



Varsinais-Suomen ELY-keskus, liikenne ja
infrastruktuuri -vastuualue
PL 236
20801 Turku

kirjaamo.varsinais-suomi@ely-keskus.fi

Hanke: Valtatie 2 parantaminen Porin keskustan kohdalla, ympäristövaikutusten arviointiohjelma

Yhteysviranomaisen lausunto ympäristövaikutusten arviointiohjelmasta

Sisällysluettelo

1.	Hanketiedot	1
1.1.	Hankkeen nimi	1
1.2.	Hankkeesta vastaava.....	2
1.3.	Yhteysviranomainen	2
1.4.	Hankkeesta vastaavan kuvaus hankkeesta ja sen vaihtoehdoista	2
2.	Ympäristövaikutusten arviointimenettelyn vireilletulo	3
2.1.	Hankkeen YVA -menettelyn tarve.....	3
2.2.	Toimivaltaisesta yhteysviranomaisesta määrääminen.....	3
3.	Ennakkoneuvottelu	4
4.	Arviointiohjelmasta tiedottaminen ja kuuleminen.....	4
5.	Arviointiohjelmasta annetut lausunnot ja mielipiteet.....	5
5.1.	Yhteenveto lausunnoista.....	5
5.2.	Yhteenveto mielipiteistä	8
6.	Yhteysviranomaisen lausunto arviointiohjelmasta	11
6.1.	Hankekuvaus, hankekokonaisuus ja hankkeen vaihtoehdot	11
6.2.	Kannanotto esitettyyn hankkeen vaikutusten arvioinnin laajuuteen ja tarkkuuteen	13
6.3.	Hankkeen edellyttämät strategiat, suunnitelmat ja luvat.....	23
6.4.	YVA-menettelyn ja siihen liittyvän osallistumisen järjestäminen.....	24
6.5.	Arviointiohjelman laatijoiden pätevyys	24
7.	Arviointiohjelmalausunnon toimittaminen ja siitä tiedottaminen	24
8.	Suoritemaksu, sen määräytyminen ja maksua koskeva oikaisumahdollisuus	25
9.	Sovelletut säännökset	25

1. Hanketiedot

1.1. Hankkeen nimi

Valtatie 2 parantaminen Porin keskustan kohdalla.

1.2. Hankkeesta vastaava

Hankkeesta vastaava on Varsinais-Suomen Elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus, liikenne ja infrastruktuuri -vastuualue (ELY-keskus L-vastuualue).

Hankkeen ympäristövaikutusten arviointiohjelman on konsulttitoimeksiantona laatinut Sitowise Oy.

1.3. Yhteysviranomainen

Hankkeen yhteysviranomaisena on toiminut Varsinais-Suomen elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus, ympäristö ja luonnonvarat -vastuualue (yhteysviranomainen).

1.4. Hankkeesta vastaavan kuvaus hankkeesta ja sen vaihtoehtoista

ELY-keskuksen L-vastuualue toimii hankkeesta vastaavana ympäristövaikutusten arvioinnista annetun lain (YVA-laki) (252/2017) mukaisen ympäristövaikutusten arviointimenettelyn (YVA-menettelyn) mukaisessa hankkeessa Valtatie 2 parantaminen Porin keskustan kohdalla (valtatie 2).

Hankkeessa suunnitellaan valtatie 2 parantamista Porin kaupungin kohdalla välillä Korven eritasoliittymä – Tiilimäen eritasoliittymä. Valtatie 2 liikennemäärä on pitkään edellyttänyt 2+2 kaistaista ratkaisua. Porin keskustan alueelle suunniteltavan ja YVA-menettelyssä arvioitavan tiehankkeen pituus on noin viisi kilometriä.

Tarkoituksena on parantaa valtatie palvelutasoa ja sujuvuutta sekä liikenneturvallisuutta ja tukea maankäytön kehittämistä. Valtatie 2 parantamisesta Porin keskustan kohdalla on laadittu vuonna 2022 valmistunut tiesuunnitelma.

Valtatie 2 on osoitettu Satakunnan maakuntakaavayhdistelmässä välillä Tiilimäki - Laani merkinnällä kaksiajoratainen parannettava päätie ja välillä Laani-Suntinoja merkinnällä parannettava tie.

Porin kaupungin yleiskaavassa suunnittelualueella valtatie 2 on osoitettu kaksiajorataisena päätienä.

YVA-menettelyssä on esitetty hankkeen valtatie 2 lähtökohdaksi hankkeen vaikutusalueen nykytilanne ja kehittyminen. Valtatiellä 2 todetaan olevan suuri merkitys Porin keskustan ja sitä ympäröivän taajamaketjun kehittämisessä.

YVA-menettelyssä tarkasteltavat valtatie 2 hankkeen vaihtoehdot on muodostettu edeltävien suunnitelmien ja selvitysten sekä hankkeelle

asetettujen tavoitteiden perusteella. YVA-menettelyssä tarkasteltavat vaihtoehdot on kuvattu seuraavasti:

- **Vaihtoehto VE 0+:** tiesuunnitelmaan perustuva ratkaisu, jossa vältetään hukkarakentamista ja joka on realistinen toteuttamisen kannalta. Valtatie säilyy nykyisellään kaksikaistaisena tienä, Suntinojan silta toteutetaan, valtatie alirakennetaan uusi katuyhteys Tikkulan ja Eteläväylän kiertoliittymien välille ja nykyistä Tikkulan suuntaisliittymää parannetaan, Tiilimäen liittymisrampia pidennetään, jalankulku- ja pyöräilyteitä parannetaan ja lisätään meluntorjuntaa.
- **Vaihtoehto VE 1:** tiesuunnitelman (2022) mukainen ratkaisu. Valtatie nelikaististetaan kaksiajorataiseksi tieksi Tiilimäen ja Korven eritasoliittymien välillä tarvittavine katu- ja liittymäjärjestelyineen, jalankulku- ja pyöräilyteitä parannetaan, tehdään pohjavesisuojaus ja lisätään meluntorjuntaa.
- **Vertailutilanne 0:** Vertailutilanteessa 0 hankkeen toteutuksen vaihtoehtoja esitetään verrattavan siihen, että valtatielle ei toteuteta toimenpiteitä. YVA-ohjelmassa ei ole määritelty vertailutilannetta 0 kuitenkaan perinteisesti YVA-menettelyssä arvioiduksi VE0:ksi, jossa hanke jätetään toteuttamatta.

2. Ympäristövaikutusten arviointimenettelyn vireilletulo

ELY-keskuksen L-vastuualue on 9.2.2024 saattanut vireille ympäristövaikutusten arviointimenettelyn (jäljempänä arviointimenettely tai YVA-menettely) toimittamalla ELY-keskuksen Y-vastuualueelle hanketta koskevan ympäristövaikutusten arviointiohjelman (jatkossa arviointiohjelma tai YVA-ohjelma).

2.1. Hankkeen YVA -menettelyn tarve

Valtatie 2 hanke on pituudeltaan alle 10 km, joten siihen ei sovelleta suoraan YVA-menettelyä YVA-lain 3 §:n 1 mom. nojalla.

Hankkeen arviointimenettelyä on edellytetty hankkeen osalta ELY-keskuksen Y-vastuualueen 19.9.2022 tekemällä YVA-lain 13 §:n mukaisella päätöksellä (VARELY/2722/2022). Päätöksessä arvioitiin hankkeen todennäköisiä merkittäviä ympäristövaikutuksia YVA-lain 3 §:n 2 mom. nojalla ja hankkeesta todettiin todennäköisesti aiheutuvan laadultaan tai laajuudeltaan YVA-lain liitteen 1 hankkeisiin rinnasteisia vaikutuksia.

2.2. Toimivaltaisesta yhteysviranomaisesta määrääminen

Hankkeesta vastaava ELY-keskuksen L-vastuualue ja yhteysviranomaisen ELY-keskuksen Y-vastuualue toimivat molemmat Varsinais-Suomen ELY-

keskuksessa. Ympäristöministeriö on 22.9.2023 tekemällään YVA-lain 10 §:n mukaisella päätöksellä määrännyt, että Varsinais-Suomen ELY-keskuksen Y-vastuualue toimii hankkeessa yhteysviranomaisena.

3. Ennakkoneuvottelu

Yhteysviranomainen järjesti valtatie 2 hankkeen ennakkoneuvottelun 15.12.2023 edistämään muun muassa hankkeen vaatimien arviointi-, suunnittelu- ja lupamenettelyjen kokonaisuuden hallintaa sekä hankkeesta vastaavan ja viranomaisten välistä tiedonvaihtoa. Ennakkoneuvotteluun osallistuivat hankkeesta vastaavan ELY-keskuksen L-vastuualueen ja konsultin Sitowise Oy:n lisäksi edustajat Porin kaupungista, Ulvilan kaupungista, Satakuntaliitosta sekä ELY-keskuksen Y-vastuualueen eri yksiköistä.

Ennakkoneuvottelussa tulivat esille mm. hankkeen YVA-menettelyn toteuttamisen vaiheessa, kun tiesuunnitelma oli jo tehty, hankkeen etenemisen tiedottaminen, hankealueen nykytilan kuvaus, ja sen riittävyttä, hankkeen rakentamisen aikaisia vaikutuksia, tieliikenteen aiheuttamaa meluhaittaa ja meluhaitan selvittämistä.

