

Impolan ylikulkusillan uusimisen yritysvaikutusten arviointi (YRVA)

Sisällysluettelo

1 Johdanto	2
2 Toimintaympäristö	3
2.1 Alueella toimivat yritykset.....	3
2.2 Asutus.....	3
2.2 Saavutettavuus.....	3
2.3 Muut alueella olevat hankkeet.....	3
3 Vuorovaikutustilaisuudet	4
3.1 Alueen yritykset.....	4
3.2 Alueen asukkaat.....	4
4 Tehdyt selvitykset	6
4.1 Liikenteen toimivuustarkastelut.....	6
4.2 Tasoristeyksen toteutettavuustarkastelu.....	8
5 Siltaremontin vaikutukset ja niihin varautuminen	10
5.1 Yritysvaikutusten arviointi.....	11
6 Yhteenveto	14

1 Johdanto

Impola ylikulkusilta sijaitsee Ulvilantiellä, Mikkolan, Sampolan ja Impolan risteämiskohdassa (kuva 1.1). Impolan ylikulkusillan tarkastuksen johtopäätöksenä on todettu sen vaativan täydellisen peruskorjauksen elinkaaren jatkamiseksi. Tutkimusten perusteella sillalle tulisi asettaa 60 tonnin painorajoitus (ajoneuvon kokonaismassa), eikä yli 76 tonnin erikoiskuljetuksille ole enää myönnetty lupia. Silta kaipaa siis toimenpiteitä ja etenemissuunnitelmasta on kolme eri vaihtoehtoa:

- VE1: Puretaan vanha silta ja rakennetaan uusi, jonka kantavuus 200 tonnia ja käyttöikä 100 vuotta
- VE2: Peruskorjataan nykyinen silta, jolloin on mahdollista parantaa kantavuutta 76 tonnin painorajoitukseen, mutta ei toivottuun 85 tonniin. Lisäksi se ei mahdollista erikoiskuljetuksia eikä HCT-rekkoja. Käyttöikä on 50 vuotta.
- VE0: Ei tehdä mitään, vaan tehdään hallittu loppuun käyttö. Asetetaan painorajoitus (aluksi 60 t) ja puretaan silta, kun sen käyttöikä on täynnä



Kuva 1.1 Impolan ylikulkusillan nykytila.

Vaihtoehto VE0 ei ole todennäköinen, joten vaihtoehtoiksi jää joko uusi silta tai vanhan sillan peruskorjaus. Kummassakin tapauksessa tarvitaan väliaikaisesti korvaava reitti, jonka vaikutukset yritysten toimintaan tulee selvittää erityisesti eri reittivaihtoehtojen osalta.

Rakentamisen aikataulu on karkeasti arvioiden 2027–2028. Uuden sillan kokonaiskustannusarvio on n. 5,7 miljoonaa euroa, joista itse sillan kustannusosuus ovat 2,5 miljoonaa euroa. Sillan peruskorjaus maksaisi 2 miljoonaa euroa.

Hankkeen yleissuunnitelma esittelymateriaaleineen löytyy kaupungin nettisivulta paikasta:

<https://www.pori.fi/asuminen-ja-ymparisto/liikenne-ja-veneily/suunniteltavat-ja-rakennettavat-kohteet/im-polan-ylikulkusilta/>.

2 Toimintaympäristö

2.1 Alueella toimivat yritykset

Impola-Mikkola-alueella toimii useita kaupanalan isoja toimijoita, joista keskeisimmät ovat Prisma Mikkola sekä Li-Plast Kiinteistöt Oy:n omistamassa kauppakeskus ICCOssa sijaitsevat K-Citymarket Pori Mikkola, Tokmanni, Jula ja Sotka. Muita isoja toimijoita ovat Power Finland Oy, Hankkija Oy, Rusta Pori, Jysk Pori, Bygghaus ja Motonet. Kaupanalan liikkeiden lisäksi alueella toimii useita pk-sektorin teollisuustoimijoita. Yhteensä alueella työskentelee siis satoja henkilöitä, ja yritysten yhteenlasketut liikevaihdot ovat satoja miljoonia euroja.

2.2. Asutus

Tarkasteltava alue kuuluu Itä-Porin alueelle, jossa sijaitsevat mm. Sampolan, Impolan, Metallinkylän, Mikkolan, Kartanon ja Harmaalinnan asuinalueet.

2.3 Saavutettavuus

Alueelle voidaan saapua autoilla, joukkoliikenteellä, jalan ja pyörällä. Joukkoliikenteestä alueella vastaa Porin Linjat Oy, joiden linjat 6, 6M, 6H, 80, 81 ja 90 mahdollistava kauppakeskuksissa asioinnin sekä asutusalueelle ja sieltä pois päin kulkemisen.

2.4. Muut alueella olevat hankkeet

Kupariteollisuuspuiston viereiselle tontille Tampereentien, Ulvilantien ja Mastojentien rajaamalle alueelle on rakentumassa energiapuisto, joka koostuu datakeskuksesta ja vetyä tai biokaasua käyttävä vara- ja säätövoimalaitos. Hankkeen kokonaisarvo on yli miljardi euroa, ja sitä valmistelevat CompassForge, ecogrid.energy ltd ja NCC Suomi. Hankkeen arvioitu rakentamisaikataulu on 2026–2028. Rakentamisvaiheessa hanke työllistäisi satoja ihmisiä ja valmistuttuaan 50–100 henkilöä.

