



PÄÄTÖS

Nro 500/2019

Dnro ESAVI/14117/2019

Annettu julkipanon jälkeen
12.12.2019

ASIA Kahden vetovaijerin ja sähkökaapelin asentaminen Högsarin lossiväylälle sekä väylämuutos, Parainen

HAKIJA Varsinais-Suomen elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus

HAKEMUKSEN VIREILLETULO

Varsinais-Suomen elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus on 23.4.2019 Etelä-Suomen aluehallintovirastossa vireille panemassaan ja myöhemmin täydentämässään hakemuksessa pyytänyt lupaa kahden vetovaijerin ja sähkökaapelin asentamiseen Högsarin lossiväylälle sekä Airisto–Notö väylän väylämuutokseen 18.4.2019 päivätyn hakemussuunnitelman mukaisesti Paraisten kaupungissa.

LUVAN HAKEMISEN PERUSTE JA LUPAVIRANOMAISEN TOIMIVALTA

Vesilain (587/2011) 3 luvun 3 §:n 1 momentin 5) kohta ja 2 §, 10 luvun 4 § sekä 1 luvun 7 §:n 1 momentti

ASIAAN LIITTYVÄT PÄÄTÖKSET

Högsarin lossi sijaitsee nykyisellä Högsar–Grännäs maantiellä (tiennumero 12019), joka on määrätty paikallistieksi ja siten tie- ja vesirakennushallituksen (TVH) ylläpidettäväksi 1.1.1968. Tätä aiemman yksityistien ajalta arkistotietoja ei ole löytynyt, joten lossiliikenteen aloittamisajankohdan lupaprosesseista ei ole tietoa. Lossihankkeella ei ole vesilain mukaista lupaa. Turun luotsipiirin vuosikertomuksen 1987 mukaan Airisto–Nötö väylä valmistui vuonna 1987. Vesilain mukaista yleisen kulkuväylän perustamista ei ole tehty, sillä tämä menettely otettiin käyttöön vasta vuonna 1992.

ALUEEN KAAVOITUSTILANNE JA LUONTOARVOT

Kaavoitus

Maakuntakaava

Hankealue sijaitsee maaliskuussa 2013 vahvistettujen Loimaan seudun, Turun seudun kehyskuntien, Turunmaan ja Vakka-Suomen maakuntakaavojen alueella. Kokonaiskaavaa on tämän jälkeen täydennetty vaihemaakuntakaavoilla. Lossiväylän kohdalla on merkintä *lautta* ja sitä koskee suunnittelumääräys, jonka mukaan lauttayhteyksien kehittämisessä tavoitteena on parempi liikenteen palvelutaso, jossa liikenne on säännöllistä ja tukee rengastien kehittämistä. Hankealue sijaitsee Saariston rengastiehen tukeutuvalla kehittämisvyöhykkeellä. Lossiväylän kanssa risteävät merkinnot *laivaväylä* sekä *uusi vesihuoltolinja*. Valmisteilla olevassa Varsinais-Suomen luonnonarvojen ja -varojen vaihemaakuntakaavassa hankealueelle ei kohdistu valmisteluaineiston perusteella muutoksia. Hanke ei ole ristiriidassa voimassa olevien tai vireillä olevien maakuntakaavojen kanssa.

Yleiskaava Hankealueella on voimassa pohjoisen Nauvon rantayleiskaava, joka sisältää toukokuussa 2003 hyväksytyyn Nauvon rantayleiskaavan, maaliskuussa 2007 hyväksytyyn Nauvon rantayleiskaavan muutoksen, tammikuussa 2007 hyväksytyyn Sandön ja Källdingen osan rantayleiskaavan sekä useita pienempiä kaavamuutoksia. Hankealue on merkitty vesiliikennealueeksi/kylätai pienvenesatamaksi (kaavamerkintä LV) sekä vesialueeksi (W). LV-merkinnän alue on tarkoitettu pääasiassa pienvenesatamaa, yhteysliikennettä ja palvelutoimintoja varten. Alueelle voidaan rakentaa sen käyttötarkoitusta palvelevia rakennuksia ja laitteita. Vesialueesta ei ole annettu erityisiä määräyksiä. Hanke on voimassa olevan yleiskaavan mukainen.

Luontoarvot

Hankealueen läheisyydessä ei ole suojelualueita. Lähin luonnonsuojelualue on Nauvon järvien luonnonsuojelualue noin 800 m hankealueesta kaakkoon. Lähimmät Natura 2000 -kohteet ovat Vansorin glo-järvi 4,5 km hankealueesta lounaaseen ja Nauvon glo-järvet 4,5 km hankealueesta luoteeseen.

LUPAHAKEMUKSEN SISÄLTÖ

Yleiskuvaus hankkeesta

Högsarin lossi kulkee Storlandetin saarella sijaitsevan Nauvon Grännäsins kylän ja Ängholmin saaren välillä Paraisten kaupungissa Turunmaan saaristossa. Ängholmin saaresta on maantieyhteys tätä suuremmalle Högsarin saarelle. Varsinais-Suomen elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus vastaa lossiliikenteen järjestämisestä ja liikennöintiä hoitaa nykyisellä sopimuskaudella Suomen Lauttaliikenne Oy. Lossiyhteys palvelee Högsarin saaren vakituisia ja vapaa-ajan asukkaita ja lossi liikennöi tarvittaessa ympäri vuoden. Lossiväylä risteää Väyläviraston ylläpitämää Airisto–Nötö vesiväylää.

Lossireittiä liikennöidään L-182 -lautalla, joka on varustettu perinteisellä dieselmekaanisella propulsiojärjestelmällä ja ohjausvaijerilla. Suomen Lauttaliikenne Oy on lisännyt lauttaan komponentit, joilla lautasta on saatu vaijerivedolla ohjattava sähkökäyttöinen lossi. Sähkölossin toimintaa varten tulee lossiväylälle asentaa kaksi vetovaijeria ja sähkökaapeli. Vaijeriveto-

sessä lossissa kuljettaja ei pysty kompensoimaan tuulen ja virran vaikutusta lautan sortoon kuten ruoripotkurilla ajettaessa ja lossin liikkeessä vetovaijerit nousevat ajoittain vedenpinnan yläpuolelle. Hankkeessa asennettavat vetovaijerit ja niihin liittyvät järjestelyt supistavat Airisto–Nötön yleistä kulkuväylää ja vaikeuttavat sen käyttämistä, joten kyseessä on vesilain 3 luvun 2 §:n tarkoittama aina luvanvarainen hanke.

Hankkeen hyötynä on, että vaijerivetoinen ja sähkökäyttöinen lossi on ympäristöystävällisempi, turvallisempi, kustannustehokkaampi ja hyötysuhteeltaan parempi kuin perinteinen dieselkäyttöinen lossi. Sähkölossi ei aiheuta päästöjä paikallisesti ja sen käyttöön voidaan ostaa ympäristöystävällisesti tuotettua sähköä. Vaijerivetoisuus poistaa myös perinteisistä potkurilaitteista aiheutuvaa rantaeroosiota ja vähentää melua. Hankkeen haittana on, että lossin liikkeessä vesirajan tuntumaan nousevat vetovaijerit vaikeuttavat Airisto–Nötö vesiväylän käyttöä ja saattavat aiheuttaa vaaratilanteita väylällä ja väylän ulkopuolisella vesialueella liikkuvalla vesiliikenteelle. Koska kyseessä on uudentyypinen lossiratkaisu, veneilijät eivät ole tottuneet ottamaan huomioon lähelle vedenpintaa tai sen yläpuolelle nousevia vaijereita lossiväylää ylittäessään. Vesiliikenteen turvallinen kulku lossiväylän poikki toteutetaan varoitusmerkeillä merkitsemällä selkeästi vesiliikenteelle tarkoitettu väylä ja ohjaamalla vesiliikennettä valo-opastein. Vetovaijerien ja sähkökaapelin asennus sekä lossiväylään liittyvä merkintä on tarkoitus toteuttaa ja ottaa käyttöön mahdollisimman pian lupapäätöksen saatua lainvoiman.

