



Varsinais-Suomen ELY-keskus, liikenne ja
infrastruktuuri -vastuualue
PL 236
20101 Turku

kirjaamo.varsinais-suomi@ely-keskus.fi

Yhteysviranomaisen perusteltu päätelmä, valtatie 2 parantaminen Porin keskustan kohdalla

Sisällys

Yhteysviranomaisen perusteltu päätelmä, valtatie 2 parantaminen Porin keskustan kohdalla.....	1
1. Hankkeen tiedot	2
1.1 Hankkeen nimi ja sijainti	2
1.2 Hankkeesta vastaava	2
1.3 Yhteysviranomainen	2
1.4 Hankkeesta vastaavan kuvaus hankkeesta ja sen vaihtoehdoista.....	2
2 Asian vireilletulo	4
3 Arviointiselostuksesta tiedottaminen ja kuuleminen.....	4
4 Arviointiselostuksesta annetut lausunnot ja mielipiteet	5
4.1 Yhteenveto lausunnoista	5
4.2 Yhteenveto mielipiteistä.....	7
5 Arviointiselostuksen riittävyys ja laatu	8
6 Yhteysviranomaisen perusteltu päätelmä	11
6.1 Yleistä perustellusta päätelmästä	11
6.2 Vaikutukset maankäyttöön ja kaavoitukseen.....	11
6.3 Vaikutukset meluun	13
6.4 Vaikutukset ihmisten elinoloihin ja viihtyvyyteen	16
6.5 Hankkeen käytönaikaiset vaikutukset maisemaan ja kulttuuriperintöön.....	18
6.6 Vaikutukset luonnonoloihin	19
6.7 Vaikutukset ilmastoon.....	19
6.8 Rakentamisen aikaiset vaikutukset	21
6.8.1 Rakentamisen vaikutukset maaperään ja luonnonvaroihin.....	22
6.8.2 Rakentamisessa muodostuvat ja hyötykäyttöön kelpaamattomat jätteet ja maa-ainekset	24
6.8.3 Rakentamisen vaikutukset pohjavesiin	26
6.8.4 Rakentamisen vaikutukset pintavesiin	27
6.8.5 Rakentamisen vaikutukset ihmisiin	28
6.9 Hankkeeseen liittyvät riskit.....	29

7	Yhteysviranomaisen perusteltu johtopäätös	30
8	Hankkeen jatkokäsittelyssä huomioitavaa	31
9	Perustellun päätelmän toimittaminen ja siitä tiedottaminen	32
10	Suoritemaksu, sen määräytyminen ja maksua koskeva oikaisumahdollisuus	32
11	Sovelletut säännökset	32
	Liite 1 34	
	Maksua koskeva oikaisuvaatimusosoitus	34

Perusteltu päätelmä on yhteysviranomaisen hankkeen merkittävistä ympäristövaikutuksista tekemä perusteltu johtopäätös. Perusteltu päätelmä annetaan laki ympäristövaikutusten arviointimenettelystä (252/2017) (YVA-laki) mukaisen hankkeesta vastaavan tekemän arviointiselostuksen, siitä annettujen mielipiteiden ja lausuntojen sekä yhteysviranomaisen oman tarkastelun pohjalta.

1. Hankkeen tiedot

1.1 Hankkeen nimi ja sijainti

Valtatie 2 parantaminen Porin keskustan kohdalla.

1.2 Hankkeesta vastaava

Varsinais-Suomen ELY-keskus, liikenne ja infrastruktuuri - vastuualue (ELY-keskuksen L-vastuualue)

Hankkeen ympäristövaikutusten arviointiselostuksen on konsulttitoimeksiantona laatinut Sitowise Oy.

1.3 Yhteysviranomainen

Varsinais-Suomen elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksen ympäristö ja luonnonvarat -vastuualue (ELY-keskuksen Y-vastuualue).

1.4 Hankkeesta vastaavan kuvaus hankkeesta ja sen vaihtoehtoista

YVA-menettelyssä käsitellään tiehanketta Valtatie 2 parantaminen Porin keskustan kohdalla (valtatie 2 hanke). Hanketta suunnitellaan Porin kaupungin Korven sekä Tiilimäen eritasoliittymien sekä niiden mukautumisalueiden välille. Hankkeen kokonaispituus on noin 5 kilometriä.

Valtatie 2 Porin keskustan kohdalla on liikenteen määrän, liikkumisen sujuvuuden ja tien välityskyvyn sekä liikenneturvallisuuden kannalta

riittämätön. Hankealueen ympäristöön sijoittuu runsaasti asutusta ja asutukseen on todettu kohdistuvan liikenteestä merkittävää meluhaitta.

YVA-menettelyssä arvioidaan hankkeen vaihtoehtojen VE0+ ja VE 1 vaikutuksia.

Vaihtoehtoon VE0+ lähtökohtana on tiesuunnitelmaan perustuva ratkaisu, jossa valtatiehen tehdään välttämättömiä uudistuksia vähäisiä parantamistoimenpiteitä ja vältetään hukkarakentamista. Valtatie 2 säilyy nykyisenlaisena, kaksikaistaisena, hankkeen poikkileikkaus on noin 10 metriä leveä, valtatie nopeusrajoitus on 70 km/h. Vaihtoehtoon VE0+ yhteydessä rakennetaan uusi katuyhteys, Tikkulantie. Hankealueelle rakennetaan meluntorjuntaa. Tarkemmat vaihtoehtoon VE0+ yhteydessä suunnitellut toimenpiteet on esitelty YVA-selostuksessa sivulla 38.

Vaihtoehto VE1 on vuonna 2022 laaditun tiesuunnitelman mukainen. Tavoitteena on kehittää hankealueella valtatie 2 kaksiajorataiseksi ja nelikaistaiseksi. Valtatie poikkileikkaus levenee noin 22,5–25,5 metriin nykyisestä noin 15 metrin leveydestä. Hankkeen tavoitteena on kehittää liikkuksen turvallisuutta ja sujuvuutta Porin ydinkeskustan kohdalla sekä yhteensovittaa valtateiden 2 ja 8 kasvanutta liikennettä suhteessa laajentuneeseen maankäyttöön. Samalla parannetaan hankealueen kevyenliikenteen yhteyksiä.

Vaihtoehtoon VE1 kuuluu nykyisten neljän Korven, Laanin, Ruutukuopan ja Tiilimäen eritasoliittymiä parantaminen. Yhteensä eritasoliittymiä toteutetaan hankealueelle viisi kappaletta. Uusi eritasoliittymä rakennetaan, kun Tikkulan suuntaisliittymä täydennetään perusverkon eritasoliittymäksi ja valtatie alitetaan Tikkulan ja Eteläväylän kiertoliittymien välisellä uudella katuyhteydellä, Tikkulantie.

YVA-selostuksessa arvioidaan valtatie 2 osuuksia: 1) Suntioja-Laani, 2) Laani-Ruotokuoppa ja 3) Tiilimäki. Valtatie nopeusrajoitus on 80 km/h. Koko tiejakson osalta parannetaan meluntorjuntaa. Tarkemmat hankkeen suunnitellut toimenpiteet on esitelty YVA-selostuksen sivuilla 39–40.

Valtatie 2:n kehittäminen hankealueella vaihtoehtoon VE1 mukaiseksi nelikaistaiseksi tieksi on Satakunnan maakuntakaavan, Porin kantakaupungin yleiskaavan (2025) ja aluetta koskevien asemakaavojen mukainen.

Valtatie 2 kehittämisen osalta arvioidaan myös vaihtoehtoa "Nolla", jossa arvioidaan hankealueen liikenteestä aiheutuvia vaikutuksia tilanteessa, jossa kumpikaan vaihtoehto VE0+ tai VE1 ei toteudu.

Vaikutusten arvioinnissa otetaan huomioon rakentamisen aikaiset vaikutukset. Hankkeen vaihtoehtoon VE1 rakentamisen arvioidaan

kestävän noin 2–3 vuotta. Hankkeen liikenteen vaikutusten arviointivuosi on 2050.

YVA-menettelyssä arvioitava hanke valtatie 2 parantaminen on vaihtoehdon VE1 pääasiallisilta linjauksilta vastaava kuin liikennejärjestelmästä ja maanteistä annetun lain (503/2005) (jatkossa maantielain) mukaisessa vuonna 2022 valmistuneessa tiesuunnitelmassa esitetty hanke. Valtatie 2 vuonna 2022 valmistunutta tiesuunnitelmaa ei ole vielä viety maantielain mukaiseen käsittelyyn. Tehty tiesuunnitelma ei sido YVA-menettelyä. Tehtyä tiesuunnitelmaa voidaan täydentää YVA-menettelyn tulosten perusteella.

Valtatie 2 hankkeen arvioidaan olevan suunnittelun osalta totuttamisvalmis vuonna 2026. Hanke sisältyy Väyläviraston investointiohjelmaan vuosille 2026–2032, mutta sen toteuttaminen edellyttää vielä valtioneuvoston päätöstä rahoituksesta. Hankealueen rakentamisen arvioidaan kestävän 2–3 vuotta.

2 Asian vireilletulo

Hankkeen arviointimenettelyn tarve on määräytynyt YVA-lain 3 §:n 2 momentin nojalla ELY-keskuksen ympäristö ja luonnonvarat-vastuualueen tekemän YVA-lain mukaisen yksittäistapauspäätöksen nojalla. ELY-keskuksen Y-vastuualue teki 19.9.2022 YVA-lain 13 §:n mukaisen päätöksen yksittäistapauksessa siitä, että hankkeeseen sovelletaan YVA-lain mukaista arviointimenettelyä (VARELY/2722/2022).

Hankkeesta vastaava ELY-keskuksen liikenne ja infrastruktuuri -vastuualue saattoi hankkeen ympäristövaikutusten arviointimenettelyn vireille toimittamalla ympäristövaikutusten arviointiohjelman yhteysviranomaiselle 9.2.2024. Arviointiohjelma oli nähtävillä 21.2. - 22.3.2024 ja yhteysviranomaisen antoi siitä lausuntonsa 22.4.2024.

Hankkeesta vastaava toimitti hankkeen arviointiselostuksen 18.12.2024 yhteysviranomaiselle perustellun päätelmän antamista varten.

3 Arviointiselostuksesta tiedottaminen ja kuuleminen

Yhteysviranomaisen tiedotti arviointiselostuksesta ja sen nähtävillä olosta sekä mielipiteiden ja lausuntojen esittämisen mahdollisuudesta julkisella kuulutuksella 8.1. - 7.3.2025 välisenä aikana. Kuulutus ja arviointiselostus liitteineen julkaistiin ELY-keskuksen verkkosivuilla www.ely-keskus.fi/kuulutukset/varsinais-suomi ja ympäristöhallinnon verkkosivuilla www.ymparisto.fi/VT2-parantaminen-Pori-YVA. Ilmoitus kuulutuksesta on lähetetty Porin ja Ulvilan kaupungeille julkaistavaksi niiden verkkosivuilla.

Lisäksi arviointiselostuksesta ja sen nähtävillä olostä sekä mahdollisuudesta mielipiteiden ja lausuntojen esittämiseen on tiedotettu Satakunnan viikko ja Satakunnan kansa -lehdissä julkaistuilla lehti-ilmoituksilla.

Arviointiselostukseen oli mahdollista tutustua kuulemisaikana paperimuodossa osoitteessa Porin Leijona, Yrjönkatu 6, Pori.

Arviointiselostuksesta järjestettiin yleisötilaisuus 14.1.2025 klo 17–19 hybriditilaisuutena osoitteessa Porin Leijona Yrjönkatu 6, Pori. Yhteysviranomaisen ja hankkeesta vastaavan edustajien lisäksi yleisötilaisuudessa oli läsnä 14 henkilöä. Teams-yhteydellä osallistui yleisötilaisuuteen 6 henkilöä. Yleisötilaisuuden keskustelussa nousivat esiin aiheina muun muassa valtatie 2 liikenne nykyisin ja YVA-menettelyssä arvioitavista vaihtoehtoista ihmisten elinoloihin kohdistuvat vaikutukset. Erityisesti keskustelussa nousivat esiin hankkeen vaikutukset asumisviihtyvyyteen, melu ja sen torjunta sekä rakennusaikaiset vaikutukset ja hankkeen toteuttamisen aikataulu.

4 Arviointiselostuksesta annetut lausunnot ja mielipiteet

Yhteysviranomainen pyysi lausuntoja arviointiselostuksesta hankkeen vaikutusalueen kaupungeilta ja muilta viranomaisilta, joita asia todennäköisesti koskee. Arviointiselostuksesta toimitettiin yhteysviranomaiselle yhteensä kuusi lausuntoa ja viisi mielipidettä.

