

PÄÄTÖS

Nro 457/2020
Dnro ESAVI/18124/2020

15.12.2020

ASIA

Sillan rakentaminen Kivimon salmen yli ja valmistelulupa, 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 24.6.2020 Etelä-Suomen aluehallintovirastossa vireille panemassaan ja myöhemmin täydentämässään hakemuksessa hakenut lupaa sillan rakentamiseen Kivimon salmen yli 11.6.2020 päivätyn hakemussuunnitelman mukaisesti sekä lupaa ryhtyä hankkeen toteuttamista valmisteleviin toimenpiteisiin ennen päätöksen lainvoimaiseksi tulemistä Paraisten kaupungissa.

Luvan hakemisen peruste ja toimivaltainen lupaviranomainen

Vesilain (587/2011) 3 luvun 2 § ja 3 §:n 1 momentin 4) kohta sekä 1 luvun 7 §:n 1 momentti

ASIAN KUVAUS

Taustatiedot

Sijainti

Siltapaikka sijaitsee Kivimon salmessa Houtskarın saaren Roslaxin ja Lömsön saaren Kivimon välissä Paraisilla noin 2,2 km luoteeseen Houtskarın kirkonkylältä Näsbystä. Silta sijoittuu maa-alueella tiealueelle Mossala förbindelseväg, Mossalan yhdystie 445-895-1-2003 sekä kiinteistöille

ETELÄ-SUOMEN ALUEHALLINTOVIRASTO, YMPÄRISTÖLUPAVASTUUALUE

Svedjeland 445-660-3-27, Kivimostranden 445-660-1-19 ja Strandudd 445-666-3-13. Silta ylittää Kivimo delägarlag -nimisen osakaskunnan hallinnoiman yhteisen vesialueen 445-660-876-1 ja yhteisen vesialueen 445-666-876-1.

Oikeudet tarvittaviin alueisiin

Hakija hankkii siltaa varten tarvittavat alueet käyttöönsä samanaikaisesti laadittavana olevan maantielain mukaisen tiesuunnitelman ja sen hyväksymispäätöksen perusteella maantielain mukaisessa menettelyssä, jossa päätetään myös korvauksista. Rakentamisaikaiset tiejärjestelyt edellyttävät erillisten sopimusten laatimista maanomistajien kanssa tarvittavilla kiinteistöillä.

Tieliikenne siltapaikalla

Siltapaikalla on tällä hetkellä käytössä lossiyhteys siirtymiseen maantien 12003 Houtskarin ja Lömsön saarten puoleisten osuukien välillä. Liikennemäärät ovat vähäisiä. Väyläviraston ylläpitämän tierekisterin liikennemääräaineiston mukaisesti vuoden 2018 keskimääräinen liikennemäärä lossilla oli 238 ajoneuvoa vuorokaudessa. Tästä raskaan liikenteen osuus oli 12 %. Kesäaikana keskimääräiset liikennemäärät kasvoivat 333 ajoneuvoon vuorokaudessa. Lossin käytön aiheuttama keskimääräinen viive ajoneuvoa kohti oli noin 8 minuuttia.

Vesitaloushanke

Toteutussuunnitelma

Yleiskuvaus hankesuunnitelmasta

Lossiyhteys Kivimon salmen yli korvataan kiinteällä sillalla maantiellä 12003 (Mossalan maantie) Paraisilla Turunmaan saaristossa. Vesitalousluvhakemuksen lähtökohtana on ollut tiesuunnitelmaselostus *Mt 12003 parantaminen korvaamalla Kivimon lossi sillalla*. Kivimon silta liittyy valmistuttuaan osaksi Mossalan maantietä, joka on osa Saariston rengastietä. Mossalan maantie yhdistää Houtskarin saaren Lömsön, Jöutmon ja Mossalan saariin Kivimon ja Mossalan lossien välityksellä. Lossiyhteyksien on todettu aiheuttavan tienpitäjälle merkittäviä vuosittaisia käyttökustannuksia ja on taloudellisesti kannattavaa korvata lyhyellä välillä liikennöivä lossi kiinteällä tieyhteydellä.

Hankkeeseen sisältyvät pääasiassa seuraavat vesialueella tehtävät työt:

- Työnaikaisten siltojen rakentaminen.
- Yhteensä noin 450 m³:n maamassojen ruoppaus lossilaiturin siirron ja sillan yhden välituen rakentamisen yhteydessä noin 175 m²:n kokoisella alueella.
- Uuden sillan rakentaminen Kivimon salmen ylitse.

Suunnitteluperusteet

Hakemukseen liittyvät suunnitelmat on laadittu koordinaatistoon ETRS-GK22 ja korkeusjärjestelmään N₂₀₀₀.

Rakenteet

Hankealueella olemassa olevat rakenteet

Lossipaikan länsipuolella meressä noin 20–30 m:n etäisyydellä lossilinjasta on Caruna Oy:n suurjännitekaapeli, joka jäisi ilmajohtojen ja merikaapelin osalta siltalinjan alle, ja se siirretään toiseen paikkaan ennen sillan rakennustöiden aloittamista. Sukellushavaintojen perusteella kaapeli ei sijaitse aivan työalueen kohdalla. Alustavien selvitysten perusteella Kivimon salmen ylittävä Telia Finland Oy:n puhelinkaapeli ei sijoitu siltalinjan kohdalle. Salmessa on myös Houtskarín ja Lömsön saarten välisen lauttaliikenteen valojärjestelmää varten rakennettu Suomen Lauttaliikenne Oy:n (Finferries) kaapeli, joka poistetaan käytöstä sillan valmistuttua.

Tehtävät toimenpiteet

Sillan tekniset tiedot ja rakennustyöt

Kivimon silta koostuu kolmesta pääosasta, jotka ovat avattava siltaosuus ja kaksi kiinteää siltaosuutta avattavan siltaosuuden molemmin puolin. Avattava siltaosuus ja kiinteät siltaosuudet poikkeavat toisistaan toiminnaltaan ja rakennusmateriaaliltaan. Avattava silta on teräksinen ja kiinteät siltaosat teräsbetonisia.

Noin 25 m pitkä avattava siltaosuus sijoitetaan arviolta nykyisen vesiväylän kohdalle. Silta on tyypiltään hydraulinen läppäsilta. Lämpän jännemitta on sillan ollessa kiinni 20,5 m ja siinä on lisäksi noin 4,0 m pitkä peräloke. Rakenteeltaan läppäsilta on ortotrooppikantinen teräspalkkisilta. Lämpän nivelet sijaitsevat sillan välituella T4 ja nostosylinterit 4,0 m nivelten etupuolella.

Sillan molemmin puolin tulevat kiinteät siltaosuudet ovat noin 62 m ja noin 147 m pitkät. Nämä siltaosuudet ovat tyypiltään jännitettyjä betonisia palkkisiltoja. Sillan pääkannattajat ovat tasakorkeat koko pituudeltaan.

Kokonaisuudessaan sillan jännemitat ovat 29 m + 29 m + 29 m (läppäsilta) + 36 m + 36 m + 36 m + 29 m (kiinteät siltaosuudet) eli yhteensä 224 m. Jännemitoissa ei ole otettu huomioon lämpän nostopilaria T4 eikä lämpän ja kiinteän sillan erillisiä laakerointeja välituella T5.

Avattava läppäsilta sijoittuu noin 15–30 m nykyisen lossipaikan länsipuolelle. Houtskarín puolella linjaus erkanee nykyisestä noin 220 m:n etäisyydelle ennen rantaa ja Lömsön puolella linjaus liittyy nykyiseen tiehen noin 270 m:n etäisyydellä lossilaiturista.

Kiinteän siltaosan vapaa korkeus on vähintään 20 m:n leveydellä vähintään 8,5 m keskivedenkorkeudesta, mikä sallii aaltoiluvaran huomioon ottaen 8,0 m:n alikulkukorkeuden. Läppärakenteen kohdalla sillan vapaan aukon leveys on 13,0 m ja alikulkukorkeus on lähes rajoittamaton koko leveydellä läpän ollessa auki. Sillan hyödyllinen leveys (sillan kaiteiden sisäpintojen välinen etäisyys) on 8,0 m.

Silta perustetaan maatumien T1 ja T9 sekä välituen T6 osalta suoraan kalliolle. Kaikki muut sillan välituet perustetaan teräsputkipaalujen tai porapaalujen varaan. Avattava siltaosuus sijaitsee sillan Houtskarín puolelta katsottuna sillan kolmannessa jännteessä eli sillan välitukien T3 ja T5 välissä. Sillan maatumet sijoittuvat kummallakin rannalla siten, että sillan alitse on mahdollista kulkea maatumien editse rannan suuntaisesti. Pengerkorkeudet sillan päissä ovat 4–5 m.