4. Arviointiohjelmasta tiedottaminen ja kuuleminen

Yhteysviranomainen tiedotti arviointiohjelmasta ja sen nähtävillä olostä sekä mielipiteiden ja lausuntojen esittämisen mahdollisuudesta julkisella kuulutuksella 21.2. - 22.3.2024. Kuulutus ja arviointiohjelma julkaistiin ELY-keskuksen verkkosivuilla www.ely-keskus.fi/kuulutukset/varsinais-suomi ja ympäristöhallinnon verkkosivuilla www.ymparisto.fi/VT2-parantaminen-Pori-YVA. Ilmoitus kuulutuksesta lähetettiin Porin ja Ulvilan kaupungeille julkaistavaksi niiden verkkosivuilla. Lisäksi arviointiohjelmasta ja sen nähtävillä olostä sekä mahdollisuudesta mielipiteiden ja lausuntojen esittämiseen tiedotettiin Satakunnan Kansa ja Satakunnan Viikko -lehdissä 21.2.2024 julkaistuilla lehti-ilmoituksilla. Hankkeen vireilläolosta on tiedotettu myös mm. Sitowise Oy:n verkkosivuilla.

Arviointiohjelman painettuun versioon on voinut tutustua kuulemisaikana osoitteessa Porin Leijona, Porin kaupungin palveluneuvonta, Yrjönkatu 6, Pori.

Arviointiohjelmasta järjestettiin yleisötilaisuus 6.3.2024 klo 17.00 alkaen osoitteessa Porin Leijona, Porin kaupungin palveluneuvonta, Yrjönkatu 6, Pori. Yleisötilaisuuteen oli mahdollista osallistua myös verkkoyhteydellä. Yhteysviranomaisen ja hankkeesta vastaavan edustajien lisäksi yleisötilaisuuteen osallistui yhteensä 30 henkilöä. Yleisötilaisuudessa esitettiin runsaasti kysymyksiä. Esiin nousseet asiat koskivat mm.

- Nykyisen valtatie 2:n aiheuttama meluhaitta sekä valtatieparantamisen yhteydessä tehtävä meluhaitan arviointi ja meluntorjunta
- Valtatieparantamisen aikainen tärinä, arviointi ja torjunta
- Tiehankkeen rakentamisen aikaiset vaikutukset ja niiden torjunta
- Hankkeesta tiedottaminen
- Luontovaikutusten arviointi ja vieraslajien huomiointi
- Tietoa haluttiin myös siltä osin, miksi YVA-menettely toteutetaan tässä vaiheessa, kun tiesuunnitelma on jo tehty

5. Arviointiohjelmasta annetut lausunnot ja mielipiteet

Yhteysviranomaisen pyysi lausunnot arviointiohjelmasta hankkeen vaikutusalueen kunnilta ja muilta viranomaisilta, joita asia todennäköisesti koskee. Arviointiohjelmasta toimitettiin yhteysviranomaiselle viisi lausuntoa ja kymmenen mielipidettä.

Seuraavassa on esitetty yhteysviranomaisen näkemys kuulemispalautteen keskeisestä sisällöstä (lyhennelmät). Lausunnot ja mielipiteet löytyvät kokonaisuudessaan osoitteesta www.ymparisto.fi/VT2-parantaminen_Pori-YVA. Verkkosivuilla julkaistuista lausunnoista ja mielipiteistä on poistettu henkilötiedoiksi katsotut tiedot.

5.1. Yhteenveto lausunnoista

Porin kaupunki

Elinvoima- ja ympäristötoimialan mukaan VE 1 toteuttaa parhaiten valtatie 2:n kehittämiselle asetettuja tavoitteita. Valtatieparantamisen nopeusrajoitus on 80 km/h. VE1:n toteuttaminen tukee Meri-Porin kasvusuunnitelmia. Vaihtoehtona VE0+ toteutuksella ei päästä valtatieparantamiseen asetettuihin tavoitteisiin.

YVA-ohjelma on selkeä ja havainnollinen. YVA-ohjelma sisältää alustavan näkemyksen hankkeen todennäköisesti merkittävistä vaikutuksista: vaikutukset maankäyttöön ja yhdyskuntarakenteeseen sekä asutukseen ja ihmisten elinoloihin erityisesti melun, kaupunkikuvan ja liikkumisen näkökulmasta. Myös maisema- ja kulttuuriympäristövaikutukset kaupunkikuvan ja Porin arvokkaiden alueiden kannalta sekä ilmastovaikutukset arvioidaan oletettavasti merkittäviksi. Rakentamisen aikaiset vaikutukset on listattu todennäköisesti merkittäviksi arvioitaviksi vaikutuksiksi.

Vaikutukset ihmisten elinoloihin / sosiaaliset vaikutukset arvioinnissa on huomioitava annetut mielipiteet. Arviointi esitetään tehtävän asiantuntija-arviona hyödyntäen osallisten kokemustietoa ja paikallistuntemusta.

Kaupunki esittää myös asukas- ja yrittäjäkyselyn tekemistä osallistumisen ja vuorovaikutuksen laajentamiseksi.

Melu on ilmansaasteiden ohella yksi merkittävimmistä elinympäristön laatua heikentävistä ympäristötekijöistä. Melu- ja hiukkaspäästöt vaikuttavat negatiivisesti väylien läheisyydessä asuvien ihmisten terveyteen. Ohjelman mukaan suunnittelualueella ei todennäköisesti saavuteta kaikilta osin VnP (993/1992) mukaisia melun ohjearvoja. Alueen asukkaita huolestuttavat tehdyt metsänkäsittelytoimenpiteet ja niiden vaikutukset melun leviämiseen.

Sisämelulle asetetut toimenpiderajat, joista säädetään asumisterveysasetuksessa (545/2015), eivät saa ylittyä. Sisämelun toimenpiderajojen oletetaan pysyvän sallituissa rajoissa silloin, kun ulkomelutaso ei ylitä valtioneuvoston päätöksen (993/1992) mukaisia ohjearvoja. Rakennusvaiheessa on huomioitava, että toiminta ei saa aiheuttaa melu-, pöly-, värinä- tai muuta terveydensuojelulain tarkoittamaa haittaa toiminnan vaikutuspiirissä oleville.

Haitalliset kemikaalit ja jätteet tulee säilyttää ja varastoida niin, että mahdolliset päästöt maaperään voidaan estää.

Toimiala pitää hyvänä loppukesäksi 2024 suunniteltuja luontoasiantuntijan maastokatselmuksia tiealueen välittömässä läheisyydessä ja keskeisillä luontokohteilla, kuten savikuopilla, Suntinojan varressa ja Tikkulan eteläpuoleisella metsikköalueella. Maastokatselmusten yhteydessä tehtävää arviointia, voidaanko alueelle luoda monimuotoisuuden kannalta arvokkaita paahdeympäristöjä, pidetään hyvänä tavoitteena.

Satakuntaliitto

YVA-menettelyssä on huomioitava Satakunnan maakuntakaava, Satakunnan vaihemaakuntakaava 1 ja Satakunnan vaihemaakuntakaava 2. Lisäksi tulee huomioida, että Satakunnan maakuntakaavan 2050 laatiminen on käynnistynyt. Arvioinnissa ja nykytilanteen inventointeihin käytettävän aineiston tulee olla ajantasaista. Rakentamisvaiheesta aiheutuviin vaikutuksiin tulee kiinnittää huomiota. Rakentamisen aikaisia vaikutuksia tulee arvioida ja havainnollistaa mm. rakentamistoimenpiteiden sijoittumisen, rakentamisen ajankohdan ja ajallisen keston osalta. Vaikutusten lieventämistoimenpiteisiin tulee kiinnittää huomiota. Arviointiselostuksen perusteluihin tulee kiinnittää huomiota.

Satakunnan museo

Kulttuuriympäristöt, arvokkaat yksittäiset kohteet sekä arvokkaat maisema-alueet on huomioitu selostuksessa, ja vaikutuksia arvioidaan kattavasti.

Hanke ei sijoitu valtakunnallisesti tai maakunnallisesti merkittävään rakennettuun kulttuuriympäristöön, maisema-alueelle tai Porin kansallisen kaupunkipuiston alueelle. Se rajautuu tai sen vaikutusalueelle sijoittuu lukuisia arvoalueita. Melunsuojausratkaisuilla saattaa olla maisemallisia vaikutuksia ja ne voivat vaikuttaa arvokkaiden alueiden kokemukseen.

Vaikutusalueella rakennusinventointeja ei ole kaikilta osin toteutettu. Tällainen alue on mm. Käppärän 1950-luvulta lähtien rakentunut asuinaluekokonaisuus. Vaikutuksia tulee arvioida myös arvoalueiden ulkopuolella. Käytettävän havainne materiaalin tulee olla kattavaa. Hankkeella ei tule olemaan vaikutuksia arkeologiseen kulttuuriperintöön.

Turvallisuus- ja kemikaalivirasto

Hankealue sijoittuu usean Tukesin valvonnassa olevan laajamittaista kemikaalien käsittelyä ja varastointia harjoittavan laitoksen konsultointivyohtyöhykkeelle. Arvioinnin aikana tulee olla yhteydessä näihin yrityksiin. Laitoksilla on tiedot käytössään olevista kemikaaleista, niiden aiheuttamista riskeistä ja onnettomuuksien vaikutuksista lähiympäristöön.