Seuraavassa on esitetty tiivistelmänä yhteysviranomaisen näkemys kuulemispalautteen keskeisestä sisällöstä. Lausunnot ja mielipiteet löytyvät kokonaisuudessaan osoitteesta www.ymparisto.fi/Vt2-parantaminen-Pori-YVA. Verkkosivuilla julkaistuiista lausunnoista ja mielipiteistä on poistettu henkilötiedoiksi katsotut tiedot.

4.1 Yhteenveto lausunnoista

Porin kaupunginhallitus ja Elinvoima- ja ympäristölautakunta ottivat lausunnossaan kantaa hankkeen vaikutuksiin, jotka kohdistuvat meluun, ilmanlaatuun, pohjavesialueisiin, luonnon monimuotoisuuteen, joukkoliikenteeseen, kevyeen liikenteeseen ja ilmastomuutokseen.

Vaihtoehto VE1 toteuttaa tavoitetta nelikaistaisesta valtatie 2:sta hankealueella. Melu on merkittävä ongelma suunnittelualueella, ja sen torjunta on tärkeää mm. viihtyvyys- terveysvaikutusten vuoksi. Vaihtoehdot VE0+ ja VE1 sisältävät meluntorjuntatoimenpiteitä, mutta vaihtoehdossa VE1 meluntorjunta on laajempaa. Meluntorjuntarakenteet, niiden mittasuhteet ja sijainti olisi tullut esittää selkeämmin YVA-selostuksessa.

Hyvä ilmanlaatu ja sen parantaminen on tärkeää, ja kasvillisuuden säilyttäminen ja lisääminen vaikuttavat ilmanlaatuun. Vaihtoehdon VE1 vaikutukset ilmanlaatuun ovat hieman kielteisiä. Haittojen lieventämistoimenpiteitä olisi tullut kuvata laajemmin.

Molemmat vaihtoehdot parantavat liikenneturvallisuutta ja pienentävät onnettomuusriskejä ja ne ovat tärkeitä pohjavesialueen suojelun kannalta.

Luonnon monimuotoisuuteen liittyvät seikat on selvitetty. Vieraslajikasvustojen poisto on myönteinen vaikutus.

Valtateiden parannustoimet eivät vaikuta joukkoliikenteen toimintaedellytyksiin merkittävästi. Molemmat vaihtoehdot sisältävät kevyenliikenteen yhteyksien parantamista, mikä lisää sujuvuutta jalankulkuun ja pyöräliikenteeseen.

Tienrakentaminen ei ole ilmastoystävällistä, ja molemmista vaihtoehdoista aiheutuu kielteisiä vaikutuksia ilmastolle. Ilmastomuutokseen sopeutumisen käsittely jää suppeaksi.

Keskeisiksi seurantarpeiksi on tunnistettu melu- ja värinätilanteen sekä pohja- ja pintaveden laadun seuranta. Vieraslajiseuranta tulee sisällyttää ohjelmaan.

Uvilan kaupunginhallitus toteaa lausunnossaan, että YVA-selostus on laadittu perusteellisesti ja asiantuntevasti. Hanke tulisi toteuttaa vaihtoehdon VE1 mukaisena nelikaistaisena tienä. Siitä aiheutuisi merkittäviä myönteisiä vaikutuksia runkoverkkoon kuuluvalla valtatie 2:lle ja Porin kaupunkiseudun liikennejärjestelmälle.

Nelikaistainen tie poistaisi Porin keskustan läheisyydestä merkittävän liikenteellisen pullonkaulan ja parantaisi liittymiä valtatielle 8 sekä alemmalle tie- ja katuverkolle. Liikenteen välityskyky, sujuvuus ja liikenneturvallisuus paranisivat. Hankkeella on merkitystä laajemmalle kuin Porin kaupunkiseudulle ja se vaikuttaisi mm. elinkeinoihin, seudulliseen elinvoimaan ja huoltovarmuuteen.

Pullonkaulan poistuminen parantaisi logistisia yhteyksiä Porin satamien suuntaan. Helsingin suuntaan yhteydet on jo aiemmin toteutettu nelikaistaisena Ulvilan Friitalaan asti. ELY-keskuksen liikenne ja infrastruktuuri vastuualueetta pyydetään kiinnittämään huomiota siihen, että Friitalan kohta muodostaa seuraavan merkittävän pullonkaulakohdan Helsingin suuntaan.

Satakuntaliitto toteaa, että ympäristövaikutusten arviointiselostus on sisällöltään selkeä, ja siinä on esitetty vaikutuksia havainnollistavaa

aineistoa ja tiehankkeen suoria vaikutuksia myös koostetusti kartoilla. Satakuntaliiton palaute on pääsääntöisesti otettu huomioon.

Haittojen torjunta ja lieventäminen ovat tärkeä osa väylien suunnittelua ja YVA-menettelyä. Haittojen lieventämistoimenpiteiden esittäminen on jäänyt yleispiirteiselle tasolle esimerkiksi uuden Tikkulantien katuyhteyden vaikutusten osalta, vaikka YVA-selostuksen tiivistelmässä todetaan, että suorien ympäristövaikutusten kannalta merkittävin toimenpide on molempiin vaihtoehtoihin VE0+ ja VE1 sisältyvä uusi Tikkulantien katuyhteys. Tieyhteydestä on tullut kielteistä palautetta. Huomiota kiinnittää, että ihmisten elinoloihin kohdistuvat vaikutukset on arvioitu myönteisiksi tai jopa suuresti myönteisiksi, huolimatta hankkeesta ihmisiin aiheutuvista vaikutuksista.

Turvatekniikan keskuksella ei ole lausuttavaa.

Fingrid Oyj:llä ei ole lausuttavaa.

Satakunnan Museon mukaan kulttuuriympäristöt, arvokkaat yksittäiset kohteet sekä arvokkaat maisema-alueet on tunnistettu selostuksessa.

Vaikutuksia on arvioitu melko kattavasti, mutta eri tieosuuksilla olisi tullut tuoda esiin, minkä kulttuuriympäristön vaikutusalueella ollaan. Havainnekuvista ei välity alueen todellinen kuva, eikä vaihtoehtojen välillä ole todettu eroja. Johtopäätösten mukaan vaihtoehto VE0+ aiheuttaa maisemaan ”vähäisen haitallisen vaikutuksen” ja rakennettuun kulttuuriympäristöön vaikutus on neutraali tai ei muutosta. Vaihtoehdolla VE1 on maisemaan ”vähäinen haitallinen vaikutus” ja rakennettuun kulttuuriympäristöön vaikutus on neutraali tai ei muutosta.

Hyvää on kohta haitallisten vaikutusten lieventämistoimenpiteistä ja jatkosuunnittelusta, jossa todetaan, että ”maiseman muistumakohtien säilyttäminen herkillä alueilla ja arvokohteiden yhteydessä on tärkeää.” Hyvänä pidetään myös suositusta, jonka mukaan istutuksissa tulisi suosia paikalliseen ympäristöön soveltuvaa monikerroksellista kasvillisuutta. Lieventämistoimenpiteissä tulisi huomioida lisäksi meluvallien sopeuttaminen ympäristöönsä.

Hankkeella ei ole vaikutuksia arkeologiseen kulttuuriperintöön.

4.2 Yhteenveto mielipiteistä

Mielipiteissä tuotiin esille, että valtatiestä 2 aiheutuu nykyisin lähialuetta haittaavaa liikennemelua, mutta todettiin myös, että valtatie 2 on nykyiselle liikennemäärälle riittämätön. Mielipiteissä toivottiin valtatie 2 kehittämistä vaihtoehdon VE1:n mukaisena. Mielipiteissä tuodaan esille, ettei melusuojaus erityisesti Musan puiston kohdalla ole riittävä ja Musan

puiston pirstoutuminen hankkeen vuoksi huolettaa. Lisäksi esitetään huomio, ettei suunniteltu vaihtoehto VE1 lisää kaikkien asuinrakennusten meluntorjuntaa, vaan osassa asuinrakennuksista meluhaitta lisääntyisi entisestään vaihtoehdon VE1 toteutuessa. Siksi kannatetaan vaihtoehdon VE0+ toteuttamista. Myös tien rakentaminen, muun muassa 50 päivää kestävä paalutus savikolla voi aiheuttaa melu- ja värinähaittaa, mikä huolettaa asukkaita.

5 Arviointiselostuksen riittävyys ja laatu

5.1 Perustellun päätelmän antamisen lähtökohdat

Perustellussa päätelmässä yhteysviranomainen arvioi hankkeen arviointiselostuksessa esitettyjen vaikutusten arvioinnin laatua ja riittävyyttä, arvioinnin pätevyyttä sekä ottaa kantaa siihen, onko arviointiselostus laadittu YVA-lain 19 §:n ja YVA-asetuksen 4 §:n vaatimusten mukaisesti ja onko yhteysviranomaisen hankkeen arviointiohjelmasta laatima lausunto otettu riittävästi huomioon. Valtatie 2 hanketta koskevasta arviointiohjelmasta yhteysviranomainen on antanut lausuntonsa 22.4.2024.

Arviointimenettelyssä on arvioitu hankkeen vaikutuksia, joita syntyy, kun nykyisin yksiajorataista ja kaksikaistaista valtatie 2 parannetaan Porin keskustan kohdalla tiiviisti asutetussa ja rakennetussa ympäristössä.

Suunnitteilla olevan valtatie 2 hankkeen pituus on noin viisi kilometriä. Se on lyhyt matka verrattuna tyypillisiin YVA-menettelyssä käsiteltäviin tiehankkeisiin. Hanketta suunnitellaan kuitenkin varsin tiiviisti asuttuun Porin keskustaan. Yhteysviranomainen edellytti 19.9.2025 tekemällään YVA-lain mukaisella päätöksellä (VARELY/2722/2022) hankkeen vaikutusten arviointia YVA-lain mukaisessa arviointimenettelyssä erityisesti hankkeen sijainnin herkkyyden vuoksi.

5.2 Hankkeen tavoitteet

Hankkeesta vastaava on perustellut, että valtatie 2 on hankealueella liikenteellisiin tarpeisiin riittämätön. Hankkeen keskeisenä tavoitteena on sujuvoittaa ja yhteensovittaa valtateiden 2 ja 8 kasvanut liikenne Porin ydinkeskustan laajentuneeseen maankäyttöön ja vähentää tieliikenteestä nykyisin aiheutuvaa haittaa, erityisesti liikennemelua lähialueen elinympäristöön.

Hankkeen toteutusvaihtoehto VE1 kuvaa mm. Satakunnan maakuntakaavassa ja Porin yleiskaavassa 2025 hyväksyttyä tavoitetilaa.

Hankkeesta vastaava on laatinut vaihtoehdosta Tiesuunnitelman 2025, jota ei kuitenkaan vielä ole hyväksytty.

Yhteysviranomaisen pitää valtatie 2 hankkeen liikenteellisiä tavoitteita perusteltuina. Hankealue on nykytilassa ja myös sen toteuttaminen on merkittävää Porin kaupungille ja sen alueella asuville henkilöille paitsi liikenteellisten yhteyksien parantamisen, niin myös elinympäristön laadun parantamisen kannalta.

5.3 Hankevaihtoehdot

Arviointimenettelyssä on tutkittu hankevaihtoehtoja VE0+ ja VE1.

Vaihtoehto VE0+ kuvaa tilannetta, jossa valtatie 2 säilyy yksiajorataisena ja kaksikaistaisena, mutta olemassa olevaan tiehen tehdään parannustoimenpiteitä. Vaihtoehto VE1 kuvaa valtatie 2 hanketta tilanteessa, jossa se parannetaan kaksiajorataiseksi ja nelikaistaiseksi.

Hankევaihtoehdot VE0+ ja VE1 täyttävät YVA-lain 16 §:n vaatimuksen hankkeen kohtuullisista vaihtoehdoista. Yhteysviranomaisen katsoo, että Valtatie 2 parantamishankkeelle ei ole tutkittujen hankevaihtoehtojen lisäksi ollut osoitettavissa muita linjausvaihtoehtoja.

Vaihtoehtojen VE0+:n ja VE1:n vaikutuksia on yhteysviranomaisen mielestä arvioitu keskeisten vaikutusten osalta riittävän tasapuolisesti. Arviointiselostuksessa on myös kuvattu vertailuvaihtoehto "nolla", joka ei ole varsinainen hankkeen toteutusvaihtoehto, Vaihtoehdolla "nolla" kuvataan vaikutuksia tilanteessa, jossa mitään kunnostustoimenpiteitä ei tehtäisi. Hankkeen toteutustarvetta ja esitettyjä vaihtoehtoja on perusteltu pätevästi ja riittävästi Porin liikenteen sujuvuuden ja liikenneturvallisuuden parantamistarpeilla sekä muun muassa liikenteestä asutukselle nykyisin aiheutuvan haitan torjumisella.

