueella länsipuolella noin 10–11 FNU. Happitilanne oli hyvä myös pohjan lähellä. Pinnassa kokonaistyyppipitoisuus oli 470–500 µg/l ja kokonaisfosforipitoisuus 38–40 µg/l. Yleisen käyttökelpoisuusluokituksen fosforirajojen mukaan vesi oli Lillholmenin tiepenkereen edustalla tyydyttävää luokkaa ja

klorofyllipitoisuuden perusteella välttävää luokkaa. Ekologisen tilan luokituksen lounaisen sisäsaariston vesikemiallisten raja-arvojen perusteella tila oli lähinnä välttävä, mutta näkösyvyyden perusteella huono. Rehevyystasoluokituksen raja-arvojen mukaan pinnassa tai kasviplanktonin tuotantokerroksessa vesi oli sekä fosfori- että klorofyllipitoisuuden perusteella rehevää.

Ympäristövaikutusten arviointi

Varsinais-Suomen elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksen

12.5.2016 antaman lausunnon siltahankkeen YVA-menettelyn (ympäristövaikutusten arviointimenettelyn) tarpeesta dnro VARELY/3647/2015 mukaan hankkeen vaikutukset eivät kokonaisuutena arvioiden muodostu merkittäviksi eivätkä ympäristön kannalta haitallisiksi. Kun otetaan huomioon suunniteltu hanke kokonaisuutena, sen ominaisuudet, sijainti ja vaikutusten luonne, hankkeen toteuttaminen ei todennäköisesti aiheuta laajuudeltaan ja laadultaan YVA-asetuksen hankeluettelon vaikutuksiin rinnastettavia merkittäviä haitallisia ympäristövaikutuksia. Ympäristövaikutusten arviointimenettelyä ei siten ole tarpeen soveltaa hankkeeseen.

Vesitaloushanke

Toteutussuunnitelma

Yleiskuvaus hankesuunnitelmasta

Vesitaloushankkeessa uusitaan Kirkkoselän (Kyrkfjärden) ylittävän maantien 12029 (Tervsundintie) silta nro 1510 Paraisten Älönsaaren ja Lillholmenin saaren välillä. Lillholmenin nykyinen läppäsilta on osoittautunut korjauksista huolimatta niin huonokuntoiseksi, että sillan jäljellä oleva käyttöaika on enää vain noin 10 vuotta. Uuden sillan myötä sillan nykyisistä painorajoituksista voidaan luopua. Lisäksi voidaan luopua itsepalveluperiaatteesta ja tehdä sillan avaukset Väyläviraston linjauksen mukaisesti etävalvontamenetelmällä. Sillan uusiminen vaikuttaa myönteisesti myös virtausolosuhteisiin.

Hanke käsittää nykyisen sillan rakenteiden ja penkereiden purkamisen sekä uuden sillan rakentamiseen liittyvät työt vesialueella. Hankkeeseen sisältyviä töitä ovat pora- ja lyöntipaalaus, vesialueen täytöt, vedenalainen kaivu, ruoppaus sekä tarvittaessa räjäytykset. Sillan uusimisen yhteydessä on suunniteltu myös rakennettavaksi uusi rumpusiltana toteutettava virtausaukko Lillholmenin saaren eteläpuoleiseen maantien 12029 meripenkereeseen, jonka rakentamista haetaan erillisellä hakemuksella. Asia on vireillä Etelä-Suomen aluehallintovirastossa diaarinumerolla ESAVI/38037/2019.

Suunnitteluperusteet

Hakemukseen liittyvät suunnitelmat on laadittu koordinaatistoon ETRS-GK23 ja korkeusjärjestelmään N₂₀₀₀.

Rakenteet

Hankealueella olemassa olevat rakenteet

Nykyinen Lillholmenin silta koostuu teräsbetonirakenteisesta ponttoniosuudesta ja sen pohjoispäässä olevasta teräksisestä läpystä. Ponttonin pituus on noin 50 m ja läpän noin 9 m. Läpän leveys on 6 m ja ponttonin noin 10 m. Sillan hyödyllinen leveys on 5,6 m. Ponttonin eteläpäässä on teräsrakenteinen kalturi ponttonin ja maatuen välissä. Silta avataan hydraulikäytöllä. Ponttonisilta muodostaa noin 70 m leveän aukon muutoin pengerrettyyn salmeen Skräbbölen ja Gunnarsnäsin välillä. Lillholmenin saaren eteläpuolella tiepenger on yhtenäinen ja noin 230 m pitkä. Salmen Skräbbölen puoleiselle rannalle on osin meritäyttöalueelle rakennettu pienvenesatama, rantatäyttöjä, venelaitureita sekä asuin- ja teollisuusrakennuksia.

Tehtävät toimenpiteet

Purkutyöt

Nykyinen silta puretaan. Samoin puretaan nykyinen tiepenger ainakin 2 m:n syvyyteen asti keskivedenkorkeudesta mitattuna, jolloin purkumassoja syntyy penkereistä ainakin noin 6 000 m³ ktr. Tiesuunnitelmavaiheen pohjatutkimusten perusteella nykyistä pengermateriaalia ei voida hyödyntää uuden sillan rakentamisessa. Purettavista penkereistä otettujen näytteiden perusteella penkereet koostuvat louheesta ja sorasta sekä hiekasta. Purkumassat toimitetaan vastaanottopaikkoihin, joilla on lupa kyseisten massojen käsittelyyn.

Sillan rakentaminen

Uuden sillan alikulkukorkeus mitattuna keskivedenkorkeuden mukaisesta vedenpinnasta on 6,0 m lisättynä aaltoiluvalla 0,5 m, jolloin sillan kannen alapinta on 6,5 m:n korkeudella. Sillan vapaan aukon leveys on 10,0 m ja hyödyllinen leveys 9,0 m. Sillan jännemitat ovat 25,0 + 30,0 + 30,0 + 25,0 + 6,5 + 18,5 + 25,0 + 30,0 + 30,0 + 25,0 m ja kokonaispituus on 253 m. Silta muodostuu kolmesta erillisestä siltarakenteesta. Sillan keskimmissä 25 m pitkässä jännteessä on avattava silta ja sen molemmin puolin on 4-jännteiset kiinteät siltaosuudet, jotka ovat jännitettyjä betonisia jatkuvia palkkisiltoja (jBjp).

Sillan tuet T1–T11 perustetaan teräksisten porapaalujen varaan. Maatuilla T1 ja T11 sekä välituilla T4, T6 ja T8 paaluja on kahdeksan tukea kohti ja muilla välituilla kaksi pystypaaluja tukea kohti.

Sillan keskellä sijaitseva avattava silta on vastapainottoman hydraulitoiminen läppäsilta. Sillan avaus tapahtuu kahden sillan keskilinjän molemmin puolin 4,0 m nivelten etupuolella sijaitsevan hydraulisylinterin avulla. Läpän kaikki avaustoimintojen vaatimat sähköautomaatio- ja hydraulikalalaitteistot on sijoitettu läpän perän puoleiseen sillan välitukeen T5 sen reunoilla sijaitsevien pilareiden väliin kahteen kerrokseen. Kaikki hydraulikan putkistot

ovat haponkestävää terästä. Huoltosillan kaapeli- ja putkistokaukalo on vesitiivis ja kallistettu laitetilaan, joka toimii siten hydraulikkaöljyn vuotoaltaana. Silta suunnitellaan kaukokäyttöiseksi, mutta kuitenkin niin, että sillan teknisissä tiloissa on ohjauslaitteet myös paikalliskäyttöä varten. Siltaa ohjataan paikallisesti vain häiriötapauksissa ja huoltotöiden yhteydessä. 10 m leveän vesiliikenneaukon molemmilla puolilla on johteet vesiliikennettä varten.

Massanvaihto ja ruoppaus

Lillholmenin sillan eteläisellä tulopenkereellä joudutaan tekemään pohjanvahvistuksia penkereen levenemisen takia. Merenpohjan pehmeä pintaosa poistetaan kaivamalla noin 2–3 m:n syvyyteen merenpohjasta, jonka jälkeen mereen rakennetaan murtoylipenger. Ylipenkereen tarkoituksena on syrjäyttää tutkimuksissa havaittu pehmeä kerros noin 3 m paksun täyttökerroksen alta. Tarvittaessa syrjäyttämistä voidaan tehostaa räjäyttämällä. Mahdolliset räjäytykset tehdään suojaverhon sisällä. Ylös kohonneet massat poistetaan luonnollisen merenpohjan tasoon asti. Massanvaihdossa poistettavat massat (noin 6 000 m³kr) toimitetaan Paraisten kaupungin maankaatopaikalle. Massojen kuljetus voi tapahtua maitse tai osin myös vesitse.

Kaapeleiden ja johtojen siirrot

Tiesuunnitelma-alueella on Caruna Oy:n 110 kV:n voimalinja. Voimalinjaa ei olla kaapeloimassa eikä siitä ole tehty kaapelointisuunnitelmia. Suunnitelmat eivät edellytä pylväiden siirtoa. Caruna Oy on lunastanut voimajohdolle pysyvän käyttöoikeuden, jossa johtoalueeksi on määritetty 27 m leveä johtoauea (13,5 m keskilinjaa molemmin puolin). Uudella linjauksella voimajohdon etäisyys tien mittalinjasta on noin 22 m. Lisäksi alueella on muita Caruna Oy:n sähkökaapeleita, Paraisten Puhelin Oy:n telekaapeleita ja sähköverkkoa valaistukseen liittyen sekä Paraisten kaupungin vesi- ja viemäriverkostoa. Nykyisen sillan purkaminen ja uuden rakentaminen edellyttävät Paraisten Puhelin Oy:n johdon siirtämistä uuden penkereen alta. Myös Caruna Oy:n sähkökaapelia ja valaistuksen sähköjä on siirrettävä siten, että uuden sillan tekninen järjestelmä ja valaistus saadaan järjestettyä.

Väylämuutokset

Lillholmenin sillan alittavaa Parainen–Sattmark veneväylää siirretään hankkeen johdosta noin 65 m kaakkoon Lillholmenin saarta kohti. Väylän syvyys ei muutu. Väyläviraston kanssa käytyjen neuvottelujen perusteella väylämuutos ei edellytä vesilain mukaista lupaa.

Tieympäristön käsittely

Tieympäristön käsittelyllä pyritään maiseman säilyttämiseen mahdollisimman luonnonmukaisena. Tie- ja siltaympäristöä ei korosteta istutuksilla, vaan ne sovitetaan muutoin ympäristöönsä. Ratkaisu painottaa luonnon

monimuotoisuutta ja helpottaa myös kunnossapitoa. Tiepengerluiskat tehdään jalankulkuväylän merenpuoleisilta osuuksiltaan kiviheitokeverhouksella. Sillan pengerluiskat, -keilat ja etuluiskat tehdään järjestetyllä kiviheitokkeella. Tiepengerluiskat maalla perustetaan emulsiokylvönä maise-manurmena ja hoidetaan niittymäisinä.

Työnaikaiset järjestelyt

Sillan rakentamisen ajaksi ajoneuvoliikenne katkaistaan maantieltä 12029 Lillholmenin sillan kohdalta. Jalankululle ja pyöräilylle voidaan tarvittaessa järjestää kulku työmaan ohi nykyisen tiepenkereen länsireunalla sekä siirtämällä nykyinen ponttoniläppä tarvittavassa määrin länteen päin nykyiseltä paikaltaan. Jos vesiliikennekauden aikana halutaan järjestää vesiliikennettä varten myös purjeveneiden kulun mahdollistava aukko tulevan läppäsillan kohdalla, se on mahdollista vain katkaisemalla jalankulun ja pyöräilyn yhteys. Jos taas veneliikenteen aukon korkeus tulevan läppäsillan kohdalla rajoitetaan 6 m:iin, voidaan jalankulkua varten rakentaa vesiliikenneaukon yli väliaikainen siltarakenne.

Töiden vaiheistus ja kesto

Rakentaminen alkaa rahoituksesta riippuen aikaisintaan kesällä 2020. Nykyinen silta on elinkaarensa päässä ja siksi tavoitteena on päästä aloittamaan uuden sillan rakennustyöt heti kun se on rahoituksen, lupamenettelyjen ja suunnitelmavalmiuden puolesta mahdollista. Rakentamisen keston arvioidaan kokonaisuudessaan olevan 1,5–2 vuotta.