Vesialueen tiedot

Yleiskuvaus

Högsarin saari sijaitsee Saaristomeren lounaisessa välisaaristossa. Alueella harjoitetaan kalastusta ja kalankasvatusta ja se on tärkeä virkistyskäyttö- ja matkailualue. Vesiliikenne on vilkasta ja alueella kulkee paljon vesiväyliä ja reittiliikennettä. Saaristomeren keskisyvyys on 23 m, mutta rannikolla vesisyvyys on usein alle 10 m. Lounaisessa välisaaristossa veden vaihtuvuus on vähäistä johtuen merialueen mataluudesta ja saarien suuresta määrästä.

Vedenkorkeudet

Vedenkorkeuden vaihtelu vuosina 1922–2012 on ollut hankealuetta lähimmällä mareografilla (Turku) teoreettiseen keskivedenkorkeuteen MW₂₀₁₉ verrattuna seuraava.

Ylivedenkorkeus	HW	+1,30 m
Keskiylivedenkorkeus	MHW	+0,81 m
Keskialivedenkorkeus	MNW	-0,49 m
Alivedenkorkeus	NW	-0,74 m

Vesisyvydet ja pohjan laatu

Lossiväylän kohdalla vesisyvyys on rannan tuntumassa noin 3 m ja avomerelle päin mentäessä enimmillään 18 m. Lossiväylän keskikohdan länsipuolella on matalaa 6 m:iin asti ja itäpuolella vesi syvenee yli 25 m:iin. Väylän alueella pintamaalajit ovat rannoilla kalliota ja keskellä sekasedimenttiä. Väylän keskiosan länsipuolella on kalliota ja itäpuolella savea ja lieju-savea.

Vedenlaatu ja vesienhoitosuunnitelma

Saaristomeri on viime vuosikymmeninä rehevöitynyt pääasiassa jokien tuoman ravinnekuormituksen seurauksena. Suurin osa kuormituksesta on peräisin maataloudesta. Muita kuormituslähteitä ovat haja-asutus, kalan kasvattamot ja jätevedenpuhdistamot. Pitkään jatkuneen ulkoisen kuormituksen seurauksena myös sisäinen kuormitus on merkittävää.

Hankealue kuuluu vesimuodostumaan Iso- ja Pikku-Nauvon vesialue, jonka ekologisen tilan luokka on tyydyttävä ja kemiallisen tilan hyvä. Hyvä tila tulisi Kokemäenjoen–Saaristomeren–Selkämeren vesienhoitoalueen vesienhoitosuunnitelman mukaan saavuttaa vuoteen 2027 mennessä. Vesimuodostuman pintavesityyppi on lounainen välisaaristo. Hankkeella ei hakijan näkemyksen mukaan vaaranneta vesienhoidon tavoitteita tai heikennetä vedenlaatua.

Merenhoitosuunnitelma

Merenhoitosuunnitelman tavoitteena on saavuttaa Itämeren hyvä tila vuoteen 2020 mennessä. Saaristomeren tila on useilla kuvaajilla mitattuna heikko. Hankkeen vaikutuksesta meriympäristön tila ei heikkene.

Tulvariskien hallintasuunnitelma

Hankealuetta ei ole nimetty merkittäväksi tulvariskialueeksi. Hakija katsoo, että hanke ei aiheuta tulvariskejä eikä hankkeeseen liittyen tarvita erityisiä tulvariskien hallintatoimenpiteitä. Lossin suunnittelussa on otettu huomioon merenpinnan korkeuden vaihtelut ja sään ääriolosuhteet.

Risteävän vesiväylän tiedot

Lossiväylä risteää Väyläviraston hallinnoimaa Airisto–Nötö väylää (nro 3395), jonka kulkusyvyys on 2,4/4,3 m ja kokonaispituus 58,7 km. Väylä kulkee saariston läpi Nötön saaren länsipuolelta Airistolle ja kuuluu väyläluokkaan VL3 (hyötyliikenteen matalaväylät). Väylä on valaisematon ja se on merkitty kelluvilla ja kiinteillä turvalaitteilla. Hankealueella väylän kulkusyvyys on 2,4 m ja harausyvyys -3,5 m keskivedenkorkeudella MW₂₀₀₅. Väylää pitkin kulkee jonkin verran hyötyliikennettä kuten kalastaja-aluksia ja rajavartiolaitoksen aluksia, mutta pääosa väylän käyttäjistä on vapaa-

ajan veneilijöitä. Väylällä ei hankealueen osalla ole tällä hetkellä säännöllistä reittiliikennettä.

Kalat ja kalastus

Saaristomeri on tärkeä kalatalousalue. Tärkeimmät ammattikalastuksen saalislajit ovat silakka, kuha, ahven ja siika. Muita saaliskaloja ovat hauki, made, meritaimen, lohi, särkikalat ja kuore. Yleisin pyydys on verkko ja lisäksi käytetään rysiä, koukkuja ja trooleja. Högsarin lossiväylän vaikutusalueella ei toimi kalastusyhdistys Åbolands Fiskarförbundet rf:n mukaan kaupallisia kalastajia eikä vaikutusalueella esiinny kalankasvatustoimintaa. Kalastus lähialueella on loma-asukkaiden vapaa-ajankalastusta ja paikallisten asukkaiden kotitarve- ja virkistyskalastusta. Lossi estää jo nykytilanteessa kalastuksen hankealueella, joten kalastukselle ei aiheudu hankkeesta haittaa.

Hankealueen sijainti

Högsarin lossi sijaitsee Paraisten kaupungin Nauvossa ja on osa Högsar-Grännäs maantietä (tiennumero 12019). Lauttarannasta on matkaa Nauvon keskusta 5,6 km ja Paraisille 39 km.

Lossin käyttäjät ja liikennemäärät

Högsarin saarella on 22 vakituista asukasta ja noin 50 lomamökkiä sekä vuokramökkejä. Lossia käyttävät pääasiassa mantereella työssä käyvät ja koululaiset sekä kesäaikaan mökkiläiset ja muut kesävieraat. Lauttamatkan pituus on 319 m ja ajoaika noin 5 minuuttia hyvissä sääoloissa. Nykyisin käytössä oleva lossi on rakennettu vuonna 1972 ja sen hyötykuorma on 44 tonnia, syväys 1,8 m ja kuivapaino 72 tonnia. Lossin autokannen pituus on 25,5 m ja leveys 6,3 m. Lossiin mahtuu kerrallaan noin 10 henkilöautoa.

Vuosittain Högsarin lautalla kuljetetaan yhteensä noin 30 000 ajoneuvoa. Keskimääräinen kuljetettu ajoneuvomäärä (Kvl) koko vuoden aikana on 106 autoa/vrk, kesäaikainen ajoneuvomäärä (Kkvl) 150 autoa/vrk sekä raskaiden ajoneuvojen määrä (Kvlras) 3 ajoneuvoa/vrk. Keskimääräinen käyttöaste vuonna 2016 oli 11,3 %. Lautalla kuljetettujen ajoneuvojen määrässä on paljon vuosittaista vaihtelua. Syksystä kevääseen yöliikenne on erittäin vähäistä. Nykyinen liikennöintisopimus Suomen Lauttaliikenne Oy:n kanssa on voimassa 31.12.2019 asti. Lauttayhteyden korvaamista sillalla on esitetty vuonna 1999, mutta hankkeesta luovuttiin kaavoitussyistä.