Molemmat hankevaihtoehdot edellyttävät maanrakentamista. Valtatie 2:n parantamisen vaihtoehdon VE0+ tasoiseksi tavoitteena on tehdä välttämättömiä parannuksia tieliikenteeseen ja meluntorjuntaan sekä välttää hukkarakentamista. Vaihtoehdon VE0+ mukaisen hankkeen koko ja sen edellyttämä maanrakentamistarve ovat kuitenkin selvästi suppeampia kuin hankkeen toteuttaminen vaihtoehdon VE1 tasoiseksi kaksiajorataiseksi ja nelikaistaiseksi valtatieksi. Vaihtoehto VE1 on hankkeen ensisijainen toteutusvaihtoehto.

Vaihtoehdossa VE1 valtatietä 2 muun muassa levennetään 15 metriä, lisäksi olemassa olevia neljää eritasoliittymää kunnostetaan ja osin muutetaan, yksi uusi eritasoliittymä ja uusia kiihdytyskaistoja rakennetaan, uusi Tikkulan eritasoliittymän ja Ruutukuopan eritasoliittymän välinen

tieyhteys (Tikkulantie) lisätään sekä kevyen liikenteen väyliä, pohjavesisuojausta ja VE0+ tavoitetta laajempaa meluntorjuntaa rakennetaan alueelle.

5.4 Arvioinnin pätevyys ja arviointiselostuksen riittävyys

Yhteysviranomainen katsoo, että Valtatie 2 hankkeen arviointiselostus täyttää YVA-lain 19 §:n ja YVA-asetuksen (277/2017) 4 §:n sisältövaatimukset. Arviointiselostuksen selvitykset pohjautuvat esitetyn perusteella keskeisiltä osin hankkeesta vastaavan aiemmin tekemän Tiesuunnitelman yhteydessä tehtyihin selvityksiin. YVA-selostus on esitetty tehdyn pääosin asiantuntija-arviona. Yhteysviranomaisen mielestä on lähtökohtaisesti hyväksyttävää käyttää olemassa olevia selvityksiä hyödyksi YVA-menettelyssä, mikäli ne ovat riittäviä ja ajan tasalla.

Hankkeen arviointiselostus on kokonaisuutena kattava, havainnollinen ja huolellisesti laadittu asiakirja. Vaikutusten arviointi on tehty pätevien arvioijien toimesta.

YVA-menettelyn tavoitteena on esittää riittävä kuvaus hankkeen todennäköisistä merkittävistä vaikutuksista. Arviointiselostus antaa riittävän kuvan hankealueen nykytilasta. Hankkeen merkittävät vaikutukset on tunnistettu ja perusteltu. Joissakin vaikutusten arvioinnin kohdissa yhteysviranomaisen näkemys kuitenkin poikkeaa hankkeesta vastaavan näkemyksestä ja yhteysviranomaisen poikkeavaa näkökulmaa on avattu enemmän perustellussa päätelmässä.

Arviointimenettelyn yhteydessä järjestetty vuoropuhelu hankkeen vaikutusalueen ihmisten kanssa on onnistunut ja täyttää hyvin YVA-laissa vuoropuhelun järjestämiselle asetetut tavoitteet. Hankkeesta vastaavan konsultti ylläpiti myös muun muassa sähköisesti hankesivuja ja on järjestänyt mahdollisuuden jatkuvan palautteen antamiseen sähköisesti.

Arviointiselostuksen puutteena on se, että monessa kohdin vain viitataan tehtyyn tiesuunnitelmaan sen sijaan, että tiedot esitettäisiin YVA-selostuksessa. Tämä puute tekee arviointiselostuksen lukemisesta paikoin hankalaa ja vaikutusten perustelut jäävät arviointiselostuksessa yleisluonteiseksi. Välillä vaikuttaa osin siltä, että arviointiselostuksessa on tukeuduttu vain tiesuunnitelmassa 2025 esitettyihin selvityksiin eikä niitä täydennetty. Kuitenkin arviointiselostuksen alussa todetaan, ettei tiesuunnitelma 2025 sido hankkeesta vastaavaa YVA-menettelyssä.

Valtatien 2 parantamishankkeesta tehtyyn arviointiselostukseen ei kuitenkaan sisälly sellaisia olennaisia puutteita, jotka estäisivät yhteysviranomaista laatimasta lopuksi perusteltua päätelmää hankkeen merkittävistä ympäristövaikutuksista.

Kuulemisen sekä yhteysviranomaisen arviointiselostuksesta tekemän oman tarkastelun yhteydessä on noussut esille joitakin puutteita ja/tai epävarmuustekijöitä, joihin yhteysviranomainen kiinnittää huomiota varsinaisessa perustellussa päätelmässä.

Luonteeltaan tunnistetut puutteet merkittävien vaikutusten arvioinnin ja haittavaikutusten torjunnan osalta ovat sellaisia, että ne voidaan selvittää ja täydentää hankkeen jatkosuunnittelun yhteydessä. Osa puutteista on myös sellaisia, että arviointimenettelyn vaiheessa hankkeesta käytettävissä olevan tiedon tarkkuus ei ole välttämättä mahdollistanut tarkempien johtopäätösten tekemistä.

6 Yhteysviranomaisen perusteltu päätelmä

6.1 Yleistä perustellusta päätelmästä

Yhteysviranomainen on laatinut perustellun päätelmänsä Valtatie 2 -hankkeesta, siitä kuulutusaikana annettujen lausuntojen ja mielipiteiden sekä yhteysviranomaisen tiedossa ja hallussa olevan aineiston pohjalta.

Perustellun päätelmän lopuksi yhteysviranomainen antaa perustellun johtopäätöksensä hankkeen merkittävistä ympäristövaikutuksista.

Yhteysviranomainen on perustellussa päätelmässä jaotellut vaikutuksia hankkeen käytön aikaisiin vaikutuksiin ja rakentamisen aikaisiin vaikutuksiin.

6.2 Vaikutukset maankäyttöön ja kaavoitukseen

YVA-menettelyssä hankkeen vaikutusten arviointi suhteessa ympäröivään maankäyttöön ja voimassa oleviin maankäytön suunnitelmiin on oleellinen ja välttämätön.

Arviointiselostuksen vaikutusten vertailu

- Vaihtoehdoilla VE0+ ja VE1 on vähäinen myönteinen vaikutus nykyiseen maankäyttöön
- Vaihtoehdolla VE0+ on vähäinen myönteinen vaikutus ja vaihtoehdolla VE1 suuri myönteinen vaikutus hankkeen maankäytön kehitykseen ja seudullisiin tavoitteisiin.

Arviointiselostuksen arvioinnin johtopäätös:

- Nykyinen maankäyttö: Toimenpiteet sijoittuvat asemakaavojen liikennealueelle ja niihin on varauduttu jo vuosia. Tikkulan katuyhteys pirstoo niukkaa viheraluetta ja tulee lähelle asutusta. Muutoin järjestelyt parantavat saavutettavuutta, yhteyksiä ja ohjaa liikennettä tavoitellusti katuverkossa sekä parantavat asumisen olosuhteita.

- Maankäytön kehitys, seudulliset tavoitteet: Osana liikennejärjestelmää valtatie parantaminen nelikaistaiseksi vaihtoehto VE1 tukee kaupunkiseudun yhdyskuntarakenteen kehittymistä ja maankäytön toimintojen muodostumista, heijastuen pitkälle Satakuntaan. Kaupungin mittakaavassa myös vaihtoehto VE0+ edistää tavoitteita uuden katuyhteyden vuoksi.

Yhteysviranomaisen kannanotto

Arviointiselostuksessa on esitetty voimassa olevat maankäyttösuunnitelmat, Satakunnan maakuntakaava ja vaihemaakuntakaavat sekä Porin kaupungin yleiskaava 2025 ja alueen asemakaavat. Lisäksi arvioinnissa on esitetty valmisteilla olevat Satakunnan maakuntakaava 2050 sekä Porin keskustan ja eteläisen Porin osayleiskaava 2040.

Maankäytön suunnitelmien osalta VE1 toteuttaa parhaiten maankäyttösuunnitelmien maankäytöllistä suunnittelua, sekä niiden liikenteellistä kehittämistavoitetta.

Hankealue on pääosin asemakaavoitettu. Asemakaavoittamatonta aluetta on muutaman sadan metrin matka Suntinojan sillan päässä. Asemakaavojen aluevarausten mukaan valtatie 2:n vierelle sijoittuu pientalo- ja kerrostaloasutusta. Osa voimassa olevista asemakaavoista on jo varsin iäkkäitä. Valtatie 2 hanke toteutetaan asemakaavojen liikennealueelle, joten hanke ei ole ristiriidassa voimassa olevien maankäytön suunnitelmien kanssa.

Vaihtoehtoon VE0+ toteutuessa valtatie 2 säilyy pääosin nykyisenlaisena ja vaihtoehtoon yhteydessä toteutetaan pienehköjä parannustoimenpiteitä.

Vaihtoehtoon VE1 toteuttaminen edellyttää laajempaa rakentamista ja sillä on laajempaa vaikutusta maankäyttöön, vaikka tie toteutetaan kaavojen liikennealueelle. Valtatien 2 poikkileikkaus on jatkossa 22,5–25,5 metriä.

Valtatien 2 alue levenee uuden Tikkulan eritasoliittymän (E3) ja uuden Tikkulan katuyhteyden kohdalla niin vaihtoehtossa VE0+ kuin vaihtoehtossa VE1. Muutos on liikenteellisesti perusteltu, mutta se pirstoo olemassa olevaa Musan puistoa, jota monet asukkaat ovat käyttäneet lähivirkistysalueena. Tämä asia on herättänyt huolta asukkaissa.

Porin kaupunki on lausunnossaan korostanut sitä, että vaikka hankkeen vaihtoehto VE1 on maankäytöllisesti ja liikenteellisesti tavoiteltavin, niin hankealueen ympäristön asuinalueiden säilyminen terveellisenä ja viihtyisenä elinympäristönä on sille myös merkittävä tavoite. Yhteysviranomaisen on samaa mieltä Porin kaupungin esittämien tavoitteiden kanssa. Yhteysviranomaisen mielestä valtatie 2 hanketta

edistettäessä on tärkeää totuttaa maakäytönsuunnitelmien liikenteellisten tavoitteiden lisäksi myös muita hyväksytyjen maankäytön suunnitelmien tavoitteita.

Yhteysviranomaisen toteaa lisäksi, että voimassa olevissa asemakaavoissa määritetään alueiden pääasiallinen aluevaraus. Asemakaavat osoittavat asutukselle terveellisen, turvallisen ja viihtyisän alueen. Valtateiden liikenteen lisääntyessä ja muuttuessa asuinalueiden asumisviihtyvyys voi muuttua. Suunniteltaessa ja toteutettaessa liikennealueelle merkittävää muutosta tulee tavoitteena olla se, että asemakaavoitettujen asuinalueiden elinympäristöt säilyvät terveellisenä ja viihtyisänä ja niihin kohdistuvat tieliikenteen haitat saadaan riittävästi poistettua.

Valtatie 2 hankkeen liikennealue on nelikaistaisen valtatie tarpeita varten yhteysviranomaisen mielestä ahdas, kun otetaan huomioon nelikaistaisen valtatie tarpeet. YVA-selostuksessa esitettyjen karttojen mukaan suunnittelualueelle on osoitettu liikenteelle varsin lyhyet kiihdytyskaistat. Myös eritasoliittymiä on hankealueelle esitetty tehtävän varsin tiheään eli noin yhden kilometrin välein. Tästä voi aiheutua lisääntyviä haittoja autojen kiihdyttäessä vauhtiaan muuhun liikennevirtaan sopivaksi.

Yhteysviranomaisen mielestä valtatie 2 hankkeen vaikutukset nykyiseen maankäyttöön ovat merkittäviä. Vaikutukset ovat myönteisiä ihmisten liikkumisen kannalta ja ihmisten elinympäristöön kohdistuvien muutosten osalta tulee huolehtia siitä, että elinympäristö pysyy jatkossakin viihtyisänä. Vaihtoehdon VE1 vaikutukset eri strategioissa ja maankäytönsuunnitelmissa esitettyihin maankäytöllisiin tavoitteisiin ovat myönteiset. Hanke ei ole ristiriidassa maankäytönsuunnitelmien kanssa ja yhteysviranomaisen esittämät huomiot voidaan toteuttaa hankkeen jatkosuunnittelun yhteydessä.

6.3 Vaikutukset meluun

Liikennemelu ja meluntorjunta muodostavat valtatie 2 hankkeen merkittävimmän ympäristövaikutuksen.