Nykyiset lossilaiturit puretaan ja sillan penkereet maisemoidaan sillan valmistuttua.

Työnaikaiset järjestelyt

Siltapaikan pohjoispään lossilaituria siirretään työalueelta siltatöiden suorittamisen ajaksi itään päin nykyiseltä paikaltaan. Työnaikaiset sillat rakennetaan paikalla valaen paaluille perustetun telineen varaan. Lisäksi telineen viereen rakennetaan työsilta, joka mahdollistaa työmaalla liikkumisen, rakennusmateriaalin toimitukset ja siltojen valun. Telineen ja työsillan paaluina käytetään lyötäviä teräsputkipaaluja, jotka rakennustyön valmistuttua joko poistetaan kokonaan tai katkaistaan uoman pohjan tasalle. Rakentamisaikaiset tiejärjestelyt voivat vaatia myös tilapäisiä ratkaisuja, joista soviin erikseen maanomistajien kanssa tehtävin sopimuksin.

Massat ja niiden sijoittaminen

Työalueelta syntyy leikkausmassoja maaleikkauksista, kallioleikkauksista sekä pintamaan poistoista yhteensä noin 5 000 m³, joista maamassoja on noin 3 400 m³. Massat käytetään sillan luiska- ja pengertäyttöihin ja loput tarvittaessa läjitetään. Penkereisiin tarvitaan lisäksi työalueen ulkopuolista louhetta noin 11 300 m³ ja lisäksi kantavaan kerrokseen ja sillan taustatäyttöihin louhetta noin 2 600 m³. Päällystettävää pinta-alaa on yhteensä noin 4 100 m².

Lossilaiturin siirrosta syntyy ruoppausmassoja noin 350 m³ ja yhden sillan välituista rakentamisesta massoja noin 100 m³ eli yhteensä noin 450 m³. Purettavien lossilaiturien osalta ruopattavia massoja arvioidaan muodostuvan noin 2 700 m³. Hankkeesta muodostuvien ruoppausmassojen yhteismääräksi arvioidaan noin 3 200 m³.

Tiesuunnitelmassa on mahdollista läjitystä varten varattu noin 1 000 m³:n massoille läjitysalue kiinteistön Kivimostranden 445-660-1-19 rannassa. Massoja on tarkoitus käyttää rannan korkeuden nostamiseen. Läjitysalue on hyväksytty tiesuunnitelman hyväksymispäätöksessä.

Töiden ajoitus ja kesto

Sillan rakennustyöt on alustavasti suunniteltu aloitettavaksi vuosien 2023–2025 aikana. Rakentamisen on arvioitu kestävän 1–1,5 vuotta.

Haittojen ennaltaehkäisy

Sillan rakentamisen haitallisia vaikutuksia vesialueella lievennetään toteuttamalla hankkeen rakennusvaiheet mahdollisimman suuressa määrin kuivatuina. Tällöin hankkeen toteuttamisen yhteydessä ympäröivään vesimassaan sekoittuvan kiintoaineen ja siihen sitoutuneiden aineiden päätyminen meriveteen voidaan minimoida. Työalueella olevat vaarantuneen kasvilajin (VU) Keltamatara yksilöt voidaan siirtää ennen rakennustöiden aloittamista toiselle olosuhteiltaan sopivalle kasvupaikalle.

Ympäristön tila ja vaikutusarvio***Kaavoitus ja maankäyttö***

Siltapaikalla on voimassa 31.10.2014 lainvoimaiseksi tullut Varsinais-Suomen maakuntakaavayhdistelmä sekä useita vaihemaakuntakaavoja (kaavayhdistelmä). Siltapaikkaa ympäröivät alueet on merkitty kaavayhdistelmässä maa- ja metsätalousvaltaisiksi alueiksi, joilla on erityisiä matkailun ja virkistyskehittämistarpeita (MRV).

Varsinais-Suomen maakuntavaltuusto on käynnistänyt 7.12.2015 Varsinais-Suomen kokonaismaakuntakaavan tarkistuksen. Kaava laaditaan vaihemaakuntakaavana, jossa yhteensovitetään kierto- ja biotalouden kannalta olennaisten luonnonvarojen käyttö ja potentiaalit maakunnallisesti arvokkaiden luontoalueiden ja virkistysmahdollisuuksien kanssa.

Siltapaikalla on voimassa Houtskarın yleiskaava ja 7.8.2019 voimaan tullut yleiskaavan muutos. Siltapaikka on merkitty kaavassa maantieyhteyttä osoittavalla merkinnällä. Siltapaikan ympäristöä ei ole yleiskaavassa osoitettu erillisillä ohjeellista toimintaa kuvaavilla merkinnöillä lukuun ottamatta siltapaikan kaakkoispuolta, johon on osoitettu vene-, vieras- tai yhdysliikennesatama (LV).

Hankealueella ei ole voimassa tai vireillä olevia asemakaavoja tai ranta-asemakaavoja.

Uusi silta sijoittuu yleiskaavassa merkitylle tiealueelle. Rakentamisaikaiset työsilat ja niiden vaatimat väliaikaiset tiejärjestelyt sijoittuvat asemakaavoittamattomalle alueelle.

Luonnonarvot ja luonnonsuojelu

Suojelualueet ja suojellut lajit

Hankealueen läheisyydessä ei sijaitse erillisiä suojelualueita. Lähimmät suojellut alueet ovat Houtskarın lehtojen Natura 2000 -alue (FI0200046) noin 3 km pohjoiseen siltapaikalta sekä valtakunnallisesti merkittävä Houtskarın kirkkoympäristön rakennetun kulttuuriympäristön alue noin 2 km työalueelta kaakkoon.

Hankealueen pohjoisrannalla pellon kohdalla tienvarren kalliopaljastuman laidalla kasvaa hieman keltamataraa, joka on luokiteltu Suomessa vaarantuneeksi lajiksi (VU). Keltamataraa kasvaa yleensä kedoilla, paahteisilla kallioilla, ulkosaariston nummilla ja katajikoissa. Lajin esiintyminen Suomessa on keskittynyt Lounais-Suomeen.

Tielinjauksen alle jää jonkin verran kasvillisuutta. Suomessa vaarantuneeksi lajiksi määritetyn Keltamataran tunnettu kasvupaikka menetetään siltahankkeen johdosta. Kasvupaikka ei kuitenkaan sijaitse varsinaisten siltarakenteiden alueella. Sillan rakentamisen myötä työalueelta joudutaan poistamaan puustoa jonkin verran. Määrät ovat kuitenkin suhteellisen pieniä. Hankkeella ei ole muita tunnistettuja merkittäviä vaikutuksia alueen luontoon, kasvillisuuteen tai eläimistöön, eikä sillä etäisyyden ja vaikutusmekanismien puutteen vuoksi arvioida olevan vaikutuksia huomionarvoisia luontoarvoja sisältäviin kohteisiin.

Muinaismuistot ja kulttuuriperintö

Lähimmät vedenalaislöytötiedot ovat lossipaikasta länteen Roslaxin länsipuolella Roslaxin Ramsuddissa sijaitseva hylky ja lossipaikasta itään Kivimon Furuholmissa sijaitseva hylky. Työalueella on tehty viistokaikuluotaus, eikä siinä ole löydetty vedenalaisia muinaismuistoja. Houtskarın puolella lähellä tielinjausta on kiviladelmä, joka on siltahankkeen jatkosuunnittelun yhteydessä tarkemmin selvitettävä ja tarvittaessa ennen rakentamista tutkittava kohde. Hankealueella ei ole tunnettuja kulttuuriympäristön arvokohteita.

Maisema

Siltapaikka ei lukeudu valtakunnallisesti tai maakunnallisesti arvokkaiden maisema-alueiden joukkoon.

Silta erottuu varsin kauas merelle. Silta on kuitenkin rakenteeltaan melko ilmava, eikä se näin ollen estä häiritsevästi näkymiä kauas. Siltapenkereet sulautuvat suhteellisen hyvin ympäröiviin maastonmuotoihin. Penkereiden sivuun istutettava kasvillisuus pehmentää lisäksi vaikutelmaa. Hankkeella on maisemakuvallisia haittavaikutuksia, mutta ne eivät ole kovin merkittäviä.