Lossien sähköistämishanke

Yleistä

Suomen Lauttaliikenne Oy aloitti vaijerivedolla ohjattavien lossien sähköistämishankkeen syksyllä 2017. Projektin tavoitteena on rakentaa ympäristöystävällinen, turvallinen ja kustannustehokas vaijerivetoinen lossi. Sähkökäyttöinen lossi ei aiheuta paikallisesti päästöjä ja Suomen Lauttaliikenne Oy ostaa lossin käyttöön ympäristöystävällisesti tuotettua sähköä. Näin lossiliikenteen aiheuttamia päästöjä saadaan merkittävästi vähennettyä. Projektia tehdään yhteistyössä Varsinais-Suomen elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksen kanssa. Högsarissa käytettävä vaijerivetotekniikka on

periaatteeltaan samanlainen kuin Suomen Lauttaliikenne Oy:n Kemijärven lossissa on käytössä. Se kuitenkin eroaa siitä siten, että lossista tehdään sähkökäyttöinen. Esimerkiksi Vaxholmissa Ruotsissa on käytössä toimintaperiaatteeltaan vastaava sähkölossi. Myös Ahvenanmaan maakuntahallitus tutkii sähkölossin käytön mahdollisuutta.

Tehdyt tutkimukset

Vetovaijerien toimintaa tutkittiin syksyllä 2018, jolloin ne asennettiin lossiväylälle koekäyttöä varten. Lossin ajolinjoja mitattiin marraskuussa 2018 paikannuslaitteella, jotta saatiin selville lossin käyttämät ajolinjat eri ympäristöolosuhteissa. Ääritilanteita simuloitiin painamalla lossia pois lyhyimmältä kulkureitiltä käyttäen sen omia moottoreita. Teoreettisen keskilinjan kummallakin puolella havaittujen maksimipoikkeamien suurin väli oli 38 m. Lossin kulkujälki on painottunut salmen keskellä hieman teoreettisen keskilinjan itäpuolelle. Mittauksista saatua tietoa on hyödynnetty lossin merkintäsuunnitelmaa laadittaessa. Vetovaijerit poistettiin tammikuussa 2019. Koekäytön aikana havaittiin, että vesiliikenteelle tulee saada selkeä opastus lossiväylän ylitykseen, sillä vetovaijereita saattaa olla vaikea havaita ja veneilijät ovat tottuneet ohittamaan ohjausvaijerilla varustetun lossin turvaliseksi katsomaltaan etäisyydeltä.

Sähkökäyttöisen vaijerivetoisen lossin toimintaperiaate

Nykyinen lossiväylällä liikennöivä L-182-lautta on varustettu ohjauksoydellä, kahdella ruoripotkurivetolaitteella sekä kahdella dieselmoottorilla. Sähköistämiprojektissa lossiin asennetaan komponentit, joilla siitä saadaan sähköllä toimiva vaijerivetoinen lossi. Maasähköverkon katkosten varalle asennetaan hätädieselgeneraattori ja UPS. Lisäksi vanha voimansiirtokoneisto säilytetään ainakin aluksi varavoimanlähteenä. Vaijeriveto tuodaan lossin molemmille sivuille. Lossiin asennetaan kaksi vaijeria, jotka kiinnitetään saaren puolella lauttapaikan kultureiden maatuikiin. Mantereen puolella vaijerit ovat kiinni vinsseissä, joilla mahdollistetaan vaijerin kireyden säätö. Sähkö tuodaan lossiin Högsarin puoleisen rannan sähkökeskuksesta kiinteällä kaapelilla kaapelirullan kautta.

Vetovaijerien toiminta

Perinteisellä ruoripotkurilaitteistolla ajettaessa lossin kuljettaja voi korjata tuulen, aallokon ja virtauksien aiheuttamaa sortoa potkurilaitteiston asennolla. Lossin ohjausvaijeri nousee lähelle vedenpintaa vain lossin läheisyydessä lossin ollessa liikkeessä. Sen sijaan vaijerivetoisessa lossissa sortoa ei ole mahdollista korjata ja tietyissä sääolosuhteissa lossin sorto kurssiltaan kiristää vetovaijereita. Vaijerit saattavat olla nousseena vesirajaan tai sen yläpuolelle koko lossiväylän pituudelta lossin liikkuessa. Laiturien läheisyydessä vetovaijerit nousevat pinnan yläpuolelle olosuhteista riippumatta. Lossin ollessa laiturissa vetovaijerit asettuvat lähelle pohjaa selvästi risteävän väylän harausvyödyden -3,5 m alapuolelle.

Hankealueella olevat johdot ja kaapelit

Eteläiselle lossilaiturille kulkee etelästä päin Caruna Oy:n käytössä oleva pienjännitesähkökaapeli sekä toinen käytöstä poistettu kaapeli. Merikartalle on merkitty lossiväylän vieressä kulkevaksi kaapeli, mutta sen omistajaa ei ole saatu selville. Kaapeli on mahdollisesti poistettu käytöstä.

Tarvittavat vesiväylän muutokset

Airisto–Nötö väylän linjausta ja väyläaluetta muutetaan hankkeen johdosta. Väylän linjausta siirretään lossiväylän läheisyydessä 20–40 m pohjoiseen. Väyläaluetta supistetaan ja väylän leveys kapenee lossiväylän kohdalla 75 m:stä 40 m:iin. Veneväylien suunnitteluohjeiden (Liikenneviraston ohjeita 38/2017) mukainen normaalileveys tämän kulkusyvyuden väylälle on 40–50 m eli väylä on ohjeen mukainen. Väyläviraston kanssa on neuvoteltu muutoksista ja ne toteutetaan hakijan kustannuksella.

Lossin merkintä vesialueella

Vesiliikennemerkkit

Risteävästä lauttaväylästä (köyden varassa kulkeva lautta) tiedottavat vesiliikennemerkkit on nykyisin asennettu väylän oikeaan reunaan sekä lännestä että idästä päin lähestyttäessä. Lännän suunnan merkki sijaitsee luodolla Lökgundetin edustalla noin 600 m ennen lossiväylää. Merkin sijainti säilytetään nykyisellään. Idän suunnan merkki sijaitsee Grännäsin rannassa noin 1 000 m ennen lossiväylää. Merkkiä siirretään noin 200 m länteen luodolle rannan edustalle. Vesiliikennemerkkeihin lisätään apukilpi merkinnällä *Valo-ohjaus*. Vesiliikennemerkkit uusitaan ja niiden koko on 1 440 x 1 440 mm. Merkit voidaan tarvittaessa valaista.

Turvalaitteet

Lossiväylän kohdalla ei tällä hetkellä ole Airisto–Nötö väylään liittyviä turvalaitteita. Kyseinen väylän kohta on syvä ja leveä väylän kulkusyvyteen nähden. Vesiliikenne kulkee nykyisin lossiväylän poikki sekä virallista väylää pitkin että väylän ulkopuolisella vesialueella. Veneilijät, jotka ovat tottuneet vuosien kuluessa ohittamaan ruoripotkurilossin etu- tai takapuolelta omasta mielestään turvalliselta etäisyydeltä saattavat epähuomiossa olla liian lähellä vajerivetoista lossia, koska vetovaijerit ovat ylempänä kuin perinteinen ohjausvaijeri. Vetovaijerien asentamisen jälkeen turvallisin ylityskohta vesiliikenteelle on keskellä lossiväylää, jossa virallinen vesiväylä kulkee. Vesiliikenne ohjataan käyttämään väylää merkitsemällä se viittaportein lossiväylän kummallakin puolella ja rajaamalla väylän ulkopuolinen lossivaijerien vaikutusalue turvaväleineen viitoilla. Viitoilla rajattavan alueen leveys on keskellä lossiväylää 80 m ja se kapenee rantoja kohti mentäessä. Lossiväylän rajaamiseen käytetään erikoismerkkejä, joita asennetaan neljä lossiväylän molemmille puolille noin 40 m:n välein. Viittaportteissa käytetään kardinaalimerkintää ja erikoismerkkejä valo-opastein. Turva-

laitteet asennetaan hakijan kustannuksella ja niiden hoito on hakijan vastuulla.