Energiapuiston rakentamisen aikataulu ajoittuu siis Impolan ylikulkusillan korjaustöiden kanssa samaan ajanjaksoon, mikä on huomioitava molempien hankkeiden toteutuksessa.

3 Vuorovaikutustilaisuudet

3.1 Alueen yritykset

Koska hanke vaikuttaa merkittävästi alueen saavutettavuuteen, haluttiin kuulla alueen yrityksiä sen mahdollisista vaikutuksista. Kyseessä on siis ns. yritysvaikutusten arviointi eli YRVA, joka pitää tehdä ennen kuin asia viedään päätöksentekoon. Sidosryhmätilaisuus pidettiin 12.6.2024 kaupungintalolla ja sinne oli kutsuttu alueen yrityksiä laajasti (kutsuja lähetettiin n. 400 henkilölle). Paikalla oli 13 henkilöä, jotka edustivat seuraavia tahoja:

- Porin Linjat Oy
- Satakunnan Osuuskauppa
- UPM Metsä
- Li-Plast Kiinteistöt Oy
- Porin Hydrotekniikka Oy
- Welado Oy
- Porin kaupunki
- Prizztech Oy

Tarkasteltavana kiertoreittinä oli: Filpuntie – Mikkolantie – Murskatie – Itäkeskuksenkaari – Ulvilantie. Esittelyn jälkeen käytiin läpi osallistujien näkemyksiä suunnitelmasta. Toimijoiden kysymyksiä ja kommentteja olivat muun muassa:

- Kiertoreitin pitäisi olla etuajo-oikeutettu.
- Ylikulkusillan kautta kulkee vuosittain 5,5 miljoonaa autoa. Olisikin hyvä tietää, kuinka paljon automäärästä on asiakasliikennettä eli tarvittaisiin tarkemmat liikennevirtalaskelmat.
- Vt2 eli ns. pikatie tulee ruuhkautumaan isosti eli pitäisi varmistaa, että siellä on tilaa.
- Voidaanko tehdä väliaikainen tasoristeys?
- Voisiko poistumisreitti olla Kyröläistentieltä?

Kyröläistentielle ehdotetussa reitissä liikenteen pitäisi mennä asutusalueen läpi, ja siellä on tällä hetkellä raskaanliikenteen ajokielto. Sitä ei siis voida ottaa vaihtoehtoiseksi reitiksi. Sen sijaan radan ylittämismvaihtoehdosta pitää keskustella Väyläviraston kanssa. Porin kaupunki ottikin tilaisuuden jälkeen yhteyttä Väylävirastoon ja aloitti keskustelut väliaikaisesta tasoristeyksestä. Lisäksi luvattiin teetättää tarkemmat liikennevirtalaskelmat elokuussa 2024.

3.2 Alueen asukkaat

Porin kaupunki järjesti 26.2.2025 alueen asukkaille vuorovaikutustilaisuuden, missä esiteltiin uudesta sillasta laadittua yleissuunnitelmaa ja sillan vaikutuksia liikenteeseen sekä rakentamisen aikana että sillan valmistuttua. Alueen asukkaat osaavat tarkastella alueen arjen toimivuutta läheltä ja he ovat myös siellä toimivien

yriyten asiakkaita, joten heidän näkemyksensä alueen toimivuuteen ovat tärkeitä. Suunnitelmat jalostuvat näin vähitellen ja tekevät remonttiajasta ja tulevista muutoksista sujuvampia.



Kuva 3.1 Kuva sillasta remontin jälkeen. Uusi silta mahdollistaa jalankulku- ja polkupyöräväylän rakentamisen sillalle.

Tilaisuudessa esiteltiin siltatyömaan aikaisia ja sen jälkeen tulevia muutoksia liikkumiseen. Paikalla oli reilut kaksikymmentä osallistujaa ja he osallistuivat aktiivisesti keskusteluun ja tutustuivat alueen suunnitelmiin vielä tilaisuuden päätyttyäkin. Myös ennen tilaisuutta oli ollut mahdollista jättää kysymyksiä netin kautta osoitteessa: <https://www.lyyti.fi/questions/2f038e9c94>. Etukäteen tulleet kysymykset käytiin tilaisuudessa läpi ja niihin annetut vastineet löytyvät paikasta: https://cms.pori.fi/uploads/sites/2/2025/03/impolan-ylikul-kusilta_kysymykset-ja-vastaukset.pdf.

Keskustelussa nousi esiin hyviä näkökulmia, joita pyritään ottamaan mahdollisuuksien mukaan vielä suunnittelussa huomioon. Alla muutamia poimintoja kommentteista:

- Junaradan ympäri pitää rakentaa aita, ettei sen yli päästä kulkemaan.
- Kuinka usein junia kulkee rataa pitkin? Tuleeko junia enemmän kuin 5 päivässä? Esiselvityksien mukaan junaliikennettä ei olisi sen enempää.
- Kupariteollisuuspuistosta juna tulee vaunut edellä ja ilman valoja. Myös tämä turvallisuusnäkökohta olisi syytä ottaa huomioon.
- Siltaremontin jälkeen poistuu kaksi tasoristeystä, onko se oikeasti tarpeellista? Alueen asukkaat eivät itse kokeneet tasoristeystä vaaralliseksi, vaikka siinä on sattunut yksi vakava onnettomuus 10 vuoden aikana. Tasoristeuksen poisto on kuitenkin osa Väyläviraston suunnitelmaa, joten asiasta on keskusteltava heidän kanssaan.
- Voitaisiinko tehdä kulku radan alle? Asiaa ei ole tutkittu, mutta varovaisen arvion mukaan kustannukset ovat isoja.

