Liikenne- ja viestintävirasto
Transport- och kommunikationsverket

Tiesuunnitelman hyväksymispäätös

Päiväys/Datum
23.11.2026
Dnro/Dnr
TRAFICOM/636391/05.03.160.01/2026
Viite/Referens
LOU/3898/2026

Valtatien 2 parantaminen Friitalan eritasoliittymän ja Korven eritasoliittymän välillä, Pori ja Ulvila

Hyväksymisesitys

Lounais-Suomen elinvoimakeskus on toimittanut 13.10.2026 päivätyn tiesuunnitelman hyväksymisesityksen suunnitelma-aineistoineen Liikenne- ja viestintävirastoon hyväksyttäväksi.

Tiesuunnitelmassa parannetaan valtatietä Porin keskustan kohdalla noin 5 kilometrin matkalla. Suunnitelmassa valtatie parannetaan nelikaistaiseksi Tiilimäen ja Korven eritasoliittymien välillä sekä kehitetään liittymä- ja katujärjestelyjä. Nykyiset eritasoliittymät parannetaan. Tikkulan suuntaisliittymä täydennetään perusverkon eritasoliittymäksi ja valtatie alitetaan Tikkulan ja Eteläväylän kiertoliittymien välisellä uudella katuyhteydellä. Koko tiejaksolle toteutetaan meluntorjuntaa.

Ympäristövaikutusten arviointimenettely (YVA)

YVA-menettely käynnistettiin Varsinais-Suomen ELY-keskuksen ympäristö ja luonnonvarat -vastuualueen tekemän YVA-lain mukaisen yksittäistapauspäätöksen johdosta. Varsinais-Suomen ELY-keskuksen ympäristö ja luonnonvarat -teki 19.9.2022 YVA-lain 13 §:n mukaisen päätöksen yksittäistapauksessa siitä, että hankkeeseen sovelletaan YVA-lain mukaista arviointimenettelyä (VARELY/2722/2022).

YVA-menettelyssä arvioitavat vaihtoehdot olivat seuraavat:

- Vaihtoehto VE 0+ on tiesuunnitelmaan perustuva ratkaisu, jossa vältetään hukkarakentamista ja joka on realistinen toteuttamisen kannalta. Valtatie säilyy nykyisellään kaksikaistaisena tienä, Suntinojan silta toteutetaan, valtatien ali rakennetaan uusi katuyhteys Tikkulan ja Eteläväylän kiertoliittymien välille ja nykyistä Tikkulan suuntaisliittymää parannetaan, Tiilimäen liittymisramppia pidennetään, jalankulku- ja pyöräilyteitä parannetaan ja lisätään meluntorjuntaa.

- Vaihtoehto VE 1 on tiesuunnitelman (2022) mukainen ratkaisu. Valtatie nelikaistaistetaan kaksiajorataiseksi tieksi Tiilimäen ja Korven eritasoliittymien välillä tarvittavine katu- ja liittymäjärjestelyineen, jalankulku- ja pyöräilyteitä parannetaan, tehdään pohjavesisuojauksia ja lisätään meluntorjuntaa.

- Hankkeen toteutuksen vaihtoehtoja verrattiin siihen, että valtatielle 2 ei toteuteta toimenpiteitä (vertailutilanne 0).

YVA-menettelyn arviointiohjelma oli nähtävillä 21.2. - 22.3.2024 ja yhteysviranomainen antoi siitä lausuntonsa 22.4.2024. Arviointiselostus oli nähtävillä 8.1. - 7.3.2025.

Yhteysviranomainen antoi perustellun päätelmän 22.4.2025 (VARELY/5406/2023).

YVA-menettelyn jälkeen Varsinais-Suomen ELY-keskuksen liikennevastuualue valitsi jatkosuunnitteluun alkuperäisen tiesuunnitelman mukaisen vaihtoehdon VE1, jossa valtatie muutetaan nelikaistaiseksi Tiilimäen ja Korven eritasoliittymien välillä.