Arviointiselostuksen vaikutusten vertailu

Melutilanteen muutos on sekä vaihtoehdon VE0+, että vaihtoehdon VE1 osalta "suuri myönteinen" suhteessa nykytilanteeseen.

Arviointiselostuksen arvioinnin johtopäätös:

Meluntorjunnalla tilanne paranee merkittävästi, ja melulle altistuvien määrä vähenee nykyisestä molemmissa vaihtoehtoissa. Lisäksi monilla niilläkin asuinpihoilla, joilla ohjearvo ylittyy meluntorjunnasta huolimatta, melutasot laskevat meluntorjunnan myötä niin paljon, että se on asukkaiden havaittavissa.

Vaihtoehdossa VE1 on enemmän meluntorjuntaa kuin vaihtoehdossa VE0+, mutta myös korkeampi nopeusrajoitus.

Yhteysviranomaisen kannanotto

Valtatie 2:n liikennemelulle, joka ylittää päiväajan meluohjearvon $L_{Aeq} 55$ dB altistuu nykytilanteessa 607 henkilöä. Meluntorjunnan jälkeen päivällä keskiäänitason $L_{Aeq} 55$ dB ylittävälle melulle altistuu vaihtoehdon VE0+ toteutuessa yhteensä 441 henkilöä ja vaihtoehdon VE1 toteutuessa 466 henkilöä. Melulle altistuvien määrä vähenee vaihtoehdon VE0+ toteutuessa 28 % ja vaihtoehdon VE1 toteutuessa 23 %.

Arviointiselostuksen mukaan melu on keskeisin hankealueen ympäristön asuinviihtyisyyttä heikentävä tekijä. Myös yhteysviranomaiselle YVA-menettelyn yhteydessä jätettyjen mielipiteiden sekä arviointiohjelma- ja arviointiselostusvaiheessa pidettyjen yleisötilaisuuksien kannanottojen perusteella liikennemelu haittaa selvästi alueen asukkaita.

Liikennemelulle altistuvien määrä on nykyisin korkea. Erityisen huolestuttavaa on se, että korkeille yli $L_{Aeq} 60$ dB keskiäänitasolle altistuvien määräksi arvioidaan nykyisin 284 henkilöä, joka on noin 47 % kaikista melulle altistuvista hankealueella.

Molempien hankevaihtoehtojen osalta on suunniteltu tehtävän meluntorjuntaa. Vaihtoehdossa VE1:n tehtävä meluntorjunta on laajempaa kuin vaihtoehdossa VE0+. Vaihtoehtojen VE0+ ja VE1:n valinta ei kuitenkaan juurikaan vaikuta melulle altistuvien määrään. Itse asiassa laajemman meluntorjunnan sisältävä vaihtoehto VE1:n johtaisi suurempaan melulle altistuvien määrään kuin vaihtoehto VE0+. Tätä perustellaan vaihtoehdon VE1 yhteydessä liikennenopeudella 80 km/h.

Yhteysviranomainen on tunnistanut, että korkeille yli $L_{Aeq} 60-65$ dB melutasoille altistuvien määrä vähenee hankkeen toteutuessa. Kuitenkin molempien hankevaihtoehtojen toteutuessa myös korkeille melutasoille altistuvien määrä on korkea.

Yhteysviranomainen kiinnitti huomiota meluvaikutusten selvittämisen ja meluntorjunnan tarpeeseen hankkeen arviointiohjelmasta antamassaan lausunnossa ja totesi: *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.*

Vaikutusten arvioinnissa on käytetty aiemmin meluselvityksen ja meluntorjunnan suunnittelun osalta tiesuunnittelussa käytettyä aineistoa. Yhteysviranomaisen mielestä arviointiselostuksessa ei ole kuitenkaan esitetty laajasti tiesuunnitelman meluntorjuntaan liittyvää aineistoa, vaan

meluntorjuntaosuus jää mm. meluhaittojen lieventämistä koskevien perustelujen osalta yleisluonteiseksi.

Meluntorjunnan osalta olisi yhteysviranomaisen mielestä hyvä ottaa huomioon se, että tiesuunnitelmaa pitää tarvittaessa täydentää YVA-menettelyn tulosten perusteella.

Yleisesti tiedetään, että tieliikenteen nopeus ja kiihdytykset lisäävät tieliikenteen melua. Vaihtoehdon VE0+ tavoitteellinen liikenteen nopeus on 70 km/h ja vaihtoehdon VE1 tavoitteellinen liikenteen nopeus on 80 km/h.

Vaihtoehdon VE1 toteuttaminen sisältää muun muassa viisi eritasoliittymää. Eritasoliittymissä ajoneuvojen vauhti hiljenee tai kiihtyy sen mukaan, onko se tulossa tai poistumassa valtatieltä. Eritasoliittymien kiihdytyskaistat ovat tilan ahtauden vuoksi varsin lyhyet, mikä edellyttää, että ajoneuvojen tulee tavoitetilassa kiihdyttää nopeasti vauhtiaan tasolle 80 km/h, jotta ne saavuttavat muun liikenteen vauhdin. Nopeutta kiihdyttäessä auton melupäästö lisääntyy. Esimerkiksi tilanteessa, jossa ajoneuvo tulee valtatie 8 Rauman suunnasta (E4 Ruutukuopan eritasoliittymä) ja jatkaa valtatieltä 2 Söörmarkun suuntaan (E2 Laanin eritasoliittymä) tai kääntyy ennen sitä katuverkolle (E3 Tikkulan eritasoliittymä).

Erilaisia meluntorjuntavaihtoehtoja ei ole arviointiselostuksessa juurikaan vertailtu, muun muassa ei ole pohdittu liikenteen nopeuden vaikutusta hankealueella. On selvää, että liikenteen nopeus vaikuttaa merkittävästi alueen liikennemelun määrään.

Koska melulle altistuvien määrä on YVA-selostuksen mukaan hankkeen molempien vaihtoehtojen toteutuessa korkea, tulisi pohtia, onko hankkeen yhdeksi tavoitteeksi esitettyyn liikenteen nopeuden nostamiseen 80 km/h vaihtoehdon VE1 osalta edellytyksiä, vai onko tavoitetta alennettava meluntorjunnan riittävän toteutumisen varmistamiseksi.

Yhteysviranomainen esittää tarpeen arvioida jatkosuunnittelun yhteydessä tarkemmin valtatie 2 hankkeen meluntorjuntaa. Liikennemelu aiheuttaa jo nyt alueella merkittävää haittaa. Tavoitteena tulisi olla esitettyä vahvemmin Porin kaupungin asukkaiden hyvinvoinnin parantaminen vähentämällä ympäristön asuinalueiden kokemaa meluhaittaa.

Porin kaupunki on omassa lausunnossaan tuonut laajasti esille paitsi hankkeen liikenteellisen tarpeen, niin myös hankealueen asutukselle liittyvän liikennemeluhaitan ja sen torjunnan toteuttamisen tarpeen. Meluntorjunnan tehokas toteuttaminen on yhteysviranomaisen mielestä hankkeen yhteydessä paitsi toteutettavissa, niin se on myös taloudellisesti kannattavampaa kuin hankkeen meluntorjunnan osittainen toteuttaminen

nyt ja jäljelle jäävän meluhaitan mahdollinen paikkaaminen lisämelutorjunnalla myöhemmin.

Yhteysviranomaisen mielestä hankkeen jatkosuunnittelussa melutilanteen osalta tulisi ottaa huomioon YVA-ohjelman sivulla 17 todetun mukaisesti, että tienpitäjällä on mahdollisuus poiketa Valtatien mitoitussuoranteesta 80 km/h. Perusteena voi olla muun muassa maankäyttöön ja ympäristöön liittyvät syyt.

Arviointiselostuksen vertailuosassa melutilanteen muutos on arvioitu luonnehdinnalla "*suuri myönteinen*" molempien tutkittujen hankevaihtoehtojen VE0+ ja VE1 osalta. Yhteysviranomaisen mielestä esitetty arvio on liian myönteinen ottaen huomioon melulle altistuvien henkilöiden määrän suunnitellun meluntorjunnan toteuttamisen jälkeen.

Yhteysviranomaisen huomauttaa lisäksi, ettei se näe asianmukaisena, sitä, että arviointiselostuksen taulukoissa 7–3 ja 7–4 ei ole käytetty vaikutusten arviointikriteerinä melulle altistuvien määrää. Arvioinnissa alueen herkkyyteen on vaikuttanut asuinrakennuksen tyyppi ja muutoksen suuruutta arvioidaan melutason laskulla suhteessa nykytilaan. Kuitenkin lainsäädännön mukaan melulle altistuvaksi määritellään henkilö, jonka asuinrakennuksen piha-alueelta ei löydy tilaa, jossa päivällä melutaso on alle L_{Aeq} 55 dB ja yöllä L_{Aeq} on alle 50 dB (vanha alue).

Yhteysviranomaisen mielestä valtatie 2 hankkeen meluntorjunnan suunnittelua tulee parantaa hankkeen jatkosuunnittelun yhteydessä.

6.4 Vaikutukset ihmisten elinoloihin ja viihtyvyyteen

Valtatien 2 liikenteestä aiheutuu erityyppisiä vaikutuksia ihmisten jokapäiväisessä elämässä elinoloihin, terveyteen ja viihtyvyyteen. Osa vaikutuksista on merkittäviä.

Arviointiselostuksen vaikutusten vertailu

Ihmisten elinoloihin kohdistuvien muutoksen arvioidaan sekä vaihtoehdon VE0+ että vaihtoehdon VE1 osalta olevan "suuri myönteinen" suhteessa nykytilanteeseen.

Arviointiselostuksen arvioinnin johtopäätös

Valtatien parantaminen parantaa elinympäristön laatua melutilanteen, saavutettavuuden ja kaupungin toimivuuden kannalta. Melutilanteen parantuminen painottuu merkittävyytensä vuoksi kokonaisarviossa. Tikkulantien katuyhteydestä on kohtalaista haittaa asutuksen viihtyisyydelle, mutta paikallinen haitta ei näy tässä kokonaisarviossa. Erityisesti vaihtoehdossa VE 1 myönteisen vaikutuksen kohteena on laaja ihmisjoukko.

Yhteysviranomaisen kannanotto

Yhteysviranomaisen mielestä arviointiselostuksessa on tunnistettu valtatie 2:n merkitys Porin kaupungille, sen asukkaille ja muille väylällä liikkuville. Valtatie 2 on myös yhteysviranomaisen mielestä välttämätön Porin alueen ihmisten liikkumiselle. Nykytilanteessa valtatie 2 on alueen liikenteen määrän, erilaisten liikenteen tarpeiden ja liikenneturvallisuuden sekä siitä aiheutuvien haitallisten vaikutusten torjunnan kannalta riittämätön. Valtatie 2 muodostaa myös Porin eri alueiden välille toiminnallisen esteen ja erottaa muun muassa Porin kaakkoiset asuinalueet Vähärauma ja Musa keskustasta. Valtatie 2 erottaa myös kaupungin ydinkeskusta-alueen sekä Porin metsän ja laajan urheilu-, liikunta- ja virkistysalueen toisistaan. Tämä merkittävä vaikutus on arviointiselostuksessa tunnistettu ja sen parantamista on esitetty huomioitavan erityisesti hankkeen vaihtoehtoon VE1 toteutumisella.

Yhteysviranomaisen näkee tärkeäksi, että arviointiselostuksessa on tunnistettu ja tuotu esille alueen ihmisille tärkeitä valtatie 2:sta aiheutuvia vaikutuksia, kuten kaupungin eri alueiden saavutettavuuden parantamisen tarve, kevyen liikenteen parantamisen tarve ja molempien vaihtoehtojen toteutuessa lähivirkistysalueena käytetyn Musan puiston pirstoutuminen ja Tikkulantien rakentaminen. Myös valtatie 2 lähellä olevat erilaisille haittavaikutuksille herkäät kohteet, kuten asutus, päiväkodit, sairaalat, vanhusten palvelut sekä virkistysalueet on tunnistettu ja tuotu esiin. Tunnistettu on myös ne kohteet, joiden viihtyisyys mahdollisesti heikkenee hankkeen toteutuessa. Yhteysviranomaisen mielestä arviointiselostuksessa on tunnistettu monipuolisesti, että hankkeesta aiheutuu erilaisia haitallisia vaikutuksia ihmisille. Tärkeimmäksi valtatiestä 2 aiheutuvaksi vaikutukseksi tien lähialueelle on tunnistettu liikennemelu, jota käsitellään eniten arviointiselostuksessa kohdassa hankkeen vaikutukset ihmisiin. Yhteysviranomaisen on ottanut aiemmin kantaa hankkeen meluhaittaan ja toteaa että hankkeella on merkittävä vaikutus ihmisten elinoloihin ja viihtyvyyteen ja yhteysviranomaisen on päätenyt erilaiseen lopputulemaan kuin hankkeesta vastaava hankkeen meluntorjunnan vaikutuksista. Meluntorjuntaa tulee yhteysviranomaisen mielestä jatkoselvityksissä arvioida lisää.