- Liikenneympyrään meno on myös riski eli voisiko liikenneympyrään tehdä alikulun?
- Liikenneympyrässä oleva valaistus on tällä hetkellä huono, mutta se parannetaan liikenneympyrän saneerauksen yhteydessä sisältyen siltahankkeeseen
- Sillalle jalankulku- ja polkupyörätielle mennään rappusia pitkin eli sinne ei voi mennä pyörätuolilla tai lastenrattailla. Eli saavutettavuus ei ole hyvä.
- Keskusteltiin siitä, jos kevyenliikenteen väylä tulisikin sillan molemmille puolille, siitä tulisi noin miljoona euroa lisää kustannuksia. Voisiko siis väliaikaisen tasoristeyksen kustannukset 400 000–450 000 € käyttää pyörätien tekemiseen?
- Olisiko mahdollista tehdä kevyempi jalankulkusilta?
- Sillan alta menevät erikoiskuljetukset on otettava huomioon.
- Meneekö Kyröläistentietä pitkin erikoiskuljetuksia? Tämä ei ole vaihtoehtona, koska se on kielletty raskaalta liikenteeltä.
- Olisiko syytä harkita alennettuja nopeusrajoituksia?

Tilaisuuden jälkeen oli vielä mahdollisuus antaa kommentteja 4.3.2025 asti saman nettiosoitteen kautta, minne etukäteiskysymyksetkin laitettiin.

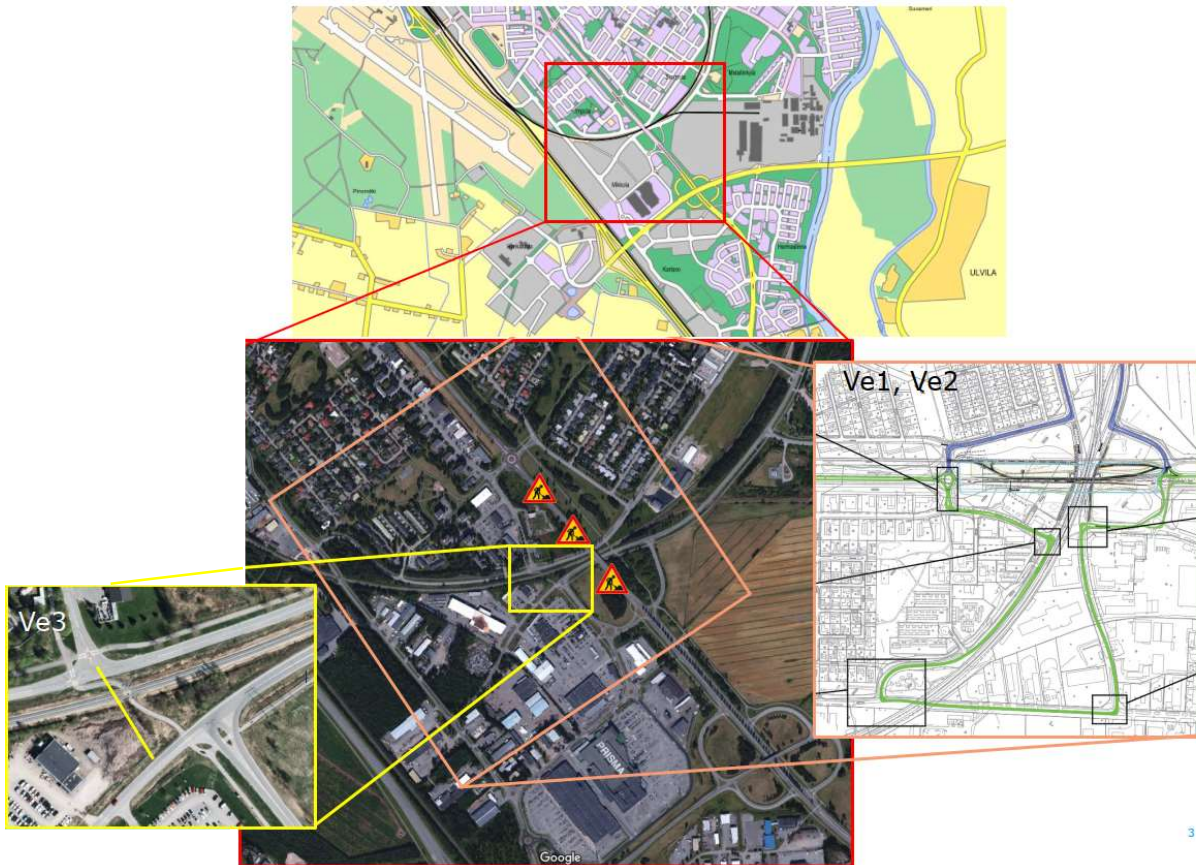
4 Tehdyt selvitykset

4.1 Liikenteen toimivuustarkastelut

Ylikulkusillan uusimisen liikenteen toimivuustarkasteluja varten tilattiin Ramboll Finland Oy:ltä selvitys, jolla haluttiin varmistua siitä, että liikenne saadaan riittävän sujuvaksi työaikaisen tasoristeyksen ollessa käytössä. Toimivuustarkastelussa selvitettiin suunnitellun kiertoreitin kaikkien liittymien toimivuus sekä kiertoreitin aiheuttama viive. Tarkasteluiden taustaksi mitattiin elokuun aikana liikennemääriä mahdollisimman tarkan tilannekuvan saamiseksi.