YVA-menettelyn ja perustellun päätelmän huomioonotto

Tässä YVA-menettely ja perustellun päätelmän kohdat on esitetty tiivistetysti. Tiesuunnitelman suunnitteluaineistoon sisältyy niin sanottu vastinetaulukko (asiakirja 1.2T-1 LIITE 1). Perustellun päätelmän huomioon ottaminen), jossa perustellun päätelmän kohdat on esitetty yksityiskohtaisesti ja niitä on kommentoitu.

Yleisellä tasolla tiesuunnitelman vaikutusten arviointia on päivitetty ja laajennettu YVA-menettelyn tulosten pohjalta. Perustellun päätelmän yleisluonteisia painotuksia on käytetty ohjeena tiesuunnitelmaraporttia laadittaessa. Perusteltu päätelmä ei kuitenkaan tuonut uusia toimenpiteitä tiesuunnitelmaan. Suunnitteluratkaisua ei ole muutettu, eikä YVA-selostuksen jälkeen ole ollut tarpeen tehdä uusia selvityksiä. YVA-menettely on kuitenkin vahvistanut suunnitteluratkaisujen ja niiden perusteiden tietopohjaa. Menettelyssä liikenneratkaisua on tutkittu huolellisesti ja poikkeuksellisen perusteellisesti. Vaihtoehtotarkastelut ovat edellyttäneet monivaiheista asian käsittelyä ja eri näkökohtien punnintaa.

Perustellussa päätelmässä korostuneeseen meluntorjuntaratkaisuun ei ole tunnistettu perusteita tehdä muutoksia tiesuunnitelmassa. Asiaa arvioitiin vielä kerran tämän hyväksymisesityksen laatimisen yhteydessä syksyllä 2026. Meluvaikutusten selvittämiseen, arviointiin ja ratkaisujen perusteluun on panostettu merkittävästi sekä YVA-menettelyn aikana että koko tiesuunnitelmaprosessissa. Tiesuunnitelman meluntorjuntaratkaisu on todettu toteutuskelpoiseksi kompromissiksi, jossa on huomioitu keskeiset reunaehdot. Ratkaisulla melutilanne paranee lisääntyvästä liikenteestä ja nopeusrajoituksen nostosta huolimatta. Meluntorjunnalla on suojattu kaikki tienvarren asuinalueet, ja tilanne paranee valtaosalla myös niistä asukkaista, joiden asuinpihoilla ohjearvo ylittyy meluntorjunnasta huolimatta. Esimerkiksi esitetty mitoitusnopeuden muutos ei ole mahdollinen. Perustellun päätelmän vastinetaulukossa kuvataan kyseisen toimenpiteen varsin vähäinen hyöty ja viitataan siihen, että pääväyläasetus 933/2018 on maantien suunnittelua ohjaavaa velvoittavaa lainsäädäntöä. Esitetty meluntorjuntaratkaisu on perusteltu ja ohjaavien asemakaavojen mukainen.

Tiesuunnitelmavaiheessa voidaan ratkaista ja perustella yksityiskohtaiseen suunnitteluun liittyvät asiat. Osa perustellussa päätelmässä korostetuista teemoista täsmentyy vasta toteutus- ja rakentamisvaiheessa, koska niiden lopullinen toteutustapa riippuu urakkamuodosta, työmenetelmistä, hankinnoista, työjärjestelyistä sekä massojen hallinnasta ja materiaaliratkaisujen käytännön toteutuksesta. Näiden kysymysten osalta tiesuunnitelmassa varmistettiin lähtökohdat ja vaatimukset. Toteutusvaiheessa määritellään yksityiskohdat ja varmistetaan haittojen hallinta käytännön toteutuksessa. Maamassojen käsittelyyn liittyviä asioita tarkennetaan hankkeen toteutusvaiheessa.