Valtatien uusilla liittymillä voi olla vaikutusta kemikaalilaitoksille tapahtuvaan liikenteeseen. Pelastustoimen lähestyttävyyks on ensisijaisen tärkeää huomioida suunnittelussa ja se tulee varmistaa myös valtatie rakentamisvaiheessa. Kemikaaliturvallisuuslainsäädännön mukaan pelastusyksiköillä tulee olla pääsy tuotantolaitoksen alueelle, onnettomuusvaarallisiin kohteisiin sekä sammutusveden ottoapaikoille vähintään kahdesta eri suunnasta.

Satakunnan hyvinvointialue

Pelastuslaitoksen toimintavalmiuden näkökulmasta vaihtoehdot eivät heikennä saavutettavuutta nykyisestä tilanteesta. Pelastuslaitos yhtyy Tukesin lausunnossa esitettyyn suositukseen lähestyä alueen yrityksiä kemikaaleihin liittyen.

Fingrid Oyj

Fingridin voimajohtaja, eikä muita toimintoja ole hankealueella, joten Fingrid ei jättänyt lausuntoa.

5.2. Yhteenveto mielipiteistä

Mielipide 1

Tulee selvittää, mihin henkilöautoliikenteeseen keskittyvä kaupunkikehitys johtaa. Teiden lisääminen lisää liikennettä, melua ja saastetta ja vähentää

kaupungin asuttavuutta kaikille. Euroopassa on monessa valtiossa ja kaupungissa vähennetty kaistoja ja parkkipaikkoja, joka on lisännyt kaikkien asukkaiden viihtyvyyttä. Joukkoliikennettä tulee parantaa. Tämä on ratkaisu viihtyisään kaupunkiin ja ilmastomuutokseen. Lisäkaistat eivät helpota liikennettä, vaan lisäävät liikennettä.

Mielipide 2

Kannatan VE 1:stä, jossa tie nelikaistaistetaan. Se sujuvoittaa liikennettä ja tekee sen turvallisemmaksi ja ehkäisee liikenteen turhaa hidastumista. Ensihoidon hälytysajoneuvojen kannalta ohittaminen on tienosuudella vaikeaa, väistäminen on mahdotonta kaiteiden ja liikenteenjakajien vuoksi. Tieosuus kulkee suurien teiden (VT 8 ja VT 2, liittymä keskustaan) risteyskohdassa, ja pääosa hälytysajoista suuntaa sairaalaan, kun tullaan Pohjois-Satakunnasta tai Rauman suunnasta. Liikenneonnettomuudet aiheuttavat yleensä koko tien liikenteen katkaisun.

Mielipide 3

Tien peruskorjaus-/laajennustarve on ilmeinen. Muutos kannattaa tehdä mahdollisimman laajana ja nykyaikaisena. Pienimuotoinen korjaus ei ole ratkaisu ongelmaan.

Mielipide 4

Valtatie 2:sta aiheutuu jo meluhaittaa. Melua estäviä rakenteita ei ole. Tie on korkeammalla kuin lähialueen asuinrakennukset. Rekkojen aiheuttama tärinä häiritsee. Liikenteessä tapahtuvat onnettomuudet voivat tapahtua missä vaan. Tien leventtäminen nykyistä lähemmäksi asuinrakennuksia hirvittää. Maa-aines on alueella höllyvää savea ja nopeudet nousevat. Meteli ja tärinä kasvavat. Miten sitä torjutaan? Miten alue maisemoidaan? Toivon, että tietä ei levennetä, liikenteen nopeus säilyisi entisellään ja melusuojaus toteutettaisiin.

Mielipide 5

Valtatie 2:sta aiheutuu jo nyt lähellä oleville rakennuksille meluhaittaa. Melusuojausien tulee olla toimivia. Liikenteestä aiheutuu myös tärinähaittaa, mitä vaikuttaa tärinän kannalta suunniteltu paalutus. Tärinä ei saisi aiheuttaa haittaa asumisviihtyvyydelle ja rakennuksille. Vilkas autoliikenne ja raskaanliikenteen osuus tulee huomioida. Kaupunkitulvat ovat alueella ongelma, ja ne tukkivat viemäri- ja hulevesiputket ja aiheuttavat kellarien tulvimista. Pohjavesi on alueella korkealla.

Mielipide 6

Liikenteen melu on erittäin häiritsevää ja pihallani, joutuu korottamaan ääntään. Liikenteen määrän esitetään lisääntyvän. Alueen maaperä on savea ja liikenteen aiheuttama tärinä välittyy.

Rakentamisen aikaista liikenteenohjausta ei tule tehdä Luvian puistokadulle ja Rauhanpuistoon. Rauhanpuisto kulkee omakotitaloalueen läpi ja mm alakoululaiset joutuvat ylittämään sen Käppärän kouluun mennessään.

Melusuojaus tulee toteuttaa Luvian puistokadun ja asuinalueemme väliin jo ennen parannushankkeen käynnistymistä. Liikennevirrat tulee suunnitella hyvin.

Mielipide 7

Meluntorjunnan riittävyys Musanpuiston läheisillä alueilla huolestuttaa. Tiesuunnitelman laatimisen jälkeen Porin kaupunki teetti 2023 Musanpuistossa turhan ja ylimitoitettun hakkuun. Hakkuun myötä käytännössä poistui ainoa metsäalue, joka olisi suojannut Musan pientaloaluetta. Valtatie 2 melu ja maisemallinen haitta ovat kasvaneet merkittävästi.

Mielipide 8

Vastustan tarpeetonta rakentamista ja puistomaisen puustoalueen hävittämistä. Ne toimivat asukkaiden ulkoilu- ja virkistysalueena sekä tarjoavat monipuoliselle linnustolle suoja- alueen. Puusto toimii luonnollisena suojana tuulilta, sitoo pienhiukkasia ja vaimentaa liikenteen melua.

Suunnitellut Vt 2 alitukset ovat nykyisellä liikennemäärillä tarpeettomia. Musan alueen tiestön lisärakentaminen lisääisi tiiviisti rakennetun omakotitaloalueen liikennemääriä. Uusi alitus, liittymät, liikenneympyrä ja kaksikaistainen lisätie on suunniteltu liian ahtaalle alueelle. Tiemäärärahat tulee suunnata nykyisen tieverkon korjaus- ja kunnossapitoon ja valtatie nelikaistaistaminen ja nopeusrajoitusten korottaminen tulee toteuttaa keskustan ulkopuolisilla alueilla.

Mielipide 9

Olemme Tikkulan liittymän lähialueelta ja olemme tutustuneet hankkeeseen. Olemme huolestuneita sen vaikutuksesta. Suurimman ongelman ja haitan meille aiheuttaa valtatie 2 alitse suunnitelmassa esitetyn tien rakentaminen. Tie ja tiealue tulee suunnitelmien mukaisesti

lähes kiinni pihaamme ja lähimmillään se on vain muutaman metrin päässä rakennuksesta. Tällä hetkellä valtatie 2 on sopivan kaukana rakennuksistamme ja siitä ei aiheudu merkittävää äänihaittaa, koska valtatie ja rakennusten välissä on puustoinen noin 3 m korkea maavalli.

VT 2 alittava katu tulee tuhoamaan näiden talojen 2010-luvun loppupuolella rakennetut salaoja- ja sadevesiviemäröinnit. Miksi Ruutukuopan ja Korven eritasoliittymien alle 2 km matkalle tarvitaan näin monta eritasoliittymää? Tikkulan eritasoliittymä ei suunnitelmien mukaan mahdu sille esitettyyn kohtaan yhdessä VT 2 alittavan kadun kanssa.

Liikenteellisesti ei ole tarvetta Tikkulan eritasoliittymälle. Uusi katuyhteys voitaisiin rakentaa nykyisen VT2 liittymän kohtaan. Samalla jäisi tilaa rakentaa VT2 Ruutukuopan ja Laanin eritasoliittymän väliltäkin 4-kaistaiseksi.

Suunnitelman mukaisesti tietä toteutettaessa melu- ja tärinähaitat pahenevat. Lisäksi rakentamisaikaiset haitat ovat pitkäaikaiset ja merkittävät. Tiemuutoksilla on selvästi asuntojamme alentava arvo.

YVA-menettelystä ei ole saanut mitään informaatiota. Vahingossa tieto tuli yhden osakkaan facebookissa näkemästä päivityksestä. Mielestämme hyvä hallintotapa olisi edellyttänyt suoraa lähestymistä osapuoliin kuten taloyhtiöön ja siinä asuviin ihmisiin.

Ihmistä ei tunnuta olevan huolissaan. Toivommekin, että tässä prosessissa nyt mietittäisiin esityksiämme tähän VT2 parantamishankkeeseen liittyen.

Mielipide 10

Vaihtoehto Ve0+ vaikuttaa riittävältä. Kalevanpuiston suuntaan. Asumme talossa, jonka kohdalla ei ole meluvallia tällä hetkellä. Talon päädyssä on suora näköyhteys tielle lähes tien tasalla. Takapihalla melu haittaa normaalia puhetta. Liikennemäärä on suuri jo tällä hetkellä. Meluaidaksi suosisimme riittävän korkeaa ja ääntä estävää mallia, joka samalla hillitsisi pienhiukkasten siirtymistä suoraan takapihalle ja sisälle kiinteistöön.

Yläosastaan läpinäkyvä meluaita lienee maisemallisesti siedettävä useammalle osapuolelle. 2 m meluvallin korkeuden riittävyys on varmasti hyvä selvittää. Meluvallin rakentaminen etupainotteisesti, heti kun siihen mahdollisuus on, olisi suositeltavaa jo nykytilanteessa, saati kun takapihalla alkavat rakennustyöt.