Merialue

Yleiskuvaus

Siltapaikka sijaitsee Länsi-Turunmaalla Paraisten välisaaristossa ulkosaa-riston ulappa-alueiden tuntumassa. Kivimon salmi on Houtskarín pohjois-puolella suhteellisen suora ja avoin. Hankealue kuuluu Kokemäenjoen–Saaristomeren–Selkämeren vesienhoitoalueeseen ja sen pintavesityyppi on Lounainen välisaaristo.

Vedenkorkeudet ja vesisyvyyydet

Siltapaikkaa lähimmät säännölliset merenpinnan korkeushavainnot meren-tutkimuslaitoksen Turun mareografiasemalta vuosien 1971–2019 havain-toina ovat N_{2000} -korkeusjärjestelmässä seuraavat teoreettisesta keskive-denkorkeudesta laskettuina:

- Alivedenkorkeus NW (21.2.1996)	-0,70 m
- Vuosialivedenkorkeuksien keskiarvo MNW	-0,49 m
- Keskivedenkorkeus MW	+0,03 m
- Ylivedenkorkeus HW (9.1.2005)	+1,29 m
- Vuosiyylivedenkorkeuksien keskiarvo MHW	+0,88 m

Sillan kohdalla Kivimon salmessa vesisyvyys on enimmillään 7,2 m, mistä merenpohja vähitellen nousee Lömsön saareen päin mentäessä.

Kivimon maantiesillan välituet supistavat hieman Kivimon salmen uoman vesipoikkileikkausalaa. Pinta-alan muutos on vähäinen, eikä siitä aiheudu havaittavaa vedenkorkeuden tai virtauksien muutosta. Sillan penkereet ei-vät rajoita vesipoikkileikkausalaa.

Merialueen tila

Houtskarín vesialueen merkittävin paikallinen ravinnekuormittaja on kalan-kasvatus. Kokonaisfosfori- ja klorofyllipitoisuuksien sekä perustuotantoky-kyarvojen perusteella Houtskarín lähivedet ovat lievästi rehevöityneitä. Ki-vimon salmen vesialueen ekologinen tila on arvioitu uusimman vuosien 2012–2017 luokituksen mukaan tyydyttäväksi.

Sillan rakennustöistä aiheutuvat muutokset vedenlaadussa ovat voimak-kaimpia rakentamisen aikana. Muutokset ovat ohimeneviä ja liittyvät pää-asiassa kiintoaineen ja siihen sitoutuneiden aineiden kuten ravinteiden määrän lyhytaikaiseen kasvuun. Töiden suorittamisesta arvioidaan aiheu-tuvan väliaikaista veden samentumahaittaa. Haitallisten vaikutusten ei arvi-oida muodostuvan vähäisiä tilapäisiä ja paikallisia vaikutuksia suurem-miksi. Rakennustöistä aiheutuvan samentuman voimakkuuteen ja kulkeu-tumiseen vaikuttavat virtaus- ja sääolosuhteet sekä töiden ajoittuminen. Samentuman arvioidaan ulottuvan työalueesta enintään noin 500 m:n etäi-syydelle.

Koska Kivimon siltapaikan etäisyys lähimpiin suojelualueisiin on yli 3 km ja välissä on runsaasti rikkonaista saaristoa, sillan rakennustöistä aiheutuvat muutokset vedenlaadussa eivät ole ennalta arvioiden havaittavissa lähimillä suojelualueilla.

Kalasto ja kalastus

Houtskarin saaren lähivesissä on runsas haukikanta. Muita runsaasti esiintyviä lajeja ovat ahven, taimen, kirjolohi ja siika. Alueella harjoitetaan kotitarve- ja virkistyskalastusta. Lähimmät ammattikalastuskäytössä olevat vesialueet sijaitsevat ulompana merellä.

Kivimon maantiesillan välitukien kaivusta ja paalutuksesta aiheutuu lievää tilapäistä veden samentumista lähialueella sekä vedenalaista melua, jotka karkottavat kaloja työkohteen lähistöltä. Haitat ovat kuitenkin merkitykseltään vähäisiä ja ohimeneviä. Sillasta ei aiheudu käytönaikaisia vaikutuksia kalastolle.

Virkistyskäyttö

Kivimon sillan läheisyydessä ei ole merkittävää uimarantaa tai muita virkistyskäytön kannalta erityisen merkittäviä kohteita.

Rakentamisvaiheessa lähivesialueen ja -rantojen käyttömahdollisuudet voivat vähäisesti heikentyä käytettävissä olevan ranta- ja vesialueen vähentymisen myötä. Alueella ei kuitenkaan sijaitse nykyisellään merkittäviä virkistyskäyttökohteita, joten vaikutusta ei voida pitää kovin suurena.

Sillan käyttövaiheessa vesialueen ja rantojen käyttömahdollisuudet paranevat, kun lossiliikenteen aiheuttama melu- ja aaltovaikutus sekä ajoittaisen autoruuhkien vaikutukset häviävät alueelta. Myös alueen saavutettavuus ja virkistyskäyttöpotentiaali paranevat hieman. Lossin nykyisen yhteysaluslaiturin toiminnot jäävät nykyiselleen ja laiturialueen toiminnallinen järjestely ja kehittäminen on mahdollista yhteysalustoiminnan päätyttyä. Sillan rakentaminen muuttaa lähimmiltä rantakiinteistöiltä avautuvia näkymiä.

Vesiliikenne

Nykyistä lossireittiä ja tulevaa siltaa risteää Lillpensorin–Kumlingen kulkusyvyydeltään 3,0 m:n veneväylä. Väylä alkaa itäpäästään 4,6 m:n laivaväylällä ja päättyy Ahvenanmaan saaristoon Kumlingeeseen. Kivimon salmen itäpäässä väylään liittyvät Houtskarin keskustasta Näsbyistä tuleva 2,4 m:n ja Hönsundetin salmesta tuleva 3,0 m:n veneväylä. Väyliä hallinnoi Väyläviraston meriväyläyksikkö.

Lossireittiä risteävä väylä on osa Houtskarin yhteysliikenneväylää, jonka liikennöintiä hoitavat yhteysalukset Satava ja Karolina. Veneväylän liikenne on pääasiassa kesäaikaan sijoittuvaa huviveneilyä, mutta koko avovesikauden väylä on merkittävä saaristolaisten kulkureitti Näsbyhyn sekä

Houtskarin itä- ja länsipuolisen saariston välillä. Huviveneilyn kannalta Houtskarin Näsby on perinteinen Ahvenanmaan veneretkien välietappi, josta matka jatkuu Kivimon salmen läpi.

Lossipaikalla on tehty vesiliikenteen laskentaa kesä–heinäkuussa 1998 päivittäin klo 6–23. Laskenta-aikana väylällä kulki kaikkiaan 648 venettä ja alusta, mitä voidaan pitää Turun saaristossa hyvin vilkkaana vesiliikenteenä. Vesiliikenne oli pääasiassa moottori- tai soutuveneliikennettä (66 %), mutta myös purjeveneiden osuus oli huomattava (29 %). Purjeveneiden mastokorkeus oli pääasiassa alle 15 m.

Sillan rakentamisen ajaksi Kivimon salmi joudutaan osittain sulkemaan vesiliikenteeltä. Lillpensorin–Kumlingen veneväylän ja Houtskärin yhteysliikenneväylän rajoitettu käyttö on kuitenkin mahdollista rakentamisen aikana. Vaikutukset yhteysaluksen liikennöintiin sovitaan tarkemmin Varsinais-Suomen elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksen kanssa ennen töiden aloittamista.

Valtaosa vesiliikenteestä on moottori- ja soutuveneliikennettä, jolle sillalla ei ole vaikutusta. Purjeveneiden osuus siltapaikan liikenteestä on kuitenkin huomattava ja niiden osalta silta saattaa hieman heikentää liikennöinnin edellytyksiä niiden mastokorkeuden ylittäessä 8,0 m. Koska silta toteutetaan keskiosaltaan avattavana läppäsiltana, purjeveneiden ja muiden korkeiden alusten kulku Kivimon salmen kautta ei täysin esty, vaan ainoastaan hidastuu. Viranomaisalukset pääsääntöisesti mahtuvat sillan alikulukorkeuden 8,0 m alitse.

Tulvariskit

Siltapaikalla kerran 50 vuodessa toistuvalla meritulvalla vedenpinta nousee yli 0,5–3 m. Yleisemmällä kerran 20 vuodessa toistuvalla meritulvalla vedenpinta voi osilla hankealuetta nousta yli 0,5–1 m.