Ihmisiin kohdistuvien vaikutusten arvioinnissa on tuotu esiin, että erityisesti Tiilinummen asuinalueeseen kohdistuva meluhaitta on nykyisin korkea ja melutason alenema on meluntorjunnan myötä jopa -5 dB. Se on luonnollisesti hyvä.

Arviointiselostuksessa todetaan sivulla 134 että *melu saa paljon painoarvoa kokonaisuuden vaikutusten arvioinnissa, sillä melu on alueen asukkaille viihtyisyysongelma ja toisaalta liikennemeluun liittyy kiistatta terveysriskejä. Hankkeen meluvaikutus on kokonaisuutena merkittävän*

myönteinen nykytilanteeseen nähden. Edes laajalla meluntorjunnalla ei kuitenkaan ratkaista ongelmia, jotka ovat kehittyneet vuosikymmenten aikana, kun liikennemäärät ovat nousseet ja valtatie 2:n rooli on muuttunut vanhan asutuksen ympärillä. Melun ohjeavot ylittävälle melulle altistuu myös hankkeen toteutuksen myötä 441–466 ihmistä suunnitteluosuudella, mikä on suuri määrä.

Yhteysviranomaisen mielestä hankkeen vaikutuksia ihmisten elinoloihin ja viihtyisyyteen ei kokonaisuutena voida pitää arviointiselostuksessa mainittuna vaikutuksena "suuri myönteinen", jos liikennemelu on tärkein ihmisiin kohdistuva vaikutus ja vain 27 % nykyisin liikennemelulle yli L_{Aeq} 55 dB altistuvista saataisiin hankkeen myötä suojattua.

Yhteysviranomaisen pitää arviointiselostuksessa esitettyä vaikutusten arviointia huolestuttavana. Siinä hyväksytään liikenteestä asuinalueelle aiheutuva meluhaitta ja melulle altistuminen jatkossakin. Muutos ihmisiin kohdistuviin vaikutuksiin on arvioitu käytetyllä arviointimenettelyllä suurimmaksi myönteiseksi, mitä on mahdollista arvioida. Herää kysymys tarkoitetaanko arviolta, ettei mitään laajempaa meluntorjuntaa alueelle tarvitse edes harkita, vaikka yli 450 henkilöä (yli 70 % nykyisin melulle altistuvista) jää jatkossakin haitalliselta liikennemelulta suojaamatta ja osalla asukkaista meluhaitta lisääntyy hankkeen toteutuessa.

Satakuntaliitto on kiinnittänyt myös antamassaan lausunnossa huomiota arviointiselostuksen vaikutusten arviointiin, jonka mukaan hankkeen ihmisten elinoloihin liittyvät vaikutukset on todettu myönteisiksi tai jopa suuresti myönteisiksi, huolimatta hankkeesta aiheutuvista vaikutuksista ihmisten elinympäristöön.

Yhteysviranomaisen katsoo, että ihmisiin kohdistuvat vaikutukset ovat tämän hankkeen tärkein osa ja siinä keskeinen tekijä on meluntorjunta. Yleensä sekä liikenteelliset, että asukkaiden hyvinvointia parantavat tavoitteet ovat saavutettavissa tiehankkeiden laajan parantamisen yhteydessä. Mikäli näin ei ole, arvokeskustelua tulee käydä laajemmin kuin mitä nyt arviointiselostuksessa esitetään. Kysymys on jatkossa myös siitä, miten vetovoimaisena Porin kaupunki haluaa jatkossa pitää valtatie 2:n lähistön asuinalueita. Arviointiselostuksesta antamassaan lausunnossa Porin kaupunki on korostanut ihmisten elinolojen parantamisen tarvetta.

6.5 Hankkeen käytönaikaiset vaikutukset maisemaan ja kulttuuriperintöön

Arviointiselostuksen vaikutusten vertailu

Hankkeen vaihtoehdoilla VE0+ ja VE 1 on maisemaan neutraali vaikutus.

Arviointiselostuksen arvioinnin johtopäätös

Valtatien parantaminen muuttaa maisemaa etenkin uuden Tikkulantien ympäristössä sekä kansalliseen kaupunkipuistoon rajautuvalla alueella urheilukeskuksen ja valtatie välissä. Laadukkaan maisemarakentamisen, melusteiden ja viherrakenteen avulla vaikutuksia voidaan lieventää ja vaikutukset jäävät vähäisen kielteisiksi.

Yhteysviranomaisen kannanotto

Valtatie 2:n arviointiselostuksen ja Satakunnan Museon lausunnon perusteella hankkeella ei todeta olevan merkittäviä haitallisia vaikutuksia maisemaan ja kulttuuriperintöön. Yhteysviranomainen päätyy arvioinnin kanssa samaan lopputulemaan Satakunnan Museon kanssa.

Yhteysviranomainen pyytää kuitenkin ottamaan huomioon hankkeen jatkosuunnittelussa Satakunnan Museon YVA-selostuksesta antaman lausunnon ja antamaan museolle tarvittaessa mahdollisuuden lausua sen päätösvaltaan liittyvistä asioista.

6.6 Vaikutukset luonnonoloihin

Valtatie 2 hankealue on nykytilanteessa tiheään rakennettua kaupunkiympäristöä, joka on pääosin ihmisen käyttöönotettavaa aluetta.

Arviointiselostuksen vaikutusten vertailu

Hankkeen vaihtoehdoilla VE0+ ja VE 1 on luonnon monimuotoisuuteen neutraali vaikutus.

Arviointiselostuksen johtopäätös

Valtatien parantamisesta ei aiheudu huomionarvoista muutosta nykytilanteeseen, alueella ei ole erityisiä luontoarvoja. Rakennusvaiheessa aiheutuu tilapäisiä suoria vaikutuksia ympäristöön, kuten lievää pirstoutumista ja kasvillisuuden vähenemistä. Toimenpiteillä voidaan tukea uuselinympäristöjen (niitty- ja paahdekasvillisuuden) tilaa, monimuotoisuutta ja vieraslajien poistoa.

Yhteysviranomaisen kannanotto

Arviointiselostuksessa on luontoarvoja ja niihin kohdistuvia vaikutuksia käsitelty hankeympäristö huomioden riittävän monipuolisesti ja arvioinnissa on otettu huomioon hankealueen luonnon kannalta merkitykselliset laji ja niiden ekologiset yhteydet sekä vieraslajit. Yhteysviranomainen pitää arviointia riittävänä ja päätyy esitetyn vaikutusten arvioinnin kanssa samaan lopputulemaan, ettei tällä hankealueella ole erityisiä luontoarvoja tai hankkeella YVA-lain mukaisia merkittäviä vaikutuksia luonnon monimuotoisuuteen.

6.7 Vaikutukset ilmastoon

Arviointiselostuksen vaikutusten vertailu

VE 0+ ja VE1 aiheuttavat kohtalaisen kielteisen vaikutuksen ilmastoon.

Arviointiselostuksen arvioinnin johtopäätös Rakentamisen päästöt ja hiilivarastoihin ja -nieluihin kohdistuvat vaikutukset ovat suhteessa samat rakentamisen laajuuteen.

Yhteysviranomaisen kannanotto

Suomi on sitoutunut vähentämään kasvihuonekaasupäästöjään siten, että kasvihuonekaasujen päästöt ovat enintään yhtä suuret kuin niiden poistumat viimeistään vuonna 2035 ja sen jälkeen poistumat kasvavat ja päästöt vähenevät edelleen.

Tiehankeilla on aina kielteisiä ilmastovaikutuksia. Arviointiselostuksessa on kuvattu varsin monipuolisesti Suomen ja liikenteen suunnittelun ilmastopolitiikkaa. Liikenne kuuluu ilmastopolitiikassa ns. taakanjakosektoriin, jolla EU:n Suomelle asettama maakohtainen päästövähennystavoite on 39 % vuoden 2005 tasosta vuoteen 2030 mennessä. Valtioneuvoston selonteon mukaan (VNS 8/2018) mukaan ilmastomuutoksen torjunta on keskeinen asia liikennejärjestelmän kehittämisessä.

Kasvihuonekaasujen määrää arvioidaan yleisesti hiilidioksidieksivalentteina (CO₂e). Ilmastopäästöjä aiheutuu tien rakentamista (rakentamismateriaaleista, työvaiheista, työkoneista ja kunnossa pidosta) sekä luonnollisesti tieliikenteestä. Ilmastovaikutuksia syntyy rakentamisvaiheessa, kun sekä hiilinieluja että varastoja menetetään.

Arviointiselostuksessa todetaan, että tietoa valtatie 2 hankkeen ilmastovaikutusten laskentaan ei rakentamisen osalta ole olemassa ja rakentamisen aikaisia ilmastovaikutuksia ei ole sen vuoksi laskettu. Rakentamisen aikaisia ilmastopäästöjä on kuitenkin muutoin arvioitu valtatie elinkaaren ajalta.

Liikenteen päästöjä on arvioitu IVAR-3 ohjelmistolla. CO₂-päästöjen arvioidaan putoavan noin puoleen nykyisestä vuoteen 2060-mennessä muun muassa liikennemäärien vähentämisen ja ajoneuvojen muutoksen perusteella.

Vaihtoehtoista VE1:n ilmastovaikutukset ovat rakentamisen ajalta selvästi suuremmat kuin VE0+:n vaikutukset, koska myös rakentaminen on laajempaa ja käytettävät massat suurempia. Sen sijaan liikennöinnin vaikutukset ilmastoon ovat vaihtoehtojen VE0+:n ja VE1:n osalta varsin samansuuruiset ja kokonaisuutena niiden osuuden arvioidaan olevan noin 85–96 % hankkeen CO₂-kokonaispäästöstä.

Yhteysviranomaisen mielestä arviointiselostuksen vaikutusten arvioinnissa on tärkeää kiinnittää huomiota hankkeen rakentamisen aikaisten

ilmastovaikutusten vähentämiseen. Pitää paikkansa arviointiselostuksen johtopäätöksissä esitetty arvio siitä, että rakentamisen päästöt sekä hiilivarastoihin ja -nieluihin kohdistuvat vaikutukset ovat suhteessa rakentamisen laajuuteen. Kuitenkin arvioinnin johtopäätöksissä olisi pitänyt tuoda laajemmin esille, että pääosa ilmastovaikutuksista aiheutuu tien elinkaaren aikana tieliikenteestä.

Yhteysviranomaisen päätyttyä hankkeesta vastaavan kanssa samaan arvioon, että hankkeesta aiheutuu kohtalaisen kielteisiä vaikutuksia ilmastoon.

Monet ilmastovaikutusten lieventämiskeinot ovat vielä kehitteillä ja toivottavasti uusia keinoja löydetään valtatie 2:n elinkaaren aikana.

Yhteysviranomaisen näkemyksen mukaan on hyvä, että vaikutusten lieventämistapoja on tuotu arviointiselostuksessa varsin laajasti esiin. Esitetty ilmastovaikutusten arviointi on riittävä YVA-menettelyn yhteydessä, mutta jatkosuunnittelun yhteydessä hankkeesta vastaavan tulee esittää täsmällisemmät tiedot hankkeen ilmastovaikutuksista.

Lisäksi valtatie 2 hankkeen rakentamisessa, kuten sen tulevassa tieliikenteessäkin tulee ottaa huomioon arviointiselostuksessa esitettyjä toimenpiteitä haitallisten ilmastovaikutusten hillitsemiseksi.

6.8 Rakentamisen aikaiset vaikutukset

Valtatie 2 hankkeen vaihtoehdon VE1 yhteydessä rakennetaan Porin keskusta-alueelle nelikaistaista valtatieta, joka on pituudeltaan noin viisi kilometriä. Vaihtoehdon VE1 rakentamisajan on arvioitu kestävän 2–3 vuotta. Yhteysviranomaisen ottaa kantaa vain vaihtoehdon VE1 rakentamisen aikaisiin vaikutuksiin, koska siitä voi aiheutua merkittäviä vaikutuksia. Yhteysviranomaisen on jaotellut rakentamisen aikaiset vaikutukset perustellussa päätelmässä eri tavoin kuin ne on esitetty arviointiselostuksessa.

Arviointiselostuksen vaikutusten vertailu

Hankkeen vaihtoehdoista VE0+ on vähäinen kielteinen ja vaihtoehdolla VE1 on kohtalainen kielteinen rakentamisen aikainen vaikutus.