Valo-opasteet

Losseja koskee Liikenne- ja viestintäministeriön asetus maantielautoista 20/2006 ja siihen tehdyt muutokset 1667/2009 ja 1156/2018. Asetuksen 8 §:n 3 momentin mukaan *lauttaväylälle, jossa liikennöi yleisen kulkuväylän poikki kulkeva lossi, toimivaltainen elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus voi kustannuksellaan ja Väylävirastolta luvan saatuaan asettaa 1 momentissa tarkoitettujen merkkien lisäksi lauttalaiturien läheisyyteen Liikenne- ja viestintäviraston määräysten mukaiset vesiliikenteen valo-opasteet*. Valo-opasteet asennetaan Högsarin lossiväylälle vetovaijerien asentamisen yhteydessä, sillä vesiliikenteen ei ole turvallista ylittää lossiväylää lossin liikkuessa. Koska lossin ylityspaikka on melko leveä (yli 300 m), asetetaan valo-opasteet väylän oikeaan reunaan kelluvana rakenteena kummallekin puolelle lossiväylää. Näin ne ovat paremmin havaittavissa kuin lauttalaitureilla. Valo-opasteet sijoitetaan mustiin taustalevyihin. Valo-opasteisiin kiinnitetään apukilpi merkinnällä *Varo vaijeria*. Valo-ohjauksen tarkempi toteutus suunnitellaan myöhemmin.

Valo-opasteet ovat seuraavat:

- Ei valoa: Lossi laiturissa, kulku sallittu.
- Yksi vilkkuva keltainen valo: Lossi lähdössä, väylä suljetaan pian.
- Yksi kiinteä punainen valo: Lossi liikkeellä, kulku kielletty.

Vesiväylä suljetaan liikenteeltä aina lossin kulkiessa. Lossi kulkee aina tarvittaessa, joten vesiliikenteelle aiheutuvaa liikennekatkosta ei voida tarkasti arvioida etukäteen. Lossin ajoaika yhteen suuntaan on noin 3–4 minuuttia ja edestakainen matka kestää noin 6–8 minuuttia. Päiväaikaan lossi kulkee kesäkaudella keskimäärin 5–8 kertaa tunnissa, kesäkauden ulkopuolella keskimäärin 3–5 kertaa tunnissa ja vilkkaimpina kesäviikonloppuina lähes tauotta. Vesiliikennekatkot eivät hakijan näkemyksen mukaan aiheuta kohtuutonta haittaa vesiväylän käyttäjille. Lossikuljettaja voi mahdollisuuksien mukaan aikatauluttaa lossin ylityksen siten, ettei risteävää vesiliikennettä ole.

Valot ja merkintä lossissa

Lossi näyttää kulkiessaan sisäisillä kulkuvesillä annetussa asetuksessa säädettyjä valoja ja merkkikuvioita sekä keltaisia vilkkuvia valoja. Lossin kylkeen on kiinnitetty kummallekin puolelle kulkusuuntaa osoittavat valot sekä kilpi merkinnällä *Varo vaijeria*.

Kiinteistötiedot ja oikeudet alueisiin

Lossiväylä sijaitsee Druckis delägarlag -nimisen osakaskunnan hallinnoimalla yhteisellä vesialueella 445-539-876-1 ja Grännäs fiskedelägarlag

-nimisen osakaskunnan hallinnoimalla yhteisellä vesialueella 445-544-876-1. Rannoilla lossirakenteet sijoittuvat Högsar–Grännäs yhdystielle 445-895-1-2019. Hakija tarvitsee yhteisille vesialueille sijoittuvia lossirakenteita (vaijerit ja sähkökaapeli) varten pysyvän käyttöoikeuden.

Hankkeen ympäristövaikutukset

Hakijan näkemyksen mukaan hankkeella ei ole heikentävää vaikutusta alueen vedenlaatuun, luontoon, kalastukseen tai kulttuuriympäristöön. Hankkeessa ei suoriteta ruoppauksia eikä se muuta alueen luonnonolosuhteita.

Hankkeen hyödyt ja haitat

Hankkeesta saatavat hyödyt ovat seuraavat:

- Högsarin lossin kehittämisellä taataan toimiva ja turvallinen yhteys Högsarin saareen.
- Sähkökäyttöinen lossi ei tuota paikallisesti päästöjä ja lossin käyttöön voidaan ostaa ympäristöystävällisesti tuotettua sähköä, jolloin lossiliikenteen päästöt vähenevät merkittävästi.
- Sähkökäyttöinen lossi on turvallisempi, kustannustehokkaampi ja hyötysuhteeltaan parempi kuin dieselmoottoreilla kulkeva lossi.
- Perinteisistä potkurilaitteista aiheutuva rantaerosio ja siihen liittyvä paikallinen väliaikainen veden samentuminen poistuu hankkeen myötä.
- Lossiliikenteen aiheuttama melu vähenee.
- Vesiliikenteen keskittyminen viralliselle väylälle vähentää liikennettä muulla vesialueella.
- Vastaavaa järjestelmää mahdollisesti käytetään tulevaisuudessa muillakin lossiväylillä, jolloin voidaan hyödyntää hankkeesta saatuja kokemuksia.

Hankkeesta aiheutuvat haitat ovat seuraavat:

- Airistö–Nötö väylän käyttäminen vaikeutuu, kun vesiliikenne katkaistaan lossin kulkiessa.
- Väylän ulkopuolisen vesialueen käyttö veneilyyn vaikeutuu lossiväylän kohdalla.
- Vesirajaan nousevat vetovaijerit saattavat aiheuttaa vaaratilanteita.

Hakijan näkemyksen mukaan hankkeesta saatavat hyödyt ovat huomattavasti aiheutuvia haittoja suuremmat. Haitat kohdistuvat pinta-alaltaan pienehkölle vesialueelle ja jo nykyisin vesiliikenne joutuu ottamaan lossin huomioon vesiväylää käyttäessään. Hanke toteutetaan siten, ettei risteävän väylän käytettävyys merkittävästi heikkene eikä vesiliikenteen turvallisuus vaarannu. Merkinnän ja valo-ohjauksen avulla vesiliikenteelle taataan turvallinen kulkuyhteys lossiväylän yli.

Oikeudelliset edellytykset

Hakijan näkemyksen mukaan oikeudelliset edellytykset hankkeen toteuttamiselle ovat olemassa, koska hankkeesta yleisille eduille saatava hyöty on huomattava verrattuna siitä yleisille tai yksityisille eduille koituviin menetyksiin eikä hanke ole ristiriidassa kaavoituksen kanssa. Hanke on suunniteltu toteutettavaksi niin, että yleistä kulkuväylää voidaan edelleen käyttää ilman huomattavaa haittaa. Hankkeesta ei aiheudu sanottavia vaikutuksia vesialueelle tai kalastolle, joten ei ole tarpeen määrätä tarkkailuvelvoitetta, kalatalousvelvoitetta tai kalatalousmaksua. Hakijan arvion mukaan hankkeesta ei aiheudu korvattavia edunmenetyksiä.

LAUSUNTO

Väyläviraston meriväyläyksikön 13.5.2019 hankkeesta antaman ennakkolausunnon mukaan lossiväylää risteävä väylä kuuluu Väyläviraston hallintaan. Väyläviraston näkemyksen mukaan hakemuksessa esitetylle vesialueen ja vesiväylän käytön rajoittamiselle ei ole sellaista estettä tai haittaa, joka ei olisi kohtuudella hallittavissa hakemussuunnitelmassa esitetyllä periaatteella. Väylän tilapäinen sulkeminen lossin ollessa kulussa on sellainen haitta muulle vesiliikenteelle, joka voidaan väylien ja lossin merkinnällä selkeyttää ja vesiliikenteen turvallisuus alueella voidaan taata. Väylävirasto on ollut mukana suunnittelussa hankkeen alkuvaiheista asti ja on tietoinen hankkeen etenemisestä. Vähäiset väylämuutokset sekä päätös tarvittavasta merenkulun merkinnästä voidaan tehdä Väyläviraston esityksestä Liikenne- ja viestintävirasto Traficomille sen toimivaltaan perustuen, kun hakemuksesta vetovaijerin ja sähkökaapelin asentamisesta lossiväylälle sekä vesialueen ja väylän käytön rajoittamisesta lossin risteyskohdassa on tehty päätös.