Seuraavassa kohdassa on luetelmana tiivistelmä keskeisistä toimista YVA-menettelyn ja perustellun päätelmän huomioonottamisessa:

Tiesuunnitelmassa on huomioitu perusteltu päätelmä seuraavasti:

- Meluvaikutusten arviointi ja vertailtavuus: YVA-vaiheessa melutasot on mallinnettu uudelleen uuden liikenne-ennusteen pohjalta, ja YVA-menettelyn

yhteydessä tiesuunnitelman aineisto on käyty läpi meluvaikutusten arviointia varten.

- Meluntorjunnan ratkaisut ja perustelut: YVA-vaiheessa meluntorjunnan perustelut sekä ratkaisujen tarkoituksenmukaisuus on arvioitu uudelleen meluesteittäin, ja perustelut on koottu tiesuunnitelma-aineistoon.

- Suunnitteluratkaisun pohja ja mitoitusperiaate: tiesuunnitelman lähtökohdaksi on määritelty VE1-pohjainen ratkaisu, jossa mitoitusnopeus ja suunnitteluperiaatteet on perusteltu tiesuunnitelmassa käytettävällä tavalla.

- Ilmastovaikutusten käsittely tiesuunnitelma-aineistossa: YVA-vaiheen ilmastovaikutusten arviointi on koottu tiesuunnitelman käyttöön Väyläviraston ohjeistuksen mukaisesti (YVA-selostuksen ja vähähiilisyysraportin pohjalta) ja liitetty osaksi tiesuunnitelma-aineistoa.

Toteutus- ja rakentamisvaiheessa tarkentuva huomioonotto:

- Rakentamisvaiheen ilmastovaikutukset ja niiden vähentäminen: toteutusvaiheessa täsmennetään rakentamisen aikaiset ilmastovaikutukset ja niiden vähentämiskeinot Väyläviraston ilmastotavoitteiden ja ohjeiden mukaisesti (mm. toteutustavan, materiaalien ja logistiikan vaikutukset).

- Maa-ainesten otto, hankinnat ja kuljetukset: ottopaikat, hankintaketjut ja kuljetusratkaisut tarkentuvat toteutusvaiheessa, koska ne määräytyvät hankinnan ja urakoitsijan toteutustavan kautta.

- Ylijäämämaat, jätteet ja massojen käsittely/kohtalo: massojen käsittely, hyödyntäminen ja sijoitus tarkentuvat toteutussuunnittelussa ja urakkavaiheessa, jolloin käytännön ratkaisut voidaan sovittaa työjärjestelyihin ja käytettävissä oleviin vastaanotto-/hyödyntämiskohteisiin.

- Kiertotalous ja uusiomateriaalit: kiertotalouden ja uusiomateriaalien hyödyntämisen konkreettiset ratkaisut täsmentyvät toteutusvaiheessa valittavien materiaalien, menetelmien ja hankintaratkaisujen mukaisesti.

- Pohjavesiin liittyvät työnaikaiset ratkaisut ja mahdollinen luvitus: pohjavesiin vaikuttavat yksityiskohdat (mm. pohjaveden alentamisen toteutustapa, mahdollinen vesilain mukainen lupatarve sekä sulfaattimaiden huomiointi) tarkentuvat toteutusvaiheessa.

- Rakentamisen aikaiset vaikutukset ihmisiin ja niiden hallinta: työnaikainen melu, tärinä, pöly ja liikkumisen häiriöt sekä niiden hallintakeinot täsmennetään toteutussuunnittelussa ja urakkavaiheessa. Tavoitteena on haittojen mahdollisimman tehokas lieventäminen (ml. työnaikaiset järjestelyt ja viestintä).