Rakentamisen vaiheet ovat alustavasti seuraavat:

- Nykyisen liikenteen katkaiseminen ja ohjaaminen kiertotielle.
- Nykyisen penkereen purkaminen.
- Lillholmenin saaren puoleisen tulopenkereen massanvaihto syrjäyttämällä.
- Sillan rakentaminen ja tulopenkereiden viimeistely.
- Ajoneuvoliikenteen salliminen.
- Veneväylän siirtäminen.
- Vesiliikenteen salliminen.

Haittojen ennaltaehkäisy

Vesirakentamisen haitallisia vaikutuksia lievennetään ja ehkäistään töiden ajoittamisella, työmenetelmien- ja tapojen valinnoilla sekä huolellisella suunnittelulla hankkeen kaikissa vaiheissa. Pintavesiin kohdistuvia rakentamisaikaisia vaikutuksia voidaan vähentää suorittamalla rakentaminen tietyiltä osin suojakankaiden sisällä. Mikäli massojen syrjäyttämistä tehostetaan räjäytyksin, tehdään ne suojaverholla suljetulla alueella. Vedenlaadun muutosten vaikutuksia virkistyskäyttöön voidaan vähentää välttämällä rakentamista kesälomakaudella. Paalutuksen meluvaikutuksia on tarvittaessa mahdollista vähentää asentamalla suunnitellut lyöntipaalut

porapaaluina. Töiden vaikutuksia tarkkaillaan vedenlaadun tarkkailussa tehtävin selvityksin.

Hyödyt ja menetykset

Nykyinen Lillholmenin läppäsilta on elinkaarensa loppuvaiheessa. Koska siltaa ei enää voida peruskorjata, on sen uusiminen välttämätöntä tieyhteyden säilyttämiseksi Skräbbölen ja Gunnarsnäsin välillä. Vanhalle sillalle asetettu 18/24 tonnin telipainorajoitus (2/3-akselia) voidaan poistaa uuden sillan rakentamisen myötä. Hankkeella on myös myönteisiä vaikutuksia muun muassa liikenneturvallisuuden ja virtausolosuhteiden paranemisen myötä. Yleisen edun saajia on runsaasti.

Hakemuksen mukaisista töistä vesialueella aiheutuu paikallista veden saumentumista sekä vedenalaista melua, jotka heikentävät tilapäisesti vesitaloushankkeen lähialueen ekologistia olosuhteita. Lähialueen kalaston elinolosuhteet heikkenevät ja kalastaminen vaikeutuu rakentamisen aikana. Pysyvät vesiympäristön muutokset kohdistuvat rakentamisalueille ja niiden välittömään läheisyyteen. Pysyviä muutoksia ovat muun muassa vähäiset muutokset pohjaolosuhteisiin ja muutokset virtausolosuhteisiin. Vesitaloushankkeesta ei katsota aiheutuvan pysyvää haittaa rantojen käytölle tai rantakiinteistöille.

Vesialueiden omistajien ja kalastajien menetykset korvataan erikseen laadittavien korvauslaskelmien perusteella. Yleiselle kalataloudelle hankkeesta aiheutuvat haitat voidaan kompensoida kalatalousmaksulla.

Rakennus kiinteistöllä 445-15-41-2 Lillholmenin saarella jää uuden siltanpenkereen alle ja on siksi purettava. Korvausasiat käsitellään maantietoitumituksen yhteydessä. Uutta paikkaa rakennukselle on selvitetty yhteistyössä Paraisten kaupungin ja rakennusta käyttävän meripelastusyhdistyksen kanssa. Paraisten kaupunki auttaa järjestämään korvaavan tontin rakennukselle.

Kiinteistöjen ajoyhteyksiin ei tule muutoksia lukuun ottamatta pengertien pohjoispäässä maantien länsipuolella sijaitsevan laiturin ajoyhteyttä, joka siirtyy hieman pohjoisemmaksi. Muutoksesta ei kuitenkaan arvioida syntyvän edunmenetystä.

Hankkeen toteutusaikana aiheutuu väliaikaista haittaa vesiliikenteelle ja/tai jalankululle ja pyöräilylle, kun liikenne joudutaan rakentamisen ajaksi katkaisemaan. Vesiliikenteeseen voi myös kohdistua rajoituksia rakentamisen aikana. Taloudellista toimintaa harjoittavalle vesiliikenteelle ei arvioida aiheutuvan taloudellisia menetyksiä.

Ympäristön tila ja vaikutusarvio

Kaavoitus ja maankäyttö

Maakuntakaavat

Varsinais-Suomen maakuntakaava on laadittu seutukunnittain valmisteltuina kokonaismaakuntakaavoina. Hankealue sijoittuu 31.10.2014 lainvoimaiseksi tulleen Loimaan seudun, Turun seudun kehyskuntien, Turunmaan ja Vakka-Suomen maakuntakaavojen alueelle. Kokonaiskaavaa on täydennetty teemasisältöisillä Salo–Lohja -oikoradan, tuulivoiman sekä taajamien maankäytön, palveluiden ja liikenteen vaihemaakuntakaavoilla.

Lillholmenin sillan ja pengertien kautta on maakuntakaavassa osoitettu ohjeellinen ulkoilureitti sekä suurjännitelinja (kaavamerkintä z). Lillholmenin saari on osoitettu virkistyskohteeksi (V809). Luoteessa silta rantautuu taajamatoimintojen alueelle (A) suoja- tai konsultointivyöhykkeellä (s v). Kaakossa pengertien rantautumiskohta sijoittuu maa- ja metsätalousvaltaiselle alueelle, jolla on erityisiä matkailun ja virkistykseen kehittämistarpeita (MRV). Lillholmenin sillan kohdalle on merkitty myös veneväylä.

Varsinais-Suomen maakuntavaltuusto päätti kokouksessaan 7.12.2015 käynnistää Varsinais-Suomen kokonaismaakuntakaavan tarkistuksen. Kaava laaditaan vaihemaakuntakaavana, jossa käsitellään kierto- ja biotalouden näkökulmasta keskeisten luonnonvarojen käyttö ja potentiaalit yhteen sovittaen ne maakunnallisesti arvokkaiden luontoalueiden ja virkistysmahdollisuuksien turvaamiseen.

Yleiskaavat

Paraisten keskustaseudun lounaisosan yleiskaava on vahvistettu 20.6.1995 ja se rajautuu vesitaloushankealueen pohjoisosaan siten, että venesatama-alue Skräbbölessä (LVk, LVy-1, LVa) on mukana yleiskaavassa. Pengertielle on Lillholmenin sillan kautta osoitettu jalankulun ja pyöräilyn pääreittiyhteys ja Lillholmenin sillan koillispuolelle on osoitettu sähkölinja (z). Hakijan tiedossa ei ole vireillä olevia yleiskaavoja vesitaloushankealueella.

Asemakaava

Hankealueen pohjoispää sijoittuu alueelle, jolla on voimassa vuonna 2013 hyväksytty Pjukalan–Skräbbölen asemakaava. Silta rantautuu venesatamatoiminnoille osoitetulle alueelle, jota on Skräbbölentien molemmin puolin (LV, LV-11).

Vireillä olevat kaavat

Paraisten kaupunki on käynnistämässä tiesuunnitelmasta johtuvaa asemakaavamuutosta.

Luonnonarvot ja luonnonsuojelu

Suojelualueet

Hankealueella tai sen vaikutusalueella ei ole Natura 2000 -verkostoon kuuluvia tai muita suojelualueita. Lähin Natura 2000 -alue *Paraisten orkidea-alue* (FI0200129, SAC) sijaitsee noin 1,3 km:n etäisyydellä hankealueesta koilliseen ja lähin muu suojelualue *Pexorholmin tammilehdot* (LHO020047) noin 1,3 km:n etäisyydellä alueesta lounaaseen.

Kasvillisuus ja luontotyytit

Parainen sijaitsee kasvimaantieteellisessä jaottelussa hemiboreaalisella tammivyöhykkeellä. Tammivyöhyke käsittää pienen kaistaleen Suomen lounaisrannikkoa. Tammivyöhykkeen ilmasto eroaa muun Suomen ilmastosta eteläiseen ja mereiseen suuntaan. Tästä johtuen alueen kasvisto on omaleimainen ja eteläisiä ja mereisiä elementtejä esiintyy runsaasti. Tammivyöhykkeen metsätyypit eroavat muun Etelä-Suomen tyypeistä. Varsinkin kalkkipitoisilla alueilla kasvilajisto on rehevämpää ja rikkaampaa. Hankealueen ja sen lähiympäristön kasvillisuutta ja luontotyyppijä on selvitetty maastokäynneillä syyskuussa 2016 sekä viitasammakkoselvityksen yhteydessä toukokuussa 2017 ja toukokuussa 2019.

Pengertie ja silta-alue

Pengertien reunamat ovat kiviset eikä niissä juurikaan esiinny kasvillisuutta. Avattavan sillan läheisyyteen sijoittuu pieni kasvipeitteinen alue, jolla kasvaa osin tuulensuojaksi istutettuna muun muassa koivua, vaahteraa, poppelia ja syreeniä. Alueen kasvillisuus muutoin koostuu yleisistä tienvierus- ja rantalajeista. Alueella ei syyskuun 2016 maastokäynnin yhteydessä havaittu huomionarvoisia kasvilajeja.

Lillholmenin saari

Lillholmenin saaren kasvillisuustyyppi on seudulle tyypillistä kuusi-/mäntyseskametsää. Kallioperä on paikoin paljastunut ja maakerros kallion päällä vaikuttaa ohuelta. Metsätyyppi muistuttaa Etelä-Suomen tuoreen kankaan mustikkatyyppiä. Ympäristössä on kuitenkin viitteitä eteläisemmistä ja vaateliammista lajeista kuten paikoin esiintyvä pensas- ja kenttäkerrokseen yltävä tammi. Alueen sammalkerros koostuu lähinnä metsälieko-, seinä- ja metsäkerrossammaleesta. Kenttäkerroksen valtalajina esiintyy lillukka ja lisäksi kenttäkerroksesta maastokäynnin ajankohtana havaittiin muun muassa kevätpiippoa, mustikkaa ja sinivuokkoa. Tervsundintien itäpuolella havaittiin lisäksi puna-apilaa, piharatamoa, ahomansikkaa, pietaryrttiä ja kallioisella alueella rantakukkaa. Tervsundintien länsipuolella kasvaa yksittäinen suurikokoinen melko iäkäs mänty. Tervsundintien länsipuolella saaren pohjoisrannalla on kapea tervaleppää kasvava kaistale. Tervsundintien itäpuolella ranta on kallioinen.

Lillholmenin saaren eteläosaan Tervsundintien länsipuolelle ja tanssilavalle vievän tien pohjoispuolella on pienalainen lehtolaikku. Alueen puusto koostuu suurikokoista tammista, tervalepistä, vaahteroista ja raidoista. Alueen pensaskerros koostuu lehtipuiden pienemmistä yksilöistä.

Lillholmenin pohjois- ja länsirannat ovat ruovikkoisia ja melko matalia. Lillholmenin etelärannalla on hiekkainen uimaranta. Lillholmenin saaren eteläpuolisen pengertien päädyissä kasvaa järviruokoa. Tervsundintien itäpuolella on tiheämpää järviruokokasvustoa ja länsipuolella on pieni poukama. Pengertien varrella kasvaa paikoitellen pienialaisesti järviruokoa.

Skräbbölen venesatama

Skräbbölentien itäpuolella sijaitsevan venesataman läheiset rannat ovat kivikkoisia. Skräbbölentien länsipuolella sijaitsevan venelaiturin vieressä kasvaa järviruokoa.

Luontodirektiivilajit

Pengertien, sillan ja Lillholmenin saaren ranta-alueilla on viitasammakolle mahdollisesti soveltuvaa elinympäristöä. Uhanalaisrekisterin mukaan vesitaloushankealueelta ei ollut ennen maastokäyntejä aiempia tunnettuja havaintoja viitasammakon esiintymisestä. Otolliseen aikaan suoritetuilla maastokäynneillä toukokuussa 2017 ja 2019 ei havaittu viitasammakoiden kutuääntelyä.