HAKEMUKSESTA TIEDOTTAMINEN

Aluehallintovirasto on vesilain 11 luvun 7, 10 ja 11 §:ssä säädetyllä tavalla kuuluttamalla asiasta aluehallintovirastossa sekä Paraisten kaupungissa varannut tilaisuuden muistutusten tekemiseen ja mielipiteiden esittämiseen hakemuksen johdosta viimeistään 5.9.2019. Kuulutus on erikseen lähetetty asiakirjoista ilmeneville asianosaisille. Kuulutus ja hakemusasiakirjat on julkaistu aluehallintoviraston internetsivuilla osoitteessa www.avi.fi/lupa-tietopalvelu.

Aluehallintovirasto on vesilain 11 luvun 6 §:n mukaisesti pyytänyt hakemuksen johdosta lausunnon Varsinais-Suomen elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksen ympäristö ja luonnonvarat -vastuualueelta, Paraisten kaupungilta sekä kaupungin ympäristönsuojeluviranomaiselta, Liikenne- ja viestintävirastolta (Traficom) sekä Väylävirastolta.

LAUSUNNOT

1) **Varsinais-Suomen elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksen ympäristö ja luonnonvarat -vastuualue** on todennut, että hankealue kuuluu vesimuodostumaan Iso- ja Pikku-Nauvon vesialue, jonka ekologisen tilan luokka on Kokemäenjoen–Saaristomeren–Selkämeren vesienhoitoalueen

vesienhoitosuunnitelman luokituksen (2016) mukaan tyydyttävä. Tilaluokka ei ole muuttunut. Tavoitteena on saavuttaa hyvä ekologinen tila vuoteen 2027 mennessä. Vesimuodostuman kemiallinen tila on hyvä ja se tulee ylläpitää eikä tila saa huonontua. Merenhoidon tavoitteena on meriympäristön hyvä tila kaikkien merenhoidossa tarkasteltavien 11 laadullisen kuvaajan osalta. Hankkeella ei ole vaikutusta vesienhoidon tai merenhoidon tavoitteiden saavuttamiseen. Hankkeelle voidaan myöntää vesilain mukainen lupa.

2) **Paraisten kaupungin rakennus- ja ympäristölautakunta** on todennut, että se on tutustunut hakemukseen, eikä sillä ole siitä huomautettavaa. Hanketta varten voidaan myöntää vesilain mukainen lupa. Väylälle sijoitettavien varoitus- ja opastekylttien tekstien on oltava vähintään ruotsin ja suomen kielillä.

3) **Väyläviraston meriväyläyksikkö** on todennut, että lossiväylän ja risteävän Airisto–Nötö väylän merkintäsuunnitelmien ja valo-ohjauksen tulee olla Väyläviraston ja Liikenne- ja viestintävirasto Traficomien hyväksymiä ennen uusien turvalaitteiden maastoon asentamista. Airisto–Nötö väylällä liikennöiville aluksille on annettava mahdollisuus kulkea ilman tarpeettoman pitkää viivästystä. Vesiliikenteelle tulee olla varattu riittävän pitkä aika väylän sulkemisten välillä. Ruuhkatilanteissa ruuhka tulee purkaa ennen seuraavaa väylän sulkemista. Väylän avautumista odottavia aluksia varten tulee rakentaa tihtaali tai laituri, johon ne voivat tarvittaessa kiinnittyä. Hankkeen aiheuttamat muutokset merkintään lossiväylällä ja Airisto–Nötö väylällä sekä rakennelma veneiden väliaikaista kiinnittymistä varten toteutetaan hakijan kustannuksella.

4) **Liikenne- ja viestintävirasto (Traficom)** on todennut, että lossireitti risteää kohtisuorasti Väyläviraston ylläpitämää Airisto–Nötö väylää, joka on luokiteltu hyötyliikenteen matalaväyläksi. Nauvon itäpuolitse ei kulje muita yleisiä kulkuväyliä pohjois–etelä -suunnassa. Vaihtoehtoiset yleiset kulkuväylät kulkevat Nauvon länsipuolitse ja Lillandetin itäpuolitse.

Valo-ohjaus:

Lupahakemuksessa on esitetty valo-ohjauksen suunniteltua toteutusta Airisto–Nötö väylälle lossiväylän kummallekin puolelle. Maantielautoista annetun liikenne- ja viestintäministeriön asetuksen (20/2006) 8 §:n 3 momentin mukaisesti lossiväylän valo-opasteiden on oltava Liikenne- ja viestintävirasto Traficomien määräyksen mukaiset. Traficomien määräyksessä vesiliikennemerkeistä ja valo-opasteista (Liikenneviraston määräys dnro LI-VI/2393/00.03.03/2017) on määrätty valo-opasteiden yksityiskohdista sekä opastejärjestelmästä sulkujen ja avattavien siltojen osalta, mutta opastejärjestelmän toteutusta suunnitellun hankkeen kaltaiselle vaijerivedolla toimivalle lossille ei ole erikseen määritelty.

Lupahakemuksessa on esitetty, että valo-opasteina käytettäisiin yhtä keltaista vilkkuvaa valoa, joka osoittaisi lossin olevan lähdössä liikkeelle, ja yhtä kiinteää punaista valoa lossin ollessa liikkeellä, jolloin vesikulkuneuvojen kulkeminen lossiväylän poikki olisi kielletty. Vesikulkuneuvojen kulku

lossiväylän poikki olisi sallittu, kun valo-opasteen valot eivät olisi päällä. Esitetty valo-opaste ei ole vesiliikennemerkkeistä ja valo-opasteista annetun määräyksen 11 §:ssä esitettyjen merkitysten (määräyksen kuva nro 35) mukainen. Tämän johdosta keltaista vilkkuvaloa ei tule käyttää valo-opasteena, sillä se olisi ristiriidassa valon käyttötarkoituksen kanssa.

Lisäksi määräyksen mukaisesti valo-opasteessa on käytettävä kiinteää vihreää valoa, joka osoittaa kulun olevan sallittu ja kiinteää punaista valoa, joka osoittaa kulun olevan kielletty. Määräys antaa Liikenne- ja viestintävirastolle mahdollisuuden päättää liikennepaikan tarpeiden pohjalta, minkälaista opasteyhdistelmää kulloinkin on käytettävä. Mikäli hankkeesta vastaava haluaa poiketa valo-ohjauksessa määräyksessä esitetystä opasteyhdistelmästä, se on hyväksyttävä Traficomissa ennen hankkeen toteuttamista.

Lupahakemuksessa ei ole esitetty yksityiskohtaisemmin suunnitellun valo-ohjausjärjestelmän toimintaa, mutta ottaen huomioon vedenpinnan yläpuolelle nousevan vetovaijerin vaarallisuuden vesiliikenteelle, mahdollisuutta järjestelmän toteuttamiseen automaattisena olisi syytä tutkia, jolloin inhimilliset virheet valo-ohjauksen osalta olisi mahdollista välttää.