6. Yhteysviranomaisen lausunto arviointiohjelmasta

6.1. Hankkeen kuvaus, kokonaisuus ja vaihtoehdot sekä vaikutusten merkittävyyden arviointi

6.1.1. Hankkeen kuvaus ja sen tavoite

Hankkeen, valtatie 2 parantaminen Porin keskustan kohdalla (valtatie 2), arviointiohjelma on kuvattu ja sen tavoite on esitetty kokonaisuutena selkeästi ja havainnollisesti. Arviointiohjelma täyttää YVA-lain 16 §:n ja YVA-asetuksen 3 §:n arviointiohjelmalle asettamat sisältövaatimukset. Yhteysviranomaisen ottaa yksityiskohtaisissa kommentteissaan merkittäviksi vaikutuksiksi arvioimiinsa kohtiin tarkemmin kantaa.

6.1.2. Hankealue ja hankekokonaisuus

Hankealue, jolla merkittäviä arvioitavia vaikutuksia hankkeesta todennäköisesti syntyy, on määritelty arviointiohjelmassa yhteysviranomaisen mielestä asianmukaisesti.

Arviointiohjelmassa esitetyn hankekokonaisuuden määrittely edellyttää täsmentämistä. YVA-menettelyssä on tärkeää arvioida hankkeen koko elinkaaren aikana muodostuvat merkittävät vaikutukset.

Arviointiohjelmassa on tuotu hyvin esiin muodostuvan uuden valtatie 2:n aiheuttamien vaikutusten arviointi ja myös rakentamisen aikaisten vaikutusten arviointi on huomioitu. Olemassa olevan valtatie 2:n purkamisen tulee kuitenkin ottaa mukaan osana rakentamisen aikaisia vaikutuksia.

Hankekokonaisuuteen kuuluu olennaisena osana olemassa olevan valtatie 2:n ja sen rakenteiden, kuten siltojen purkamisen, ja siten myös purkamiseen liittyvien vaikutusten arviointi. Yhteysviranomaisen korostaa, että kyseessä oleva tiehankkeessa korostuu hankkeen purkamisen ja rakentamisen aikaiset vaikutukset. Vaikutuskokonaisuutta on korostettu myös esitetyissä lausunnoissa ja mielipiteissä.

6.1.3. Hankealueen nykytilan kuvaus

Arviointiohjelmassa on kuvattu laadukkaasti hankealueen nykytila sen erityispiirteiden ja vaikutusten arvioinnin kannalta merkityksellisten taustatietojen osalta. Nykytilan kuvaus on arviointiohjelmassa tärkeä, koska sen pohjalta voidaan arvioida hankkeen todennäköisesti merkittäviä vaikutuksia ja suunnitella haitallisten vaikutusten lieventämistoimia. Hankealueen kuvaus täyttää hyvin YVA-lain ja -asetuksen sille asettamat vaatimukset.

6.1.4. Hankkeen vaihtoehdot

Hankkeelle on muodostettu arviointimenettelyä varten kaksi hanke- tai toteutusvaihtoehtoa (VE0+ ja VE1). Vaihtoehdot on kuvattu täsmällisesti tämän lausunnon sivuilla 2 ja 3.

VE0+ kuvaa tilannetta, jossa valtatie 2 säilyy nykyisellään kaksikaistaisena tienä ja siihen toteutetaan joitakin liikenteellisesti ja meluntorjunnan kannalta välttämättömiä parannustoiminpiteitä.

VE1 kuvaa puolestaan tavoitetilaa eli ratkaisua, joka on suunniteltu tiesuunnitelmassa 2022: valtatie 2 nelikaistastetaan hankealueella ja tarvittavat katu- ja liittymäratkaisut toteutetaan. Hankealueelle rakennetaan neljä uutta eritasoliittymää.

Hankevaihtoehtojen rinnalle on muodostettu vertailuvaihtoehto nolla (0), joka kuvaa tilannetta, jos kumpaakaan suunnitelluista hankevaihtoehtoista ei toteuteta.

YVA-laki ja -asetus edellyttävät arviointimenettelyltä kohtuullisia hankevaihtoehtoja, joista yksi on hankkeen toteuttamatta jättäminen. Hankkeen toteuttamatta jättäminen eli VE0 voidaan jättää muodostamatta, mikäli se ei erityisestä syystä ole tarpeen tai mahdollinen. Valtatie 2 hankkeessa puhdas YVA-lain mukainen nollavaihtoehto ei ole mahdollinen ja toteuttamiskelpoinen.

Valtatie 2 hankkeessa muodostetut hankevaihtoehdot ovat lähtökohtaisesti hankkeeseen riittäviä ja perusteltuja. Niihin vaikuttavat muut reunaehdot, kuten tehdyt kaavoitusratkaisut ja hankkeen olemassa oleva sijoittuminen. Kuitenkin VE1:llä todetaan tavoiteltavan vuonna 2022 valmistuneen tiesuunnitelman mukaista ratkaisua. Yhteysviranomaisen muistuttaa, että tiesuunnitelman mukaista ratkaisua tulee olla valmius muuttaa arviointimenettelyn tulosten perusteella, mikäli sen todetaan olevan perusteltua.

Muodostettujen vaihtoehtojen kokonaisuuteen yhteysviranomaisen ottaa tarvittaessa tarkemmin kantaa lausunnon yksityiskohtaisissa kommentteissa.

6.1.5 Vaikutusten merkittävyyden arviointi ja vaikutusalue

Arviointiohjelmassa on esitetty keinot, joilla vaikutusten merkittävyyttä arvioidaan. Pääosin vaikutukset on esitetty tehtävän asiantuntija-arviona. Asiantuntija-arviona tehtävä vaikutusten arviointi on hyväksyttävää aina, kun käytettävissä on riittävän ajantasaista ja pätevää tietoa. Käytettävän aineiston laatuun tulee kiinnittää vaikutusten arvioinnissa huomiota ja tarvittaessa selvityksiä on täydennettävä. Arviointiohjelman mukaan tiettyjä

tiedon puutteita esitetäänkin täydennettävän. Yhteysviranomainen pyytää lisäksi ilmoittamaan käytettävissä olevan tiedon puutteet ja epävarmuudet.

Arviointiohjelmassa on esitys todennäköisestä vaikutusalueesta, johon kohdistuvia vaikutuksia arvioidaan. Lähtökohtaisesti esitys on asianmukainen. Yhteysviranomainen kuitenkin korostaa, että tiehankkeesta, kuten valtatie 2, joka sijoittuu kaupungin keskusta, ja jonka läheisyyteen sijoittuu runsaasti asutusta, aiheutuu erilaisia välittömiä ja välillisiä vaikutuksia. Arviointimenettelyssä merkittäviä vaikutuksia on arvioitava vaikutuksittain sinne saakka, mihin niitä kohdistuu. Vaikutusalue eroaa siten vaikutusmekanismeittain.

6.1.6 Yhteisvaikutukset ja välilliset vaikutukset

Arviointiohjelmassa on tunnistettu, että hankkeella voi olla erilaisia erityisesti yhdyskuntarakenteen ja maankäytön suunnitteluun liittyviä yhteisvaikutuksia muiden tiehankkeiden kanssa ja suunnitellusta hankkeesta yhdessä muiden hankkeiden kanssa voi aiheutua myös erilaisia välillisiä vaikutuksia.

Hankkeesta vastaavalla (ELY-keskuksen L-vastuualue) on vireillä Porin alueella myös muita valtateiden kehittämis-, parantamis- tai rakentamissuunnitelmia. Nyt suunnitellusta valtatie 2 tiehankkeesta voi aiheutua yhteisvaikutuksia muiden tiehankkeiden kanssa. Yhteysviranomainen esittää, että todennäköiset merkittävät yhteisvaikutukset tulee arvioida keskeisiltä osin.

6.2. Kannanotto esitettyyn hankkeen vaikutusten arvioinnin laajuuteen ja tarkkuuteen

Mikäli yhteysviranomainen ei ole jatkossa erikseen maininnut tiettyä hankevaihtoehtoa, niin yhteysviranomainen tarkoittaa, että kannanotto on tarkoitettu huomioon otettavaksi kaikkien vaihtoehtojen yhteydessä.

6.2.1 Maankäyttö ja maankäyttösuunnitelmat

Arviointiohjelmassa on tuotu hyvin esiin Satakunnan maakuntakaavan ja Porin kaupungin yleis- ja asemakaavat sekä niissä esitetyt aluevaraukset, kaavamerkinnot ja keskeiset määräykset. Arviointiohjelmassa esitetyt merkittävät vaikutukset ja arviointimenetelmät ovat lähtökohtaisesti asianmukaiset. Vaihtoehto VE1 toteuttaa Porin kaupungin lausunnon mukaan parhaiten kaupungin valtatielle asettamaa liikenteellistä tavoitetta.

Arviointiohjelman mukaan tiehankkeen toteuttaminen ei ole ristiriidassa voimassa olevien maankäytön suunnitelmien kanssa. Suunnittelussa on kuitenkin tärkeää ottaa huomioon, että kaavojen aluevarauksilla, kaavamerkinnoilla ja määräyksillä vaikutetaan myös muiden alueelle

olennaisten tavoitteiden ja arvojen toteutumiseen, toteuttamiseen tai säilymiseen.