Vesiensuojelu- ja hoitosuunnitelmat ja -ohjelmat sekä tilatavoitteet

Siltahankkeen kannalta keskeisimmät vesienhoitoa ja -suojelua koskevat suunnitelmat ovat Kokemäenjoen–Saaristomeren–Selkämeren vesienhoitosuunnitelma vuosille 2016–2021 ja sen taustaselvitykset, kansallinen merenhoitosuunnitelma sekä Suomen merenhoitosuunnitelman toimenpideohjelma.

Siltahankkeen ei katsota heikentävän vesienhoitosuunnitelmissa ja toimenpideohjelmissa määriteltä meriympäristön hyvän tilan tavoitteen saavuttamista. Siltahankkeesta ei aiheudu merkittävää ravinteiden tai haitallisten aineiden kuormitusta, eikä se heikennä vesien ekologista tai kemiallista tilaa. Selvimmin havaittava hankkeen aiheuttama vaikutus on rakennustöiden aikainen veden samentuminen, joka on luonteeltaan tilapäistä ja pienialaista. Hanke ei siten ole ristiriidassa keskeisten alueellisten vesiensuojelua ja -hoitoa koskevien suunnitelmien tai ohjelmien kanssa.

Maaperä

Maaperä- ja pohjaolosuhteiden selvittämiseksi työalueella on tehty yhteensä 7 painokairausta, 37 porakonekairausta, 9 siipikairausta ja yksi heijarikairaus. Kolmesta pisteestä otettiin häiriintynyt maanäytesarja, josta tutkittiin laboratoriossa rakeisuus, humus- ja vesipitoisuus sekä hienousluku. Vesialueelta otetusta näytteestä tutkittiin lisäksi sähkönjohtavuus, pH-luku, sulfidi, sulfaatti ja kloridi. Lisäksi vanhat vuonna 1989 tehdyt painokairaukset digitointiin ja liitettiin suunnitteluaineistoon.

Kairausten perusteella maanpinnan korkeustaso vaihtelee siltapaikalla Mossalan maantien tielinjauksella välillä -0,1–+7,0 m. Matalin kohta on noin sillan paalulla 140 Houtskarın puolella ja Kivimon puolella noin paalulla 530. Tiealueen pohjamaa on enimmäkseen routivaa kivistä hiekka- tai silttimoreenia. Paikoitellen maanpinnassa on ohut kerros savea tai silttiä. Kairaukset ulottuivat enimmillään 1,5 m:n syvyyteen, missä oli myös varmistettu kalliopinta. Vesialueella pohjassa on 1–5 m paksu erittäin pehmeä savikerros, jonka alla on paikoitellen ohut moreenikerros. Kallioperä on 1,5–10,7 m:n syvyydessä merenpohjasta ja se koostuu magmakiviin kuuluvasta mikrokliinigraniitista sekä seoskiviin kuuluvasta suonigneissistä.

Korroosiokokeiden sähkönjohtavuus- ja kloridiarvojen perusteella siltapaikan maapohja tulkitaan aggressiiviseksi luonnonmaaksi. Siltapaikan läheisyydessä ei sijaitse ympäristöhallinnon MATTI-rekisteriin merkittyjä pilaantuneiden maiden kohteita tai happamia sulfaattimaita.

Hyödyt ja menetykset

Hankkeen toteuttamisen myötä ajoneuvo- ja kevyen liikenteen palvelutaso ja sujuvuus paranevat, kun lossin käytöstä aiheutuva viivästys Kivimon salmen ylittämässä ja vilkkaimpana kesäaikana syntyvät vähäiset liikennejohdot poistuvat. Hanke parantaa liikenneturvallisuutta nykyisestä, kun sillan ja uuden tieosan leveys on 2 m nykyistä tietä suurempi. Kevyen liikenteen osalta liikenteen palvelutaso paranee selvästi, sillä sillan ja uuden tieosan leveys on reilusti nykyistä tietä leveämpi. Kevyen liikenteen turvallisuus paranee nykyisestä leveämpien tienpientareiden johdosta. Lisäksi lossin aiheuttamat melu- ja pakokaasupäästöt poistuvat. Uuden sillan myötä matka-ajat Houtskarın ja Lömsön saarten välillä lyhenevät ja alueellinen saavutettavuus paranee.

Hankkeesta aiheutuvat haitat ovat lähinnä rakentamisaikaisia ja ne ilmenevät muun muassa työnaikaisina liikenteen poikkeusjärjestelyinä, paalutuksesta aiheutuvana meluna sekä vesialueella veden samentumisena ja eliöstön karkottumisena työalueelta. Hankkeesta ei aiheudu pysyvää haittaa vesialueelle ja vesieliöstölle.

Hankkeesta yleisille tai yksityisille eduille saatava hyöty on huomattava verrattuna siitä yleisille tai yksityisille eduille koituviin menetyksiin. Suunnitelluista toimenpiteistä aiheutuvat haitat ovat vähäisiä ja työnaikaisia eikä hanke aiheuta pysyviä muutoksia vesialueen tilaan, vedenlaatuun,

vesieliöstöön tai vesialueen ja rantojen käyttöön. Hanke ei vaaranna yleistä terveydentilaa tai turvallisuutta tai huononna paikkakunnan asutus- ja elinkeino-oloja. Hanke ei ole alueella voimassa olevan kaavoituksen vastainen, eikä se ole ristiriidassa vesienhoito- tai merenhoitosuunnitelmissa esitettyjen tavoitteiden kanssa.

Arvio vahingoista

Ennalta arvioiden Kivimon maantiesillan rakentamisesta ei aiheudu vesialueen käytölle korvattavaa haittaa.

Valmistelulupa

Hakija on hakenut töiden suorittamiselle vesilain 3 luvun 16 § mukaista valmistelulupaa. Perusteluina valmisteluluvan myöntämiselle on, että valtakunnallisessa Liikenne 12 -ohjelmassa yhtenä osuutena on yhteiskuntatalouslaidellisesti perusteltujen lyhyiden lossivälien korvaaminen silloilla. Ohjelman yhtenä kärkihankkeena on Kivimon lossin korvaaminen sillalla. Hankkeesta on jo olemassa lainvoimainen tiesuunnitelma. Valmisteluluvan myöntäminen mahdollistaisi nopean ja tehokkaan töiden käynnistymisen, mikäli rahoitus hankkeelle pikaisesti myönnetään.

ASIAN KÄSITTELY

Täydennykset

Hakija on täydentänyt hakemustaan 6.10.2020.

Tiedottaminen

Hakemuksesta on tiedotettu julkaisemalla kuulutus ja hakemusasiakirjat aluehallintovirastojen verkkosivuilla (<https://ylupa.avi.fi>) 13.10.2020–19.11.2020.

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 luonnonvarat -vastuualueelta, Paraisten kaupungilta ja kaupungin ympäristönsuojeluviranomaiselta, Liikenne- ja viestintävirastolta (Traficom) sekä Väyläviraston meriväyläyksiköltä.

Lausunnot

Varsinais-Suomen elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksen ympäristö ja luonnonvarat -vastualue on todennut, että Houtskarın pääsaarten vesialueen vesimuodostuman ekologinen tila on vuonna 2019

päivitetyn luokittelun mukaan tyydyttävä. Tilaluokassa ei ole tapahtunut muutosta edelliseen vuonna 2013 tehtyyn luokitteluun nähden. Vuonna 2020 päivitetyn kemiallisen tilan luokittelun perusteella vesimuodostuman kemiallinen tila on hyvää huonompi johtuen polybromatuista difenyylieteereistä (PBDE). PBDE-aineiden ympäristölaatonormi muuttui vuonna 2015 pitoisuudeksi kaloissa, ja suomalaisten kalojen pitoisuudet ylittävät noin satakertaisesti nykyisen laatonormin. Suomen ympäristökeskuksen asiantuntija-arvion mukaan PBDE:n ympäristölaatonormi ylittyy kaikissa Suomen vesimuodostumissa. Vesienhoidon tavoitteena on saavuttaa vähintään hyvä ekologinen ja kemiallinen tila vesimuodostumissa vuoteen 2027 mennessä. Merenhoidon tavoitteena on meriympäristön hyvä tila kaikkien merenhoidossa tarkasteltavien 11 laadullisen kuvaajan osalta.