Alueen vesiliikenteen huomioon ottaminen

Riippumatta lossiväylän varteen suunnitelluista erikoismerkeistä osa vesiliikenteestä kulkee jatkossakin lossiväylän poikki väyläalueen ulkopuolella, mihin kaikilla vesillä liikkujilla on vesilain mukainen oikeus. Tämän vuoksi riittävän selkeään ja näkyvään merkintään on kiinnitettävä huomiota myös väylän ulkopuolella valo-ohjauksen ulottumattomissa, jotta vesillä liikkujat saadaan tietoisiksi siitä, että vetovaijeri nousee vedenpinnan yläpuolelle pitkältä matkalta eikä lossia voi ohittaa turvallisesti lossin liikkuesssa, toisin kuin nykyisiä propulsiojärjestelmällä ja ohjausvaijerilla toimivia losseja.

Lupahakemuksessa on todettu, että lossi kulkee kesäkaudella keskimäärin 5–8 kertaa tunnissa ja vilkkaimpina kesäviikonloppuina lähes tauotta. Lossin liikennöinnissä on otettava huomioon myös alueen vesiliikenteen sujuvuus, eikä vesiliikenteen kulkua lossiväylän poikki tule estää lossin tauotomalla liikennöinnillä vilkkaimpina aikoina. Maantielautoista annetun liikenne- ja viestintäministeriön asetuksen 7 §:n 1 momentin mukaisesti lossi ei saa estää sellaisen aluksen kulkua, joka voi navigoida turvallisesti vain itse kulkuväylässä. Lisäksi 7 §:n 2 momentin mukaisesti lossin kuljetajan on huolehdittava siitä, että alukset, joiden on väistettävä lossia, eivät joudu kohtuuttomasti odottamaan pääsyä lossiväylän poikki. Vesiliikenteen sujuvuuden varmistamiseksi Traficom esittää, että lossin liikennöinti toteutettaisiin kesäviikonloppuisin siten, että vesiliikenteelle varattaisiin jokaisen lossin vesialueen ylityksen jälkeen noin viiden minuutin vapaa kulkuaika lossiväylän poikki, mikäli lossiväylän ylittävällä väylällä on vesiliikennettä.

Väylä- ja turvalaitemuutokset sekä niiden vahvistaminen

Lupahakemuksessa on esitetty Airisto–Nötö väylän kaventamista lossiväylän kohdalla nykyisestä noin 70 m:stä 40 m:iin. Lossin liikennöinnistä ai-

heutuvat väylän käyttökatkot aiheuttavat toisinaan vesikulkuneuvojen kasaantumista lossiväylän kummallekin puolelle ja vesikulkuneuvojen liikennöintiä vastakkaisiin suuntiin kapealla väyläosalla. Väylän leveyden riittävyys kaksisuuntaiselle liikenteelle tulee varmistaa Väylävirastolta, joka on Airisto–Nötö väylän ylläpitäjä.

Väylän suunniteltuihin muutoksiin sekä lossiväylän varteen suunnitellun viitoituksen, vesiliikennemerkkien ja valo-opasteiden rakentamiseen, asettamiseen ja ylläpitoon tarvitaan vesilain mukaisen luvan lisäksi vesikulkuväylien merkitsemisestä annetun asetuksen (846/1979) mukainen Traficomien lupa.

Hankkeesta vastaavan tulee olla suunnitelluista väylämuutoksista yhteydessä Väylävirastoon. Väylä- ja turvalaitemuutoksista tulee laatia Traficomille asianmukaiset väyläesitykset, joiden pohjalta se vahvistaa väylä- ja turvalaitemuutokset väyläpäätöksillään. Tarkemmat ohjeistukset väyläesityksiin liittyvistä yksityiskohdista on esitetty Traficomien ohjeessa *Väyläpäätösten valmistelu ja käsittely*.

Väyläesitykset tulee tehdä Traficomien verkkosivuilla olevalla lomakkeella *Esitys väyläpäätökseksi* sen verkkosivujen kautta sähköisesti, sähköpostitse tai kirjeitse.

MUISTUTUKSET JA MIELIPITEET

Hakemuksesta ei ole jätetty muistutuksia tai mielipiteitä.

HAKIJAN SELITYS

Aluehallintovirasto on varannut hakijalle tilaisuuden antaa selitys lausuntojen johdosta. Hakija on 3.10.2019 aluehallintovirastoon toimittamassaan selityksessä todennut pitävänsä kohtuullisena Liikenne- ja viestintäviraston (Traficom) ja Väyläviraston meriväyläyksikön esityksiä riittävän ajan varamisesta vesiliikenteelle, mikäli lossiväylän kanssa risteävällä vesiväylällä on vesiliikennettä. Sen sijaan Väyläviraston meriväyläyksikön esitystä tihtaalin tai laiturin rakentamisesta väylän avautumista odottavien alusten kiinnittymistä varten hakija pitää ylimitoitettuna. Lossin ajoaika yhteen suuntaan on 3–4 minuuttia. Hakijan näkemyksen mukaan risteävä liikenne pystyy tarvittaessa omaa nopeuttaan säätämällä odottamaan väylän vapautumista.

ALUEHALLINTOVIKASTON RATKAISU

Luparatkaisu

Aluehallintovirasto myöntää Varsinais-Suomen elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskukselle luvan kahden vetovaijerin ja yhden sähkökaapelin asentamiseen Högsarin lossiväylälle 18.4.2019 päivätyn hakemussuunnitelman mukaisesti Paraisten kaupungissa.

Aluehallintovirasto myöntää Varsinais-Suomen elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskukselle pysyvän käyttöoikeuden hanketta varten tarvittaviin osiin yhteisestä vesialueesta 445-544-876-1 ja yhteisestä vesialueesta 445-539-876-1 Paraisten kaupungissa.

Hankkeesta ja myönnettyistä vähäisistä pysyvistä käyttöoikeuksista ei ennalta arvioiden aiheudu vesilain mukaan korvattavaa edunmenetystä.

Väyläratkaisu

Aluehallintovirasto muuttaa julkista kulkuväylää Airisto–Notö nro 3395 koskevaa päätöstä siirtämällä väylää Högsarin lossiväylän läheisyydessä 20–40 m pohjoiseen ja kaventamalla väyläaluetta lossiväylän kohdalla 75 m:stä 40 m:iin. Väylän kulkusyvyys hankealueella on 2,4 m ja harausyvyys MW₂₀₀₅ -3,5 m.

Väylämuutoksesta ei ennalta arvioiden aiheudu vesilain mukaan korvattavaa edunmenetystä.

Luvan saajan on noudatettava vesilain säännöksiä ja seuraavia lupa- ja väylämääräyksiä.

Lupa- ja väylämääräykset

Rakenteet

- 1) Vetovaijerit ja sähkökaapeli sekä lossin valo-ohjaus, viitat ja erikoismerkit saadaan rakentaa sekä väylämuutokset tehdä 11.4.2019 päivättyjen Högsarin lossin merkintäsuunnitelman (mittakaava 1:2 000) ja Högsarin lossin merkinnät yleiskartta (mittakaava 1:10 000) mukaisesti.
- 2) Hakemuksesta poiketen lossin valo-opasteessa on käytettävä kiinteää vihreää valoa, joka osoittaa kulun olevan sallittu ja kiinteää punaista valoa, joka osoittaa kulun olevan kielletty Liikenne- ja viestintävirasto Traficomien määräyksen vesiliikennemerkkeistä ja valo-opasteista (dnro LIVI/2393/00.03.03/2017) mukaisesti. Mikäli tästä opasteyhdistelmästä halutaan poiketa, sille on ennen hankkeen toteuttamista saatava Traficomien hyväksymispäätös.

Töiden suorittaminen

- 3) Rakennustyöt on tehtävä siten, että merialueelle ja sen käytölle, kalastolle sekä vesiympäristölle aiheutuu mahdollisimman vähän haittaa ja häiriötä. Töiden suorittamisessa on vältettävä veden samentumisen ja melun aiheuttamista.
- 4) Luvan saajan on selvitettävä työalueella mahdollisesti olevat johdot ja kaapelit. Rakennustyöt on toteutettava niitä vaurioittamatta.
- 5) Rakennustöiden päätyttyä töiden jäljet on siistittävä sekä alueet muutoinkin saatettava asianmukaiseen ja maisemallisesti hyväksyttävään kuntoon.