Linnusto

Vesitaloushankealueen läheisyydessä ei ole kansainvälisesti arvokkaita linnustoalueita (IBA). Lähin Suomen tärkeä lintualue (FINIBA) Paraisten makeavesiallas sijaitsee noin 2,9 km:n etäisyydellä hankealueesta luoteeseen. Pinta-alaltaan 353 ha:n laajuinen alue koostuu makeavesialtaaksi padotuista merenlahdenpohjukoista sekä niistä kuroutuneista fladoista ja järvistä. Alueen kriteerilajina on mainittu rastaskerttunen (1–5 paria).

Kulttuuriperintö ja muinaismuistot

Finnsementin laaja tuotantoalue mukaan lukien Skräbbölen kaupungin osan itäosia on luokiteltu valtakunnallisesti merkittäväksi rakennetuksi kulttuuriympäristöksi (Turunmaan rannikon kalkkilouhokset ja Paraisten kalkkitehdas, RKY 2009). Vesitaloushankealue ulottuu RKY-alueen rajan tuntumaan. Lähimpänä hankealuetta olevat historiallisen ajan muinaisjäännökset sijaitsevat Pjukalan ranta-alueella ja rannan läheisyydessä (Kalkungsnäs) noin 750 m:n etäisyydellä. Hankealueen läheisyydessä on tutkaluotauksella todettu neljä vedenalaista hylkyä, joista lähin sijaitsee venesataman eteläpuolella Skräbbölentien itäpuolella, kaksi Lillholmenin saaren itäpuolella sekä yksi Tervsundintien länsipuolella Stortervolandetin pohjoisrannalla. Hylyt sijoittuvat hankkeen vaikutusalueen ulkopuolelle.

Maisema

Vesitaloushankealue sijoittuu Saaristomeren sisäsaaristoon ja liittyy läheisesti Saaristomeren kansallispuistoon ja biosfäärialueeseen. Saaristomeren kansallispuiston maisemaa hallitsevat laajat saaristot, jotka koostuvat kallioluodoista ja metsäisistä saarista sekä suurista selkävesistä. Luonto on hyvin erikoista, karua ja samalla rehevää. Parainen on kokonaan veden ympäröimä kaupunki.

Hankealueen ja sen ympäristön maisemakuvaa leimaavat avoin Kyrkfjärdenin koillis-lounaissuuntainen merenselkä ja Finnsementin tuotantoalue pohjoisessa. Skräbbölen ja sen lounaispuolella olevan Pjukalan (Piukkan) kaupunginosat rajaavat maisemakuvaa luodesuuntaan pääosin rantapuuston takana. Hankealueen pohjoispäässä sijaitseva venesatama-alue tuo lisäelementin maisemakuvaan. Venesatama-alueelle sijoittuva voimajohtopylväs häiritsee harmonista maisemakuvaa. Etelässä maisemakuva antaa viitteitä saaristomaisemasta.

Merialue

Yleiskuvaus

Hankealue sijoittuu saarten ympäröimälle Paraisten Kirkkoselälle (Kyrkfjärden) vesimuodostuman Paraisten sisäsaaristovedet (3_Ls_021) alueelle Kokemäenjoen–Saaristomeren–Selkämeren vesienhoitoalueella. Vesimuodostuman pinta-ala on 3 262 ha. Muodostuma on tyypiltään lounaista sisäsaaristoa eikä se ole voimakkaasti muutettu. Lähimmät merkittävät joet ovat Aurajoki ja Paimionjoki. Niiden lisäksi merialueelle laskee lähinnä puroja ja pienempiä oja. Saaristomeren valuma-alueen pintavesien toimenpideohjelman mukaan sisäsaariston vesienhoidon keskeisiä kysymyksiä ovat hajakuormitus, sisäinen kuormitus, ilmalaskeuma, onnettomuusriski, haitalliset aineet, tulokaslajit sekä rakenteelliset muutokset. Hankealue kuuluu Suomen merenhoitoalueeseen ja siinä Saaristomeren merialueeseen.

Vesisyvytydet ja meriveden korkeudet

Merikartta-aineiston perusteella nykyinen silta-aukko sijaitsee kyseisen Kirkkoselän osan syvimmällä kohdalla. Vesisyvyys on sillan tuntumassa molemmin puolin noin 6,5 m. Lillholmenin sillan kautta kulkevan veneväylän syvyys on 2,1 m. Nykyisten tiepengerten vuoksi silta-aukko on nykyisin ainoa veden virtauksen mahdollistava aukko salmessa Skräbbölen ja Gunnarsnäsän välillä.

Ilmatieteen laitoksen Turun Ruissalon mareografiasemalla (merivedenkorkeuden mittausasemalla) mitatut merivedenkorkeudet verrattuina teoreettiseen keskivedenkorkeuteen ovat seuraavat:

Ajanjakso	1922–2018	1989–2018
Ylivedenkorkeus (HW)	+1,30 m	+1,30 m
Keskiylivedenkorkeus (MHW)	+0,80 m	+0,88 m
Keskivedenkorkeus (MW)	+0,01 m	+0,01 m
Keskialivedenkorkeus (MNW)	-0,49 m	-0,48 m
Alivedenkorkeus (NW)	-0,74 m	-0,70 m

Jäätymisolosuhteet

Ilmatieteen laitoksen laskemien pitkän ajan keskiarvojen (vuosien 1961–1990 jäätilastot) mukaan Paraisten merialueen ensijäätyminen on tapahtunut keskimäärin 22.12. ja pysyvä jääpeite on tullut 29.12., pysyvä jääpeite päättynyt 13.4. ja jäät lähteneet 19.4. Todellisten jääpäivien lukumäärä on ollut keskimäärin 115.

Vedenlaatu ja vesialueen tila

Vesitaloushanke sijoittuu merialueelle, jonka veden yleinen käyttökelpoisuus on vuosien 2000–2003 kriteerein arvioituna välttävä. Vuonna 2019 tehdyssä vuosien 2012–2017 aineistoihin perustuvassa pintavesien ekologisessa luokituksessa altaan vesimuodostuma Paraisten sisäsaaristovedet (3_Ls_021) on tyydyttävä. Suurimmassa osassa Saaristomerta luokka on tyydyttävä. Vesienhoidon 2. suunnittelukaudella myös vesimuodostuman Paraisten sisäsaaristovedet ekologinen tila luokiteltiin vielä tyydyttäväksi ja vesienhoidon tavoitteena oleva hyvä ekologinen tila arvioitiin saavutettavan vuoteen 2027 mennessä. Tavoitetilan saavuttamisen viivästymisen perusteluna olivat valuma-alueen runsaat kaltevat ja/tai ravinnerikkaat pellot, joiden fosforitilan alenemisessa on useiden vuosien tai vuosikymmenten viive. Ulkoisen kuormituksen väheneminen ei välittömästi näy kyseisten vesimuodostumien ekologisessa tilassa.

Suomen meriympäristön tilan arviossa 2018 on todettu Ahvenanmaan ja Saaristomeren tilan olevan hyvä ruokakalan epäpuhtauksien, hydrografisten muutosten, vieraslajien, ravintoverkkojen sekä kaupallisten kalojen ahven ja siika osalta. Epäpuhtauksien pitoisuuksien ja vaikutusten osalta pääosa vaarallisten aineiden indikaattoreista osoittaa hyvää tilaa, mutta radioaktiivisuuden indikaattorit heikkoa tilaa. Rehevöitymisen sekä kaupallisten kalojen kuha, kilohaili ja turska osalta tila on heikko. Luonnon monimuotoisuuden indikaattorit osoittavat hyvää tilaa vain hallin ja osin ulkomeeren elinympäristöjen osalta.

Turun ympäristön merialueen tilaa ja vedenlaatua seurataan velvoitetarkkailussa, johon osallistuvat Turun seudun puhdistamo Oy, Paraisten

kaupunki (Paraisten jätevedenpuhdistamo), Neste Oyj:n Naantalin jalostamo, Finnfeeds Finland Oy:n Naantalin tehdas, Turun seudun Energiantuotanto Oy:n (TSE) Naantalin voimalaitos sekä Turun Satama Oy ja Naantalin Satama Oy. Lisäksi tarkkailuun osallistuu ExxonMobil Oy Ab. Tarkkailua suoritetaan Varsinais-Suomen elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksen 26.11.2018 hyväksymän tarkkailuohjelman mukaisesti.

Vesi on laadultaan hyvin erilaista merialueen eri osissa, mikä johtuu sekä ympäristötekijöistä että jäte- ja jokivesien tuomasta kuormituksesta. Peltoilta ja haja-asutuksen jätevesissä valumavesien mukana tuleva kuormitus vaikuttaa tuntuvasti vedenlaatuun etenkin salmi- ja lahtialueilla, missä veden vaihtuminen on hidasta ja virtaukset suunnaltaan vaihtelevia. Yhdyskuntien jätevedenpuhdistamoiden käsitellyt jätevedet johdetaan mereen Turun kantasataman satama-altaaseen ja Paraissilla Vapparin eteläosaan. Teollisuuslaitoksista jäte- ja lauhdevesiä johdetaan Viheriäistenaukolle ja Naantalinsalmeen. Voimakkaimmin jätevesien vaikutus tuntuu juuri purkupaikkojen läheisyydessä.

Velvoitetarkkailussa on vuoteen 2018 saakka ollut mukana Kirkkoselällä sijaitseva havaintopiste Turm 148 Kirkkoselkä. Voimassa olevassa 26.11.2018 hyväksytyssä tarkkailuohjelmassa havaintopiste ei enää ole mukana, koska siihen ei enää kohdistu suoraan jätevesikuormitusta. Vuosien 2006–2017 keskimääräisten kokonaisfosforipitoisuuksien perusteella Kirkkoselkä on ollut rehevä ja keskimääräisten kokonaistyyppipitoisuuksien perusteella lievästi rehevä. Vesi on ollut sameaa ja lievästi emäksistä. Ympäristöhallinnon Hertta-ympäristötietojärjestelmässä ei ole Kirkkoselältä saatavissa vedenlaadun tarkkailutuloksia muista havaintopisteistä 2000-luvulta.

Lillholmenin saaren kaakon puoleisen penkereen sulkemassa lahdenpohjukassa veden vaihtuvuus on huono, millä on heikentävä vaikutus vedenlaatuun. Vallitsevat tuulet lounaasta ja lännestä kuljettavat pohjukkaan orgaanista kuormaa, joka lisää osaltaan hapenkulutusta. Penkereen länsipuolella on ollut sinileväongelmaa, minkä vuoksi Lillholmenin saaren etelärannalla oleva uimaranta on ajoittain jouduttu sulkemaan käytöstä. Saaren pohjoispuolella vastaavaa ongelmaa ei ole ollut.

Merenpohja ja pohjaeläimet

Tiedossa ei ole tehtyjä ruoppauksia tai sedimenttien pilaantumista hankealueella. Lähimmät tiedossa olevat ruoppaukset on tehty Skräbbölen rannassa hankealueen pohjoispuolella ja sementtisatamaan johtavalla väylällä hankealueen koillispuolella. Lähimmät ruoppausmassojen meriläjitykset on tehty hankealueen itäpuolisella Kirkkoselällä. Alueella on veneliikennettä, josta syntyvillä virtauksilla voi olla vaikutuksia merenpohjaan ja sen eliöstöön.

Hankealueen läheisyydessä ei sijaitse Turun ympäristön merialueen velvoitetarkkailun pohjaeläinhavaintopisteitä. Hankealueen läheisyydestä on kuitenkin otettu pohjaeläinnäytteitä kesällä 2014. Havaintopisteen

paikkatyyppejä on ollut litoraali, pohjatyyppejä pehmeä pohja ja vesisyvyys 3,7 m. Havaintopisteen kasvillisuudesta ei ole tietoja Hertta-ympäristötietojärjestelmässä. Paikalta havaittiin liejuputkimatoja (*Marenzelleria*), liejusimpukoina (*Macoma Balthica*), hyttysiä (*Culicidae*) sekä surviaissääsken toukkia (*Chironomidae*).