Toimenpiteet aiheuttavat työnaikaista veden samentumista. Ne eivät kuitenkaan vaaranna vesienhoidon tavoitteiden saavuttamista. Vedenalaiseen meriluontoon liittyviä aineistoja voi tarkastella avoimesta VELMU-karttapalvelusta, josta löytyy tarkkoja tutkimus- ja kartoitushavaintoja mereisistä lajeista ja lajiyhteisöistä sekä yleisempiä aluemallinnuksia, jotka pohjautuvat laskelmiin ja todennäköisyyksiin lajien esiintymisestä.

Houtskärin Kivimo sundin salmialueella merenpohja on pehmeää eli maa-laji vaihtelee liejusta hiekkaan. Vesisyvyys sillan kohdalla on muutama metri, ja mallinnettu näkösyvyys on paikoin pohjaan asti. Tästä seuraa, että alue on suotuista ympäristöä ahvenvidalle sekä meri- ja hapsividalle, ja näiden lajien esiintymistodennäköisyys alueella on paikoin suuri. Haura- ja hapsikkapohjien esiintymistodennäköisyys on sen sijaan pienempi. Vaikka alueelta puuttuvat sinisimpukan suosimat kovat pohjat, on se silti sinisimpukan esiintymiselle suotuisaa aluetta. Mallinnusten ilmentämät esiintymistodennäköisyydet eivät vaikuta sillan rakentamiseen.

Ympäristöministeriön *Sedimenttien ruoppaus- ja läjitysohjeen* (2015) mukaan haitta-ainetutkimuksia ei edellytetä, mikäli toimintahistoriatietojen perusteella on ilmeistä, ettei alue sijaitse merkityksellisten kuormituslähteiden vaikutuspiirissä ja jos jompikumpi seuraavista ehdoista täyttyy: 1) ruopattava aines koostuu lähes yksinomaan hiekasta, sorasta tai kivistä, tai 2) kohteesta vuosittain ruopattava määrä ei ylitä 10 000 tonnia. Kyseisessä hankkeessa edellä mainitut ehdot täyttyvät ja siten sedimenttien haitta-ainepitoisuuksia ei tarvitse etukäteen selvittää.

Läjityspaikan tulee olla kuivalla maalla ja läjitettäessä on varmistettava, ettei hienoainesta pääse valumaan takaisin vesialueelle. Vedenlaadun tarkkailua tulee tehdä töiden aikana ja tarkkailusuunnitelma on toimitettava hyväksyttäväksi Varsinais-Suomen elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksen ympäristö ja luonnonvarat -vastuualueelle hyvissä ajoin ennen töiden aloittamista. Samentumista vesialueella aiheuttavia työvaiheita ei tule toteuttaa 1.6. ja 31.8 välisenä aikana.

Edellä mainitut seikat huomioon ottaen hankkeelle voidaan myöntää vesilain mukainen lupa ja valmistelulupa tavanomaisin lupamääräyksin.

Paraisten kaupungin rakennus- ja ympäristölautakunta on todennut, ettei sillä ole hankkeesta huomautettavaa. Hanke toteutetaan voimassa olevan tiesuunnitelman ja yleiskaavan mukaisesti. Hakemuksen mukaisesta hankkeesta saatava yleinen ja yksityinen hyöty on huomattava suhteessa siitä mahdollisesti aiheutuviin yleisiin tai yksityisiin menetyksiin. Hankkeelle tulee siten myöntää vesilain mukainen lupa.

Liikenne ja viestintävirasto (Traficom) on todennut, että suunniteltu silta ylittää Väyläviraston ylläpitämän Enklinge–Houtskari väylän. Väylävirasto ottaa tarkemmin kantaa muun muassa sillan suunniteltuun aukkomitoitukseen.

Sillan alikulkukorkeutta määritettäessä on otettava huomioon turvallisuusväli, jonka hankealueella voidaan katsoa olevan 0,5 m. Ohjeen *Ohjeet Vesistön ylittävien siltojen aukkomitoista* (Liikenneviraston ohjeita 42/2017) mukaisesti sillan alikulkukorkeus on silta-aukon vapaan korkeuden (keski-vedentasosta 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. Määräyksessä *Vesiliikennemerkkit ja valo-opasteet sekä johtojen ja kaapeleiden merkitseminen* (TRAFICOM/286085/03.04.01.00/2020) on esitetty muun muassa vesiliikennemerkkin yksityiskohdat. Merkinnän asettamisesta ja ylläpidosta vastaa sillan omistaja.

Hankealueen vesiliikenteen toimintaedellytysten säilyttämiseksi olisi suotavaa jättää työsilloille vesiliikenteen kulkuaukko rakentamisen ajaksi. Myös mahdollisen työsillan alikulkukorkeus on merkittävä sillan rakenteisiin edellä mainituin mitoitusperiaattein ja ilmoitettava Traficomille.

Hankkeesta vastaavan tulee ottaa huomioon alueen vesiliikenne rakennustöiden aikana sekä tiedottaa rakennustöiden aikataulusta väylän ylläpitäjälle ja yhteysalusliikennettä järjestävälle taholle. Rakennustöistä ja niiden vaikutuksista alueen vesiliikenteeseen on tiedotettava lisäksi paikallisesti. Hankkeen vaikutuksista alueen vesiliikenteelle on ilmoitettava Traficomille *Tiedonantoja merenkulkijoille* -ilmoitusta varten noin kuukausi ennen töiden aloittamista.

Hankealue ja rakennustöiden aikaiset vesirakenteet tulee merkitä vesillä liikkujien tiedoksi riittävän selkeästi vesiliikenteen turvallisuuden varmistamiseksi rakennustöiden aikana. Hankkeesta vastaavan tulee huolehtia, ettei rakennuskohteen vesialueelle jää rakentamisvaiheen rakenteita tai materiaaleja sekä varmistaa hankealueen osalta, ettei väylän haraustason yläpuolelle jää mitään rakentamisvaiheen rakenteita tai materiaaleja.

Lupahakemuksesta ei käy ilmi Enklinge–Houtskari väylän linjausta suhteessa suunniteltuun väylään. Mikäli hankkeen toteuttaminen edellyttää väylämuutoksien tekemistä, suunnitelluista muutoksista on oltava yhteydessä väylän ylläpitäjä Väyläviraston meriväyläyksikköön. Lisäksi

väylämuutoksia varten tarvitaan vesiliikennelain (782/2019) 49 §:n mukainen väylän vahvistamispäätös, jota haetaan väyläpäätösesityksellä Traficomilta.

Ennen väylän käyttöönottoa väylän ylläpitäjän tulee laatia Traficomille asianmukainen väyläesitys Enklinge–Houtskari väylästä, jonka pohjalta Traficom vahvistaa väylän sekä siihen liittyvät väylätiedot väyläpäätöksellään. Tarkemmat ohjeistukset väyläesitykseen liittyvistä yksityiskohdista on esitetty Traficomien ohjeessa *Väyläpäätösten hakeminen ja käsittely* (dnro TRAFICOM/202396/03.04.01.01/2020). Väyläesitys tulee tehdä Traficomien verkkosivuilla olevalla *Esitys väyläpäätökseksi* -lomakkeella.

Sillan mahdollisista vaikutuksista Puolustusvoimien toimintaan on syytä tiedustella Merivoimien esikunnalta, mikäli lausuntoa ei siltä ole jo pyydetty. Myös meripelastusviranomaisten näkemys suunnitellusta sillasta ja sen mahdollisista vaikutuksista meripelastusviranomaisten toimintaan olisi perusteltua tiedustella.

Traficom toimii Suomen valtion merikarttaviranomaisena ja julkaisee Suomen meri- sekä järviolueilta painettuja ja elektronisia merikarttoja. Hankkeesta vastaavan on ilmoitettava siltatöiden valmistumisesta Traficomien verkkosivuilla olevalla vesistön ylittävän sillan valmistusilmoituksella. Valmistusilmoituksen perusteella sillan sijainti- ja alikulkukorkeustieto merkitään merikartalle.

Sillan valmistusilmoitus ja mahdollinen *Esitys väyläpäätökseksi* -lomake on toimitettava Traficomille sen verkkosivujen kautta sähköisesti, sähköpostitse tai postitse. Valmistusilmoituksessa ja väyläpäätösesityksessä tulee ilmoittaa Traficomien diaarinumero TRAFICOM/464579/04.04.05.05/2020.