Lossin käyttäminen ja kunnossapito

- 6) Lossin liikennöinti on toteutettava siten, että vesiliikenteelle on varattava jokaisen lossin vesialueen ylityksen jälkeen noin viiden minuutin vapaa kulkuaika lossiväylän poikki, mikäli lossiväylän ylittävällä väylällä on vesiliikennettä.
- 7) Luvan saajan on pidettävä rakenteet asianmukaisessa kunnossa.

Korvaukset

- 8) Töiden suorittamisesta mahdollisesti aiheutuva ja välittömästi ilmenevä edunmenetys on viivytyksettä korvattava asianomaiselle edunmenettäjälle.

Töiden aloittaminen ja toteuttaminen

- 9) Rakennustyöt on aloitettava ja saatettava olennaisilta osiltaan loppuun neljän vuoden kuluessa siitä lukien, kun tämä päätös on tullut lainvoimaiseksi. Muutoin lupa ja myönnetyt käyttöoikeudet raukeavat.

Ilmoitukset

- 10) Luvan saajan tulee laatia väylä- ja turvalaitemuutoksista Traficomille väyläesitykset, joiden pohjalta muutokset vahvistetaan väyläpäätöksillä. Väyläesitykset tulee tehdä Traficomin verkkosivujen kautta sähköisesti, sähköpostitse tai kirjeitse.
- 11) Töiden aloittamisesta on etukäteen ilmoitettava kirjallisesti Varsinais-Suomen elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksen ympäristö ja luonnonvarat -vastuualueelle, Paraisten kaupungin ympäristönsuojeluviranomaiselle ja tarkoituksenmukaisella tavalla asianomaisille vesi- ja maa-alueiden omistajille.
- 12) Hankkeen valmistumisesta on 60 päivän kuluessa ilmoitettava kirjallisesti Etelä-Suomen aluehallintovirastolle, Varsinais-Suomen elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksen ympäristö ja luonnonvarat vastuualueelle, Paraisten kaupungin ympäristönsuojeluviranomaiselle, Väyläviraston meriväyläyksikölle sekä Liikenne- ja viestintävirastolle (Traficom).

Valmistumisilmoitukseen on liitettävä lossin vetovaijerien ja sähkökaapelin, valo-ohjauksen, viittojen ja erikoismerkkien sekä Airisto–Notö väylän väylämuutosten lopullista sijaintia vesialueella osoittavat kartta-piirrokset mittoineen.

Perustelut

Uusi sähkökäyttöinen Högsarin lossi mahdollistaa käyttövarmuudeltaan toimivan ja turvallisen kulkuyhteyden Storlandetin saarelta Högsarin saareen Nauvossa Turunmaan saaristossa. Sähkökäyttöinen lossi ei tuota pai-

kallisesti päästöjä ja sen käyttövoimana voidaan käyttää ympäristöystävällisesti tuotettua sähköä. Uusi lossi on turvallisempi, kustannustehokkaampi ja hyötysuhteeltaan parempi kuin nykyinen dieselmoottoreilla kulkeva lossi, jonka potkurilaitteista aiheutuu väliaikaista veden samentumista ja ajan myötä rantaeroosiota. Lossiliikenteen aiheuttama melu vähenee nykyiseen verrattuna.

Hanke tukee Saariston rengastien kehittämistä ja on maakuntakaavoissa lossialueelle osoitettujen kehitystavoitteiden mukainen. Hankealueella ei ole Natura 2000 -verkoston tai muita suojelualueita, eikä hankkeen toteuttaminen vaikeuta Kokemäenjoen–Saaristomeren–Selkämeren vesienhoitoalueen vesienhoitosuunnitelmassa tai Suomen merenhoitosuunnitelmassa vuosille 2016–2021 esitettyjen tavoitteiden saavuttamista.

Lossiväylälle asennettavien kahden vetovaijerin ja sähkökaapelin johdosta risteävän Airistö–Nötö vesiväylän käyttö vaikeutuu jonkin verran. Vesiliikenne katkaistaan aina lossin kulkiessa. Myös väylän ulkopuolisen lähivesialueen käyttö veneilyyn vaikeutuu lossiväylän kohdalla ja vesirajaan nousevat vetovaijerit saattavat aiheuttaa vaaratilanteita. Tämän ehkäisemiseksi hankkeessa on kiinnitetty huomiota vesiliikennemerkintöihin ja vesiliikenteen valo-ohjaukseen, joiden avulla vesiliikenteelle voidaan taata turvallinen kulkuyhteys lossiväylän yli.

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 päätöksen estämättä korvausta hakemuksella aluehallintovirastossa.

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

Hankkeen johdosta Väyläviraston ylläpitämän Airistö–Nötö väylän linjausta ja väyläaluetta muutetaan siten, että linjaus siirretään risteävän lossiväylän läheisyydessä 20–40 m pohjoiseen ja väyläaluetta supistetaan lossiväylän kohdalla 75 m:stä 40 m:iin. Veneväylien suunnitteluohjeiden mukainen normaalileveys tämän kulkusyvyiden väylälle on 40–50 m. Väylämuutokset täyttävät vaatimukset, jotka vesialueella harjoitettava liikenne huomioon ottaen yleiselle kulkuväylälle kohtuudella voidaan asettaa. Hankkeelle on Väyläviraston suostumus.

Vesilaissa on säädetty kulkuväylien perustamisesta ja muuttamisesta julkisten kulkuväylien osalta 1.9.1992 alkaen. Siirtymäsäännöksessä todettiin muun muassa, että Merenkululaitoksen päätökset, joilla on ennen lain voimaantuloa vahvistettu julkisia kulkuväyliä, pysyvät voimassa ja väyliin sovelletaan, mitä julkisesta kulkuväylästä vesilaissa säädetään. Vesilain 10 luvun 4 §:n 1 momentin mukaan voidaan yleistä kulkuväylää koskevaa lainvoimaista päätöstä hakemuksesta muuttaa noudattaen soveltuvin osin kulkuväyläksi määräämistä koskevia säännöksiä. Kaikki Merenkuluhalli-

tuksen perustamat kulkuväylät on merkitty merikartoille. Merikartalle merkitseminen on edellyttänyt Merenkulkuhallituksen sisäistä päätöstä. Näin ollen, vaikka Airisto–Nötö väylän (nro 3395) perustamisesta ei ole löydetty päätösdokumenttia, kyseessä olevaan väylään voidaan tehdä vesilain 10 luvun 4 §:n tarkoittama yleistä kulkuväylää koskevan päätöksen muutos.

Airisto–Nötö väylän suunniteltuihin muutoksiin sekä lossiväylän varteen suunnitellun viitoituksen, vesiliikennemerkkien ja valo-opasteiden rakentamiseen, asettamiseen ja ylläpitoon tarvitaan vesilain mukaisen luvan lisäksi vesikulkuväylien merkitsemisestä annetun asetuksen (846/1979) mukainen Traficomien lupa.

Sovelletut säännökset Vesilain (587/2011) 3 luvun 4 §:n 1 momentin 2) kohta, 5 §, 6 §, 7 § ja 10 §, 10 luvun 3 § ja 4 § sekä 11 luvun 21 §

Lausuntoihin vastaaminen

Väyläviraston meriväyläyksikkö on lausunnossaan esittänyt, että väylän avautumista odottavien alusten kiinnittymistä varten tulisi rakentaa tihtaali tai laituri. Aluehallintovirasto toteaa, että kun otetaan huomioon lupamääräyksen 6) sisältö, jonka mukaan vesiliikenteelle on varattava jokaisen lossin vesialueen ylityksen jälkeen noin viiden minuutin vapaa kulkuaika, että lossin ajoaika on 3–4 minuuttia yhteen suuntaan sekä maantielautoista annetun liikenne- ja viestintäministeriön asetuksen (1156/2018) 7 §:n sisältö, ei tihtaalin tai laiturin tarvetta voida pitää merenkulun turvallisuuden kannalta, tai muutenkaan, perusteltuna.