Satakuntaliitto ja Porin kaupunki ovat lausunnoissaan korostaneet voimassa olevien kaavojen erilaisten tavoitteiden huomioon ottamista vaikutusten arvioinnissa. Hanke ei saa estää muiden kaavallisten tavoitteiden toteuttamista ja edistämistä. Lisäksi hankkeessa korostuu liikenteestä aiheutuvien häiriöiden vähentämisen tarve.

Yhteysviranomaisen mielestä Porin kaupungin ja Satakuntaliiton esittämät tavoitteet ovat tärkeitä. Hanksuunnittelussa tulee kiinnittää erityistä huomiota siihen, että hankealueen ympäristöön Porin keskustassa sijoittuu paljon erilaisia tienkäytöstä aiheutuville vaikutuksille ja tieliikenteen häiriöille herkkiä toimintoja ja aluevarauksia, kuten asuinalueita, hoitolaitoksia, päiväkoteja, virkistysalueita, pohjavesialue ja erilaisia maisema- ja kulttuuriarvoja. Niiden osalta korostuu tarve häiriöttömään ja riskittömään ympäristöön. Arviointiohjelmassa on tuotu esille erilaisia alueen herkkiä kohteita, mikä on hankkeen arviointimenettelyn toteuttamisen kannalta hyvä lähtökohta.

Yhteysviranomaisen toteaa, että suunniteltu maastokäytävän tila vaikuttaa arviointiohjelmassa esitetyn kartta-aineiston perusteella ahtaalta, ottaen huomioon hankkeen vaihtoehdon VE1:n tavoite nelikaistaistaa nykyinen kaksikaistainen tie. Huoli tien leventämisen ja erilaisten tiehen liittyvien rakenteiden sijoittamisesta ja mahtumisesta siihen varatulle alueelle suhteessa asutukseen on esitetty useissa mielipiteissä. Esitetty arviointiohjelman aineisto ei sisällä vielä tietoa suunnitellun valtatie tilatarpeesta mm. poikkileikkauksesta. Se olisi auttanut mahdollisten rakenteiden sijoittelun hahmottamisessa, mm. miten lähelle suunnitellut tierakenteet sijoitetaan suhteessa asutukseen ja onko alueelle mahdollista sijoittaa riittäviä meluntorjuntarakenteita. Arviointiselostuksessa tulee esittää riittävät ja havainnolliset karttaesitykset tiehankkeen maastokäytävästä, poikkileikkauksesta ja suunnitelluista tie- ja melurakenteista.

6.2.2. Maisema ja kulttuuriympäristö

Olemassa olevaa hankealueen maisemaa ja kulttuuriympäristöä on kuvattu arviointiohjelmassa asianmukaisesti. Myös tehtäväksi suunnitellut vaikutusten arvionnit ovat pääsääntöisesti tarpeellisia ja hyviä.

Satakunnan museo on todennut lausunnossaan, ettei suunniteltu tiehanke sijoitu valtakunnallisesti tai maakunnallisesti merkittävään rakennettuun kulttuuriympäristöön, maisema-alueelle tai Porin kansallisen kaupunkipuiston alueelle. Hankkeen todetaan kuitenkin rajautuvan tai sen

vaikutusalueelle sijoittuvan useita arvoalueita, jotka tulee huomioida. Hankkeella ei ole todettu olevan vaikutuksia arkeologiseen kulttuuriperintöön.

Museon arvion mukaan melunsuojausratkaisulla saattaa olla maisemallisia vaikutuksia ja ne voivat vaikuttaa siihen, miten nämä arvokkaat alueet koetaan. Yhteysviranomainen näkee tärkeänä, että mikäli hankkeen haittavaikutusten torjuntaan liittyvän rakenteen, kuten meluaita tai -valli, sijoittamisen todetaan olevan ristiriidassa kulttuuriarvojen kanssa, niin siltä osin tulee esittää erillinen vaikutusten arviointi. Arvioinnissa tulee ottaa huomioon keinot, joilla ristiriita voidaan välttää ja ongelma ratkaista.

Vaikutusalueelle todetaan lausunnossa myös sijoittuvan paikallisesti merkittäviä aluekokonaisuuksia, joissa mm. riittäviä rakennusinventointeja ei ole kaikilta osin toteutettu. Vaikutuksia tulee arvioida myös todettujen arvoalueiden ulkopuolella, mikäli se on hankkeesta aiheutuvien merkittävien vaikutusten osalta tarpeellista. Arvioinnissa käytettävän materiaalin ja arviointiselostuksessa esitettävän havainne materiaalin tulee olla kattavaa.

6.2.3. Luontovaikutukset ja virkistysalueet

Hankealue, valtatie 2, sijoittuu Porin kaupungin keskusta, eikä sen välittömässä läheisyydessä ole luonnonsuojelualueita tai Natura 2000 - alueita, joihin hankkeella olisi vaikutusta. Arviointiohjelmassa luontovaikutusten arviointi on esitetty tehtävän asianmukaisesti.

Kuitenkin kuten arviointiohjelmassa on todettu, niin erityisesti hankkeen vaihtoehdon VE1 toteuttaminen todennäköisesti tarkoittaisi olemassa olevan luontoympäristön pirstoutumista, puuston poistamista ja sillä olisi vaikutusta alueen nykyiseen linnustoon ja eläimistöön. Tien leventäminen ja muut tiehen liittyvät rakenteet, kuten meluntorjunta, vaikeuttavat alueen eläimistön tienylittämistä. Kun alueella oleva luontoympäristö on jo vähentynyt, niin jokaisen puun ja luonnonmukaisen alueen merkitys lisääntyy niin alueen ihmisille kuin eläimille ja kasveille.

Mielipiteissä ja myös Porin kaupungin lausunnossa on todettu, että suunnitellun Tikkulan eritasoliittymän alueella on jo kaadettu metsäalue ja se on herättänyt alueen ihmisissä surua.

Yhteysviranomainen esittää, että hankkeen luontovaikutusten arvioinnissa tulisi esittää, miten tiehanke voitaisiin toteuttaa siten, että säilyisi mahdollisimman paljon erilaista luontoympäristöä. Lisäksi tulisi kiinnittää huomiota erilaisten vieraslajien yleisyyteen alueella ja siihen, miten vieraslajien leviämistä voitaisiin estää.

6.2.4. Hankkeeseen liittyvät riskit

Valtatie 2 johtaa Porin suureen Mäntyluodon satamaan. Valtatie 2:n kautta kulkee jo nyt ja myös jatkossa paljon raskasta liikennettä. Osa raskaista ajoneuvoista on myös kemikaaleja kuljettavia rekkoja. Turvallisuus- ja kemikaalivirasto (Tukes) on todennut lisäksi lausunnossaan, että valtatie 2:n parantamishanke sijoittuu useamman Tukesin valvonnassa olevan laajamittaista kemikaalien käsittelyä ja varastointia harjoittavan laitoksen konsultointivöhykkeelle.

Yhteysviranomainen esittää, että hankkeen vaikutusten arvioinnissa otetaan huomioon Tukesin esittämät huomiot ja selvitetään hankkeeseen liittyvät todennäköisimmät riskit ja mahdollisuudet niiden toteutumisen välttämiseen. Lisäksi selostuksessa arvioinnissa tulee esittää, miten huomioidaan mm. erilaisten pelastustoimen hälytysajoneuvojen tarpeet. Arvioinnissa tulee ottaa huomioon myös se, miten hälytysajoneuvojen ja raskaanliikenteen tarpeet huomioidaan valtatie 2:n rakentamisvaiheessa.

Porin keskusta-alue kuuluu tulvariskialueeseen. Valtatie 2 todetaan olevan ja se tullaan myös jatkossa rakentamaan tulvariskialueen yläpuolelle. Arviointiselostuksessa tulee kuitenkin pohtia niin rakentamisaikaisen vaikutusten arvioinnin kuin käyttöön otettavan tien osalta tulvaveden vaikutuksia. Riskien arvioinnissa tulee ottaa huomioon niin asutusalueet kuin pohjavesialueet.

6.2.5 Pohjavesivaikutukset

Arviointiohjelmassa on tunnistettu todennäköisesti oikein, että merkittävimmät vaikutukset pohjavesialueisiin aiheutuvat todennäköisesti rakentamisen yhteydessä ja erityisesti Käppärän risteys sillan rakentamisesta.

Hankkeen suunnittelualan pohjoisosan lähelle sijoittuu Ulasoori-Vähärauma 1-luokan vedenhankintaa varten tärkeä pohjavesialue. Alueen etäisyys väylästä noin 10–20 m. Muodostuman todetaan arviointiohjelmassa keräävän pohjavettä laajalta alueelta ja pohjavettä muodostuu noin 10 000 m³/d. Alueella sijaitsevaa vedenottamoa käytetään Porin kaupungin varavedenottamona. Lisäksi Porin keskustan alueella todetaan olevan Karjarannan 2-luokan pohjavesialue.

Yhteysviranomainen korostaa, että pohjaveden pilaamiskielto on ympäristönsuojelulain 17 §:n nojalla ehdoton. Kaikesta pohjavedelle aiheutuvasta haitasta voi aiheutua pysyvää haittaa.

Pohjavesialue muodostaa erityisen herkän kohteen valtatie 2:n rakentamisen mahdollisille vaikutuksille. Valtatie 2 hankkeen suunnitellussa tulee

kiinnittää huomiota, miten haitalliset vaikutukset pohjavesialueille hankkeen rakentamisen aikana torjutaan. Vaikutusten arvioinnissa tulee kiinnittää myös huomiota rakentamisaikaisten riskien hallintaan, jolla voi olla vaikutusta pohjavesiin. Ne voivat liittyä esimerkiksi, pintavesien ohjaukseen, tulvavesien hallintaan tai kemikaali- tai liikenneonnettomuuksiin.