Arviointiselostuksen johtopäätös

Vaihtoehdossa VE1 rakentamisen aikaiset vaikutukset ovat hankkeen laajuudesta ja kestosta johtuen huomattavasti vaihtoehtoa VE 0+ hankalampia. Vaihtoehdon VE 1 rakentamisen aikaiset vaikutukset ovat kestävätkä useamman vuoden ja ulottuvat usean kilometrin matkalle valtatiellä 2. Vaihtoehdon VE 0+ rakentamisen aikaiset vaikutukset ovat lyhytaikaisia ja paikallisia.

Yhteysviranomaisen kannanotto:

Valtatien rakentaminen on aina mittavaa maanrakentamista, se koostuu erilaisista työvaiheista ja siitä voi aiheutua merkittäviäkin vaikutuksia, jotka ovat erilaisia kuin valtatiehankkeen lopullisen käytön vaikutukset. Moninaiset vaikutukset voivat kohdentua ihmisiin ja yhteiskuntaan aiheuttamalla muun muassa pölyä, melua ja tärinää. Vaikutuksia voi olla ihmisten jokapäiväiseen liikkumiseen. Vaikutukset voivat kohdentua myös luontoympäristöön, muun muassa maaperään, luonnonvaroihin, pohjavesiin ja pintavesiin. Valtatien rakentamisvaiheessa tarvitaan runsaasti kantavia maa-aineksia, mistä aiheutuu vaikutuksia maa-ainesten ottamisalueille. Rakentamisalueella syntyy myös hyödyntämiseen soveltumattomia ylijäämämaita ja muita jätteitä.

6.8.1 Rakentamisen vaikutukset maaperään ja luonnonvaroihin

Arviointiselostuksen vaikutusten vertailu

Hankkeen vaihtoehtoista VE0+ on vähäinen kielteinen ja VE1:llä kohtalainen kielteinen vaikutus maaperään ja luonnonvaroihin.

Arviointiselostuksen johtopäätös

Molemmat vaihtoehdot ovat massataseeltaan ylijäämäisiä. Rakentaminen edellyttää kuitenkin maa-ainesten tuomista hankealueen ulkopuolelta, sillä osa ylijäämämaista ei sovellu rakentamiseen. Happamat sulfaattimaat ja maaperän mahdolliset haitta-aineet voivat rajoittaa kaivettujen maa-ainesten hyödyntämistä.

Yhteysviranomaisen kannanotto:

Arviointiselostuksen mukaan rakentamisesta aiheutuu suoria vaikutuksia maaperään ja luonnonvaroihin. Vaikutuksia on arvioitu kuitenkin käytännössä vain siltä osin, kun ne kohdistuvat itse Valtatie 2 hankealueeseen. Hankealueella ei ole tunnistettu olevan geologisesti arvokkaita kohteita.

Hankealueen maaperän pintakerros on arviointiselostuksen sivun 218 tekstin mukaan 2–8 metrin syvyyteen asti pääosin savea, jonka alapuolella on 20–50 metrin paksuinen löyhä siltti- tai hiekkakerros.

Arviointiselostuksen sivulla 219 esitetyssä maaperäkartan kuvassa 13–1 maalajiksi on kuvattu karkearakeinen maalaji, jolla tarkoitetaan todennäköisesti savikerroksen alla olevaa hiekkakerrosta. Asian selventämiseksi maaperän kerrosrakenteiden havainnolliseen kuvaamisen olisi voinut kiinnittää enemmän huomiota. Vaihtoehto VE1 on massaylijäämäinen. Kaikki hankealueella syntyvät maamassat eivät kuitenkaan sovellu uuden valtatie 2 rakentamiseen. Hankealueelta poistetaan maa-aineksia (leikkausmassoja) noin 261 000 m³ (teoreettinen kiintotilavuus). Maamassojen määrän arvioidaan olevan noin 32 700 kuorma-auton lavallista. Maamassoista esitetään hyödynnettävän

penger- ja muihin täyttöihin noin 77 000 m³rtr (teoreettinen rakennetilavuus) ja loput kuljetetaan hankkeen ulkopuolelle.

Hankealueelle tarvitaan tien rakentamiseen paremmin soveltuvia kantavia kiviaineksia noin 208 800 m³rtr, jonka arvioidaan vastaavan noin 26 000 kuorma-auton lavallista.

Arviointiselostuksen taulukossa 13–2 (sivu 221) on arvio vaihtoehdon VE1 rakentamisessa poistettavista ja rakentamisessa tarvittavista maa-aineksista. Taulukossa käytetyt maa-ainesten määrien yksiköt ovat kuitenkin erilaisia ja tavalliselle lukijalle vieraita. Arviointimenettelyn tavoitteena on esittää tietoa hankkeesta lukijan ymmärtämässä muodossa ja maamassojen yksiköt olisi pitänyt kuvata tarkemmin. Yhteysviranomaisen mielestä sivulla 262 esitetty arvio poistettavien ja rakentamisessa tarvittavien maamassojen määrästä vertaamalla määriä kuorma-auton lavallisiin on konkreettinen esitys.

Arviointiselostuksen sivulla 125 todetaan, että *hankkeessa tarvittava ulkopuolelta tuleva maa-aineisten otto toteutetaan tästä hankkeesta erillisenä, kohdekohtaisten lupamääräysten mukaisesti, eikä maa-aineisten oton ympäristövaikutuksia arvioida tässä arviointimenettelyssä.*

Yhteysviranomaisen muistuttaa, että YVA-lain nojalla arvioidaan hankekokonaisuuden vaikutuksia ja siihen kuuluu kaikki ne vaiheet, joita ilman hanketta ei voi toteuttaa. Täten olisi ollut tarpeen arvioida myös hankkeen välillisiä vaikutuksia rakentamisessa tarvittavien maamassojen ottoalueelle. Hankkeessa tarvittavat kiviainekset hankitaan kuitenkin jostakin ja niiden määrä on varsin suuri: 26 000 kuorma-auton lavallista, mikä tarkoittaa 2–3 vuoden rakentamisajalle arkipäivien osalta noin 33–50 kuorma-auton lavallista päivässä.

Maanrakentamisen vaikutusten mittakaavalle luo vertailukohdan se, että YVA-lain liitteen 1 hankeluettelon kohdan 2 b mukaan luonnonvarojen ottohanke edellyttää arviointimenettelyä, kun kiven, soran tai hiekan ottamisalueen pinta-ala on yli 25 hehtaaria, tai kun otettava ainesmäärä on vähintään 200 000 kiintokuutiometriä vuodessa.

Yhteysviranomaisen mielestä valtatie 2 hankkeessa ei ole kysymys kuitenkaan maa-ainesten ottamisen YVA-menettelystä, eikä yhteysviranomaisen olisi edellyttänyt samalla tarkkuudella arvioimaan kyseisiä välillisiä vaikutuksia. Valtatie 2 hankkeen osalta on arvioitu vain hankkeessa tarvittavien kiviainesten määrää. Hankkeen kiviainesten otosta aiheutuu kuitenkin maaperään ja luonnonvaroihin sekä mahdollisesti pintavesiin ja pohjavesiin maa-ainesten ottopaikassa vaikutuksia, joita ei ole arvioitu. Yhteysviranomaisen mielestä hankkeesta vastaavalla olisi

kokemuksensa pohjalta ollut mahdollisuus yleisellä tasolla tehdä tämä arvio.

Vaikutusten arvioinnista jää lisäksi epäselväksi jää, onko tarvittavia maa-aineksia saatavilla Porin lähialueilta vai joudutaanko maamassoja tuomaan jostain kauempaa ja millaisia vaikutuksia maa-ainesten kuljettamisesta syntyy.

Yhteysviranomaisen mielestä tiehankkeiden rakentamiseen liittyvät vaikutukset on aina tarpeen arvioida huolella, koska hankkeesta vastaavalla on tällöin mahdollisuus vaikuttaa rakentamisen aikaisiin vaikutuksiin muun muassa urakoitsijoiden kilpailuttamiseen liittyviä ehtoja asettaessaan.

6.8.2 Rakentamisessa muodostuvat ja hyötykäyttöön kelpaamattomat jätteet ja maa-ainekset

Yhteysviranomaisen kannanotto

Hankealueelta muodostuu noin 261 000 m³tr rakentamiseen soveltumattomia maa-aineksia (pintamaata, pehmeää savea, sulfaattipitoisia maita, pilaantuneita maita sekä muita jätteitä). Osa soveltumattomista maa-aineksista, noin 77 000 m³tr esitetään hyödynnettävän hankealueella muun muassa luiskissa ja meluvallissa. Loput hankealueelta poistettavista maamassoista kuljetetaan joko muualle hyödynnettäväksi tai käsiteltäväksi. Jos hyötykäyttökohdetta ei poistettaville maa-aineksille löydy, ne esitetään loppusijoitettavan ympäristöluvanvaraiseen kohteeseen.

Hankealueelta on tunnistettu muodostuvan aiemmin toimineiden huoltamojen ja autokorjaamojen toiminnasta aiheutuvia pilaantuneita maita. Ruutukuopan eritasoliittymän alueella on ollut vanha kaatopaikka, josta aiheutuu jätteitä ja pilaantuneita maita. Hankkeen YVA-vaiheessa ei ole vielä tarkempaa selvitystä pilaantuneiden maamassojen laadusta ja myös määrät ovat arvioita. Tämä tietotaso on hyväksyttävää tässä hankkeen suunnitteluvaiheessa, mutta edellyttää jatkosuunnittelussa toimimista ympäristöviranomaisten esittämällä tavalla.

Hankkeen yhteydessä muodostuu nykyisen tien kuorinnasta sekä siltojen ja eritasoliittymien purkamisesta jätteitä, kuten asfalttia, betonia sekä rautaa. Muodostuvat jätejakeet esitetään mahdollisuuksien mukaan hyödynnettävän. Betonijäte esitetään valmistettavan hyödynnettäväksi betonimurskeeksi, jolloin se korvaisi neitseellisiä luonnonmateriaaleja. Hankealueella esitetään lisäksi hyödynnettävän muualta tuotavia jätejakeita, esimerkiksi betonimurske, käsiteltyä pohjakuona ja pohjatuhka,

joita kuvataan arviointiselostuksessa nimellä käyttöön soveltuviksi uusiomateriaalit.

Yhteysviranomaisen mielestä arviointiselostuksessa on kuvattu hankkeessa syntyviä jätteitä ja niiden hyödyntämistä hyvin yleisellä tasolla. Tiesuunnitelman yhteydessä todetaan laaditun uusiomateriaaliselvitys. Alustavasti on arvioitu uusiomateriaalien käyttökohteeksi muun muassa jalankulku- ja pyöräilyväyliä ja alemman tieverkon päällysrakenteita ja penkereitä tai täyttöjä.

Arviointiselostuksessa esiin tuodut suositukset jätejakeiden hyödyntämisestä eivät myöskään kerro sitä, mikä on hankkeesta vastaavan tahtotila tässä hankkeessa. Yhteysviranomaisen mielestä arviointiselostuksessa tulisi esittää vaikutusten vähentämiskeinoina vain sellaisia toimintoja, joita hankkeessa pohditaan tosiasiallisesti toteutettavan.

Arviointiselostuksen mukaan vaihtoehdon VE1 ylijäämä- ja hyötykäyttöön kelpaamattomat maa-ainekset kuljetetaan maa-ainesten vastaanottopaikoille tai urakoitsijan hankkimalle sijoitusalueelle. Tarkempaa tietoa rakentamiseen soveltumattomien maa-ainesten vastaanottopaikoista ei YVA-selostuksessa ole esitetty.

Arviointiselostuksessa olisi tullut lisäksi esittää, missä päin mahdolliset vastaanottopaikat sijaitsevat, sijoitetaanko massat yhteen vai useampaan paikkaan, voidaanko massoja mahdollisesti hyödyntää hankealueen ulkopuolella vai onko niiden ainoa jatkokäyttömahdollisuus läjitys maankaatopaikalle. Kun tietoa ei ole ylijäämämassojen vastaanottopaikasta, ei voida arvioida massojen kuljettamisen vaikutusta.

Arviointiselostuksen mukaan happamien sulfaattimaiden mahdollinen esiintyminen suunnittelualueella on huomioitu vaikutusten arvioinnissa. Niiden kokonaismääräksi on arvioitu noin 3 800 m³ltr.

Sulfaattimaiden osalta selostuksessa viitataan koko ajan vain tiesuunnitelmassa esitettyyn tietoon, mikä tekee arviointiselostuksen lukemisesta hankalaa. Arviointiselostuksen mukaan happamia sulfaattimaita voidaan tietyin reunaehdoin hyödyntää hankkeen meluntorjuntarakenteissa. Arviointiselostuksessa kuitenkin todetaan, että sulfaattimaiden sijoittaminen meluvalleihin aiheuttaa riskin pintavesille, mutta yhteysviranomaisen käsityksen mukaan suurin riski aiheutuu sulfaattimaiden kaivamisesta ja siksi riskit olisi tullut arviointiselostuksessa kuvata tarkemmin, eikä viitata vain tehtyyn tiesuunnitelmaan. Arviointiselostuksen johtopäätösten mukaan happamat sulfaattimaat ja maaperän mahdolliset haitta-aineet voivat rajoittaa kaivettujen maa-ainesten hyödyntämistä.