Väyläviraston meriväyläyksikkö on todennut, että Kivimon salmessa kulkee kesäaikaan vilkkaasti liikennöity 2905: Enklinge–Houtskari väylä. Veneväylän kulkusyvyyden Kivimon salmessa on 3,0 m ja harausvyvyys MW₂₀₀₀ -3,8 m. Väyläviraston näkemyksen mukaan suunnitelmassa esitetty silta-aukko on riittävä veneväylän vesiliikenteelle. Sillan rakennustyöt tulee kuitenkin ajoittaa siten, että niistä on mahdollisimman vähän haittaa vesiliikenteelle. Purjeveneiltä kulku voidaan katkaista lyhyeksi ajanjaksoksi.

Työnaikaiseen siltarakenteeseen tulee jättää riittävä kulkuaukko vesiliikenteelle. Lisäksi rakenteisiin on asennettava esimerkiksi vilkkuvalot, joilla ohjataan veneliikennettä silta-aukon suuntaan pimeään aikaan.

Rakennustöiden päättyttyä tulee hankkeesta vastaavan varmistaa riittävä vesisyvyys tankoharaamalla uuden silta-aukon ja uuden veneväylän linjauksen alueella sillan molemmin puolin vähintään 200 m:n matkalla. Varmistusharauksen tulee suorittaa Väyläviraston harausvaltuudet omaava yritys tai henkilö katsastetulla tankoharalla. Väylälle ei saa jäädä rakennustöistä aiheutuvia kiinteitä esteitä väylän harausvyvyyden yläpuolelle.

Harauksen mittaustulokset tulee toimittaa Väyläviraston meriväyläyksikön Turun toimipisteelle sähköpostitse.

Sillan alikulkukorkeus on merkittävä maastoon rajoitettua alikulkukorkeutta osoittavalla vesiliikennemerkillä, jonka toteutus on hankkeesta vastaavan vastuulla. Sillan alikulkukorkeutta osoittava merkki tulee asentaa uoman suunnassa olevan vapaan aukon keskelle molemmin puolin siltaa Liikenne- ja viestintäviraston (Traficom) ohjeen *Vesiliikennemerkkit ja valo-opasteet sekä johtojen ja kaapeleiden merkitseminen* (TRAFICOM/60474/03.04.01.00/2020) mukaisesti. Hankkeesta vastaavan tulee tiedottaa rakennustöiden aikataulusta ja järjestelyistä hyvissä ajoin sekä paikallisesti että Väyläviraston meriväyläyksikölle. Sillan valmistuttua hankkeesta vastaavan tulee ilmoittaa töiden valmistumisesta meriväyläyksikölle sähköpostitse tai kirjeitse.

Muistutus

Bo-Krister Pero (Svedjeland 445-660-3-27) on todennut, että sillan päätyosa ja kaivutyöt Lömsön saaren puolella Kivimossa sijoittuvat hänen mailleen kiinteistöllä Svedjeland. Myös hakemuksen kiinteistökartassa tie on suunniteltu kulkemaan kiinteistön Svedjeland metsä- ja peltoalueen läpi kuten nykyinen maantie. Sillan paalutustyöt ja tien rakennustyöt aiheuttavat merkittävää melu- ja maisemahaittaa. Kiinteistön Svedjeland porakavon kunto sillan Kivimon päässä on tarkastettava ennen rakennustöiden aloittamista. Kaivorakenteiden kivijalat ja muurit on kuvattava ennen sillan rakennustöiden aloittamista mahdollisten töiden suorittamisen aiheuttamien halkeamien todentamiseksi. Pero käyttää kiinteistöään Svedjeland noin 8 kk vuodessa ja hänelle on turvattava esteetön pääsy kiinteistölleen sillan rakennustöiden aikana.

Selitys

Aluehallintovirasto on varannut hakijalle tilaisuuden antaa selitys lausuntojen ja muistutuksen johdosta. Hakija on 23.11.2020 ja 24.11.2020 aluehallintovirastoon toimittamissaan selityksissä todennut **Varsinais-Suomen elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksen ympäristö ja luonnonvarat -vastuualueen** lausunnon osalta, ettei sillä ole lausuttavaa siitä. **Liikenne- ja viestintäviraston (Traficom)** lausunnon osalta hakija on todennut, että Kivimon sillan alikulkukorkeudet ja aukkomitat perustuvat lainvoimaisiin tie- ja yleissuunnitelmiin. Yleissuunnitelmavaiheessa on saatu muun muassa Saaristomeren meripuolustusalueen lausunto (31.1.2001), jossa se on esittänyt Kivimon lossipaikan kehittämiseen avattavaa siltarakaisua. Lausunnossa on todettu lisäksi, ettei Saverkeitin lossipaikan kehittämisestä ole huomautettavaa. Saaristomeren merivartiosto on todennut lausunnossaan (15.2.2001), ettei sillä ole huomautettavaa siltasuunnitelman suhteen, koska avattavan sillan alikulkukorkeus on riittävällä leveydellä vähintään 8 m.

Hakija on todennut **Väyläviraston meriväyläyksikön** lausunnon osalta, että tiesuunnitelmavaiheessa venejohteet ja odotustihaalit olivat suun-

nitelma-aineistossa mukana, mutta vesitalouslupahakemuksen liitteenä olevassa siltapiirustuksessa niitä ei enää ole esitetty. Rakenteet poistettiin maantien 12029 Lillholmenin läppäsillan tie- ja rakennussuunnittelun perusteella. Kivimon silta on tätä lähes vastaava rakenne. Lillholmenin läppäsillan osalta veneilijät ovat pitäneet mainittuja rakenteita osittain turhina ja tarpeettomina sillan turvallisen käytön kannalta. Odotustihtaaleihin kiinnittyminen on todettu purjeveneille hankalaksi ja jopa vaaralliseksi, koska suurten moottoriveneiden peräaallot tulevat niille voimakkaina aiheuttaen melko suurtakin aallokkoa. Venejohteiden ja odotustihtaalien osalta lopullinen päätös voidaan tehdä vasta rakennussuunnitelmavaiheessa, kun Väyläviraston asiantuntijat ovat mukana hyväksymässä siltasuunnitelmia. Työnaikaiseksi kulkuaukoksi veneilijöille hakija on esittänyt 10 m leveää alikulkukorkeudeltaan 6,0 m korkeaa aukkoa, joka merkitään työnaikaisesti Väyläviraston ohjeiden mukaisesti.

Hakija on todennut **Bo-Krister Peron** muistutuksen osalta, että hankkeesta *Maantien 12003 parantaminen korvaamalla Kivimon lossi sillalla, Länsi-Turunmaa* (nykyisin Parainen) on laadittu tiesuunnitelma, joka on tullut lainvoimaiseksi 13.12.2016. Tämän tiesuunnitelman perusteella ennen rakennustöiden aloittamista pidetään maantietoimitus, jossa rakentamiseen tarvittavat tiealueet katselmoidaan ja lunastetaan valtion omaisuudeksi. Paraisten kaupunki määrittää rakentamisaikaisten melua ja pölyä aiheuttavien töiden aikarajat. Ennen rakennustöiden aloittamista maastossa talousvesikaivojen vesi tutkitaan ja työalueen läheisyydessä olevat kiinteistöt katselmoidaan. Kulku kiinteistöille turvataan koko siltatöiden ajaksi.

ALUEHALLINTOVIRASTON RATKAISU

Vesitalouslupa

Aluehallintovirasto myöntää Varsinais-Suomen elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksen liikenne ja infrastruktuuri -vastuualueelle luvan sillan rakentamiseen Kivimon salmen yli 11.6.2020 päivätyn hakemuksen ja sen täydennyksen mukaisesti Paraisten kaupungissa.

Hanke käsittää työnaikaisten siltojen rakentamisen, maamassojen ruopasta lossilaiturien siirron ja purkamisten ja yhden välituen rakentamisen yhteydessä sekä uuden sillan rakentamiseen liittyvät työt vesialueella.

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 8.5.2020 päivätyn pääpiirustuksen nro S/18798 v (mittakaavat 1:500, 1:100, 1:50) mukaisesti.
2. Sillan korkeimman silta-aukon alikulkukorkeuden tulee olla vähintään 8,0 m keskivedenkorkeudesta mitattuna ja silta-aukon vapaan leveyden vähintään 20,0 m. Sillan läppäosan silta-aukon vapaan leveyden tulee olla vähintään 13,0 m. Työnaikaiseen työsiltaan tulee jättää noin 6 m korkea ja noin 10 m leveä kulkuaukko vesiliikenteen kulkuyhteydeksi Kivimon salmen läpi.
3. Sillan alikulkukorkeus on merkittävä valmiiseen siltaan ja työsiltaan uoman suunnassa olevan vapaan aukon keskelle sillan molemmille puolille rajoitettua alikulkukorkeutta osoittavalla vesiliikennemerkillä Liikenne- ja viestintäviraston (Traficom) ohjeistuksen mukaisesti.