Kalasto ja kalastus

Saaristomeren kaupallisen kalastuksen tärkeimpiä saalislajeja ovat silakka, kuha, ahven ja siika. Muita Saaristomeren saalislajeja ovat hauki, made, meritaimen, lohi, särkikalat ja kuore. Vapaa-ajankalastajat saivat vuonna 2009 saaliiksi eniten haukea ja ahventa. Muita saalislajeja olivat kuha, lahna, siika, made, taimen ja lohi. VELMU-karttapalvelun tietojen mukaan Kirkkoselällä noin 1,5–1,9 km vesitaloushankealueesta koilliseen sijaitsevista havaintopisteistä on vuonna 2011 Gulf-poikaspyynnissä havaittu kuhan, kuoreen ja silakan ja tokkojen poikasia. Lillholmenin saarta ja siltaa ympäröivät merialueet on VELMU-karttapalvelussa esitetty erittäin suotuisana tokkojen poikastuotantoalueena. Hankealue ei lukeudu Paraisten pohjoisosaan Vapparille ulottuvaan Turun edustan merialueen kalataloudellisessa yhteistarkkailussa seurattavaan merialueeseen.

Hankealue sijoittuu Paraisten–Nauvon kalastalousalueelle. Kaupallisella kalastuksella on Saaristomerellä erittäin pitkät perinteet ja sillä on suuri paikallinen merkitys saariston elinvoiman ja kulttuurin ylläpitäjänä. Saaristomeren on tärkeimpiä kaupallisia kalastusalueita Suomessa. Paraisten alueella oli vuoden 2013 alussa eniten rekisteröityneitä ammattikalastajia Suomessa (96 kalastajaa). Koko Saaristomeren 290 rekisteröityneestä ammattikalastajasta 31 % oli päätoimisia. Kaupallisten kalastajien määrä on ollut laskussa 1980-luvulta lähtien muun muassa kannattavuuden heikentymisen, hylkeiden ja merimetsojen aiheuttaman haitan ja ammattikunnan ikärakenteen vuoksi. Kirkkoselällä Lillholmenin sillan molemmilla puolilla toimii yksi kaupallinen kalastaja.

Rannikkokalastuksen yleisin pyydys on verkko. Perinteisillä rysillä pyydetään kutuaikana keväällä silakkaa, ahventa, kuoretta sekä poistokalastustarkoituksessa särkikaloja. Käytössä on myös hylkeenkestäviä ponttonirysiä. Madetta pyydetään verkkojen lisäksi koukuilla. Hankealue ei lukeudu vesiin, joilla harjoitettaisiin trooli- tai rysäpyyntiä. Ainakin kuhan verkko-pyyntiä alueella kuitenkin harjoitetaan. Saaristomerellä on myös kalastusopastointia ja hankealueen vaikutusalue lukeutuu kalastusoppaiden mahdollisiksi ilmoittamiin pyyntialueisiin.

Vesiliikenne ja satamat

Lillholmenin läppäsillan ali kulkee kesäaikaan varsin vilkkaasti liikennöity Haverö–Högen veneväylä. Väylän vesiliikenne on pääosin paikallisiin venesatamiin kulkevaa purje- ja moottoriveneliikennettä. Väylän kulkusyvyys on 2,1 m. Sillan kohdalla on väylän 10 m leveällä ja 205 m pitkällä alueella voimassa nopeusrajoitus. Veneväylä jatkuu Lillholmenin sillalta lounaaseen kohti Sattmarkin siltaa ja edelleen länteen. Väylä yhdistyy Haverön

itäpuolella etelä–pohjoissuuntaiseen 7,5 m:n kulkusyvyyseen väylään, joka jatkuu pohjoisessa kohti Airistoa. Lillholmenin sillan alittavan itä–länsisuuntaisen väylän käyttöä rajoittavat Sattmarkin silta ja Lillholmenin sillan vierinen voimajohtolinja, joiden kohdalla suurin sallittu alikulkukorkeus on 14 m.

Hankealueen pohjoispuolella Skräbbölen venesatamassa toimivat purjehdusseura Gullkrona Kryssarklubb r.f. ja Paraisten pelastusyhdistys. Paraisten keskustan tuntumassa Snäckvikenin lahdella on vierasvenesatama. Stortervolandetin saaren pohjoisrannalla Fagernäsin alueella on venesatama- ja venesäilytysalue.

Ranta-asutus ja rantojen käyttö

Hankealueen pohjoispuolella Skräbbölen kaupunginosassa on sekä vanhempaa että uudempaa asutusta. Lillholmenin saarella on yksi vapaa-ajan asuinrakennus. Gunnarsnäsin rantaan Tervsundintien länsipuolelle sijoittuu vakituisia ja vapaa-ajan asuinrakennuksia. Lillholmenin saaren etelärannalla on uimaranta. Myös Skräbbölen rannassa on paikallinen uimaranta noin 400 m:n etäisyydellä hankealueesta. Lähin EU-uimaranta sijoittuu Paraisten kaupunkikeskuksen pohjoispuolelle hankkeen vaikutusalueen ulkopuolelle.

Maaperä ja pohjavesi

Maalajit ja kallioperä

Siltapaikka sijoittuu nykyisen sillan ja mereen pengerretyn pengertien alueelle. Yleis- ja tiesuunnitelmavaiheessa tehtyjen pohjatutkimusten tulosten perusteella nykyiset siltapenkereet on rakennettu louheesta ja sorasta sekä hiekasta. Tutkimusten mukaan penkereiden alaosa on vajonnut lähes kovaan pohjaan saakka. Penkereiden alla olevien pehmeiden maakerrosten paksuus on vain noin 0,5–3 m. Nykyinen pengertäyttö on sivusuunnassa hyvin kapea eikä ole levinnyt alaosaan pehmeän perusmaan joukkoon. Pengertäytöt ovat osin löyhässä ja osin keskitiiviissä tilassa.

Pengerteiden välisellä osalla merenpohja on liejuista savea ja lihavaa savea 25 m:n syvyyteen merenpohjasta asti. Savikerroksen alapuolella on noin 2–5 m paksu moreenikerros ennen kalliopintaa. Kalliopinta siltapaikalla on varmistettu porakonekairauksin ja se on korkeudella $N_{2000} -10-34$ m ollen syvimmillään sillan tuen 5 kohdalla ja korkeimmillaan tuen 11 kohdalla.

Hankealueella tai sen läheisyydessä ei ole tiedossa pilaantuneiden maiden kohteita.

Pohjavesialueet ja kaivot

Lähimmät luokitellut pohjavesialueet sijaitsevat yli 5 km:n etäisyydellä hankealueesta. Lillholmenin saarella sijaitsevan asuinrakennuksen yhteydessä on talousvesikaivo, josta on otettu vesinäyte tiesuunnitelman laatimisen

aikana. Hankkeen vaikutusalueella ei hakijan tietojen mukaan ole muita käytössä olevia yksittäisiä talousvesikaivoja. Kunnallinen vesihuoltoverkosto ulottuu vesitaloushankealueen pohjoispuolella sijaitsevaan venesatamaan, mutta ei Lillholmenin saareen saakka.

Hankkeen vaikutusarvio

Maankäyttö

Lillholmenin sillan pohjoispään tuntumassa sijaitseva Antintupa -niminen meripelastusyhdistyksen rakennus joudutaan siirtämään hankkeen johdosta ja sille etsitään uusi sijoituspaikka. Suunnitellut silta- ja tiejärjestelyt edellyttävät asemakaavamuutosta. Paraisten kaupunki on käynnistämässä asemakaavan muutosprosessia. Hankkeella ei ole vaikutuksia venesatama-alueen pohjoisosan asemakaavassa suojeltaviksi merkittyihin rakennuksiin. Hanke ei ole ristiriidassa voimassa olevan yleiskaavan kanssa lukuun ottamatta mahdollista työnaikaista Lillholmenin sillan kautta kulkevan jalankulun ja pyöräilyn reittiyhteyden katkeamista.

Vesialue

Tiepenkereiden rakentaminen ja niiden poistaminen kaivu-, ruoppaus- ja täyttötöineen, paalutus ja siltapilarien rakentaminen sekä mahdolliset räjäytykset aiheuttavat tilapäisiä vaikutuksia pintaveteen lähinnä kiintoaineksen leviämisenä ja veden samentumisena. Samentuman erottumista vedessä vähentää meriveden luontainen savisameus. Kiintoaineen sedimentoituminen on suurinta työalueiden läheisyydessä ja sitä voidaan rajoittaa suorittamalla rakentaminen tietyiltä osin suojakankaiden sisällä. Mahdolliset räjäytykset tehdään suojaverholla eristetyn alueen sisäpuolella. Samentumaa arvioidaan voitavan havaita noin 500 m:n etäisyydellä työalueesta, mutta tietyissä oloissa samentuma voi olla silmin havaittavissa noin 1 000 m:n säteellä. Veden samentumista on havaittavissa koko rakentamisen ajan.

Ruoppaustöistä ei arvioida aiheutuvan pohjan läheisen vesikerroksen happiongelmia Kirkkoselän tarkkailutulosten mukaisen hyvän happitilanteen ja virtausten aiheuttaman sekoittumisen vuoksi. Vesirakennustyöt ja louheen pinnalta liukenevat epäorgaaniset typpiyhdisteet voivat tilapäisesti ja paikallisesti lisätä alueen rehevyyttä kasvukaudella silloin, kun epäorgaanisia ravinteita on niukasti liukoisessa eli perustuottajille käyttökelpoisessa muodossa. Toisaalta veden samentuminen estää valon etenemistä vedessä, millä on heikentävä vaikutus yhteyttävien levien kasvuun.

Hankealueelta ei ole tiedossa haitta-aineita, jotka voisivat levitä vesirakentamistöiden johdosta, eikä hankkeesta siten arvioida aiheutuvan ekologia- tai terveysriskejä.

Lillholmenin sillan uusimisen johdosta silta-aukon vesipoikkipinta-ala kasvaa nykyisestä noin 80 m²:stä noin 1 400 m²:iin sillan pilarit pois lukien eli se noin 18-kertaistuu nykyisestä. Aukon vesipoikkipinta-alan kasvu on

huomattava ja se vaikuttaa virtausnopeuksia laskevasti. Veden vaihtuvuus paranee, millä on pysyviä myönteisiä vaikutuksia vedenlaatuun ja vesialueen tilaan Kirkkoselällä. Hankkeella ei ole merkityksellistä vaikutusta vedenkorkeuksiin.

Kalasto ja kalatalous

Kalastolle ja kalastukselle aiheutuvat vaikutukset ovat pääasiassa vesirakentamisen aiheuttamia ja siten tilapäisiä. Kaloihin vaikuttavista mekanismeista merkittävimiksi arvioidaan vesirakennustöistä ja erityisesti lyöntipaalutuksesta ja mahdollisista räjäytyksistä aiheutuva hetkellisesti voimakas vedenalainen melu, joka karkottaa kaloja rakennusalueen tuntumasta. Lyöntipaalutuksen kestoksi arvioidaan noin kaksi työvuoroa ja kyseiset paalut on tarvittaessa mahdollista toteuttaa myös porapaaluina. Lyöntipaalutuksessa merkittävin melu aiheutuu loppuyönneistä pohjamoreeniin. Räjäytyksiä tehdään mahdollisesti massojen syrjäyttämisen tehostamiseksi suojaverholla rajatulla alueella. Muita vaikutuksia ovat töiden aiheuttama veden sameus ja sedimentaation lisääntyminen. Sekundäärisesti kaloihin voi olla vaikutuksia myös ravintokohteiden kautta esimerkiksi heikentyneen ravintotilanteen kautta.

Pysyviä muutoksia kalastoon havaitaan lähinnä pysyvien rakenteiden ja syvyysuhteiden muutosten aiheuttamina habitaattimenetyksinä sekä habitaatti- ja virtaamamuutoksina. Lillholmenin saaren pohjoispuoleisen vaapaan aukon merkittävä suureneminen parantaa veden vaihtuvuutta, millä on pysyviä myönteisiä vaikutuksia kalastoon vedenlaadun parantumisen kautta. Kaiken kaikkiaan pysyvien vaikutusten kalastoon arvioida olevan vähäisiä ja myönteisiä.