Tarkastelussa käsiteltiin kolmea eri vaihtoehtoa (Kuva 4.1):

- Mastojentie on käytettävissä (Ve1)
- Mastojentie on suljettu Impolan sillan kohdalta (Ve2)
- Työnaikainen tasoristeys rakennettu Ulvilantien länsipuolella Ojantien ja Murskatien välille siten, että tasoristeykseltä tulevat ajoneuvot ovat etuajo-oikeutettuja Murskatieltä tuleviin nähden ja vastaavasti Ulvilantien kiertoliittymästä Ojantielle saapuvat etuajo-oikeutettuja Ojantien suhteen. Juna-liikenteeksi arvioitiin yksi 300 metrinen tavarajuna huipputunnin aikana. (Ve3)



Kuva 4.1 Liikenteen toimivuustarkastelun eri vaihtoehdot.

Simulaatioiden tuloksina havaittiin seuraavaa Ve1 ja Ve2 tapauksissa:

- Siltatyömaan vuoksi liikenne hakeutuu nopeimmille kiertoreiteille Mastojentielle, Mikkolantielle sekä valtateille 2 ja 11.
- Ilman aktiivisia liikenteenopastustoimenpiteitä
 - huomattava osa Ulvilantien liikenteestä saattaa siirtyä Outokummuntielle.
 - Sampolantien kiertoreitti on houkuttelevampi kuin Filpuntie.
 - Mikkolantielle siirtyvästä liikenteestä osa saattaa siirtyä Kyröläisentielle.
- Liikenteen opastuksella ja mahdollisilla väistämissäntömuutoksilla liikennettä voidaan ohjata käyttämään enemmän Filpuntien reittiä, mikäli niin halutaan.
- Työmaan aiheuttama viive on tarkastelujen perusteella enimmillään noin kaksi minuuttia.
- Toimivuustarkastelujen perusteella liikenteen sujuvuudessa ei ole siltatyömaan aikana ongelmia. Palvelutasot vaihtoehdoissa Ve1 ja Ve2 kaikissa vaikutusalueen liittymissä olivat luokkaa A (erittäin

hyvä). Iltahuipputunnin aikana syntyy ajoittain jonoa Mikkolantien, Mäkipuistontien ja Itäkeskuksen-kaaren kiertoliittymän sekä Mäkipuistontien ja Mikkolankaaren kiertoliittymän ympärille. Jonoutuminen on kuitenkin lyhytaikaista eikä vaadi erityisiä toimenpiteitä.

- Vt2/Vt11 liittymän toimivuuteen siltatyömaalla ei ole merkittäviä vaikutuksia.

Vastaavasti Ve3 tapauksessa havaittiin seuraavaa:

- Uusi tasoristeys toimii houkuttelevimpana kiertotienä siltatyömaan aikana, eikä liikennettä siirry esimerkiksi Outokummuntielle.
- Ojantie – Murskatie -kiertoreitti on ajoreittien ja liikenteen opastuksen kannalta looginen. Liikenne ei todennäköisesti siirry Outokummuntielle.
- Liikennemallin mukaiset nopeimmat kiertoreitit lisäävät matka-aikaa, jonka suuruus riippuu määrään sijainnista ja sen mukaisesta reitinvalinnasta.
- Kiertoreitin aiheuttama matka-ajan lisäys verrattuna nykytilanteeseen iltahuipputunnin aikana on noin 0,5–1 min /ajoneuvo.
- Tasoristeys lyhentää Ulvilantien suuntaisen liikenteen matkaa noin 1,7 km ja matka-aikaa noin 1–1,5 minuutilla verrattuna Mikkolantien kautta järjestettyyn kiertotiehen (Ve1, Ve2).

Yhteenvetona voidaan siis sanoa, että eri vaihtoehtojen simulaatioiden perusteella ilman tasoristeystä liikenne ei ohjautu suunnitellulle kiertoreitille, vaan voi sen sijaan ohjautua liikenneturvallisuuden ja asumisviihtyvyyden kannalta epäedullisille reiteille. Vastaavasti jos työaikainen tasoristeys on käytössä, liikenne ohjautuu toivotulle reitille ja työmaa aiheuttama viive on enimmillään noin 0,5–1 minuuttia. Lisäksi joukkoliikenteelle aiheutuvat viive ilman tasoristeystä olisi niin suuri, että Pori-Ulvila-reittiä pitäisi lyhentää Ulvilan päästä, ja siten reitin loppupää jäisi ilman joukkoliikennepalveluja.

4.2 Tasoristeyksen toteutettavuustarkastelu

Yritysvuorovaikutustilaisuudessa esiin nousseesta tarpeesta työnaikaiselle tasoristeykselle teetettiin toteutettavuustarkastelu Welado Oy:llä. Tarkastelussa oli mukana kaksi vaihtoehtoista ratkaisua työnaikaisen tasoristeyksen toteuttamiseksi, jotka molemmat olivat selvityksen perusteella toteutettavissa ohjeiden mukaisesti.

- Vaihtoehto 1:
 - Työnaikainen tasoristeys sijoittuu ratakilometrin 325 loppupuolelle Ojantien kohdalle, Impolan ylikulkusillan länsipuolelle.
 - Vaihtoehdossa hyödynnetään radan eteläpuolista kiinteistöä ja uusi tieyhteys liittyy Murskatiehen.