<u>Ympäristövaikutusten arviointiselostuksesta annetut lausunnot ja mielipiteet</u>

Yhteysviranomainen tiedotti arviointiselostuksesta ja sen nähtävillä olosta sekä mielipiteiden ja lausuntojen esittämisen mahdollisuudesta julkisella kuulutuksella 8.1. - 7.3.2025 välisenä aikana. Yhteysviranomainen pyysi lausuntoja arviointiselostuksesta hankkeen vaikutusalueen kaupungeilta ja muilta viranomaisilta, joita asia todennäköisesti koskee. Arviointiselostuksesta toimitettiin yhteysviranomaiselle yhteensä kuusi lausuntoa ja viisi mielipidettä. Perusteltu päätelmä sisältää yhteysviranomaisen näkemyksen kuulemisaikana jätetyn palautteen keskeisestä sisällöstä seuraavasti:

Porin kaupunginhallitus ja Elinvoima- ja ympäristölautakunta:

- Ottivat lausunnossaan kantaa hankkeen vaikutuksiin, jotka kohdistuvat meluun, ilmanlaatuun, pohjavesialueisiin, luonnon monimuotoisuuteen, joukkoliikenteeseen, kevyeen liikenteeseen ja ilmastonmuutokseen. 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. Ilmastonmuutokseen sopeutumisen käsittely jää suppeaksi.

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

Ulvilan kaupunginhallitus

- Totesi lausunnossaan, että YVA-selostus on laadittu perusteellisesti ja asiantuntevasti. Hanke tulisi toteuttaa vaihtoehdon VE1 mukaisena nelikaistaisena tienä. Siitä aiheutuisi merkittäviä myönteisiä vaikutuksia runkoverkkoon kuuluvalle 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 vastuualuetta pyydetään kiinnittämään huomiota siihen, että Friitalan kohta muodostaa seuraavan merkittävän pullonkaulakohdan Helsingin suuntaan.

Satakuntaliitto

- Satakuntaliitto totesi, 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.

Satakunnan Museo:

- 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.

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 valtatien 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 tärinähaittaa, mikä huolettaa asukkaita.

Lausunnot ja mielipiteet ovat olleet osa vuorovaikutteisessa suunnitteluprosessissa kertynyttä palauteaineistoa. Tässä hankkeessa yksittäisen lausunnon tai mielipiteen vaikutusta lopulliseen tiesuunnitelmaan ei ole mahdollista yksilöidä ja kyseessä on kokonaisuus. YVA-ohjelman ja YVA-selostuksen virallisten nähtävilläolojen lisäksi prosessiin on sisältynyt useita muita osallistumis- ja palautemuotoja. Tiesuunnitelman viimeistely YVA-menettelyn jälkeen on ollut osa saman suunnitteluprosessin jatkumoa.

Palautetta on käsitelty kokonaisuutena ja hyödynnetty vaiheittain vaikutusten arvioinnin, suunnitteluratkaisujen ja niiden perustelujen tarkentamisessa. Vaikutusten arviointia on päivitetty ja laajennettu YVA-menettelyssä saadun palautteen ja menettelyn tulosten pohjalta. Lausuntojen ja mielipiteiden huomioon ottaminen ilmenee siten osana koko suunnitteluprosessia vastaavalla tavalla kuin edellä kuvattu YVA-menettelyn ja perustellun päätelmän huomioon ottaminen.

Yleissuunnitelma

Hankkeesta ei ole laadittu yleissuunnitelmaa, koska tien sijainti ja sen vaikutukset on riittävässä määrin ratkaistu asemakaavoissa ja yleiskaavassa.

Päätös

Liikenne- ja viestintävirasto hyväksyy 27.2.2026 päivätyn tiesuunnitelman seuraavasti:

Maantiet

Tie ja paaluväli	Pituus [km]	Liikennetekniset mitat	Päällyste	Huom. / piirustus
Valtatie 2				
20–550	0,530	Kokonaisleveys 10,00 m Ajoradat 7,0 m Ajokaistoja 2	Kesto-päällyste	Piirustus 3T-1 4T-1
550–5060	4,510	Kokonaisleveys 2 x 9,25 m Ajoradat 2 x 7,0 m Ajokaistoja 2 + 2 Keskialue 3,0–7,0 / leveys vaihtelee	Kesto-päällyste	Piirustus 3T-1..3T-4 4T-1
Valtatie 8				
370–440	0,070	Kokonaisleveys 5,5 + 9,0 m Ajoradat 3,5 + 7,0 m Ajokaistoja 1+2 Keskialue 4,0 m	Kesto-päällyste	Piirustus 3T-3 4T-2
Valtatien 2 eritasoliittymät				
E1 Korven eritasoliittymä				
R1 11–60 R2 11–50	0,049 0,039	Kokonaisleveys 2 x 6,5 m Ajorata 2 x 4,5 m Ajokaistoja 1 + 1	Kesto-päällyste	Piirustus 3T-1 4T-3
R1 60–185	0,125	Kokonaisleveys 12,0 m Ajorata 9,0 m Ajokaistoja 1	Kesto-päällyste	Piirustus 3T-1 4T-3
R2 50–202	0,152	Kokonaisleveys 12,0 m Ajorata 9,0 m Ajokaistoja 1	Kestopäällyste	Piirustus 3T-1 4T-3
E2 Laanin eritasoliittymä				
R1 nyk. R2 0-143 R3 nyk. R4 100-207	 0,143 0,107	Kokonaisleveys 6,5 m Ajorata 4,5 m Ajokaistoja 1	Kesto-päällyste	Piirustus 3T-2 4T-3
R5 nyk		Nykyinen erikoiskuljetusramppi E2R5	Kesto-päällyste	Piirustus 3T-2
E3 Tikkulan eritasoliittymä				
R1 11–80 R2 11–86	0,069 0,075	Kokonaisleveys 2 x 6,25 m Ajorata 2 x 4,5 m Ajokaistoja 1 + 1	Kesto-päällyste	Piirustus 3T-2 3T-3 4T-4
E4 Ruutukuopan eritasoliittymä				
R1 170-260 R2 140-238 R3 198-290 R4 50-116	0,090 0,098 0,092 0,066	Kokonaisleveys 6,5 m Ajorata 4,5 m Ajokaistoja 1	Kesto-päällyste	Piirustus 3T-3 4T-3
E5 Tiilimäen eritasoliittymä				
R2 plv 80-582	0,502	Kokonaisleveys 6,5 m Ajorata 4,5 m Ajokaistoja 1	Kesto-päällyste	Piirustus 3T-4 4T-3 4T-4

Tie ja paaluväli	Pituus [km]	Liikennetekniset mitat	Päällyste	Huom. / piirustus
R2 plv 6-80	0,074	Kokonaisleveys 6,25 m Ajorata 4,5 m Ajokaistoja 1	Kestopäällyste	Piirustus 3T-4 4T-3 4T-4
R1 120-316 R3 207-280 R4 20-174	0,196 0,073 0,154	Kokonaisleveys 6,5 m Ajorata 4,5 m Ajokaistoja 1	Kesto-päällyste	Piirustus 3T-4 4T-3 4T-4
Valtatiehen 2 kuuluvina jalkakäytävinä ja pyöräteinä				
J3 37–328	0,291	Kokonaisleveys 3,5 m Erillinen oikealla	Kesto-päällyste	Piirustus 3T-1 3T-2 4T-5
J4 0–445	0,445	Kokonaisleveys 4,0 m Erillinen oikealle	Kesto-päällyste	Piirustus 3T-2 4T-5
J7 Hyväksytään niiltä osin kuin sijaitsee liikennealueella plv 390–560	0,170	Kokonaisleveys 4,0 m Erillinen oikealla	Kesto-päällyste	Piirustus 3T-3 3T-4 4T-5
Valtatiehen 8 kuuluvina jalkakäytävinä ja pyöräteinä				
J8 17–76	0,059	Kokonaisleveys 3,5 m Erillinen vasemmalla	Kesto-päällyste	Piirustus 3T-3 4T-2

Valtatien erkanemis-, liittymis- ja sekoittumiskaistat sekä ramppien lisäkaistat suunnitelmakarttojen 3T-1…3T-4 mukaisesti.