Arviointiselostuksesta jäi myös epäselväksi, miksi alueen meluvalleihin halutaan ylipäättään sijoittaa sulfaattimaita, kun hankkeessa muodostuu arvion mukaan runsaasti myös sellaisia ylijäämämaita, jotka eivät ole sulfaattimaita. Sulfaattimaiden sijoittaminen ympäristölupaan ja asianmukaiset vesien tarkkailumääräykset omaavalle maankaatopaikalle voi ympäristövaikutusten kannalta olla parempi vaihtoehto kuin hankkeen meluvalleihin sijoittaminen. Tätä ei arviointiselostuksessa kuitenkaan ole arvioitu. Arviointiselostuksen mukaan sulfaattimaiden hyödyntäminen meluvalleissa edellyttää ympäristölupaa. Näin ei kuitenkaan aina ole. Luvantarve riippuu siitä, arvioidaanko hyödyntämisestä voivan aiheutua esimerkiksi vesistön pilaantumista.

Yhteysviranomaisen mielestä hankkeen jatkosuunnittelussa on tärkeää arvioida esitettyä tarkemmin rakentamisen yhteydessä poistettavien maanainesten ja jätteiden laatua ja määrää ja lisäksi tulee selvittää tarkemmin, mitä näistä jakeista voidaan hyödyntää ja miten jakeita voidaan hyödyntää, aiheutuuko niistä mahdollisesti haittaa ympäristölle ja miten ympäristölle aiheutuvia haittoja voidaan vähentää.

6.8.3 Rakentamisen vaikutukset pohjavesiin

Arviointiselostuksen vaikutusten vertailu

Hankkeen vaihtoehdoilla VE0+ ja VE 1 olevan vähäinen kielteinen vaikutus pohjavesiin.

Arviointiselostuksen arvioinnin johtopäätös

Vaihtoehdossa VE0+ pohjaveden mahdollinen samentuminen on väliaikaista ja paikallista. VE1 aiheuttaa tarpeen pohjaveden pinnan alentamiselle. Pohjaveden suojaus rakentaminen kuitenkin parantaa pohjaveden suojelun tilaa alueella, joten kokonaisuus jää vähäiseksi kielteiseksi.

Yhteysviranomaisen kannanotto

Vähärauma-Ulasoorin pohjavesialueen (2-luokka) kohdalla toimenpiteiden vaikutus on kokonaisuus huomioiden positiivinen, koska rakentamisen yhteydessä pohjavesialueelle rakennetaan pohjavesisuojaus ja pohjavesialueen kohdalla hulevedet johdetaan tiiviissä rakenteessa pohjavesialueen ulkopuolelle. Vähärauma-Ulasoorin Korven eritasoliittymän suunnittelussa on myös huomioitu pohjavedenpinnan taso siten, ettei kevyenliikenteenväylän alikulun kohdalla pohjaveden korkeutta alenneta nykyisestä.

Merkittävimmäksi pohjavesivaikutukseksi on tunnistettu Käppärän risteys sillan (S4) rakentaminen, joka tulee edellyttämään pohjaveden alentamista paikallisesti. Risteysilta ei sijoitus Vähärauma-Ulasoorin pohjavesialueelle. Käppärän risteys sillan osalta kuitenkin avoimeksi jää vedenpinnan alentamisen kesto, pois pumpattavan veden määrä sekä

mahdolliset lieventämistoimet, kuten rakentaminen pienissä vaiheissa tai vesitiiviisti. Arvioidun pohjaveden alentamistarpeen takia Käppärän liittymän vesilain mukaisen luvan tarve jää epäselväksi ja suunnitelmaa on tarkennettava hankkeen jatkosuunnittelussa.

Arviointiselostuksessa todetut sulfaattipitoiset maat tulee jatkosuunnittelussa huomioida suunnittelualueella ja näillä kohteilla tulee välttää pohjaveden pinnan alentamista. Arviointiselostuksessa todetaan lisäksi, että tiesuunnitelman mukaisesti happaman valunnan riskit torjutaan rakentamalla happamien suotovesien neutralointiallas Käppärän risteyssillan viereen. Epäselväksi jää, miten happamat sulfaattimaat, happaman valunnan riskit pohjaveteen ja pohjaveden alentamisen välttäminen on huomioitu Käppärän liittymän kohdalla pohjavesivaikutusten näkökulmasta.

Arviointiselostuksessa on arvioitu pohjavesiin kohdistuvat vaikutukset vähäisen kielteisiksi. Yhteysviranomaisen pitää arviota kokonaisuus huomioiden oikeana.

6.8.4 Rakentamisen vaikutukset pintavesiin

Arviointiselostuksen vaikutusten vertailu

Vaihtoehtoilla VE0+ ja VE1 on vähäinen kielteinen vaikutus pintavesiin sekä Suntinoja/Lattomerenojan ja Kokemäenjoen osalta.

Arviointiselostuksen arvioinnin johtopäätös

Keskeiset vesistökohteet ovat Suntinoja ja Kokemäenjoki. Rakentamisen aikana Suntinojaan voi kohdistua jonkin verran kiintoainekuormitusta. Mikäli tiesuunnitelman mukaiset vesienhallintajärjestelyt (hulevesien viivytys ja happamien sulfaattimaiden neutralointi) toteutetaan, pysyvien vaikutusten merkittävyys jää vähäiseksi.

Yhteysviranomaisen kannanotto

Hankkeen rakentamisvaiheeseen ja tien käyttöön liittyvät merkittävimmät pintavesivaikutukset ja riskit on kuvattu arviointiselostuksessa. Hulevesien vaikutukset kohdistuvat lähinnä Suntinojaan ja Kokemäenjoen Raumanjuopaan, joita on kuvailtu vesienhoidon näkökulmasta. Tielinjauksen lähistöllä olevien lampien vesiluontoon liittyvät arvot on käsitelty luonnon monimuotoisuuden kuvauksessa.

Vesienhallinta on keskeinen haitallisten pintavesivaikutuksien lieventämistoimenpide. Rakentamisajan haitalliset vaikutukset pintavesiin ovat hallittavissa hyvin tehdyllä suunnittelulla ja huolellisella rakentamisella hyviä työtapoja noudattaen kohteissa, joista voi aiheutua pintavesivaikutuksia. Rakentamisaikaiset vaikutukset ovatkin

todennäköisesti ohimeneviä ja niitä voidaan lieventää myös ajoittamalla rakentamista vähävetiseen ajankohtaan.

Happaman valunnan riskien torjuntaan on esitetty vesiensuojelurakenteita ja -toimenpiteitä. Mahdollinen ympäristöluvan tarve on tunnistettu happamien sulfaattimaiden käyttöön liittyen. Onnettomuustilanteisiin liittyviin valumiin ja sammutusvesien johtamiseen kiinnitetään huomiota hankkeen riskinarvioinnissa, ja haittojen ehkäisemisen ja lieventämisen suunnitelmat tarkentuvat suunnitelmien edetessä.

Yhteysviranomaisen päätyy samaan lopputulemaan, että hankkeesta aiheutuu vähäisiä haitallisia vaikutuksia pintavesiin.

6.8.5 Rakentamisen vaikutukset ihmisiin

Yhteysviranomaisen kannanotto

Hankkeen arviointiselostuksessa on arvioitu yleisellä tasolla hankkeen rakentamisesta ihmisiin aiheutuvia vaikutuksia. Hankealue sijoittuu tiiviisti asutetun alueen läheisyyteen ja sen rakentamisen aika on pitkä, 2–3 vuotta. On todennäköistä, että hankkeesta aiheutuu haittoja ihmisille ja heidän elinolosuhteisiinsa mm. melua, tärinää, pölyä ja vaikutuksia ihmisten liikkumiseen rakentamisaikana.

Rakentamisesta aiheutuvat melu- ja tärinähaitat ovat todennäköisesti merkittäviä. Melu ja tärinä poikkeavat kuitenkin tyypillisen tieliikenteen melu- ja tärinähaitoista. Haittoja aiheutuu rakennusaikana eri työvaiheista, työkoneista, niiden merkkiäänistä, maa-ainesten kaivamisesta, kiviaineskuormien tyhjentämisestä, tiehen liittyvien rakenteiden purkamisesta ja rakentamisesta, pehmeän maan tiivistämisestä ja stabiloinnista ja paaluttamisesta.

Rakentamisaikana aiheutuu työkohteista myös pölyhaittaa erityisesti kuivaan ja tuuliseen aikaan. Lisäksi valtatie 2:n rakentamisaika aiheuttaa lähialueen ja laajemmin Porin kaupungin asukkaiden jokapäiväiseen liikkumiseen vaikuttavia muutoksia.

Arviointiselostuksessa on todettu, että rakentamisen aikaiset vaikutukset ovat ohimeneviä ja ne eivät ole siksi merkittäviä. Yhteysviranomainen on tunnistanut, että rakentamiskohteet vaihtelevat, mutta siitä huolimatta valtatie 2:n rakentamisen aikaisia vaikutuksia ihmisiin ei voida pitää pelkästään tilapäisenä, mikäli vaikutuksia aiheuttavan rakentamisen kesto on alueella kuukausia tai jopa vuosia.

Savikkoisen ja pehmeän maaperän paaluttamisesta monessa hankekohtaa aiheutuu hankkeen rakentamisen aikaisista vaikutuksista

ihmisiin todennäköisesti haitallinen melu- ja värinävaikutus. Se on tunnistettu arviointiselostuksessa.

Rakentamisaikaisen paaluttamisen on arvioitu koko hankealueella kestävän noin 200 päivää ja arviointiselostuksen sivulla 155 on esitetty arvio kohteittain. Keskimäärin siltatyön paalutus kestää 28–31 vrk. Pisin ja häiritsevin paalutustyömaa sijoittuu Ruutukuopan liittymän alueelle, jossa paalutus kestää arviolta noin 83 päivää. Yhteysviranomaisen mielestä hankealueen paaluttamisesta aiheutuu lähialueella hankkeen rakentamisaikana melu- ja värinähaittaa. Haittojen vähentämiseen tulee hankkeen jatkosuunnittelussa kiinnittää huomiota.

Yhteysviranomainen muistuttaa, että tilapäisestäkin melu- ja värinähaitasta tulee hankkeesta vastaavan tehdä ympäristönsuojelulain 118 §:n mukainen ilmoitus, yleensä kaupungin ympäristönsuojeluviranomaiselle. Viranomainen antaa ilmoituksen perusteella päätöksen, jossa voidaan antaa toiminnalle ja sen haittojen vähentämiselle yksityiskohtaisia määräyksiä.

Rakentamisesta aiheutuva haitta on todennäköisesti ennen kaikkea haitallista asukkaisen viihtyisyydelle. Se on kuitenkin otettava vakavasti ja haittoja tulee vähentää huolella ja riittävästi. Rakentamisaikana hankkeesta vastaavalla tulisi olla rakentamisaikaisen työsuunnitelman lisäksi viestintäsuunnitelma asukkaille. Erityisen tärkeää on se, että hankkeesta vastaava noudattaa ilmoittamiaan toiminta-aikoja. Toiminta-aikojen pitää olla kohtuullisia, jotta asukkaille jää myös häiriötöntä aikaa.

6.9 Hankkeeseen liittyvät riskit

Riskit ovat hankkeesta aiheutuvia vaikutuksia, joiden todennäköisyys on pieni, mutta toteutuessa vaikutus voi olla merkittävä.

Arviointiselostuksessa on tunnistettu, että Porin keskustan alue ja suunnittelualueella sijaitseva Laanin eritasoliittymän alue kuuluvat tulvariskialueeseen. Tielinjaus on korkean tulvariskialueen ulkopuolella, mutta osa siitä kuuluu harvinaisen tulvan alueeseen. Alueelle on tehty tulvariskien hallintasuunnitelma.

Sulfaattipitoisten maiden osalta on tunnistettu, että happaman valunnan riskit torjutaan rakentamalla happamien suotovesien neutralointiallas Käppärän risteyssillan viereen. Ne voidaan hallita huolellisella suunnittelulla.

Ilmastonmuutokseen liittyen on tunnistettu, että tieliikenteen ilmastoriskit korostuvat erityisesti myrskyjen ja tulvien yhteydessä, joiden ennustetaan lisääntyvän sään ääri-ilmiöiden yleistymisen vuoksi.