- Radan ja katujen korkeuserojen takia katujen tasausta joudutaan nostamaan radan molemmin puolin, jotta tasoristeyksen odotustasanteet saadaan Väyläviraston ohjeen VO15/2019 "Rautatien tasoristeykset" mukaiseksi pituuskaltevuusvaatimuksen (1,5 %) osalta.
- Filpuntie katkaistaan liikenteeltä ja kevyt liikenne ohjataan kulkemaan väliaikaisen tasoristeyksen kautta eroteltuna ajoneuvoliikenteestä.
- Murskatien suunnasta lounaasta tuleva liikenne on väistämismuuttuva tasoristeyksen ylittävään liikenteeseen nähden.
- Haasteena muodostuu radan eteläpuolinen tilantarve ja ratkaisun toteuttaminen edellyttää työnaikaista haltuunottoa tasoristeyksen eteläpuolisen kiinteistön alueella. RATO 9 Rautatien tasoristeykset-ohjeen mukaisesti tien on oltava suora 8 metrin matkalla lähimmästä kiskosta ja tien kaarresäteen on oltava vähintään 1000 metriä vähintään 60 metrin matkalla. Tällöin tiellä on kielletty yli 26 metriä pitkät ajoneuvot ja ajoneuvoyhdistelmät.
- Vaihtoehto 2:
 - Työnaikainen tasoristeys sijoittuu Impolan ylikulkusillan itäpuolella olevan nykyisen kevyen liikenteen tasoristeyksen paikalle.
 - Tasoristeyksen rakentamisen yhteydessä hyödynnetään nykyisiä kevyen liikenteen väyliä, jotka levennetään työnaikaisiksi kulkuväyliksi.
 - Haasteena on siltatyömaan läheinen sijainti tasoristeyksen suhteen sekä nykyisen kevyen liikenteen pääväylän poistuminen kevyen liikenteen käytöstä työmaan ajaksi.

Edellä esitetyistä Vaihtoehto 1 Ojantien osoittautui paremmaksi. Lisäksi päätettiin, että työnaikaiseen tasoristeykseen tulee toteuttaa ylityspaikka myös jalankulkijoille ja polkupyöräilijöille kiertoreitin länsipuolelle. Työnaikaisen tasoristeyksen tarkemmassa suunnittelussa tullaan ottamaan huomioon vielä liikenteen toimivuus ja tilatarpeet Murskatien liittymässä tieliikenneläin mukaisilla ajoneuvoilla.

Väliaikainen tasoristeys on edellyttänyt keskusteluja Väyläviraston kanssa siitä, onko se mahdollista vai ei, ja Väylävirasto on näyttänyt vihreää valoa tasoristeyksen luvan hakemiseen. Porin kaupunki on lisäksi neuvotellut Satakunnan Osuuskaupan kanssa tonttitilasta, joka sijaitsee alueella ja soveltuisi väliaikaisen tasoristeyksen käyttöön. Satakunnan Osuuskauppa on antanut luvan tontin käyttöön.

Yleissuunnitelma ja työnaikaisten järjestelyjen peruseriaatteet viedään Porin kaupungin tekniseen lautakuntaan ja koko selvitysaineisto tullaan toimittamaan Väylävirastolle. Kun yleissuunnitelma on hallinnollisesti käsitelty Porin kaupungilla, tehdään Väylävirastolle lupahakemus tilapäisestä tasoristeyksestä, jonka perustella Väylävirasto edelleen tekee päätöksensä.

Kun lupa on saatu, kaupunki tilaa puomilaitoksen omalla kustannuksellaan ja se jää kaupungin omistukseen. Siltaremontin jälkeen väliaikaisen tasoristeyksessä käytetty turvalaitos tullaan hyödyntämään Mastojentien tasoristeyksessä. Tasoristeyksen ja siihen liittyvien radan näkemäalueiden hoitovastuusta tulee vielä sopia ja kohde on lisättävä hoitosopimukseen. Tasoristeyksen kustannusten on arvioitu olevan puolen miljoonan euron luokkaa.

5 Siltaremontin vaikutukset ja niihin varautuminen

Suomalaiset yritykset hakeutuvat ensisijaisesti alueille, joilla on hyvät liikenneyhteydet, hyvä saavutettavuus ja osaavan työvoiman läheisyys. Yli puolet yrityksistä valitsee sijaintinsa näiden ns. makrotekijöiden perusteella. Keskuskauppakamarin vuonna 2016 tekemän valtakunnallisen yritys­kyselyn mukaan yritysten alueelliseen sijoittumiseen ja toimintaedellytyksiin vaikuttavat viisi keskeistä tekijää:

- Sopivan työvoiman saatavuus
- Liikenneyhteydet
- Markkinoiden läheisyys
- Alueen kasvu ja kehitys
- Turvallinen ja viihtyisä elinympäristö

Erityisesti kaupan ja palveluiden keskittymät määrittävät sijaintinsa myös mikrotason tekijöiden, kuten alueen ostovoiman ja sen tulevaisuuden kehityksen perusteella. Näihin vaikuttavat väestön kasvu, tulotaso, ostokäyttäytyminen, työpaikat sekä ohikulkuliikenteen määrä. Myös kohteen saavutettavuus on ratkaisevaa, kuten esimerkiksi tieverkoston ja liittymien sujuvuus, pysäköintimahdollisuudet, jalankulku- ja polkupyöräreitit, julkisen liikenteen yhteydet sekä logistiikan toimivuus.