Muilta osin aluehallintovirasto ottaa lausunnot huomioon lupa- ja väyläratkaisuihin ja niitä koskevista määräyksistä sekä perusteluista ilmenevällä tavalla.

KÄSITTELYMAKSU JA SEN MÄÄRÄYTYMINEN

Käsittelymaksu on 3 345 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 johtoa (kaksi vaijeria ja yksi sähkökaapeli) koskevan hakemuksen käsittelystä perittävän maksun suuruus on 1 910 euroa ja väylän muuttamista tai turvalaitteen asentamista koskevan hakemuksen käsittelystä perittävän maksun suuruus 2 390 euroa. Jos päätösasiakirja sisältää useita maksutaulukossa maksullisiksi säädettyjä vesitalousasioita siten, että ne muodostavat samaa tarkoitusta palvelevan kokonaisuuden, peritään asian käsittelystä korkeimpaan maksuluokkaan kuuluvan asian taulukon mukainen maksu kuitenkin

siten, että maksuun voidaan lisätä 50 prosenttia muiden vesitalousasioiden taulukon mukaisista maksuista. Käsittelymaksu on siten 3 345 euroa (2 390 euroa + 955 euroa).

PÄÄTÖKSESTÄ TIEDOTTAMINEN

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

Ilmoitus päätöksestä

Listan dpoESAVI-14117-2019 mukaan.

Ilmoittaminen ilmoitustauluilla ja internetissä

Tieto päätöksen antamisesta julkaistaan Etelä-Suomen aluehallintoviraston ilmoitustaululla ja päätöksestä kuulutetaan Paraisten kaupungin virallisella ilmoitustaululla. Päätös julkaistaan aluehallintoviraston internetsivuilla osoitteessa www.avi.fi/lupa-tietopalvelu.

MUUTOKSENHAKU

Päätökseen saa hakea muutosta Vaasan hallinto-oikeudelta valittamalla.

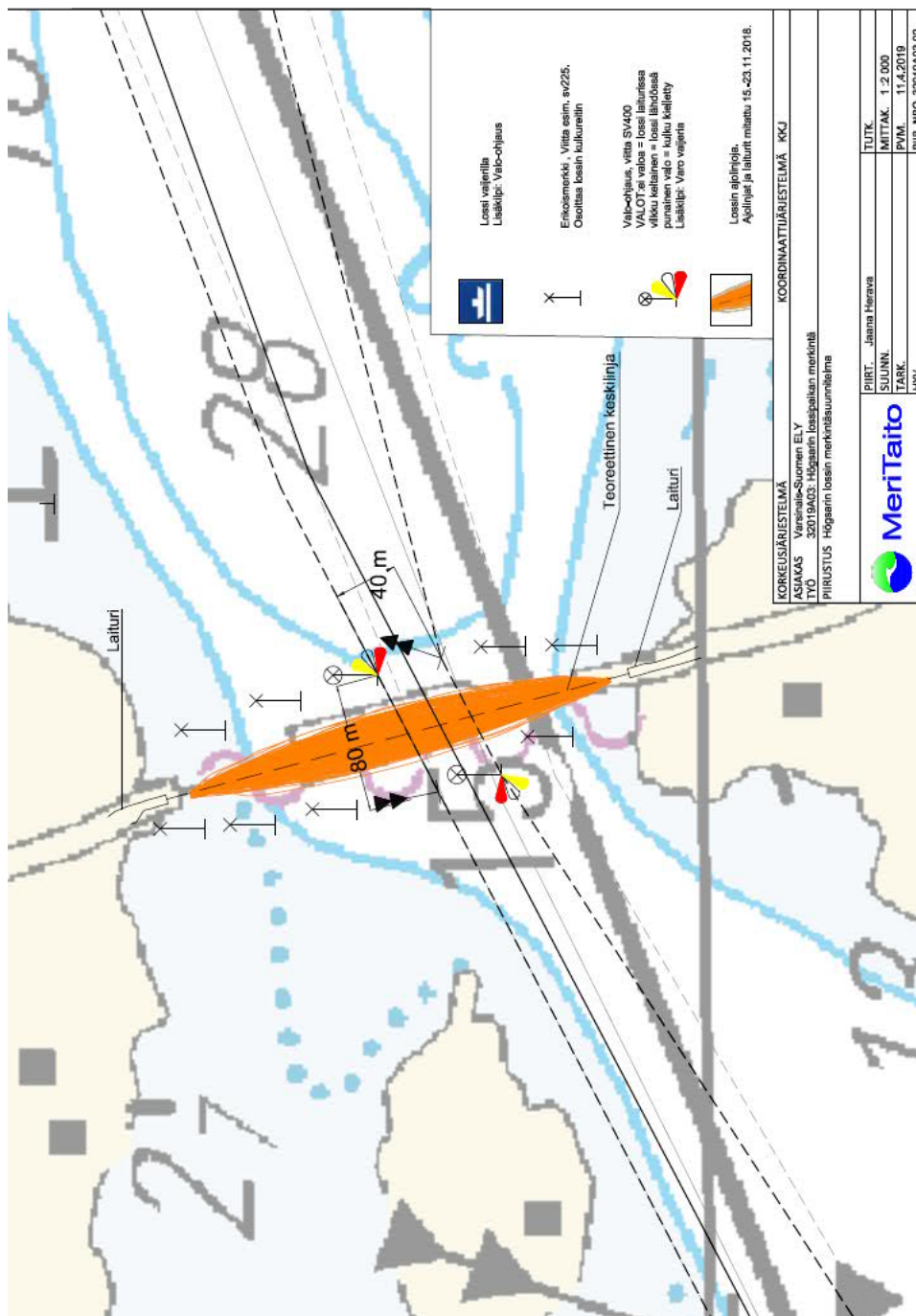
Liitteet

- 1) Lossin merkintäsuunnitelman kartta
- 2) Valitusosoitus

Asian on ratkaissut ympäristöneuvos Ville Salonen ja esitellyt ympäristölakimies Saku Hurskainen.

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

Lossin merkintäsuunnitelma kartalla



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 antopäivästä sitä määräaikaan lukematta. Valitusaika päättyy **13.1.2020**.

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 ja kotikunta
- postiosoite ja puhelinnumero ja mahdollinen sähköpostiosoite, joihin asiaa koskevat ilmoitukset valittajalle voidaan toimittaa (mikäli yhteystiedot muuttuvat, on niistä ilmoitettava Vaasan hallinto-oikeudelle, PL 204, 65101 Vaasa, sähköposti vaasa.hao@oikeus.fi)
- 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. Valituskirjelmän on oltava perillä määräajan viimeisenä päivänä ennen virka-ajan päättymistä. Valituskirjelmä liitteineen voidaan myös lähettää postitse, faxina tai sähköpostilla. Sähköisesti (faxina tai sähköpostilla) toimitetun valituskirjelmän on oltava toimitettu niin, että se on käytettävissä vastaanottolaitteessa tai tietojärjestelmässä määräajan viimeisenä päivänä ennen virka-ajan päättymistä.

Valituksen voi tehdä myös hallinto- ja erityistuomioistuinten asiointipalvelussa osoitteessa <https://asiointi2.oikeus.fi/hallintotuomioistuimet>.

Vaasan hallinto-oikeuden kirjaamon yhteystiedot

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.

Tämä asiakirja ESAVI/14117/2019 on hyväksytty sähköisesti / Detta dokument ESAVI/14117/2019 har godkänts elektroniskt

Esittelijä Hurskainen Saku 09.12.2019 10:33

Ratkaisija Salonen Ville 09.12.2019 10:48