Kalastukseen vaikuttavista mekanismeista merkittävimiksi arvioidaan rakennusaikainen vedenalainen melu ja pyyntipaikkojen väliaikainen menetys. Lisäksi lisääntynyt veden sameus ja sedimentaatio sekä rakenteiden aiheuttamat virtaamamuutokset saattavat hankaloittaa kalastusta. Pysyvien vaikutusten kalatalouteen ei arvioida olevan merkittäviä.

Vesikasvillisuus ja pohjaeläimet

Vesikasvillisuus ja pohjaeläimet tuhoutuvat ruoppaus- ja täyttöalueilta. Rakentamattomiksi jäävien ruoppausalueiden pohjaeläimistö kuitenkin palautuu ennalleen muutamassa vuodessa ja myös vesikasvillisuuden arvioidaan vähitellen palautuvan pohjaolosuhteista ja uusista syvyysuhteista riippuen. Yleisesti ottaen alueella vesikasvillisuutta esiintyy nykyiselläänkin vain matalassa vedessä, sillä samea vesi estää valon kulkeutumisen syvempiin vesikerroksiin.

Vesialueella tehtävien töiden aiheuttama veden sameneminen ei todennäköisesti suoraan juurikaan heikennä vesieliöstön olosuhteita tilapäistä haittaa lukuun ottamatta, sillä alueen eliöstö on varsin sopeutunut alueelle tyypillisiin sameisiin vesiin. Sen sijaan veteen joutuneen kiintoaineen uudelleensedimentoituminen haittaa vesikasvillisuutta valon saannin

heikentyessä, kun partikkeleita laskeutuu putkilokasvin tai makrolevän osille. Voimakkaan sedimentaation alue on kuitenkin suppea ja rajoittuu toimenpidealueiden läheisyyteen. Näillä alueilla myös pohjaeläimistöön kiintoaineksen sedimentaatiosta kohdistuvat vaikutukset ovat voimakkaimmillaan. Haitta kohdistuu kuitenkin varsin suppealle alueelle ja on todennäköistä, että pohjaeläimistö palautuu lajistollisesti sekä yksilömääräisesti lähelle nykyisin vallitsevaa tilannetta muutaman seuraavan vuoden kuluessa töiden päättymisen jälkeen.

Sillan vapaan aukon suureneminen Lillholmenin saaren pohjoispuolella parantaa veden vaihtuvuutta, millä on pysyviä myönteisiä vaikutuksia merenpohjan tilaan.

Luonnonympäristö ja suojelukohteet

Hankkeen luontoon kohdistuvat vaikutukset ovat vähäisiä. Terrestisestä lajistosta rakentamisen aikaisten vaikutusten arvioidaan kohdistuvan lähinnä linnustoon. Linnustolle voi aiheutua häiriötä kaivu- ja ruoppauksista, mahdollisista räjäytyksistä, täytöistä sekä paalutuksesta, mikäli äkillistä melua tuottavia töitä tehdään linnuston pesimäkaudella. Rakentamisaikaiset haittavaikutukset liittyvät melun muusta taustamelusta poikkeavaan voimakkuuteen ja äkillisyyteen. Melun vaikutuksesta lähialue muuttuu huonolaatuisemmaksi ja lintujen voidaan arvioida välttelevän työmaa-aluetta useiden satojen metrien etäisyydellä. Hankealueen läheisyyteen ei kuitenkaan sijoitu linnustollisesti merkittäviä alueita. Hankkeella on vaikutuksia luontoympäristöön lähinnä Lillholmenin saaren pohjoisosan rajatulla alueella. Skräbbölen puoleinen ranta on jo ihmisen muokkaama.

Haitallisia vaikutuksia voidaan lieventää suunnittelemalla tehtävät rakentamistoimenpiteet ja -alueet siten, että luonnonympäristöä ei tarpeettomasti oteta rakentamisalueeksi. Lillholmenin saaren pohjoisrannalla tien läheisyydessä kasvava suurikokoinen mänty suojataan ja säilytetään. Hankkeella ei ole vaikutuksia Natura 2000 -alueisiin tai muihin suojelualueisiin, suojeltuihin luontotyyppeihin tai lajistoon.

Maisema ja kulttuuriperintö

Hanke muuttaa maisemakuvaa vähäisesti. Uusi silta sopii pituutensa ja korkeutensa suhteen maisemakuvaan ja se pyritään sopeuttamaan olemassa olevaan kulttuurimaisemaan. Lillholmenin saarella avautuva nykyistä laajempi tieympäristö pengerryksineen muuttaa maisemakuvaa vähäisesti pohjoissuuntaan. Hankkeella ei ole sanottavia haitallisia vaikutuksia kulttuuriperintöön. Hankealueen läheisyydessä sijaitsevat hylt eivät altistu työmaan vaikutuksille.

Vesiliikenne

Vesiliikenteelle Lillholmenin sillan kautta kulkevalla veneväylällä voi aiheutua ajoittaista työnaikaista häiriötä tai keskeytyksiä. Rakennusaikaiset

haitat vesiliikenteelle pyritään minimoimaan rakennustöiden työsuunnittelulla ja vaihteistuksella.

Lillholmenin uusi silta on nostosilta, joten veneille ei aiheudu pysyvänä vaikutuksena kiertomatkaa yhteydellä Airistolle. Sillan alta ilman nostoa mahdollisia enintään 6 m korkeita veneitä on noin 95 % veneiden kokonaismäärästä. Muut veneet saattavat joutua odottamaan sillan nostoa. Sillan nostojen aikatauluttamisen avulla parannetaan yli 6 m korkeiden veneiden matka-ajan ennakkointia ja vähennetään viivästymisiä. Väylän siirtämisen Lillholmenin saaren suuntaan vaikutukset vesiliikenteeseen ovat vähäiset.

Ranta-alueiden käyttö ja muu virkistyskäyttö

Hankkeen vaikutukset ranta-alueiden käyttöön ja muuhun virkistyskäyttöön ovat rakentamisaikaisia. Rakennus- ja purkutöihin liittyvistä kuljetuksista, maansiirtotöistä ja paalutuksista voi rakennusaikana aiheutua häiriötä lähialueen asukkaille ja alueella liikkuville melun, tärinän ja liikenteen lisääntymisenä. Lisäksi rakennustyöt voivat ajoittain katkaista liikenteen. Lillholmenin uimarannan virkistyskäytölle voi ajoittain aiheutua vaikutuksia johtuen rannalle kulkeutuvasta samentuneesta vedestä. Vaikutuksia virkistyskäyttöön voidaan vähentää välttämällä rakentamista kesälomakaudella. Hankkeen yhteydessä ei rakenneta erillisiä jalankulun ja pyöräilyn väyliä. Silta-peakereiden ympäri on suunniteltu polkumaiset yhteydet palvelemaan esimerkiksi virkistyskalastusta.

Maa- ja kallioperä sekä pohjavesi

Hankkeella ei ole merkittäviä vaikutuksia maa- ja kallioperään tai pohjavesiin. Hankealueella tai sen läheisyydessä ei ole tiedossa pilaantuneiden maiden kohteita eikä luokiteltuja pohjavesialueita, joihin hankkeella voisi olla vaikutuksia. Hankkeella ei arvioida olevan vaikutuksia talousvesikaivojen vedenlaatuun tai antoisuuteen.

Vesien suojele- ja hoitosuunnitelmat ja -ohjelmat sekä tilatavoitteet

Hankealuetta koskevat Kokemäenjoen–Saaristomeren–Selkämeren vesienhoitoalueen vesienhoitosuunnitelma, Saaristomeren valuma-alueen pintavesien toimenpideohjelma, merenhoitosuunnitelma, merenhoidon toimenpideohjelma sekä merialuesuunnitteludirektiivi. Hanke ei heikennä vesien ekologista tai kemiallista tilaa ja töiden suorittamisesta aiheutuva veden samentuminen on tilapäistä ja työnaikaista. Hankkeesta ei aiheudu haitallisten aineiden kuormitusta tai merkittävää ravinnekuormitusta. Hankkeella on enintään vähäisiä vaikutuksia meriympäristön tilan osatekijöihin kuten rehevöityminen, vedenalainen melu, luonnon monimuotoisuus tai ravintoverkot. Hanke ei ole ristiriidassa vesienhoitoa ja -suojausta koskevien suunnitelmien kanssa.

Tarkkailu

Vaikutustarkkailu

Vedenlaadun tarkkailu

Sillan purku- ja rakennustöiden aikana kiintoaineen ja sameuden leviämistä tarkkaillaan veden sameusmittauksin ja vesinäytteiden kiintoaineanalyysin. Mittaukset ja näytteenotto suoritetaan veneestä käsin jokaisella tarkkailukerralla samoja GPS-reittejä pitkin uusittavan sillan kummaltakin puolelta. Mittaukset ja näytteenotto tehdään suojaverhon ulkopuolelta, mikäli sellaista käytetään. Sameusmittaukset toteutetaan joko jatkuvatoimisella sameusmittauksella tai vähintään noin 100 m:n välein sijoitettavista mittauspisteistä otettavista vesinäytteistä kenttämittarilla. Mittauksia tehdään koko vesipatsaasta 0,5 m:n välein vedenpinnasta alkaen. Kustakin mittauspisteestä otetaan vesinäyte vesipatsaan siitä osasta, jossa on korkein sameusarvo. Vesinäytteet, joissa sameus ylittää 60 FTU, toimitetaan laboratorioon kiintoaineanalyysiin. Vastaavat mittaukset ja näytteenotto tehdään myös kahdesta yksittäisestä etäämpänä hankealueesta sijaitsevasta pisteestä (TP1 ja TP2).

Ensimmäiset mittaukset ja näytteenotto suoritetaan ennen purku- ja rakennustöiden aloittamista. Tämän jälkeen mittauksia ja näytteenottoa tehdään kahden viikon välein töiden ollessa käynnissä. Viimeiset mittaukset ja näytteenotto tehdään noin kahden viikon kuluttua viimeisenä valmistuvien rakennustöiden valmistumisesta.

Mittausten yhteydessä tehdään havainnot näytteenottohetken sääolosuhteista ja kirjataan ylös aistinvaraiset arviot vedenlaadusta kuten sameudesta ja öljykalvon esiintymisestä. Samentumisen alueellinen leviäminen ruoppausalueen läheisyydessä määritetään lisäksi työn aikana viikoittain silmämääräisesti ja tarpeen mukaan näkösyvyysmittausta apuna käyttäen osana työmaavalvontaa. Lisäksi suojaverhon paikallaan pysyminen ja toimivuus tarkastetaan töiden aikana päivittäin, mikäli sellaista käytetään.

Sameusmittausten lisäksi hankealueen sameutta seurataan töiden aikana satelliittikuvien avulla. Mikäli merkittävää haittaa ilmenee, voidaan vesirakennustöitä säädellä tuuli- ja virtausolojen mukaisesti tai käyttää samentuman leviämistä rajoittavia teknisiä ratkaisuja.

Mittaus- ja analyysitulokset toimitetaan viikon kuluessa niiden valmistumisesta Varsinais-Suomen elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskukselle. Tuloksista laaditaan vuosittain yhteenvetoraportti, joka toimitetaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskukselle ja Paraisten kaupungin ympäristöviranomaiselle sekä Suomen ympäristökeskukselle. Raportoinnissa hyödynnetään soveltuvien osin satelliittikuvien antamaa lisäinformaatiota. Tarkkailuohjelmaa voidaan tarvittaessa muuttaa hakijan ja valvovan viranomaisen sopimalla tavalla.

Mahdollisesti tarkkailualueelle kohdistuvia merkittäviä lisävaikutuksia aiheuttavissa ja suunnitelmista poikkeavissa tilanteissa hakija neuvottelee valvontaviranomaisen kanssa toimenpiteistä, joilla tarkkailuohjelmaa täydennetään tai muutetaan tilanteen edellyttämällä tavalla.