Työmaa-aikaiset järjestelyt, joita tässä yritys­vaikutusten arviointiprosessissa tarkasteltiin, voivat vaikuttaa merkittävästi yrityksiin ja asiakaskokemukseen. Muuttuneet kulkuyhteydet, melu, pöly ja heikentynyt saavutettavuus voivat monimutkaistaa asiointia ja vähentää asiakasvirtoja, mikä saattaa heijastua yritysten liikevaihtoon ja pahimmillaan johtaa jopa liiketoiminnan siirtymiseen tai lopettamiseen.

Yrityksille on tärkeää, että haitat ja niiden kesto voidaan arvioida etukäteen, jotta niihin voidaan varautua ja toimintaa mukauttaa tarpeen mukaan. Lisäksi yritysten on saatava ajantasaista tietoa hankkeen etenemisestä ja mahdollisista muutoksista. Haittoja on myös helpompi hyväksyä, jos hankkeen lopputuloksen nähdään vahvistavan alueen elinvoimaa ja tukevan yritystoiminnan edellytyksiä pitkällä aikavälillä.

Jotta työmaa-aikaiset vaikutukset jäisivät alueen toimijoille mahdollisimman pieniksi, tulevaan siltaremonttiin liittyen järjestettiin sekä yrityksille että alueen asukkaille kuulemistilaisuuksia, joissa oli mahdollisuus ottaa kantaa olemassa oleviin suunnitelmiin. Tilaisuuksissa saatujen palautteiden perusteella voidaan varmistua siitä, että erityisesti väliaikaisten ja remontin jälkeen mahdollisesti syntyvien uusien kulkureittien suunnittelussa ja toteutuksessa on otettu alueella olevien tahojen eri näkökulmat mahdollisimman kattavasti huomioon.

Yritys­vaikutuksia arvioidessa aihetta voidaan lähestyä eri tasoilla ja eri näkökulmilla. Arvioinnissa voidaan tunnistaa keskeisimpiä aihealueita esimerkiksi helpottavilla kysymyksillä, joissa tarkastellaan seudullisia, kuntatason ja yritystason vaikutuksia. Arviointi eri kysymysten kautta on käyty läpi kappaleessa 5.1. Havaitujen vaikutusten osalta on hyvä myös miettiä, miten negatiivisia vaikutuksia voitaisiin lieventää, ja vastavasti voitaisiinko positiivisia vaikutuksia korostaa.

5.1 Yritysvaikutusten arviointi

Seudulliset vaikutukset:

Kyllä Ei EOS

Vaikuttaako päätös yritysten toimintaedellytyksiin seudulla?

Vaikuttaako päätös seudun työllisyyteen?

Vaikuttaako päätös seudun elinkeinorakenteeseen?

Muu vaikutus, mikä _____ ?

Siltaremontin aikana muuttuneet liikennejärjestelyt ovat käytössä noin 1,5–2 vuotta, ja niiden reitit voivat muuttua työn edetessä. Lisäksi joukkoliikenteen reitteihin ja pysäkkijärjestelyihin tulee muutoksia rakennustöiden vuoksi. Tämä voi hidastaa hetkellisesti asiakkaiden matkaa ja pahimmillaan jotkut asiakkaat voivat valita muita asiointipisteitä alueen liikkeiden sijaan. Toisaalta rakentamisen aika tuo alueelle lisää väkeä, mikä lisää seudun työllisyyttä sekä palveluiden käyttäjiä. Remontin aikana alueen yritykset voivat siis jatkaa toimintaansa normaaliin tapaan, ainoastaan käytettävät reitit muuttuvat kiertoreittien osalta. Myös samanaikaisesti mahdollisesti rakenteilla oleva energiapuistohanke voi lisätä alueen liikenteellisiä haasteita, mikä tulee ottaa työjärjestelyissä huomioon.

Ulvilantien etelä-/länsipuolella sijaitsee Porin Energian sähköasema, josta lähtee voimalinjoja sekä tien suuntaisesti että sen ylitse. Ulvilantien tasausta ei tule nostaa enempää kuin yleissuunnitelmassa on määriteltä, jotta sähköjohtoihin säilyy riittävä turvaetäisyys, erityisesti erikoiskuljetuksia ajatellen. Porin Energian kanssa on jo keskusteltu mahdollisista tasauksen muutoksista ja niiden vaikutuksista Ulvilantien ylittävään voimalinjaan.

Silta on remontin jälkeen hyvässä kunnossa seuraavat 100 vuotta, joten pidemmällä tähtäimellä remontti lisää yritysten toimintaedellytyksiä. Esimerkiksi sillan yleisilme muuttuu nykyaikaiseksi ja nykyistä kevyemmäksi ja uusi silta mahdollistaa jalankulku- ja polkupyöräväylän rakentamisen sillalle, alittavan radan sähköistyksen sekä erikoiskuljetukset. Alueen jalankulun ja pyöräilyn turvallisuus paranee tasoristeyksen poistussa ja kevyen liikenteen siirtyessä sillalle. Jalankulun ja pyöräilyliikenteen matka tosin pitenee Impolan ja Sampolan suuntaan/suunnasta kulkiessa radan puolelta toiselle, ja koska jalankulkijoilla on mahdollisuus kulkea lyhyempää reittiä portaita pitkin, reitti ei ole esteetön.