Valtatien sekä jalkakäytävien ja pyöräteiden liikennetekniset poikkileikkaukset piirustusten 3T-1…3T-4, 4T-1…4T-5 mukaisesti.

Valtatien sekä jalkakäytävien ja pyöräteiden korkeusasema pituusleikkausten mukaisesti.

Maantiellä sallittu liikenne ja liikenteen pysyvä rajoittaminen

Valtatieltä 2 välillä Friitalan eritasoliittymä, Ulvila - Lentokentän eritasoliittymä, Pori, kielletään moottoriajoneuvoliikenne, jonka suurin sallittu tai rakenteellinen nopeus on enintään 50 kilometriä tunnissa sekä traktorilla ajo.

Rampilla E2R5 sallitaan vain erikoiskuljetukset.

Valtatien rinnalla kulkevalla nykyisellä erillisellä jkpp-väylällä vt2 plv 1510–1840 oik. sallitaan erikoiskuljetukset.

Tiealue

Tiealueet suunnitelmakarttojen 3T-1…3T-4 mukaisesti.

Tieoikeus

S12 Suntinojan sillan kannen kohdalle perustetaan tieoikeus suunnitelmakartan 3T-1 mukaisesti.

Suojattomien tienkäyttäjien suojelu

Valtatie 2 kuuluu LjMTL:n 43 a § mukaiseen maantieverkkoon. Suunnitelmasta on laadittu tieturvallisuusvaikutusten arviointi, jossa on käsitelty suojattomien tienkäyttäjien suojelu. Arviointi on liitetty tiesuunnitelman osaan A.

Tieturvallisuusvaikutusten arviointi

Valtatie 2 kuuluu LjMTL:n 43 a § mukaiseen maantieverkkoon. Suunnitelmasta on laadittu liikennejärjestelmästä ja maanteistä annetun lain 43 d §:n mukainen tieturvallisuusvaikutusten arviointi.

Tieturvallisuusauditointi

Valtatie 2 kuuluu Suomessa yleiseurooppalaiseen TEN-T kattavaan verkkoon sekä liikennejärjestelmästä ja maanteistä annetun lain 4 §:n mukaiseen pääväyläverkkoon.

Hankkeesta on tehty liikennejärjestelmästä ja maanteistä annetun lain 43 e §:n mukainen tieturvallisuusauditointi.

Auditoinnissa todettiin 10 kpl tason B puutetta, joista 4 ei ole otettu huomioon tiesuunnitelmassa.

B1. Vt 2 plv. 1325–1545, sekoittumisalueen pituus.

E1 Korven eritasoliittymän rampin R2a ja E2 Laanin ETL:n rampin R4 välinen sekoittumisalue, ts. ramppien nokkapisteiden välinen etäisyys on noin 220 m pitkä. Liikenne-määrät tai toimivuustarkastelun tulokset eivät ole arvioijan tiedossa, mutta mitoitus on alimittainen esim. Pääväylät kaupunkialueilla-ohjeen vaateeseen ≥ 400 m nähden (60 km/h:llä, ja ≥ 450 m, kun 80 km/h). Toisaalta mitoituksen reunaehdot nykyisten eritasoliittymien välissä ovat tiukat ja tiedossa on vastaavia väyliä, joissa samanpituinen sekoittumisalue toimii ainakin tyydyttävästi.

Lounais-Suomen elinvoimakeskus toteaa, että sekoittumiskaista on nykyisen kaltainen ratkaisu. E2 Laanin eritasoliittymän ramppien muotoilun ja lisäkaistojen suunnittelun takia nykyinen sekoittumiskaista (237 m) lyhentynyt 222 metriin. Hankkeen yhteydessä on tehty toimivuustarkastelut ja liittymässä ei tarkastelujen perusteella ole toimivuuden kannalta ongelmia ennustevuoteen 2040 mennessä. Ratkaisu on käyty läpi Väyläviraston ja elinvoimakeskuksen kanssa erillisessä geometrioiden käsittelykokouksessa ja sekoittumiskaistan pituus on hyväksytty.