Haitallisista terveysvaikutuksista tai onnettomuusriskeistä todetaan, että haittoja aiheuttavien toimintojen ja vaikutuksille herkkien kohteiden välille jätetään riittävän suuri etäisyys tai haittoja torjutaan muulla tavoin. Melu korostuu terveysasiana.

Rakentamisaikaan on tunnistettu kohdistuvan onnettomuusriskit sekä työkoneiden öljy- ja kemikaalivuotoihin liittyvät tilanteet.

Valtatie 2 käyttäjinä on paljon Porin satamaan kemikaalirekkoja, mikä on tunnistettu mahdolliseksi riskiksi. Valtatie 2:n vaihtoehdon VE1 todetaan kuitenkin vähentävän kuljetuksiin liittyvää onnettomuusriskiä. Tieliikenteen onnettomuusriski pienenee liikenneturvallisuuden myötä.

Yhteysviranomaisen mielestä hankkeeseen liittyvät riskit on tunnistettu monipuolisesti.

7 Yhteysviranomaisen perusteltu johtopäätös

Varsinais-Suomen ELY-keskuksen liikenne ja infrastruktuuri vastuualueen hankkeessa valtatie 2 parantaminen Porin keskustan kohdalla on tutkittu valtatie kehittämisestä ja rakentamista kahden vaihtoehdon (VE0+, VE1) osalta. Hanke on pituudeltaan noin 5 kilometriä. Sen tavoitteena on lisätä liikenteen sujuvuutta ja liikenneturvallisuutta Porin keskustan kohdalla sekä vähentää valtatie 2 liikenteestä aiheutuvia haittoja elinympäristöön.

Yhteysviranomaisen katsoo, että arviointiselostus on pääosiltaan laadukas ja havainnollinen. Hankevaihtoehdot on käsitelty vaikutusten arvioinnissa riittävän tasapuolisesti ottaen huomioon sen, että hankevaihtoehdoista vain nelikaistainen hankevaihtoehto VE1 täyttää hankkeelle asetetut maankäytölliset ja liikenteelliset tavoitteet.

Hankkeen arviointiselostuksen vaikutusten arvioinnissa viitataan monessa kohdin tiesuunnitelmassa esitettyyn vaikutusten arviointiin. Vaikka olemassa olevan vaikutusten arvioinnin käyttö on asianmukaista, arviointiselostuksessa esitetty vaikutusten arvio myös osin hankkeen merkittävistä vaikutuksista kuten melusta jäi yleisluonteiseksi ja perustelut jäivät viittauksiksi tiesuunnitelmaan.

Yhteysviranomaisen katsoo, että hankkeen Valtatie 2 liikenteelliset tavoitteet ovat perusteltuja vaihtoehdon VE1 toteuttamiseksi. Vaihtoehdon VE1 toteuttaminen mahdollistaa myös ihmisten asuinympäristöön nykyisin aiheutuvan haitan, kuten liikennemelun tehokkaan torjunnan. Vaihtoehdon VE0+ ei mahdollista yhtä hyvän meluntorjunnan toteuttamista. Liikenneyhteyksien parantaminen voi parantaa myös liikenneturvallisuutta ja ihmisten kokemusta asuinympäristöstään.

Yhteysviranomainen on perustellussa päätelmässä kiinnittänyt erityistä huomiota Valtatie 2 hankkeesta nykytilassa ja hankkeen molempien vaihtoehtojen VE0+ ja VE1 toteutuksesta todennäköisesti aiheutuviin liikennemeluhaittoihin. Yhteysviranomainen ei ole päättänyt hankkeesta vastaavan kanssa samaan lopputulemaan siitä, että hankkeen vaikutus liikennemeluun on arvioitujen hankevaihtoehtojen toteutuessa arviointiselostuksessa arvioitu ja esitetty suuri myönteinen. Yhteysviranomaisen mielestä hankkeen jatkosuunnittelussa tuleekin kiinnittää lisähuomiota valtatie 2 hankkeen lähiympäristön meluntorjuntaan. Meluntorjunnantorjunnan tehostamisella on positiivinen vaikutus myös alueen asukkaiden elinoloihin ja viihtyvyyteen.

Hanke sijoittuu Porin keskusta-alueelle ja alueella on tiivistä asutusta. Hankkeen rakentamisaika on varsin pitkä 2–3 vuotta. Valtatien rakentaminen on myös merkittävä maanrakentamistyömaa ja vaikutusten arviointi hankkeen rakentamisen aikaisten vaikutusten osalta jäi yleisluonteiseksi.

Hankkeen rakentamisesta voi siten aiheutua monenlaisia haittavaikutuksia. Suoria vaikutuksia kuten melua, tärinää ja pölyä kohdistuu rakentamiskohteiden lähiympäristöön. Liikenteellisiä vaikutuksia suuresta hankkeesta aiheutunee laajalti Porin alueella. Rakentamisen aikaisia haitallisia vaikutuksia on pyrittävä torjumaan huolella.

Yhteysviranomainen on korostanut valtatie 2 hankkeen vaikutusten arvioinnin merkitystä ihmisiin jo arviointiohjelmasta antamassaan lausunnossa.

8 Hankkeen jatkokäsittelyssä huomioitavaa

Yhteysviranomaisen perusteltu päätelmä tulee sisällyttää YVA-lain 26 §:n mukaisesti hanketta koskeviin lupa- ja päätösmenettelyihin. Hanketta koskevista päätöksistä on käytävä ilmi, miten arviointiselostus ja perusteltu päätelmä on niissä otettu huomioon.

Hanketta koskevaan lupahakemukseen on liitettävä arviointiselostus ja tämä yhteysviranomaisen perusteltu päätelmä. Lupaviranomaisen on varmistettava, että perusteltu päätelmä on ajan tasalla lupa-asiaa ratkaistaessa. Hankkeesta vastaava voi tarvittaessa pyytää ennen lupa-asian vireille tuloa yhteysviranomaista esittämään näkemyksensä perustellun päätelmän ajantasaaisuudesta. Ajantasaistamisen tarvetta voidaan joutua tarkastelemaan esimerkiksi, jos hanke on muuttunut tai arvioinnista on kulunut pitkä aika.

Lupaviranomainen ei saa myöntää lupaa hankkeen toteuttamiseen eikä tehdä muuta siihen rinnastettavaa päätöstä ennen kuin se on saanut käyttöönsä arviointiselostuksen ja perustellun päätelmän. Lupapäätökseen on sisällytettävä perusteltu päätelmä, ja siinä on asianmukaisesti otettava huomioon arviointiselostusta koskevien kuulemisten tulokset. Päätöksestä on käytävä ilmi, miten arviointiselostus ja perusteltu päätelmä on otettu huomioon. Lupaa koskevassa laissa on lisäksi tarkemmat säännökset arvioinnin huomioon ottamisesta.

9 Perustellun päätelmän toimittaminen ja siitä tiedottaminen

Yhteysviranomainen toimittaa perustellun päätelmänsä sekä kopiot arviointiselostuksesta saamistaan lausunnoista ja mielipiteistä hankkeesta vastaavalle.

Perusteltu päätelmä toimitetaan tiedoksi hanketta käsitteleville viranomaisille, vaikutusalueen kunnille, maakuntien liitoille ja muille asianosaisille viranomaisille ja mielipiteen antaneille.

Perusteltu päätelmä sekä saadut lausunnot ja mielipiteet ovat nähtävillä ympäristöhallinnon verkkosivuilla osoitteessa: www.ymparisto.fi/vt2-parantaminen-Pori-YVA sekä viranomaisen verkkosivuilla 30 päivän ajan osoitteessa www.ely-keskus.fi/kuulutukset/varsinais-suomi

10 Suoritemaksu, sen määräytyminen ja maksua koskeva oikaisumahdollisuus

Suoritemaksu on 11 000 euroa.

Yhteysviranomaisen perustellusta päätelmästä perittävä maksu on määritelty tavanomaisen hankkeen mukaisesti (työaika 14–23 henkilötyöpäivää). Maksu määräytyy ELY-keskusten maksuista annetun asetuksen (1215/2023) 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 (Liite 1).

11 Sovelletut säännökset

Laki ympäristövaikutusten arviointimenettelystä (252/2017) 19 ja 23 §

Valtioneuvoston asetus ympäristövaikutusten arviointimenettelystä (277/2017) 4 §

Valtion maksuperustelaki (150/1992) 8 §

Valtioneuvoston asetus (1215/2023) elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskusten, 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 yksikönpäällikön sijainen ryhmäpäällikkö Sanna-Liisa Suojasto.

Liitteet

1) Maksua koskeva oikaisuvaatimusosoitus.

2) Perustellun päätelmään liittyvän arviointiselostuksen kuulemisvaiheessa annetut lausunnot ja mielipiteet julkaistaan erillisissä tiedostoissa osoitteessa www.ymparisto.fi/vt2-parantaminen-Pori-YVA

Tiedoksi

Porin kaupunki
Ulvilan kaupunki
Satakuntaliitto
Satakunnan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus
Etelä-Suomen aluehallintovirasto, ympäristöluvat
Lounais-Suomen aluehallintovirasto
Varsinais-Suomen ELY-keskus, kalatalousviranomaisen
Metsähallitus
Lounais-Suomen Metsäkeskus
Satakunnan aluepelastuslaitos
Satakunnan museo
Turvallisuus- ja kemikaalivirasto TUKES
Fingrid Oyj
Mielipiteen antajat

Liite 1

Maksua koskeva oikaisuvaatimusosoitus

Viranomainen, jolta oikaisua vaaditaan ja oikaisuvaatimusaika

Jos maksuvelvollinen katsoo, että maksun määrittämisessä on tapahtunut virhe, hän voi vaatia siihen oikaisua kirjallisesti Varsinais-Suomen elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskukselta ("ELY-keskus"). Oikaisuvaatimus on toimitettava Varsinais-Suomen ELY-keskukselle kuuden (6) kuukauden kuluessa maksun määrittämisestä.

Oikaisuvaatimuksen sisältö ja liitteet

Oikaisuvaatimuksessa on ilmoitettava:

- oikaisua vaativan nimi ja kotikunta;
- postiosoite, puhelinnumero ja mahdollinen sähköpostiosoite, joihin asian käsittelyä;
- koskevat ilmoitukset oikaisuvaatimuksen tekijälle voidaan toimittaa;
- vaatimus maksun muuttamiseksi;
- oikaisuvaatimuksen perustelut; ja
- asian diaarinumero ja päivämäärä.

Oikaisuvaatimukseen on liitettävä maksun määrittämisen perusteena oleva asiakirja alkuperäisenä tai jäljennöksenä sekä asiamiehen valtakirja, jos oikaisua vaativan puhevaltaa käyttää asiamies. Jos viranomaiselle toimitetussa sähköisessä asiakirjassa on selvitys asiamiehen toimivallasta, asiamiehen ei tarvitse toimittaa valtakirjaa.

Oikaisuvaatimuksen tekijän, laillisen edustajan tai asiamiehen on allekirjoitettava muutoin kuin sähköisesti toimitettava oikaisuvaatimus.

Oikaisuvaatimuksen toimittaminen

Oikaisuvaatimuksen voi toimittaa perille **Varsinais-Suomen ELY-keskukseen** henkilökohtaisesti, lähetin välityksellä, postitse tai sähköisesti.

Postiin oikaisuvaatimus on jätettävä niin ajoissa, että se ehtii perille oikaisuvaatimuksen tekemiselle asetetun määräajan viimeisenä päivänä ennen viraston aukioloajan päättymistä. Sähköisesti toimitetun oikaisuvaatimuksen on oltava käytettävissä Varsinais-Suomen ELY-keskuksen vastaanottolaitteessa tai tietojärjestelmässä määräajan viimeisenä päivänä ennen virka-ajan päättymistä.

Varsinais-Suomen ELY-keskuksen yhteystiedot:

Käyntiosoite: Itsenäisyydenaukio 2, 20800 Turku

Postiosoite: Varsinais-Suomen ELY-keskus, kirjaamo, PL 236, 20101 Turku

Sähköposti: kirjaamo.varsinais-suomi@ely-keskus.fi

Vaihde: 0295 022 500

Aukioloaika: ma-pe klo 8.00–16.15

22.4.2025

VARELY/5406/2023

Asiakirjan voi lähettää myös sähköisen asiointipalvelun kautta:

Sähköinen asiointi -lomake: www.ely-keskus.fi/asiointi-ja-yhteystiedot → Yleinen asiointilomake ELY/KEHA/TET yrityksille, yhdistyksille, toiminnanharjoittajille, kunnille ja viranomaisille

Tähdellä merkityt kohdat ovat pakollisia.

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

Esittelijä Asikainen Asta 22.04.2025 08:06

Ratkaisija Suojasto Sanna-Liisa 22.04.2025 08:19