Remontin yhteydessä peruskorjataan myös liikenneympyrä, mikä parantaa raskaan liikenteen ja erikoiskuljetusten sujuvuutta sekä parantaa Ulvilantien ylityskohdan turvallisuutta. Myös moottoriajoneuvoliikenteen liittyminen Mastojentieltä Ulvilantielle (Porin keskustan suuntaan) sujuvoituu uuden liittymiskaistan myötä. Remontissa uusitaan myös Ulvilantie välillä Ojantie-Itäkeskuksenkaari, Mastojentie ja Sampolantie siltapaikan kohdalta sekä osa jalankulku- ja polkupyöräteistä, jolloin katujen korjausvelka pienenee. Uusi silta mahdollistaa myös HCT-rekkojen ohjaamisen pois keskustasta Kivi-Porin alueelta sekä turvaa sujuvat elinkeinon elämänsä kuljetukset pitkälle tulevaisuuteen. Muutoksilla Mastojentien tasoristeyksen turvalaitoksen toimivuus turvataan pitkälle tulevaisuuteen.

Kuntatason vaikutukset:

Kyllä Ei EOS

Poikkeako päätös kunnan aiemmasta linjasta?

<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
--------------------------	-------------------------------------	--------------------------

Vaikuttaako päätös yritysten haluun sijoittautua kunnan alueelle?

<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
--------------------------	--------------------------	-------------------------------------

Koskeeko päätös hankintalinjauksia tai palvelutuotannon ulkoistamisperusteita?

<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
-------------------------------------	--------------------------	--------------------------

Muu vaikutus, mikä _____ ?

<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
--------------------------	--------------------------	--------------------------

Päätös ei poikkea kunnan aiemmasta linjasta, sillä kun joku rakenne lähestyy elinkaarensa päätä, se joko korjataan tai uusitaan. Työmaanaikainen liikenne järjestetään niin, että sen aiheuttama haitta ja vaara on mahdollisimman pieni.

Siltaremontti kestää n. 1,5–2 vuotta, joka on koko sillan käyttöikään suhteutettuna lyhyt aika. Remontin jälkeen kulkuyhteydet jopa paranevat nykyisestä ja teiden uusimisen myötä korjausvelka pienenee. Liikenneyhteyksien parantuminen voi siis parhaassa tapauksessa myös lisätä uusien yritysten alueelle sijoittumista.

Teknisen lautakunnan päätöksen jälkeen käynnistetään katu- ja rakennussuunnittelu, johon sisällytetään toteutettavuusselvityksen hankinta jalankulun ja polkupyöräliikenteen alikulkukäytävän toteuttamisesta Ulvilantien ali sillan pohjoispuolelle.

Yritystason vaikutukset:

Kyllä Ei EOS

Onko yritystoiminnan aloittaminen, laajentaminen tai jatkaminen riippuvainen päätöksestä?

<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
--------------------------	-------------------------------------	--------------------------

Vaikuttaako päätös yritysten kustannuksiin tai investointeihin?

<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
-------------------------------------	--------------------------	--------------------------

Vaikuttaako päätös yritysten työvoiman saantiin tai logistiikkaan?

<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
-------------------------------------	--------------------------	--------------------------

Muu vaikutus, mikä _____ ?

<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
--------------------------	--------------------------	--------------------------

Muuttuneet liikennejärjestelyt voivat hetkellisesti vaikuttaa asiakasvirtoihin negatiivisesti ja siten vaikuttaa niiden liiketoimintaan. Toisaalta rakennusaikana alueen työpaikkojen määrä lisääntyy, mikä saattaa tuoda lisää palveluiden käyttäjiä ja niitä tarjoavien yritysten toiminta voi laajentua.

Remontin aikaiset kiertoreitit vaikuttavat myös logistiikkaan eli tavaroiden kuljetusreitteihin; rakennustyöt voivat hankaloittaa tavaraliikennettä ja toimitusaikatauluja, erityisesti suurille vähittäiskaupan toimijoille.

Myös vaikutukset yritysten henkilöstön viihtyvyyteen on otettava huomioon, jotta vaihtuvuus ei lisääntynyt rakentamisen aikaisten järjestelyjen takia.

Onko olemassa todellisia vaihtoehtoja, joilla negatiivisia vaikutuksia voidaan pienentää?

- Ei
 Kyllä, millaisia?

Vaikutuksia on jo hankkeen suunnitteluvaiheessa pienennetty pitämällä yritysten kanssa vuorovaikutustilaisuuksia ja tapaamisia, joissa suunnitelmista on kerrottu ja saadut kehittämissideat on otettu huomioon. Näin on päästy minimoimaan mahdollisesti aiheutuvia haittoja, ja yrityksillä on mahdollisuus varautua muutoksiin hyvissä ajoin. Tästä esimerkkinä työmaanaikaisen tasoristeyksen mukaan ottaminen suunnitelmiin. Tasoristeyksen tarvitsemasta tonttilasta on neuvoteltu SOK:n kanssa. Hankkeen suunnitteluvaiheessa yrityksiä on myös tiedotettu suunnitelmien etenemisestä ja käyty esittelemässä hanketta mm. kauppakamarin logistiikkavaliokunnassa.

Rautatieliikenne säilyy pääsääntöisesti käytössä rakentamisen aikana, ja mahdolliset katkokset on sovittava aikatauluihin yhteistyössä rataa käyttävien teollisuusyritysten kanssa. Kevyen liikenteen molempien tasoristeysten on oltava käytössä siihen asti, kunnes Ulvilantien uusi silta valmistuu ja kevyen liikenteen kulku voidaan ohjata sen kautta.