Oikeudelliset edellytykset

Hankkeesta yleisille tai yksityisille eduille saatava hyöty on huomattava verrattuna siitä yleisille tai yksityisille eduille koituviin menetyksiin. Hanke ei vaaranna yleistä terveydentilaa tai turvallisuutta eikä aiheuta huomattavia vahingollisia muutoksia ympäristön luonnonsuhteissa tai vesiluonnossa ja sen toiminnassa. Hanke ei myöskään suuresti huononna paikkakunnan asutus- tai elinkeino-oloja. Hanke ei ole ympäristönsuojelulain, luonnon-suojelulain, maankäyttö- ja rakennuslain tai muinaismuistolain vastainen eikä se ole ristiriidassa vesienhoitoalueen vesienhoitosuunnitelmassa tai merenhoitosuunnitelmassa esitettyjen tavoitteiden kanssa. Hankkeesta ei aiheudu luonnon-suojelulain eikä vesilain 2 luvun 11 §:n vastaisia seurauksia. Hanke toteutetaan hyväksytyn tiesuunnitelman mukaan, joten rakentaminen ei edellytä maankäyttö- ja rakennuslain mukaisia lupia.

ASIAN KÄSITTELY

Tiedottaminen

Hakemuksesta on tiedotettu julkaisemalla kuulutus ja hakemusasiakirjat aluehallintovirastojen verkkosivuilla (<http://avi.fi/lupatietopalvelu>) 28.1.2020 –5.3.2020.

Tieto kuulutuksesta on julkaistu myös Paraisten kaupungin verkkosivuilla.

Hakemuksesta on lisäksi erikseen annettu tieto niille asianosaisille, joita asia erityisesti koskee.

Aluehallintovirasto on pyytänyt hakemuksen johdosta lausunnon Varsinais-Suomen elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksen ympäristö ja luonnon-varat -vastuualueelta ja kalatalousviranomaiselta, Paraisten kaupungilta ja kaupungin ympäristönsuojeluviranomaiselta, Väyläviraston meriväyläyksiköltä sekä Liikenne- ja viestintävirastolta (Traficom).

Lausunnot

Varsinais-Suomen elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksen ympäristö ja luonnonvarat -vastualue on todennut, että hanke sijoittuu vesimuodostumaan Paraisten sisäsaaristovedet, jonka ekologisen tilan luokka on Kokemäenjoen–Saaristomeren–Selkämeren vesienhoitoalueen päivitetyn luokituksen (2018) mukaan välttävä. Vesienhoidon tavoitteena on saavuttaa vähintään hyvä ekologinen tila vesimuodostumalla vuoteen 2027 mennessä. Vesimuodostuman kemiallinen tila on hyvää huonompi. Vesienhoidon tavoitteena on saavuttaa vähintään hyvä kemiallinen tila vesimuo-

dostumassa vuoteen 2027 mennessä. Merenhoidon tavoitteena on meriympäristön hyvä tila kaikkien merenhoidossa tarkasteltavien 11 laadullisen kuvaajan osalta.

Vanhan sillan purkamisesta ja uuden rakentamisesta aiheutuu työnaikaista veden samentumista. Työt eivät kuitenkaan vaikeuta vesien- ja merenhoidon tavoitteiden saavuttamista. Hankealueen asemakaavan muuttaminen on vireillä ja kaavaehdotus lausunnolla. Hakemuksessa esitetty ehdotus tarkkailusuunnitelmaksi voidaan hyväksyä sellaisenaan. Mikäli rakentaminen aiheuttaa merenpohjan nousua ympäröivillä alueilla, tulee massat poistaa luonnolliseen pohjan tasoon. Hankkeelle voidaan myöntää vesilain mukainen lupa.

Varsinais-Suomen elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksen kalatalousviranomainen on ilmoittanut, ettei sillä ole huomautettavaa hakemuksesta.

Paraisten kaupungin rakennus- ja ympäristölautakunta on todennut puoltavansa nykyisen huonokuntoisen ja painorajoitetun Skräbbölen ja Lillholmenin välisen sillan korvaamisesta uudella läpikulun mahdollistavalla avattavalla sillalla, jonka vapaa korkeus on 6 m. Uudella pidemmällä sillalla on myönteinen vaikutus liikenneturvallisuuteen ja se parantaa vesialueen virtausolosuhteita.

Hakemusasiakirjojen mukaan tässä vaiheessa ei rakenneta erillistä kevyen liikenteen väylää. Uuden sillan ja siltaliittymien osalta on otettava huomioon, että sillan ylittämisen tulee olla mahdollisimman turvallista pyöräilijöille ja jalankulkijoille. Lillholmen, jossa on yleinen uimaranta ja muuta ulkoilu- ja kulttuuritarjontaa, on jo nyt tärkeä virkistys- ja hyvinvoinnille, ja jatkossa alueen merkitys vain kasvaa. Skräbbössä on myös elinvoimainen alakoulu, jonka oppilaista osa kulkee koulumatkansa tiepenkereiden ja sillan yli. On tärkeää, että tämä otetaan huomioon ja uusista rakenteista tehdään tarpeeksi leveät, jotta voidaan taata jalankulkijoiden, pyöräilijöiden ja muun kevyen liikenteen turvallinen kulku sillan yli.

Vesitaloushanke ei vaaranna yleistä terveydentilaa tai turvallisuutta taikka aiheuta vahingollisia muutoksia vesiympäristössä tai sen toiminnassa. Hanke ei ole ympäristönsuojelulain, luonnonsuojelulain, maankäyttö- ja rakennuslain tai muinaismuistolain säännösten vastainen eikä ole ristiriidassa vesien- ja merenhoitosuunnitelmien tavoitteiden kanssa.

Väyläviraston meriväyläyksikkö on todennut, että hakemussuunnitelmassa esitetty silta-aukko on riittävä veneväylän vesiliikenteelle. Sillan rakennustyöt tulee kuitenkin ajoittaa siten, että niistä on mahdollisimman vähän haittaa vesiliikenteelle. Rakennustöiden ajaksi voidaan kulku katkaista purjeveneiltä, jolloin rakennustöiden aikana säilyy jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden käyttämä yhteys. Rakennustöiden aikana on väylää käyttäville veneille taattava 6 m:n alikulkukorkeus.

Työnaikaiseen rakenteeseen tulee jättää riittävä kulkuaukko vesiliikenteelle. Lisäksi rakenteisiin on asennettava esimerkiksi vilkkuvalot, joilla ohjataan veneliikennettä silta-aukon suuntaan pimeään aikaan. Rakennustöiden päätyttyä tulee hankkeesta vastaavan varmistaa riittävä vesisyvyys tankoharaamalla uuden silta-aukon ja uuden veneväylän linjauksen alueella sillan molemmin puolin vähintään 200 m:n matkalla. Väylälle ei saa jäädä rakennustöistä aiheutuvia kiinteitä esteitä väylän harausvyvyyden $N_{2000} - 3,0$ m yläpuolelle. Vesiliikennettä varten on rakennettava johteet vesiliikenneaukon molemmin puolin suunnitelman mukaisesti.

Sillan alikulkukorkeus on merkittävä maastoon rajoitettua alikulkukorkeutta osoittavalla vesiliikennemerkillä, minkä toteutus on hankkeesta vastaavan vastuulla. Alikulkukorkeutta 6 m osoittava merkki tulee asentaa uoman suunnassa olevan vapaan aukon keskelle molemmin puolin siltaa Liikenne- ja viestintävirasto Traficom ohjeiden mukaisesti. Myös nopeusrajoitusalue on merkittävä Traficom ohjeiden mukaisesti.

Määräykset ja ohjeet vesiliikennemerkkeistä sekä niiden sijoittamisesta on esitetty määräyksessä *Vesiliikennemerkkit ja valo-opasteet sekä niiden sijoittaminen* (dnro 6154/040/2010 12.10.2010). Hankkeesta vastaavan tulee tiedottaa rakennustöiden aikataulusta ja järjestelyistä hyvissä ajoin sekä paikallisesti että Väyläviraston meriväyläyksikölle. Sillan valmistuttua hankkeesta vastaavan on ilmoitettava valmistumisesta meriväyläyksikölle sähköpostitse tai postitse.

Liikenne ja viestintävirasto Traficom on todennut, että suunniteltu uusittava silta ylittää Väyläviraston ylläpitämän Haverö–Högen veneväylän. Lillholmenin nykyisen läppäsillan alikulkukorkeus on merikartan mukaan 1,7 m sillan kannen ollessa alhaalla. Uusittava silta on nostosilta ja väylän kohdalla sen alikulkukorkeudeksi on suunniteltu 6 m siltakannen ollessa alhaalla.

Sillan alikulkukorkeutta määritettäessä on otettava huomioon turvallisuusväli, jonka hankealueella voidaan katsoa olevan 0,5 m. Traficomia edeltäneen Liikenneviraston ohjeen *Ohjeet vesistön ylittävien siltojen aukkotoista* (Liikenneviraston ohjeita 42/2017) mukaisesti sillan alikulkukorkeus on silta-aukon vapaan korkeuden (keskivedenkorkeudesta MW sillan alapinnan korkeustasoon) ja turvallisuusvälin erotus. Sillan alikulkukorkeus on merkittävä maastoon rajoitettua alikulkukorkeutta osoittavalla vesiliikennemerkillä. Lisäksi vesiliikenteelle esitetty kulkuaukko on mahdollista osoittaa vaikutussuuntaa osoittavilla apumerkeillä. Myös työsillan alikulkukorkeus on merkittävä siltarakenteisiin edellä mainituin mitoitusperiaattein.

Määräyksessä vesiliikennemerkkeistä ja valo-opasteista (Liikenneviraston määräys dnro LIVI/2393/00.03.03/2017) on esitetty muun muassa vesiliikennemerkkin yksityiskohdat sekä ohjeistus merkinnän sijoittamiseen. Merkinnän asettamisesta ja ylläpidosta vastaa sillan omistaja. Hankkeesta vastaavan on ilmoitettava siltatöiden valmistumisesta Traficom verkkosivuilla olevalla vesistön ylittävän sillan valmistusilmoituksella. Valmistumis-

ilmoituksessa on ilmoitettava myös nykyisen tiepenkereen poistosta merikarttojen ylläpitoa varten.

Hankkeesta vastaavan on oltava yhteydessä väylänpitäjään suunnitellun hankkeen vaatimista muutoksista Haverö–Högen veneväylään. Lisäksi väylämuutoksiin tarvitaan vesikulkuväylien merkitsemisestä annetun asetuksen (846/1979) mukainen Traficomin lupa. Ennen muutetun kulkuväylän käyttöönottoa väylä- ja turvalaitemuutoksista tulee laatia Traficomille asianmukainen väyläesitys, jonka pohjalta Traficom vahvistaa väylä- ja turvalaitemuutokset väyläpäätöksellään. Tarkemmat ohjeistukset väyläesitykseen liittyvistä yksityiskohdista on esitetty Traficomin ohjeessa *Väyläpäästösten valmistelu ja käsittely*. Väyläesitys tulee tehdä Traficomin verkkosivuilla olevalla *Esitys väyläpäätökseksi* -lomakkeella.

Rakennustöistä ja niiden vaikutuksista alueen vesiliikenteelle on tiedotettava paikallisesti sekä Traficomille TM-ilmoitusta (Tiedonantoja Merenkulkijoille-ilmoitusta) varten. Hankealue ja rakennustöiden aikaiset vesirakenteet tulee merkitä vesillä liikkujien tiedoksi riittävän selkeästi (esimerkiksi kelluvin erikoismerkein ja tiedotustauluin) vesiliikenteen turvallisuuden varmistamiseksi. Myös väliaikainen merkintä edellyttää väyläesityksen tekemistä Traficomille. Haverö–Högen veneväylän riittävän varaveden varmistamiseksi hankkeesta vastaavan tulee varmistaa, ettei väylälinjauksen kohdalle jää mitään rakentamisvaiheen rakenteita tai materiaaleja -2,6 m:n yläpuolelle keskivedenkorkeudesta mitattuna.

Sillan valmistumisilmoitus ja *Esitys väyläpäätökseksi* -lomakkeet on toimitettava Traficomille sen verkkosivujen kautta sähköisesti, sähköpostitse tai postitse. Valmistumisilmoituksessa ja väyläpäätösesityksessä tulee ilmoittaa asian diaarinumero Traficomissa TRAFICOM/47031/04.04.05.05/2020.