Valmiin sillan siltarakenteisiin ja työnaikaisiin rakenteisiin on asennettava vilkkuvalot tai vastaavat hyvin erottuvat ja näkyvät rakenteet ohjaamaan veneliikennettä silta-aukon suuntaan pimeään aikaan. Kulkuaukko on mahdollisuuksien mukaan merkittävä vaikutussuuntaa osoittavilla apumerkeillä.

Työalue ja rakennustöiden aikaiset vesirakenteet tulee merkitä vesillä liikkujiin tiedoksi riittävän selkeästi esimerkiksi kelluvin erikoismerkein ja tiedotustauluin Traficom ohjeistuksen mukaisesti.

4. Rakennussuunnitelmaan saadaan Varsinais-Suomen elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksen ympäristö- ja luonnonvarat -vastualueen hyväksymällä tavalla tehdä sellaisia vähäisiä muutoksia, joilla ei ole haitallista vaikutusta yleiseen tai yksityiseen etuun lukuun ottamatta lupamääräyksessä 2 määrättyjä silta-aukon mittoja.

Töiden suorittaminen

5. Töiden suorittamisessa tulee välttää veden samentumisen aiheuttamista ja uoman kaventamista. Samentumista vesialueella aiheuttavia työvaiheita ei saa toteuttaa 1.6. ja 31.8 välisenä aikana. Sillan rakennustyöt tulee ajoittaa siten, että niistä on mahdollisimman vähän haittaa vesiliikenteelle. Ranta-alueet tulee säilyttää mahdollisimman luonnonmukaisina sillan kohdalla.

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

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

Töiden päätyttyä riittävä vesisyvyys on varmistettava tankoharaamalla silta-aukon ja Enklinge–Houtskari veneväylän alueella sillan molemmin puolin vähintään 200 m:n matkalla. Varmistusharauksen tulee suorittaa Väyläviraston harausvaltuudet omaava yritys tai henkilö katsastetulla tankoharalla. Siltapaikan vesialueelle ei saa jäädä työnaikaisia rakenteita tai materiaaleja väylän haraussyvyyden $MW_{2000} -3,8$ m yläpuolelle.

Ruoppausmassat on läjitettävä maalle siten, etteivät massat pääse valumaan takaisin vesialueelle tai toimitettava maalle vastaanottoaikkaan, jolla on asianmukainen lupa niiden vastaanottamiseen. Lossilaiturien rakennuskelpoisia purkumassoja voidaan kuitenkin käyttää sillan luiska- ja pengertäyksiin.

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

Kunnossapito

7. Silta on pidettävä asianmukaisessa kunnossa.

Toimenpiteet menetysten ehkäisemiseksi tai vähentämiseksi

8. Luvan saajan tulee selvittää suunnitelman mukaisilla työalueilla olevat johdot, kaapelit ja putket. Työt on tehtävä niitä vaurioittamatta.

Tarkkailu

9. Luvan saajan on tarkkailtava hankkeen vaikutuksia vedenlaatuun laadittavan tarkkailusuunnitelman mukaisesti. Lisäksi samentumista ja sen leviämistä on tarkkailtava työmaalla päivittäin ja havainnot on kirjattava työmapäiväkirjaan.

Tarkkailusuunnitelman tulee sisältää muun ohella tarkkailupisteiden sijaintikoordinaatit ja vesinäytteistä tehtävät määritykset sekä näytteidenottokehtojen määrät ja niiden ajankohdat. Tarkkailusuunnitelma on toimitettava hyväksyttäväksi Varsinais-Suomen elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksen ympäristö ja luonnonvarat -vastuualueelle hyvissä ajoin ennen töiden aloittamista.

Tarkkailutuloksista on laadittava yhteenveto kaikkien tulosten valmistuttua ja se on ilman aiheutonta viivytystä toimitettava tiedoksi Varsinais-Suomen elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksen ympäristö ja luonnonvarat -vastuualueelle sekä Paraisten kaupungin ympäristönsuojeluviranomaiselle.

Töiden aloittaminen ja toteuttaminen

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

Ilmoitukset

11. Rakennustöiden aikataulusta tulee ilmoittaa Enklinge–Houtskari väylän ylläpitäjälle Väyläviraston meriväyläyksikön Turun toimipisteelle ja yhteysalusliikenteestä vastaavalle Varsinais-Suomen elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskukselle hyvissä ajoin ennen töiden aloittamista. Rakennustöistä ja niiden vaikutuksista alueen vesiliikenteeseen on tiedotettava paikallisesti veneilijöille sopivalla tavalla. Lisäksi vaikutuksista vesiliikenteeseen on ilmoitettava Liikenne- ja viestintävirastolle (Traficom) *Tiedonantoja merenkulkijoille* -ilmoitusta varten viimeistään noin kuukausi ennen töiden aloittamista.
12. Mikäli hankkeen toteuttaminen edellyttää väylämuutosten tekemistä Enklinge–Houtskari väylälle, suunnitelluista muutoksista on oltava yhteydessä Väyläviraston meriväyläyksikön Turun toimipisteeseen hyvissä ajoin ennen töiden aloittamista. Tarvittavista väylämuutoksista on lisäksi haettava vesiliikennelain 49 §:n mukaista väylän vahvistamispäätöstä väyläpäätösesityksellä Traficomilta.
13. Töiden aloittamisesta on etukäteen ilmoitettava kirjallisesti Varsinais-Suomen elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksen ympäristö ja luonnonvarat -vastuualueelle, Paraisten kaupungin ympäristönsuojeluviranomaiselle sekä tarkoituksenmukaisella tavalla asianomaisille vesi- ja maa-alueiden omistajille.
14. Hankkeen valmistumisesta on 60 päivän kuluessa ilmoitettava kirjallisesti Etelä-Suomen aluehallintovirastolle, Varsinais-Suomen elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksen ympäristö ja luonnonvarat -vastuualueelle, Paraisten kaupungin ympäristönsuojeluviranomaiselle, Liikenne- ja viestintävirastolle (Traficom) sekä Väyläviraston meriväyläyksikölle.

Sillan valmistusilmoitus on tehtävä Traficomien verkkosivuilla olevalla vesistön ylittävän sillan valmistusilmoituksella. Ilmoitukseen on liitettävä sillan lopullista sijaintia osoittava karttapiirros kiinteistötiedoin ja mittoja osoittava pääpiirustus. Lisäksi Traficomille on toimitettava mahdollinen väyläpäätösesitys.

Töiden suorittamisen jälkeen Enklinge–Houtskari väylän harauksen mitaustulokset tulee toimittaa Väyläviraston meriväyläyksikön Turun toimipisteelle ilman aiheetonta viivytystä.

Valmistelulupa

Aluehallintovirasto oikeuttaa Varsinais-Suomen elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksen liikenne ja infrastruktuuri -vastuualueen ryhtymään hankkeen toteuttamista valmisteleviin toimenpiteisiin jo ennen päätöksen lainvoimaiseksi tulemistä. Valmistelulupa käsittää kaikki työvaiheet.

PERUSTELUT

Vesitalousluvan perustelut

Kivimon maantiesillalla korvataan nykyinen lossiyhteys Kivimon salmessa Houtskarin ja Lömsön saarten välillä Saariston rengastiellä Paraisilla Turunmaan saaristossa. Hanke parantaa ajoneuvo- ja kevyen liikenteen palvelutasoa, kulkuyhteyksiä ja liikenteen sujuvuutta, kun siltaa pitkin matka-aika Kivimon salmen yli lyhenee merkittävästi verrattuna lossiyhteyteen. Uusi tieosa on 2 m nykyistä tietä leveämpi, mikä parantaa liikenneturvallisuutta. Lossin käyttämisestä aiheutuvat melu- ja pakokaasupäästöt poistuvat siltayhteyden tullessa käyttöön ja alueellinen saavutettavuus Saariston rengastiellä paranee. Hanke on yleisen tarpeen vaatima. Hanke muuttaa alueen maisemakuvaa.

Kivimon maantiesillan välituet supistavat Kivimon salmen uoman vesipoikkileikkausalaa vähäisesti, mutta tästä ei aiheudu havaittavaa vedenkorkeuden tai virtausten muutosta. Sillan penkereet eivät rajoita vesipoikkileikkausalaa.