Arviointiohjelmassa on tunnistettu oikein, että merkittävimmät vaikutukset pohjavesialueisiin todennäköisesti aiheutuvat hankkeen rakentamisen yhteydessä, mutta haitallisia vaikutuksia voi pohjavesille aiheutua myös tiehankkeen toteutumisen jälkeen.

Yhteysviranomaisen korostaa, että pohjaveden pilaamiskielto on ympäristönsuojelulain 17§:n nojalla ehdoton. Valtatie 2 hankkeen suunnitellussa tuleekin esittää, miten haitalliset vaikutukset pohjavesialueille hankkeen rakentamisen aikana torjutaan. Erityisesti yhteysviranomaisen näkee tärkeäksi hankealueen hule- ja valumavesien ja niitä koskevien pumppaamojen suunnittelun siten, ettei valumavesistä aiheudu haittaa pohjavesille.

6.2.6 Pintavesivaikutukset

Pintavesien käsittely ja ohjaus sekä niihin kohdistuvien kuormitusvaikutusten arviointi on esitetty arviointiohjelmassa asianmukaisesti. Happamien sulfaattimaiden esiintyminen hankealueella tulee selvittää tarkasti ja nimetä kohdekohtaisesti toteutettavia toimenpiteitä niiden aiheuttamien haittojen estämiseksi ja lieventämiseksi. Happamien sulfaattimaiden käsittelyyn on otettu kantaa lausunnon kohdissa 6.2.8.3 Rakentamiseen tarvittavat maa-ainekset sekä pintavesien käsittelyyn liittyvien riskien hallintaan kappaleessa 6.2.4. hankkeeseen liittyvät riski ja kappaleessa 6.2.5 pohjavesivaikutukset.

Pintavesien hallintaa koskevassa vaikutusten arvioinnissa tulee ottaa huomioon, että Porin kaupungin keskusta sijoittuu suurelta osin tulvariskialueelle.

6.2.7 Vaikutukset ilmastonmuutokseen ja kiertotalouteen

Arviointiohjelman mukaan vaikutuksia ilmastonmuutokseen aiheutuu sekä tien rakentamisesta, että sen käyttämisestä. Ilmastovaikutuksia esitetään arvioitavan koko elinkaaren ajalta. Arviointiohjelmassa esitetty arviointitapa on lähtökohtaisesti asianmukainen.

Arviointiin tulee kuitenkin lisätä myös osuus ilmastonmuutokseen sopeutumisesta ja miten varaudutaan mm. pintavesivaikutusten, kuten tulvien tai muihin ilmaston ääriolosuhteisiin.

Yhteysviranomaisen korostaa, että valtatie rakentaminen on aina suuri rakennustyömaa. Maapallon rakentamiseen käytettävien materiaalien määrä on rajallinen ja kaikessa rakentamisessa tulee pyrkiä toteuttamaan kiertotaloutta. Arviointiselostuksessa tulee esittää arvio siitä, miten hankkeessa toteutetaan kiertotaloutta.

6.2.8. Rakentamisen aikaiset vaikutukset

Valtatie 2 arviointimenettelyn tarpeesta 19.9.2022 antamassaan päätöksessä ELY-keskuksen Y-vastuualue on korostanut hankkeen sijaintipaikan herkkyyttä useille hankkeesta aiheutuville vaikutusmekanismeille sekä hankkeen eri elinkaaren vaiheissa, erityisesti rakentamisessa, muodostuvien vaikutusten arvioinnin tarvetta. Arviointiohjelmasta annetuissa lausunnoissa ja mielipiteissä on myös korostettu rakentamisen aikaisien vaikutusten arvioinnin tärkeyttä.

ELY-keskuksen Y-vastuualue on korostanut päätöksessään lisäksi, että valtatie 2 hankkeen rakentamisaika on pitkä, mahdollisesti useita vuosia ja sen aikana todennäköisesti muodostuu erilaisia merkittäviä vaikutuksia.

Yhteysviranomaisen toteaa, että rakentamisen aikaiset vaikutukset eroavat valtatie käyttämiseen liittyvistä vaikutuksista ja ne tulee esittää tarvittavilta osin erillisenä valtatie käyttämiseen liittyvistä vaikutuksista. Hankkeen arviointiohjelmassa on esitetty, että rakentamisen aikaiset vaikutukset otetaan huomioon arvioinnissa. Esitetyltä osin vaikutusten arviointi on kohdistettu asianmukaisesti.

Yhteysviranomaisen korostaa, että tien rakentamisen aikana syntyvät vaikutukset ympäristöön eroavat valtatie käytön aikaisista vaikutuksista ja monet tienkäytön vaiheessa olevat haitallisten vaikutusten lieventämiskeinot eivät ole käytössä. Arviointiohjelmassa rakentamisen aikaisien vaikutusten merkittävyydestä on sivulla 119 todettu, että "Rakentamisen aika on kuitenkin rajattu ja tien elinkaareissa suhteellisen lyhyt. Monet rakentamisen aikaiset vaikutukset ovat kuitenkin palautuvia." Yhteysviranomaisen mielestä vaikutuksia, joita ajallisesti arvioidaan muodostuvan 2–3 vuotta, ei voida pitää lyhyenä.

Satakuntaliitto on lausunnossaan esittänyt, että rakentamisen aikaisia vaikutuksia tulee arvioida ja havainnollistaa mm. rakentamistoimenpiteiden sijoittumisen, rakentamisen ajankohdan ja ajallisen keston osalta. Yhteysviranomaisen yhtyy tähän esitykseen.

6.2.8.1 Ihmisiin kohdistuvat vaikutukset

Valtatie 2 rakentamista suunnitellaan tiheästi asutulle alueelle. Koska hankkeen rakentamisaika on esitetyn mukaan 2–3 vuotta, niin

rakentamisesta todennäköisesti aiheutuvat erilaiset vaikutukset ihmisiin ovat varsin pitkäkestoisia. Arviointiohjelmassa on tunnistettu, että valtatie 2 rakentaminen saattaa olla erityisen hankala asukkaille ja se on tunnistettu myös suunnitelluissa arvioinneissa.

Rakentamisesta ihmisille aiheuttavia merkittäviä vaikutuksia ovat mm. melu, värinä, pöly, rakentamiseen liittyvän raskaan liikenteen lisääntyminen, erilaiset liikenteen järjestelyä koskevat muutokset, liikenneturvallisuuskysymykset ja häiriöt, jotka vaikuttavat eri kohteiden saavutettavuuteen. Rakentamisen sijoittuminen lähelle ihmisen koteja lisää yleensä kokemusta haittavaikutuksista. Rakentamisen kesto ja vaikutukset voivat vaihdella eri kohteissa, mm. siltojen ja eritasoliittymien rakentamisen johdosta. Haitalliset vaikutukset voivat vaikutusmekanismeiltaan ja myös ajallisesti vaihdella eri kohteissa.

Vaikutusten arvioinnissa tulee kiinnittää huomiota paitsi siihen, miten erilaiset vaikutusmekanismit vaikuttavat ihmisiin, niin myös siihen, miten haitallisia vaikutuksia voidaan torjua tai välttää tai miten tiedotetaan lähialueen asukkaita merkittävästä haitasta, sen kestosta ja mahdollisista haittojen lieventämiskeinoista. Ihmisille voi aiheuttaa häiriötä myös muut asiat, joita on tarpeen selvittää tarkemmin hankkeen arviointimenettelyn yhteydessä järjestettävissä työpajoissa.

6.2.8.2 Jätehuolto

Valtatie 2 rakentamiseen kuuluu keskeisenä osana olemassa olevan valtatie ja sen rakenteiden purkaminen. Arviointiohjelmassa ei ole esitetty YVA-menettelyssä arvioitavaksi purkamisen yhteydessä muodostuvia jätteitä, niiden määrää, hyödyntämistä, käsittelyä tai niistä todennäköisesti aiheutuvia vaikutuksia. Vaikutusten arviointia tulee täydentää jätteisiin liittyvän vaikutusarvioinnin osalta.

Valtatie 2:n rakentamisen aloittamiseen liittyy merkittävä määrä tiehankkeeseen liittyviä purkamiskohteita, joita ovat mm. sillat, rampit, liikenneopastelaitteet ja tien päällyste. Hankkeen rakentamisen ja erityisesti purkamisen yhteydessä syntyy merkittäviä määriä erilaisia jätteeksi luokiteltavia materiaaleja, kuten betonia, asfalttia, puutavaraa, metalleja ja jätteeksi luokiteltavia maa-aineksia, mm. mahdollisia pilaantuneita maa-aineksia ja hyötykäyttöön kelvottomia ylijäämämaita.

Arviointiselostuksessa tulee kuvata hankkeen yhteydessä muodostuvat erilaiset merkittävät jätejakeet, arvioida niiden määrät, jätelain mukainen luokitus ja niiden käsittely- ja/tai hyödyntämismahdollisuudet sekä niiden edellyttämät luvat. Lisäksi jätteisiin liittyvät ja niistä todennäköisesti

aiheutuvat merkittävät vaikutukset sekä jätteiden hyödyntämiseen tai käsittelyyn tarvittavat suunnitelmat ja luvat tulee arvioida.