B3. Vt 2 plv. 1900–2180, keskikaistan kaiteen muodostama näkemäeste.

Keskikaistalla oleva keskikaide voi muodostaa kriittisen näkemäesteen ulkokaarteen puolella sisempää ajokaistaa ajaville, tässä tapauksessa Mäntyluodon suuntaan. Keski-kaidetien normaalimitoituksessa 80 km/h:n mitoitusnopeudella pysähtymisnäkemän tulisi olla hyvällä laatutasolla vähintään 160 m ja asetuksen vähimmäisarvo on 120 m (taajamassa välttävä 105 m). Todettiin, että tarkastelujaksolla käytetyllä kaarresäteellä R = 400 m ko. pysähtymisnäkemä ulkokaarteen sisemmällä ajokaistalla on laskennallisesti noin 98 m, jolloin vähimmäisarvon saavuttamiseksi tulisi joko a) siirtää kaidetta hieman etäämmälle ajoradasta (noin ≥ 0,45 m), tai b) alentaa nopeusrajoitus 70 km/h:iin, jolloin pysähtymisnäkemä ylittäisi tyydyttävän laatutason rajan 95 m, tai c) erityisin perustein hyväksyä suunnitelman hieman alle välttävän oleva näkemäpituus.

Hankkeen aikana pysähtymisnäkemiä on käsitelty erillisessä geometrioiden käsittelykokouksessa Väyläviraston ja Lounais-Suomen elinvoimakeskuksen kanssa. Kokouksessa on sovittu, että ko. kohdassa sallitaan 70 km/h arvot täyttävä pysähtymisnäkemä. Sovittiin, että keskialueen tiekaidetta ei lähdetä siirtämään, koska kyseessä on nykyinen valtatien vaakageometria.

B5. Vt2 E3 pl. 2660 ja pl. 2930, ramppien R1 ja R2 lohenpyrstöliittymien tiukka mitoitus.

Suuntaisliittymä sinänsä on hyvä, kokonaisturvallinen ratkaisu, mutta erkanevien lohenpyrstö-ramppien E3R1 ja R3 muista lohenpyrstöistä tilanpuutesyistä poikkeava tiukka vaakageometria voi tulla yllätyksenä autoilijoille, etenkin liukkaalla kelillä, ja koska järjestely on osin meluesteen katveessa. Yleisin onnettomuustyyppi (45 %) suuntaisliittymissä onkin yleensä ollut suistuminen.

Loivan kuperan taitteen (S = 10 000) takana oleva R2 hahmottuu autoilijalle hieman myöhemmin kuin koveran taitteen (S = 6000) takana oleva R1. Riski liian korkeaan tilannenopeuteen kasvaa, samoin suistumisriski tiukassa kaarteessa, mahdollisesti liittyvää ramppia ajavan kylkeen.

Suuntaisliittymäramppien mitoituksessa käytetty perusverkon eritasoliittymä -ohjetta. Hankkeen aikana ramppien mitoitusta on käsitelty erillisessä geometrioiden käsittelykokouksessa Väyläviraston ja elinvoimakeskuksen kanssa ja kyseinen mitoitus on hyväksytty voimassa olevan asemakaavan/tilanpuutteen takia. Liittymiskaistojen pituutta on lisätty 20 m ohjeen mitoitukseen nähden.

B6. vt2 plv. 3440–3650, näkemien riittävyys.

Miltei vastaava ulkokaarteen sisemmän ajokaistan pysähtymisnäkemätilanne kuin havainnossa B3 (+ tässä sillankaiteet), tässä kaarresäde on hieman suurempi, R = 407 m. Lisäksi sisäkaarteen liittymiskaistan kohdalla herää kysymys näkeekö etenkin pitkän raskaan ajoneuvon kuljettaja peilistä riittävän kauas taakse voidakseen turvallisesti liittyä suoraan jatkuvalle ajokaistalle. Karkean arvion mukaan kuvan tilanteessa peilinäkemäpituus olisi noin 50 m.