Hankkeesta aiheutuvat haitat ovat rakentamisaikaisia ja ne ilmenevät lähinnä työnaikaisina liikenteen poikkeusjärjestelyinä ja haittana vesiliikenteelle, sillan rakentamisesta aiheutuvana meluna, veden samentumisena ja eliöstön karkottumisena työalueelta sekä tilapäisenä vesialueen virkistyskäytön estymisenä. Hankkeesta muodostuvien ruoppausmassojen yhteismääräksi on arvioitu noin 3 200 m³.

Vesilain 2 luvun 7 § edellyttää, että rakennustyöt on kaikissa hankkeissa toteutettava siten, että haitat jäävät mahdollisimman vähäisiksi. Luvan saaja on vastuussa hankkeesta aiheutuvasta edunmenetyksestä. Töiden suorittamisesta mahdollisesti aiheutuva, välittömästi ilmenevä edunmenetys on viivytyksettä korvattava vahinkoa kärsineelle.

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

Hanke on alueella voimassa olevan yleiskaavan mukainen. Hankkeen toteuttaminen ei vaikuta Kokemäenjoen–Saaristomeren–Selkämeren vesienhoitoalueen vesienhoitosuunnitelmassa tai Suomen merenhoitosuunnitelmassa vuosille 2016–2021 esitettyjen tavoitteiden (meriympäristön hyvä tila) 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.

Valmisteluluvan perustelut

Valmistelevat toimenpiteet voidaan suorittaa tuottamatta muulle vesien käytölle tai luonnolle ja sen toiminnalle huomattavaa haittaa. Luvassa tarkoitetut työt ovat sellaisia, että niiden suorittamisen jälkeen olot voidaan olennaisilta osin palauttaa entisen veroisiksi siinä tapauksessa, että lupapäätös kumotaan tai sen määräyksiä muutetaan.

VASTAUS LAUSUNNOISSA JA MUISTUTUKSESSA ESITETTYIHIN VAATIMUKSIIN

Aluehallintovirasto ottaa lausunnot huomioon luparatkaisusta, lupamääräyksistä ja perusteluista ilmenevällä tavalla. Aluehallintovirasto toteaa **Liikenne- ja väyläviraston (Traficom)** lausunnon osalta lisäksi, että luvan saaja on hankkinut lausunnossa edellytetyt Puolustusvoimien Merivoimien esikunnan (Saaristomeren meripuolustusalueen) ja meripelastusviranomaisten (Saaristomeren merivartioston) lausunnot tiesuunnitelmavaiheessa. Aluehallintovirasto toteaa **Bo-Krister Peron** muistutuksen osalta, että luvan saaja on muistutuksen johdosta antamassaan selityksessä ilmoittanut ottavansa töiden suorittamisessa huomioon muistutuksessa esitetyt vaatimukset.

SOVELLETUT SÄÄNNÖKSET

Vesilain (587/2011) 3 luvun 4 §:n 1 momentin 2) kohta, 5 §, 6 §, 7 §, 10 §, 11 § ja 16 § 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
Liikenne- ja viestintävirasto (Traficom)
Väyläviraston meriväyläyksikkö
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 (<https://ylupa.avi.fi>).

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

Tähän aluehallintoviraston päätökseen tai siitä perittävään maksuun voi hakea muutosta kirjallisella valituksella. Valituksen saa tehdä sillä perusteella, että päätös on lainvastainen.

Päätöksestä voivat valittaa asianosaiset, sekä vaikutusalueella ympäristön-, terveyden- tai luonnonsuojelun tai asuin-ympäristön 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.

Asian käsittelystä hallinto-oikeudessa voidaan periä oikeudenkäyntimaksu siten kuin tuomioistuinmaksu-laissa (1455/2015) ja oikeusministeriön asetuksessa tuomioistuinmaksulain 2 §:ssä säädettyjen maksujen tarkistamisesta (1383/2018) säädetään. Maksun suuruus on 260 euroa. Tuomioistuinmaksulaissa on erikseen säädetty tapauksista, joissa maksua ei peritä. Tarkempia tietoja maksuista saa hallinto-oikeudesta.

Toimi näin

Jos haet muutosta aluehallintoviraston päätökseen, tee kirjallinen valitus Vaasan hallinto-oikeuteen ennen valitusajan päättymistä. Valitusaika päättyy **21.1.2021**.

Valitusaika määräytyy seuraavasti:

- Päätöksen tiedoksisaannin katsotaan tapahtuneen viimeistään seitsemäntenä (7.) päivänä siitä, kun aluehallintovirasto on julkaissut päätöksen verkkosivuillaan.
- Valitusaika on 30 päivää päätöksen tiedoksisaannista.
- Kun määräaika lasketaan, sitä päivää, kun päätös on saatu tiedoksi, ei oteta lukuun.
- Jos määräajan viimeinen päivä on pyhäpäivä, itsenäisyyspäivä, vapunpäivä, jouluaatto, juhannusaatto tai arkilauantai, määräaika päättyy ensimmäisenä arkipäivänä sen jälkeen.

Ilmoita valituksessa

- valittajan nimi, postiosoite, puhelinnumero ja muut tarpeelliset yhteystiedot, kuten sähköpostiosoite. Jos valittajana on yhteisö, ilmoita sen nimi ja yhteystiedot.
- laillisen edustajan, asiamiehen tai muun valituksen laatineen henkilön nimi ja postiosoite, puhelinnumero ja muut tarpeelliset yhteystiedot, kuten sähköpostiosoite
- sellainen postiosoite ja mahdollinen muu osoite, johon oikeudenkäyntiin liittyvät asiakirjat voidaan lähettää (prosessiosoite). Hallinto-oikeus voi valita, mihin osoitteeseen se toimittaa asiakirjat, jos sille on ilmoitettu useampia prosessiosoitteita tai jos yhtäkään ilmoitettua yhteystietoa ei ole nimetty prosessiosoitteeksi.
- päätös, johon haetaan muutosta
- päätöksen kohta, johon haetaan muutosta
- mitä muutoksia päätökseen vaaditaan
- perusteet, joilla muutosta vaaditaan
- mihin valitusoikeus perustuu, jos valituksen kohteena oleva päätös ei kohdistu valittajaan

Yhteystietojen muutoksesta on ilmoitettava viipymättä hallinto-oikeudelle valituksen vireillä olon aikana.

Valituksen liitteet

- aluehallintoviraston päätös, johon muutosta haetaan (alkuperäisenä tai jäljennöksenä)
- asiakirjat, joita käytetään vaatimusten tukena (jollei niitä ole toimitettu jo aiemmin aluehallintovirastoon)
- valtakirja
 - asiamiehen on liitettävä valitukseen valittajalta saatu valtakirja ellei hän ole asianajaja, julkinen oikeusavustaja tai sellainen oikeudenkäyntiavustaja, joka määrittellään luvan saaneista oikeudenkäyntiavustajista annetussa laissa (715/2011).

- asiamiehen ei tarvitse toimittaa valtakirjaa, jos hallinto-oikeuteen toimitetaan sellainen sähköinen asiakirja, jossa on selvitys asiamiehen toimivallasta. Asiamiehen ei myöskään tarvitse esittää valtakirjaa, jos valittaja on antanut valtuutuksen suullisesti tuomioistuimessa tai jos asiamies on toiminut asiamiehenä asian aikaisemmassa käsittelyvaiheessa.

Lähetä valitus hallinto-oikeuteen

Hallinto-oikeuden yhteystiedot ovat:

Vaasan hallinto-oikeus

Korsholmanpuistikko 43, 4. krs (käyntiosoite)

PL 204, 65101 Vaasa (postiosoite)

sähköposti: vaasa.hao@oikeus.fi

puhelinvaihe: 029 56 42 611

asiakaspalvelu: 029 56 42 780 (avoinna ma–pe kello 8.00–16.15)

telekopio (fax): 029 56 42 760

Valituksen saapuminen määräajassa on valittajan vastuulla, kun se lähetetään postitse, sähköpostitse, telekopiona tai lähetin välityksellä. Suljetussa laitoksessa oleva henkilö voi antaa valituskirjelmän valitusajan kuluessa myös sille henkilölle, joka on määrätty laitoksessa tätä tehtävää hoitamaan tai laitoksen johtajalle.

Valituksen on oltava perillä hallinto-oikeuden kirjaamossa viimeistään valitusajan viimeisenä päivänä ennen hallinto-oikeuden aukioloajan päättymistä.

Valituksen voi tehdä myös hallinto- ja erityistuomioistuinten asiointipalvelussa osoitteessa

<https://asiointi2.oikeus.fi/hallintotuomioistuimet>