6.2.8.3 Rakentamiseen tarvittavat maa-ainekset

Tien rakentaminen on aina mittava maanrakennustyömaa ja tienpitäjällä on olemassa tieto ja taito tienrakentamisesta. Hanketta suunnitellaan alueelle, jossa maaperän ylimpänä kerroksena on pääosin savi. Tien rakentaminen edellyttää todennäköisesti mittavaa maamassojen vaihtamista. Arviointiselostuksessa tulee esittää arvio hankkeen massatasapainosta.

Arviointiohjelman sivulla 68 on esitetty kuva 3.20 hankealueen maaperästä. Se on ristiriitainen arviointiohjelmassa esitetyn muun tekstikuvauksen kanssa. Kuvasta saa käsityksen, että hankealueen maaperä on karkeaa maalajia, joka mahdollistaa tien rakentamisen. Näin ei kuitenkaan tekstin mukaan ole, vaan siinä todetaan, että hankealueella on pehmeä savikerros 2–8 m. Hankealueen maaperän kuvausta ja maanrakentamisen toteuttamista tulee selventää arviointiselostuksessa.

Kokonaiskuvan saamiseksi tulee arvioida rakentamisen yhteydessä poistettavien erilaisten maa-ainesten määrä, käsittely tai hyödyntäminen, mahdolliset läjitysalueet hankealueella tai muualla sekä niiden aiheuttamat vaikutukset.

Arvioinnissa tulee kuvata mahdollisten pilaantuneiden maiden sekä poistettavien happamien sulfaattimaiden sijainti, määrä, käsittely ja vaikutukset. Tiesuunnitelmassa on esitetty, että happamat sulfaattimaat sijoitetaan meluvalliin. Esitetyn suunnitelman toteutettavuus, ympäristövaikutukset ja mahdollisten lupien tarve tulee arvioida. Arviointiselostuksessa tulee esittää arvio hankkeen rakentamisvaiheessa tarvittavien erilaisten maa-ainesten määrästä ja laadusta sekä niiden saatavuudesta.

6.2.8.4 Rakentamisaikainen melu ja tärinä

Rakentamisen ja purkamisen aikana muodostuu melua ja tärinää, jotka eroavat tyypillisestä tieliikennemelusta tai tärinästä. Rakentamisvaiheen melu- ja tärinähaitta vaihtelevat, ja välillä melu- ja tärinätasot voivat olla merkittäviä. Rakentamiseen ja purkamiseen liittyy kuitenkin monenlaisia työvaiheita, joissa melu saattaa jäädä alle päiväajan melutason ohjearvon $L_{Aeq} 55$ dB (Valtioneuvoston päätös 993/92) tai tärinä asuinalueille VTT:n esittämästä viihtyvyysarvosta (VTT:n tiedotteita 2278/2004). Pitkittyessään haitta voi silti olla laadultaan asumisviihtyvyyttä heikentävää. Ääniä ja tärinää voivat aiheuttaa mm. erilaisten maa-ainesten kaivu, lastaus ja

kuljetus, työkoneiden kiihdytyksiin ja peruutuksiin liittyvä piippaus sekä mahdolliset räjäytykset ja poraukset. Arviointiselostuksessa tulee kuvata ja arvioida rakentamisen aiheuttamia erilaisia melu- ja värinätahtumia sekä niiden kestoja.

Maaperän savipatja välittää yleensä herkästi muodostuvaa värinää ympäristöön. Vaikutusten arvioinnissa tulee selvittää, liittyykö hankkeen rakentamiseen sellaisia työvaiheita, joista voi aiheutua värinähahtaa ympäristöön, kuten paalutus. Mikäli värinähahtaa on mahdollinen, niin tulee arvioida, miten sitä voidaan torjua.

Arviointiohjelman kuulemisen aikana on erityisesti toivottu meluntorjunnan tehostamista alueella. Vaikka palaute liittyi pääosin tieliikenteestä aiheutuvaan meluhäiriöön, niin myös tien rakentamisvaiheeseen liittyviin melu- ja värinävaikutuksiin tulee kiinnittää huomiota ja esittää mahdollisuudet niiden torjumiseksi.

6.2.8.5 Vaikutukset ilmanlaatuun

Maanrakentamisesta aiheutuu aina väistämättä pölyä ja pienhiukkasia, kaivettaessa ja käsiteltäessä suuria maa-ainesmääriä. Arviointiohjelmassa on tunnistettu pölyhaitta ja on jo todettu, että sitä vähennetään kastelujärjestelyin. Koska hankkeen rakentamisaika on pitkä ja rakentamiskohteen lähellä on runsaasti asutusta, niin arviointiselostuksessa on tärkeää arvioida tiehankkeen rakentamisen aikaiset vaikutukset ilmanlaatuun, erityisesti ilman hiukkaspitoisuuksiin (pöly) esitettyä tarkemmin. Lisäksi tulee esittää tarvittaessa toimet, joilla haitallisia vaikutuksia ilman hiukkaspitoisuuteen voidaan vähentää ja torjua.

6.2.9 Valtatie 2:n käytön aikaiset vaikutukset, melu ja ilmanlaatu

Valtatie 2:n käytön aikaiset vaikutukset eli käytännössä liikenteestä aiheutuvien vaikutusten arviointi on arviointiohjelmassa esitetty tarkemmin, kuin rakentamisen aikaisten vaikutusten arviointi. Tämän taustalla on todennäköisesti se, että hankkeesta on aiemmin tehty erilaisia selvityksiä tiesuunnitelman yhteydessä. Yhteysviranomaisen katsoo, että mikäli tehdyt selvitykset ovat edelleen käyttökelpoisia, niin estettä niiden hyödyntämiseen arviointimenettelyssä ei ole. Selvityksiä voi olla kuitenkin tarpeen joiltakin osin päivittää ja siihen on arviointiohjelmassa myös kiinnitetty huomiota.

6.2.9.1 Melu

Arviointiohjelman mukaan valtatie 2:n liikennemelun meluntorjunta toteutetaan pitkälti tiesuunnitelmassa suunnitellun ja esitetyn melumallinnuksen periaatteiden mukaisesti. Tieliikenteestä muodostuvaa meluhaittaa ja sen torjuntatarvetta on arvioitu vuonna 2022 valmistuneessa tiesuunnitelmassa.

Arviointiohjelman kuulemisaikana annettujen mielipiteiden keskeisin sisältö koski suurelta osin liikenteestä aiheutuvaa melua ja sen aiheuttamaa haittaa. Palaute oli odotettua huomioiden hankkeen sijoittuminen ja asutuksen läheisyys.

Arviointiohjelmassa esitettyjen tietojen pohjalta tieliikennemelulle altistuvien määrä tulee tiehankkeen toteuduttuakin olemaan suuri. Jo suunniteltujen meluntorjuntatoimien on todettu vähentävän melulle altistumista alueella, mutta siitä huolimatta päiväajan meluohjearvon, L_{Aeq} 55 dB (VnP 993/92), ylittävälle melulle tulee suunnitelman toteuduttuakin altistumaan hankealueen lähiympäristössä huomattava määrä ihmisiä. Kaikkiin melun kohteeksi joutuviin kohteisiin ei ole tiesuunnitelmassa esitetty tehtävän meluntorjuntaa.

Yhteysviranomainen esittää, että arviointimenettelyn yhteydessä on tarve pohtia uudelleen meluntorjuntaa hankealueella ja keinoja sen torjumiseksi sekä tehdä erilaiset toimet huomioiva uusi selvitys hankealueen melualueista ja melulle altistuvien määrästä ja esittää, miten melulle altistumista voidaan alueella vähentää. Tavoitteena tulee olla, että valtioneuvoston päätöksen meluohjearvoista (VNP 993/92) mukaisten meluohjearvojen (L_{Aeq} 55 dB päivällä ja 50 dB yöllä) ylittävälle melulle altistuvien ihmisten määrä on tien valmistuttua mahdollisimman pieni. Yhteysviranomainen on esittänyt aiemmin lausunnon kappaleessa 6.2.2 Maisema ja kulttuuriympäristö tavoitteena, että mahdollinen meluntorjunnan ja maiseman tai kulttuuriarvojen suojelun ristiriita tulee arviointiselostuksessa selvittää.

Yhteysviranomainen esittää lisäksi arvioitavaksi: Hankkeen yhdeksi tavoitteeksi on esitetty, että valtatie 2 Porin keskustassa liikenteen kattonopeus nostettaisiin hankkeen toteuttamisen jälkeen tasolle 80 km/h. Tieliikenteen nopeuden lisäys lisää myös tieliikenteestä aiheutuvaa melua. Yhteysviranomaisen mielestä lähialueen melulle altistuvien määrä huomioiden tavoitetta kattonopeuden nostamiseksi on tarpeen pohtia uudelleen.

Yhteysviranomainen esittää huomionaan, että hankealueelle on suunniteltu toteutettavan neljä eritasoliittymää ja ne sijoittuvat varsin

lähelle toisiaan. Eritasoliittymät yhdistävät osittain eri valtateitä (vt 2 ja vt 8) toisiinsa ja osin valtatie yhdistetään eritasoliittymillä katuverkkoon.

Eritasoliittymissä ajoneuvojen vauhti hiljenee tai kiihtyy sen mukaan, onko se tulossa tai poistumassa valtatieltä. Kun ajoneuvo tulee eritasoliittymästä valtatielle, niin se pyrkii saavuttamaan valtatie liikenteen vauhdin. Kiihdyttäminen ja hiljentäminen vaikuttavat liikenteestä aiheutuvaan melutasoon ja se on myös liikenneturvallisuuskysymys. Esimerkkinä yhteysviranomaisen esittää tilanteen, jossa ajoneuvo tulee vt 8 myöten Rauman suunnasta ja jatkaa Vt2:ltä Söörmarkun suuntaan tai kääntyy ennen sitä katuverkolle.