Muistutukset

Paraisten–Nauvon kalastusalue on todennut, ettei hakemuksesta käy ilmi kaivu-, louhinta- ja ruoppausmassojen läjityspaikka. Mikäli läjitys tapahtuu lähialueelle tai Kirkkoselän syvänteeseen, hakijalle tulee määrätä kalatalousmaksu vähintään 5 vuodeksi hankkeen päättymisestä kuhakannoille aiheutuvien menetysten korvaamiseksi. Vesialueella tehtävät työt ja erityisesti massojen läjitykset vaikuttavat kaupalliseen kalastukseen ja vapaa-ajan kalastukseen ja sen virkistysarvoon kielteisesti. Kalatalousmaksussa tulisi ottaa huomioon hankkeesta mahdollisesti aiheutuvat haitat ja menetykset. Maksun tulee olla vähintään 3 000 euroa vuodessa ja se muodostuu 17 000–21 000 kappaleesta yhden vuoden ikäisiä kuhan poikasasia. Kalatalousvelvoite tai -maksu ei ole kohtuuton verrattuna hankkeesta saatavaan hyötyyn. Tarvittaessa voisi kalatalousvelvoite sisältää poikasistutusten tulosten seuraamista siltahankkeen vaikutusalueella.

Caruna Oy on todennut, että alueella kulkee Caruna Oy:n 110 kV:n ilmajohdot Tervsundintien sillan suuntaisesti. Johto tulee ottaa huomioon sillan suunnittelussa. Tervsundintien koillispuolella kulkee Caruna Oy:n 20 kV:n merikaapeleita, joiden olemassaolo tulee myös ottaa huomioon. Mikäli

Caruna Oy:n sähköverkkoa sijoittuu työalueelle, verkkoa voidaan siirtää hakijan kustannuksella. Mahdollisesta verkon siirtämisestä on oltava Caruna Oy:hyn yhteydessä hyvissä ajoin ennen siirtotarvetta.

Muistutukseen on liitetty karttapiirros Caruna Oy:n sähköverkosta alueella.

Neuvottelu

Hakijan, Etelä-Suomen aluehallintoviraston sekä Varsinais-Suomen elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksen edustajat ovat pitäneet hakemusiassa neuvottelun 24.4.2020, jossa hakija on esittänyt työsuunnitelman muutoksen koskien väylän linjausta ja pengertien purkua. Varsinais-Suomen elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus on ilmoittanut, ettei sen ole tarpeen lausua hakemuksen muutoksen johdosta.

Selitys

Aluehallintovirasto on varannut hakijalle tilaisuuden antaa selitys lausuntojen ja muistutusten johdosta 15.5.2020 mennessä. Hakija ei ole toimittanut selitystä määräajassa tai myöhemminkään.

Hakemuksen täydentäminen ja muuttaminen

Hakija on 27.5.2020 aluehallintovirastoon toimittamassaan hakemuksen täydennyksessä ilmoittanut, että vesiväylän linjaus on muuttunut sillan kohdalla noin 4 m etelämmäs Lillholmenin saaren suuntaan tiesuunnitelmassa esitettyyn nähden siltasuunnitelman tarkennuttua. Vesiväylän linjaus siirtyy siten noin 69 m (aikaisemmin 65 m). Vesilupahakemuksesta poiketen nykyinen pengertie täytyy purkaa heti työn käynnistyessä, jotta uuden sillan tukien paalut saadaan tehtyä eikä nykyisen penkereen liikkuminen tuo lisärasitusta paalutukseen. Jalankulun ja pyöräilyn kulkuyhteydet järjestetään sillan työnaikaisten telineiden levikkeessä. Siltapilarit on sovittu verhoiltavaksi louheverhouksella vesirajassa. Verhous kasvattaa pilarikokoa noin 10 cm suuntaansa. Suunnitelmamuutokset ovat vähäisiä eivätkä ne aiheuta muutoksia aiemmin arvioituihin hankkeen vaikutuksiin.

Hakija on täydentänyt hakemustaan sillan uudella yleispiirustuksella (pääpiirustuksella).

MERKINTÄ

Aluehallintovirasto on 30.6.2020 antamallaan päätöksellä nro 247/2020 myöntänyt Varsinais-Suomen elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksen liikenne ja infrastruktuuri -vastuualueelle luvan virtausaukon rakentamiseen Lillholmenin saaren eteläpuoleiseen meripenkereeseen 6.11.2019 päivätyn hakemussuunnitelman mukaisesti Paraisten kaupungissa.

ALUEHALLINTOVIRASTON RATKAISU

Vesitalouslupa

Aluehallintovirasto myöntää Varsinais-Suomen elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksen liikenne ja infrastruktuuri -vastuualueelle luvan sillan uusimiseen Älönsaaren ja Lillholmenin saaren välillä 6.11.2019 päivätyn hakemussuunnitelman, siihen 27.5.2020 tehdyin muutoksin, mukaisesti Paaraisten kaupungissa.

Hankkeesta ei ennalta arvioiden aiheudu vesilain mukaan korvattavaa edunmenetystä.

Luvan saajan on noudatettava vesilain säännöksiä ja seuraavia lupamääräyksiä.

Lupamääräykset

Rakenteet ja niiden merkintä

1. Silta on rakennettava 21.4.2020 päivätyn yleispiirustuksen nro R15/20559 a–1 (mittakaava 1:250) mukaisesti.

Sillan silta-aukon alareunan on uoman keskikohdalla oltava vähintään korkeudella 6,5 m keskivedenkorkeudesta mitattuna. Silta-aukon vapaan leveyden tulee olla vähintään 10,0m.

Työnaikaiseen työsiltaan tulee jättää 6 m:n kulkuaukko vesiliikenteelle. Alikulkukorkeus on merkittävä siltaan ja työsiltaan uoman suunnassa olevan vapaan aukon keskelle sillan molemmille puolille rajoitettua alikulkukorkeutta osoittavalla vesiliikennemerkillä Traficomien ohjeistuksen mukaisesti.

Rakenteisiin on asennettava vilkkuvalot tai vastaavat ohjaamaan veneliikennettä silta-aukon suuntaan pimeään aikaan. Kulkuaukko on mahdollisuuksien mukaan merkittävä vaikutussuuntaa osoittavilla apumerkeillä. Vesiliikennettä varten on rakennettava johteet vesiliikenneaukon molemmiin puoliin hakemussuunnitelman mukaisesti.

Työalue ja rakennustöiden aikaiset vesirakenteet sekä vesiliikenteen nopeusrajoitusalue Haverö–Högen veneväylällä tulee merkitä vesillä liikkujien tiedoksi riittävän selkeästi esimerkiksi kelluvin erikoismerkein ja tiedotus-tauluin Traficomien ohjeistuksen mukaisesti.

Suunnitelmaan saadaan Varsinais-Suomen elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksen ympäristö- ja luonnonvarat -vastuualueen hyväksymällä tavalla tehdä sellaisia vähäisiä muutoksia, joilla ei ole haitallista vaikutusta yleiseen tai yksityiseen etuun.

Töiden suorittaminen

2. Töiden suorittamisessa tulee välttää veden samentumisen aiheuttamista muun ohella suojaverhojen ja suojakankaiden käytöllä sekä uoman kaventamista. Ranta-alueet tulee säilyttää mahdollisimman luonnonmukaisina sillan kohdalla.

Sillan rakennustyöt tulee ajoittaa siten, että niistä on mahdollisimman vähän haittaa vesiliikenteelle. Töiden aikana on turvattava kevyen liikenteen kulkuyhteydet siltapaikan läpi.

Mikäli rakentaminen aiheuttaa merenpohjan nousua ympäröivillä alueilla, tulee massat poistaa luonnollisen merenpohjan tasoon.

Purettavan penkereen maa-aines ja ruoppausmassat on toimitettava maalle vastaanottoipaikkaan, jolla on asianmukainen lupa niiden vastaanottamiseen.

Mikäli töitä tehdään vesialueen ollessa jäässä, on kohdat, joissa jäätä on rikottu tai jään kantavuus muuten on työn takia huonontunut, merkittävä asianmukaisesti.

3. Rakennustöiden päätyttyä rakennustelineet ja -jätteet on poistettava vesialueelta pohjaa myöten ja rakennuspaikat on saatettava asianmukaiseen kuntoon.

Luvan saajan tulee varmistaa Haverö–Högen veneväylän riittävä vesisyvyys tankoharaamalla uuden silta-aukon ja uuden veneväylän linjauksen alueella sillan molemmilla puolilla vähintään 200 m:n matkalla. Väylälle ei saa jättää rakentamisaikaisia rakenteita tai materiaaleja väylän harausyvyyden N_{2000} -3,0 m yläpuolelle.

Siltapaikka on lopuksi maisemoitava ja viimeisteltävä siten, että se sopii mahdollisimman hyvin alueen maisemakuvaan

Kunnossapito

4. Silta on pidettävä asianmukaisessa kunnossa.

Toimenpiteet menetysten ehkäisemiseksi tai vähentämiseksi

5. Luvan saajan tulee selvittää suunnitelman mukaisilla työalueilla olevat johdot ja kaapelit. Työt on tehtävä niitä vaurioittamatta.
6. Töiden suorittamisesta mahdollisesti aiheutuva ja välittömästi ilmenevä edunmenetys on viipymättä korvattava asianomaiselle edunmenettäjälle. Luvan saaja on muutoinkin vastuussa hankkeesta mahdollisesti aiheutusta edunmenetyksestä.

Tarkkailu

7. Luvan saajan on tarkkailtava hankkeen vaikutuksia vedenlaatuun hake-mussuunnitelmassa esitetyn tarkkailusuunnitelman mukaisesti. Samentu-mista ja sen leviämistä on tarkkailtava työmaalla päivittäin ja havainnot on kirjattava työmaapäiväkirjaan. Tarkkailutuloksista on laadittava yhteenveto kaikkien tulosten valmistuttua ja se on toimitettava ilman aiheetonta viivy-tystä Varsinais-Suomen elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksen ympä-ristö ja luonnonvarat -vastuualueelle ja Paraisten kaupungin ympäristön-suojeluviranomaiselle.

Töiden aloittaminen ja toteuttaminen

8. Hankkeen toteuttamiseen on ryhdyttävä kolmen vuoden kuluessa ja hanke on toteutettava olennaisilta osin seitsemän vuoden kuluessa siitä lukien, kun tämä päätös on tullut lainvoimaiseksi. Muuten lupa raukeaa.

Ilmoitukset

9. Luvan saajan on oltava hyvissä ajoin ennen töiden aloittamista yhteydessä Väyläviraston meriväyläyksikköön sopimiseksi hankkeen edellyttämistä muutoksista Haverö–Högen veneväylään.

Luvan saajan tulee tiedottaa rakennustöiden aikataulusta ja työnaikaisista järjestelyistä sekä töiden vaikutuksista alueen vesiliikenteeseen hyvissä ajoin ennen töiden aloittamista Väyläviraston meriväyläyksikölle, Trafico-mille sekä paikallisesti veneilijöille asiaankuuluvalla tavalla.

Väylämuutoksiin ja merkintöihin mukaan lukien työnaikaiset muutokset tu-lee hakea vesikulkuväylien merkitsemisestä annetun asetuksen mukainen Traficomien lupa.

Ennen muutetun veneväylän käyttöönottoa tulee väylä- ja turvalaitemuu-toksista laatia Traficomille asianmukainen väyläesitys, jonka pohjalta Tra-ficom vahvistaa väylä- ja turvalaitemuutokset väyläpäätöksellään.

10. Töiden aloittamisesta on etukäteen ilmoitettava kirjallisesti Varsinais-Suo-men elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksen ympäristö ja luonnonvarat -vastuualueelle, Paraisten kaupungin ympäristönsuojeluviranomaiselle sekä tarkoituksenmukaisella tavalla asianomaisille vesi- ja maa-alueiden omistajille.
11. Hankkeen valmistumisesta on 60 päivän kuluessa ilmoitettava kirjallisesti Etelä-Suomen aluehallintovirastolle, Varsinais-Suomen elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksen ympäristö ja luonnonvarat -vastuualueelle, Parais-ten kaupungin ympäristönsuojeluviranomaiselle, Liikenne- ja viestintävi-rasto Traficomille sekä Väyläviraston meriväyläyksikölle.