Haitallisia vaikutuksia voidaan myös minimoida opastamalla selkeästi ja tiedottamalla muuttuneista liikenejärjestelyistä alueen liikkeissä ja yrityksissä asioiville kyltein (perinteiset, digitaaliset) ja monikanavaisesti sekä hyödyntäen Porin kaupungin viestintäkanavia. Viestimällä hankkeen syistä, tavoitteista ja askelmerkeistä yrittäjille kokonaisvision avulla voidaan yrittäjää auttaa varautumaan muutoksiin tarvittavin toimenpitein. Myös toimiva työmaaviestintä sillan rakentamisen aikana vähentää haitallisia vaikutuksia, kun esimerkiksi viivästyksistä ja häiriöistä viestitään ajantasaisesti tarvittaville sidosryhmille.

Työmaan vaikutuksia tulee myös seurata ja arvioida säännöllisesti. Tämä auttaa tunnistamaan mahdolliset ongelmat ajoissa ja tekemään tarvittavat korjaukset. Myös tähän vaiheeseen kannattaa osallistaa alueen toimijoita. Heidän näkemyksensä ja kokemuksensa voivat auttaa löytämään parhaita ratkaisuja ja vähentämään negatiivisia vaikutuksia. Kaupungin ja yrittäjien välinen yhteistyö koko hankkeen aikana onkin keskeistä ja sitä voidaan vahvistaa huomioimalla esimerkiksi, että hankkeen työryhmissä on elinkeinoelämän edustaja mukana. Kaupunki voi myös nimetä vastuullisen henkilön, joka pitää aktiivisesti yhteyttä yrityksiin ja kerää säännöllisesti palautetta ja viestii hankkeen etenemisestä. Näin ehkäistään myös negatiivisten kokemusten syntyminen yrittäjille sekä niiden päätyminen edelleen mediaan.

Mahdolliset riskit tulee myös tunnistaa ja laatia suunnitelma niiden hallitsemiseksi. Tämä voi sisältää esimerkiksi liikenteen sujuvuuden varmistamisen ja turvallisuustoimenpiteet.

Päätöksen vaikutukset yrityksiin ovat:

- Välittömästi ilmeneviä
 Pidemmällä aikavälillä ilmeneviä. Millaisella aikavälillä vaikutukset ilmenevät?
- Suoria
 Epäsuoria

Yritysvaikutusten merkittävyys on kokonaisuutena

	Erittäin vähäiset	Vähäiset	Merkittävät	Erittäin merkittävät
Positiiviset vaikutukset	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Negatiiviset vaikutukset	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

6 Yhteenveto

Impolan ylikulkusillan uudelleenrakentaminen vaikuttaa merkittävästi alueen yrityksiin, erityisesti kaupallisiin toimijoihin, kuten Prisma Mikkolaan ja kauppakeskus ICCOn toimijoihin (mm. K-Citymarket ja Tokmanni) sekä muihin alueen yrityksiin, joiden toiminta riippuu sujuvista liikenneyhteyksistä. Yritysvaikutusten arviointi (YRVA) keskittyi liikenteen sujuvuuteen, asiakasvirtoihin, saavutettavuuteen ja logistiikkaan, jotka voivat häiriintyä hankkeen aikana.

Keskeiset yritysvaikutukset:

- Saavutettavuus ja asiakasvirrat: Väliaikaiset liikennejärjestelyt voivat vähentää asiakasvirtoja ja heikentää yritysten myyntiä.
- Logistiikka ja tavarantoimitukset: Rakennustyöt voivat hankaloittaa tavaraliikennettä ja toimitusaikatauluja, erityisesti suurille vähittäiskaupan toimijoille.
- Kilpailutilanne ja yritysten sopeutuminen: Pitkät urakka-ajat voivat johtaa siihen, että asiakkaat siirtyvät pysyvästi muihin liikekeskittyisiin.
- Vaikutusten hallinta: Yritykset tarvitsevat selkeää ja ennakoitavaa viestintää, jotta ne voivat varautua häiriöihin ja sopeuttaa liiketoimintaansa.

Yritysvaikutusten eri näkökulmien esiin tuomiseksi Porin kaupunki järjesti vuorovaikutustilaisuuksia yrityksiin ja asukkaiden kanssa. Tilaisuuksissa osallistujat toivat esiin huolen liikennejärjestelyistä ja saavutettavuudesta. Yritysvaikutusten lieventämiseksi Porin kaupunki on myös neuvotellut väliaikaisen tasoristeyksen toteuttamisesta, johon haetaan Väylävirastolta lupaa. Lisäksi Satakunnan Osuuskauppa on antanut luvan

tonttinsa käyttöön, jotta liikennejärjestelyt liikenteen kannalta sujuvamman reitin takaavan työaikaisen tasoristeyksen osalta voidaan toteuttaa.

Rakennushankkeen pitkän aikavälin tavoitteena on parantaa alueen liikenneyhteyksiä, turvallisuutta ja elinvoimaa, mutta yritysvaikutusten minimoimiseksi on tärkeää aktiivinen viestintä, liikennejärjestelyiden optimointi ja yritysten tarpeiden huomiointi. Myös samanaikaisesti mahdollisesti rakenteilla oleva energiapuis-tohanke voi lisätä alueen liikenteellisiä haasteita, mikä tulee ottaa työjärjestelyissä huomioon.