Yhteysviranomaisen esittää arvioitavaksi, olisiko hankealueen aiheuttaman meluhaitan, meluntorjunnan toteuttamisen ja myös liikenneturvallisuuden kannalta perusteltua muuttaa suunnitellun tiehankkeen lähtökohtia siten, että hanke toteutetaan alle 80 km/h nopeusrajoituksella? Tämän kaltaiseen tienpitäjän asettamaan poikkeamiseen on esitetty mahdollisuus arviointiohjelman sivulla 17.

6.2.9.2. Vaikutukset ilmanlaatuun

Tieliikenteestä aiheutuu aina haitallisia vaikutuksia ilmanlaatuun, erityisesti pakokaasupäästöistä ja katupölystä sekä sen sisältämistä pienhiukkasista. Yhteysviranomaisen katsoo, että arviointiohjelmassa esitetty arviointitapa on sinänsä asianmukainen, mutta vaikutukset ilmanlaatuun tulee arvioida ja tulokset tulee esittää niin, että lähialueen asukkaat saavat tiedon tulevan valtatie todennäköisistä vaikutuksista ilman laatuun ja sen vaikutuksesta heidän terveyteensä ja asumisviihtyvyyteen. Koska Valtatie 2 sijoittuu lähelle tiivistä asutusaluetta, niin on perusteltua arvioida hankkeen vaikutukset ilmanlaatuun hyvin.

6.3. Hankkeen edellyttämät strategiat, suunnitelmat ja luvat

Arviointiohjelmassa on esitetty hyvä kuvaus niistä strategioista, suunnitelmista ja ohjelmista, jotka vaikuttavat ja ohjaavat tiehankkeen suunnittelua ja jotka tulee huomioida vaikutusten arvioinnissa. Samoin hankkeen tarvitsemat eri lakien mukaiset luvat ja päätösmenettelyt on esitetty arviointiohjelmatasolla riittävästi.

Esitystä tulee täydentää arvioinnissa havaittavilta osin. Yhteysviranomaisen tuo esille mm. jätteiden käsittelyn tai hyödyntämisen edellyttämät suunnitelmat, päätökset ja hyväksymismenettelyt sekä mahdolliset meluntorjuntailmoitukset. Lisäksi Porin kaupunki on lausunnossaan korostanut huomioon otettavaksi mm. asumisterveysasetuksen ja sen edellytysten huomioimisen. Vaikka

asumisterveysasetus on terveydensuojelulain nojalla säädetty, niin on perusteltua ottaa se huomioon erityisesti meluvaikutuksien vaikutusten arvioinnissa.

6.4. YVA-menettelyn ja siihen liittyvän osallistumisen järjestäminen

Arviointimenettelyn yhteydessä pidetään arviointimenettelyyn liittyvät yleisötilaisuudet ja kuulutusaikana on mahdollista antaa mielipiteitä ja lausuntoja yhteysviranomaiselle. Lisäksi hankkeesta vastaava ja arviointia toteuttava konsultti järjestävät asukkaille työpajoja ja konsultti on järjestänyt jatkuvan palautteenantomahdollisuuden verkkosivuillaan. Hankkeen suunnittelua tehdään hankeryhmässä, johon kuuluvat keskeiset viranomaiset. Yhteysviranomaisen mielestä hankkeen osallistumisen järjestäminen on toteutettu hyvin.

6.5. Arviointiohjelman laatijoiden pätevyys

YVA-laki asettaa pätevyysvaatimuksen vaikutusten arvioinnin tekijöille. Koska arvioijien pätevyys vaikuttaa keskeisesti siihen, mikä laatuinen hankkeen arviointimenettelyn tulos on. Vaikutusten arvioinnista vastaavien henkilöiden pätevyys on esitetty asianmukaisesti arviointiohjelmassa, ja yhteysviranomaisella ei ole siihen lisättävää.

7. Arviointiohjelmalausunnon toimittaminen ja siitä tiedottaminen

Varsinais-Suomen ELY-keskus toimittaa lausuntonsa ja on toimittanut aiemmin kopiot arviointiohjelmasta saamistaan muiden tahojen lausunnoista ja mielipiteistä hankkeesta vastaavalle. Lausunto toimitetaan samalla tiedoksi asianomaisille viranomaisille ja mielipiteen esittäneille tahoille.

Arviointiohjelmalausunto julkaistaan viranomaisen verkkosivuilla osoitteessa www.ely-keskus.fi/kuulutukset/varsinais-suomi ja ympäristöhallinnon verkkosivuilla www.ymparisto.fi/VT2-parantaminen-Pori-YVA.

8. Suoritemaksu, sen määräytyminen ja maksua koskeva oikaisumahdollisuus

Suoritemaksu on 8 000 euroa.

Arviointiohjelmasta annettavasta yhteysviranomaisen lausunnosta perittävä maksu on määritelty tavanomaisen hankkeen mukaisesti (työaika 11–17 henkilötyöpäivää). Maksu määräytyy ELY-keskusten maksuista annetun asetuksen perusteella.

Maksuvelvollinen, joka katsoo, että perustellusta päätelmästä perittävän maksun määrittämisessä on tapahtunut virhe, voi vaatia siihen oikaisua ELY-keskuksesta kuuden kuukauden kuluessa tämän perustellun päätelmän antamispäivästä.

9. Sovelletut säännökset

Laki ympäristövaikutusten arviointimenettelystä (252/2017) 8, 16 ja 18 §

Valtioneuvoston asetus ympäristövaikutusten arviointimenettelystä (277/2017) 3 §

Valtion maksuperustelaki (150/1992) 8 §

Valtioneuvoston asetus (1215/2023) elinkeino-, liikenne- ja ympäristö-keskusten, työ- ja elinkeinotoimistojen sekä kehittämis- ja hallinto-keskuksen maksullista suoritteista vuonna 2024, 2 §.

Tämä asiakirja on hyväksytty viraston sähköisessä asianhallintajärjestelmässä. Asian on esitellyt johtava asiantuntija Asta Asikainen ja ratkaissut yksikönpäällikkö Anu Lillunen.

Liitteet	Maksua koskeva oikaisuvaatimusosoitus
Jakelu	Hankkeesta vastaava, Varsinais-Suomen ELY-keskus, liikenne- ja infrastruktuuri -vastuualue
Tiedoksi	Lausunnon antajat Mielipiteen esittäjät Hankekonsultti, Sitowise Oy

Liite 1: MAKSUA KOSKEVA MUUTOKSENHAKU

Maksuvelvollisella, joka katsoo, että maksun määräytymisessä on tapahtunut virhe, on oikeus vaatia siihen oikaisua Varsinais-Suomen elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskukselta (ELY-keskus). Oikaisuvaatimus on toimitettava ELY-keskukselle kuuden (6) kuukauden kuluessa maksun määrittämisestä. Oikaisuvaatimuksessa on ilmoitettava oikaisua vaativan nimi, asuinpaikka ja postiosoite, vaatimus maksun muuttamiseksi sekä oikaisuvaatimuksen perustelut.

Oikaisuvaatimus on oikaisuvaatimuksen tekijän ja oikaisuvaatimuksen muun laatijan omakätisesti allekirjoitettava. Jos ainoastaan laatija on allekirjoittanut oikaisuvaatimuksen, siinä on mainittava myös laatijan nimi, asuinpaikka ja postiosoite. Oikaisuvaatimus voidaan toimittaa ELY-keskukseen myös sähköisessä muodossa. Kun sähköisessä asiakirjassa on riittävät tiedot lähettäjistä, sähköistä asiakirjaa ei tarvitse täydentää allekirjoituksella eikä myöskään ns. sähköistä allekirjoitusta tarvita.

Oikaisuvaatimukseen on liitettävä maksun määrittämisen perusteena oleva asiakirja alkuperäisenä tai jäljennöksenä.

Omalla vastuullaan oikaisuvaatimuksen voi lähettää postitse tai lähetin välityksellä. Kirjallinen oikaisuvaatimus on jätettävä postiin tai sähköinen oikaisuvaatimus lähetettävä siten, että se ehtii perille oikaisuvaatimusajan viimeisenä päivänä ennen viraston aukioloajan päättymistä.

Varsinais-Suomen ELY-keskuksen yhteystiedot:

Sähköposti:	kirjaamo.varsinais-suomi@ely-keskus.fi
Postiosoite:	PL 236, 20101 Turku
Käyntiosoite:	Itsenäisyydenaukio 2, 20800 Turku
	Valtakatu 12, 28100 Pori
	Aukioloaika: 8.00–16.15

Maksupäätöksen sovelletut oikeusohjeet

Valtion maksuperustelaki (150/1992)

Valtioneuvoston asetus elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskusten sekä työvoima- ja elinkeinotoimistojen sekä kehittämis- ja hallintokeskuksen maksullisista suoritteista vuonna 2024 (1215/2023)

Laki sähköisestä asioinnista viranomaistoiminnassa (13/2003)

Tämä asiakirja VARELY/5406/2023 on hyväksytty sähköisesti / Detta dokument
VARELY/5406/2023 har godkänts elektroniskt

Esittelijä Asikainen Asta 22.04.2024 13:26

Ratkaisija Lillunen Anu 22.04.2024 13:27