Sillan valmistusilmoitus on tehtävä Traficomien verkkosivuilla olevalla ve-sistön ylittävän sillan valmistusilmoituksella. Ilmoitukseen on liitettävä

sillan lopullista sijaintia osoittava karttapiirros kiinteistötiedoin ja mittoja osoittava pääpiirustus. Valmistumisilmoituksessa tulee ilmoittaa myös nykyisen tiepenkereen poistamisesta merikarttojen ylläpitoa varten.

PERUSTELUT

Hanke on tarpeen nykyisen vuonna 1982 rakennetun ja huonokuntoisen Lillholmenin sillan uusimiseksi. Hankkeen myötä sillan nykyisistä painorajoituksista voidaan luopua ja uuden sillan avaukset on mahdollista tehdä nykyaikaisella etävalvontamenetelmällä. Hanke parantaa liikenneturvallisuutta nykyisestä ja se on välttämätön tieyhteyden säilyttämiseksi Ålönsaaren ja Iso-Tervon saaren välillä Lillholmenin saaren kautta. Hankkeen johdosta Haverö–Högen veneväylä siirtyy noin 69 m kaakkoon Lillholmenin saaren suuntaan.

Sillan rakentaminen tehdään samanaikaisesti, kuin sen etelä-/kaakkoispuolen meripenkereeseen rakennetaan virtausaukko erillisessä hankkeessa. Lillholmenin sillan nykyistä vesipoikkipinta-alaltaan selvästi suurempi silta-aukko ja meripenkereeseen tehtävä uusi virtausaukko parantavat Kirkkoselän vesialueen virtausoloja ja veden vaihtuvuutta sekä happitilannetta erityisesti sillan ja penkereen lounaispuolelle muodostuvalla umpinaisella matalahkolla lahdella, jossa vesialue on mataloitunut orgaanisen aineen kertymisestä pohjaan ja meren pinnalla on esiintynyt sinileväkaskustoa. Nykytilanteessa lahden vesi vaihtuu ainoastaan Lillholmenin sillan silta-aukon kautta. Molemmat hankkeet ehkäisevät vesialueen umpeen kasvamista ja rehevöitymistä, mikä vaikuttaa myönteisesti vesialueen virkistysarvoon. Veden vaihtuvuuden parantuminen lisää muun ohella Lillholmenin saaren etelärannalla olevan Paraisten kaupungin uimarannan yleistä virkistyskäyttöarvoa.

Sillan purkamis- ja rakennustöistä ja erityisesti meripenkereen purkamisesta ja penkereen massojen vaihdosta aiheutuu tilapäistä ja paikallista veden samentumista sekä haittaa vesialueen virkistyskäytölle. Massojen määrä meripenkereen purkamisessa ja massojen vaihdossa on kummasakin noin 6 000 m³ ktr. Vesilain 2 luvun 7 § edellyttää, että rakennustyöt on kaikissa hankkeissa toteutettava siten, että haitat jäävät mahdollisimman vähäisiksi.

Luvan saaja hankkii käyttöoikeudet hanketta varten tarvittaviin alueisiin maantielain mukaisessa tietöimituksessa.

Hanke on alueella voimassa olevan yleiskaavan mukainen. Hankkeen mahdollistava asemakaavamuutos on vireillä Paraisten kaupungissa. Silta-alue sijoittuu pääosin nykyisen asemakaava-alueen ulkopuolelle.

Hankkeen toteuttaminen ei vaikuta Kokemäenjoen–Saaristomeren–Selkämeren vesienhoitoalueen vesienhoitosuunnitelmassa tai Suomen merenhoitosuunnitelmassa vuosille 2016–2021 esitettyjen tavoitteiden saavuttamiseen.

Jos hankkeesta aiheutuu edunmenetys, jota lupaa myönnettäessä ei ole ennakoitu ja josta luvan saaja on vesilain säännösten mukaisesti vastuussa, eikä asiasta sovita, voidaan edunmenetyksestä vaatia tämän ratkaisun estämättä korvausta hakemuksella aluehallintovirastossa.

Hankkeesta yleisille eduille saatava hyöty on huomattava verrattuna siitä yleisille tai yksityisille eduille koituviin menetyksiin. Luvan myöntämiselle on siten edellytykset.

VASTAUS LAUSUNNOISSA JA MUISTUTUKSISSA ESITETTYIHIN VAATIMUKSIIN

Aluehallintovirasto ottaa lausunnot huomioon luparatkaisusta, lupamääräyksistä ja perusteluista ilmenevällä tavalla. Aluehallintovirasto toteaa **Paraisten–Nauvon kalastusalueen** muistutuksen osalta, ettei kalatalousviranomaisen ole lausunnossaan edellyttänyt kalatalousmaksun -tai velvoitteen määräämistä hakijalle. Hankkeen kalataloudelliset vaikutukset ovat ennalta arvioituna tilapäisiä ja rakentamisaikaisia. Hanke parantaa vedenlaatua ja siten myös kalaston elinolosuhteita. Massoja ei läjitetä merialueelle. Aluehallintovirasto viittaa **Caruna Oy:n** muistutuksen osalta lupamääräykseen 5.

SOVELLETUT SÄÄNNÖKSET

Vesilain 3 luvun 4 §:n 1 momentin 2) kohta, 5 §, 6 §, 7 §, ja 10 § sekä 11 luvun 21 §

KÄSITTELYMAKSU

Käsittelymaksu on 2 860 euroa.

Lasku lähetetään erikseen Valtion talous- ja henkilöstöhallinnon palvelukeskuksesta.

Käsittelymaksu määräytyy aluehallintovirastojen maksuista vuosille 2019 ja 2020 annetun valtioneuvoston asetuksen (1244/2018) mukaisesti. Asetuksen liitteenä olevan maksutaulukon mukaan vesilain 3 luvun mukaisen siltää koskevan hakemuksen käsittelystä perittävän maksun suuruus on 2 860 euroa.

TIEDOTTAMINEN

Päätös

Varsinais-Suomen elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus, liikenne ja infrastruktuuri -vastuualue
Paraisten kaupunki

Paraisten kaupungin ympäristönsuojeluviranomainen
Varsinais-Suomen elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus, ympäristö ja luonnonvarat -vastuualue
Varsinais-Suomen elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus, kalatalousviranomainen
Väyläviraston meriväyläyksikkö
Liikenne- ja viestintävirasto (Traficom)
Suomen ympäristökeskus

Päätöksestä tiedottaminen

Päätöksen antamisesta ilmoitetaan niille, joille hakemuksesta on annettu erikseen tieto, sekä niille, jotka ovat tehneet muistutuksen tai ilmaisseet mielipiteensä asiassa.

Aluehallintovirasto tiedottaa päätöksen antamisesta julkaisemalla kuulutuksen ja päätöksen aluehallintovirastojen verkkosivuilla (<http://avi.fi/lupatieto-palvelu>).

Tieto kuulutuksesta julkaistaan Paraisten kaupungin verkkosivuilla.

MUUTOKSENHAKU

Päätökseen saa hakea muutosta Vaasan hallinto-oikeudelta valittamalla.

LIITE

Valitusosoitus

ASIAN KÄSITTELIJÄT

Asian on ratkaissut ympäristöneuvos Merja Antikainen ja esitellyt ympäristölakimies Saku Hurskainen.

Asiakirja on hyväksytty sähköisesti. Merkintä sähköisestä hyväksymisestä on asiakirjan viimeisellä sivulla.

VALITUSOSOITUS

Valitusviranomainen	Etelä-Suomen aluehallintoviraston päätökseen saa hakea valittamalla muutosta Vaasan hallinto-oikeudelta . Asian käsittelystä perittävistä maksusta valitetaan samassa järjestyksessä kuin pääasiasta.												
Valitusaika	Määräaika valituksen tekemiseen on kolmekymmentä (30) päivää tämän päätöksen tiedoksisaannista sitä määräaikaan lukematta. Tiedoksisaannin katsotaan tapahtuneen seitsemäntenä (7.) päivänä päätöksen julkaisemisajankohdasta. Valitusaika päättyy 6.8.2020 .												
Valitusoikeus	Päätöksestä voivat valittaa asianosaiset, sekä vaikutusalueella ympäristön-, terveyden- tai luonnonsuojelun tai asuinympäristön viihtyisyyden edistämiseksi toimivat rekisteröidyt yhdistykset tai säätiöt, sijaintikunta ja vaikutusalueen kunnat ja niiden ympäristönsuojeluviranomaiset, sekä elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskukset ja muut asiassa yleistä etua valvovat viranomaiset.												
Valituksen sisältö	Valituskirjelmässä, joka osoitetaan Vaasan hallinto-oikeudelle, on ilmoitettava - päätös, johon haetaan muutosta - valittajan nimi, kotikunta ja mihin valitusoikeus perustuu - postiosoite ja puhelinnumero ja mahdollinen sähköpostiosoite, joihin asiaa koskevat ilmoitukset valittajalle voidaan toimittaa (<i>mikäli yhteystiedot muuttavat, on niistä ilmoitettava Vaasan hallinto-oikeudelle</i>) - miltä kohdin päätökseen haetaan muutosta - mitä muutoksia päätökseen vaaditaan tehtäväksi - perusteet, joilla muutosta vaaditaan - valittajan, laillisen edustajan tai asiamiehen allekirjoitus, ellei valituskirjelmää toimiteta sähköisesti (faxilla tai sähköpostilla)												
Valituksen liitteet	Valituskirjelmään on liitettävä - asiakirjat, joihin valittaja vetoaa vaatimuksensa tueksi, jollei niitä ole jo aikaisemmin toimitettu viranomaiselle - mahdollisen asiamiehen valtakirja tai toimitettaessa valitus sähköisesti selvitys asiamiehen toimivallasta												
Valituksen toimittaminen	Valituskirjelmä liitteineen on toimitettava Vaasan hallinto-oikeudelle. Valituksen voi tehdä hallinto- ja erityistuomioistuinten asiointipalvelussa osoitteessa https://asiointi2.oikeus.fi/hallintotuomioistuimet. Valituskirjelmä liitteineen voidaan myös lähettää postitse, faxina tai sähköpostilla. Valituskirjelmän on oltava perillä määräajan viimeisenä päivänä ennen virka-ajan päättymistä. Sähköisesti (faxina tai sähköpostilla) toimitetun valituskirjelmän on oltava toimitettu niin, että se on käytettävissä vastaanottolaitteessa tai tietojärjestelmässä määräajan viimeisenä päivänä ennen virka-ajan päättymistä.												
Vaasan hallinto-oikeuden kirjaamon yhteystiedot	<table> <tr> <td>käyntiosoite:</td><td>Korsholmanpuistikko 43, 4. krs</td></tr> <tr> <td>postiosoite:</td><td>PL 204, 65101 Vaasa</td></tr> <tr> <td>puhelin:</td><td>029 56 42780</td></tr> <tr> <td>faksi:</td><td>029 56 42760</td></tr> <tr> <td>sähköposti:</td><td>vaasa.hao@oikeus.fi</td></tr> <tr> <td>aukioloaika:</td><td>klo 8–16.15</td></tr> </table>	käyntiosoite:	Korsholmanpuistikko 43, 4. krs	postiosoite:	PL 204, 65101 Vaasa	puhelin:	029 56 42780	faksi:	029 56 42760	sähköposti:	vaasa.hao@oikeus.fi	aukioloaika:	klo 8–16.15
käyntiosoite:	Korsholmanpuistikko 43, 4. krs												
postiosoite:	PL 204, 65101 Vaasa												
puhelin:	029 56 42780												
faksi:	029 56 42760												
sähköposti:	vaasa.hao@oikeus.fi												
aukioloaika:	klo 8–16.15												
Oikeudenkäyntimaksu	Vaasan hallinto-oikeudessa valituksen käsittelystä perittävä oikeudenkäyntimaksu on 260 euroa. Mikäli hallinto-oikeus muuttaa valituksenalaista päätöstä muutoksenhakijan eduksi, oikeudenkäyntimaksua ei peritä. Maksua ei myöskään peritä eräissä asiaryhmissä eikä myöskään, mikäli asianosainen on muualla laissa vapautettu maksusta. Maksuvelvollinen on vireillepanija ja maksu on valituskirjelmäkohtainen.												