Valtatien vaakageometria on nykyinen. Liityntänäkemästä ei ole olemassa erillistä ohjetta. Linja-autopysäkit- ohje: voidaanko soveltaa siinä esitettyä pysäkiltä lähtevän linja-auton näkemävaatimuksia? Toisaalta ohjeessa linja-auto on pysähdyksissä ja liikkeelle lähdössä, joten tilanne ei ole ihan vastaava. Suunnittelun aikana pysähtymisnäkemiä on käsitelty erillisessä geometrioiden käsittelykokouksessa Väyläviraston ja elinvoimakeskuksen kanssa. Kokouksessa on sovittu, että ko. kohdassa sallitaan 70 km/h arvot täyttävä pysähtymisnäkemä. Sovittiin, että ratkaisu sallitaan, koska kyseessä on nykyinen valtatien vaakageometria. Pohditaan nopeusrajoituksen säilyttämistä 70 km/h, koska kyseessä on kaupunkitiejakso.

B10. Vt2 E5 Tiilimäki, plv. 4640–4920, pysähtymisnäkemien riittävyys.

Vastaava ulkokaarteen sisemmän ajokaistan pysähtymisnäkemätilanne kuin havainnoissa B3 ja B6, ja tässä kaarresäde on vielä pienempi R = 340/405 m. Lisäksi pysähtymisnäkemäpituuden riittävyys melukaiteen katveessa rampeilla R1 ja R2. Lisäksi sisäkaarteen liittymiskaistan kohdalla havainnon B6 tapaan kysymys ajokaistaa vaihtavan raskaan kaluston kuljettajan ns. peilinäkemän riittävyydestä.

Suunnittelun aikana on pysähtymisnäkemiä käsitelty erillisessä geometrioiden käsittelykokouksessa Väyläviraston ja elinvoimakeskuksen kanssa. Väyläviraston kanssa on sovittu suunnitelman mukaiset poikkeamat ohjearvoista, koska toimitaan nykyisellä valtatiellä ja geometria on nykyinen.

Maantiealueen ulkopuolisia alueita koskevat maankäyttörajoitukset

Valtatiellä 2 suoja-alue ulotetaan 30 metrin etäisyydelle ajoradan keskilinjasta liikennealueen ulkopuolella. Muualla asemakaavan mukainen liikennealueen raja on suoja-alueen raja.

Meluntorjuntatoimenpiteet

Tiesuunnitelmaan sisältyvien toimenpiteiden tyyppi, esteiden sijainti ja korkeudet ovat suunnitelmakarttojen, peruspoikkileikkausten sekä meluesteiden periaatekuvien mukaisesti kohteittain seuraavat:

Tie Esteen sijainti Tien paaluväli, vas. / oik.	Esteen tunnus	Esteen tyyppi	Korkeus tien pinnasta / maan pinnasta / tasausviivasta	Huom. / piirustus
Vt2				
Vt2 plv 1180–1515 oik.	Me1	Melukaide	Tp +2,2 m	3T-1

Tie Esteen sijainti Tien paaluväli, vas. / oik.	Esteen tunnus	Esteen tyyppi	Korkeus tien pinnasta / maan pinnasta / tasausviivasta	Huom. / piirustus
				3T-2
Vt2 plv 1930–2100 oik.	Me2	Nykyisen meluvallin korotus seinällä	Mp +2,0 m	3T-2
Vt2 plv 2100–2310 oik.	Me24	Meluvalli	Mp +4,5 m	3T-2
Vt2 plv 2290–2540 oik.	Me4	Meluseinä	Tsv +2,5 m	3T-2
Vt2 plv 2540–2780 oik.	MeA1	Melukaide	Tp +2,0 m	3T-2
Vt2 plv 2712–3340 vas.	MeA3	Meluseinä	Tsv +2,0 m	3T-2 3T-3
Vt2 plv 3830–4590 vas.	Me13	Melukaide	Tp +2,2 m	3T-3 3T-4
Vt2 plv 4180–4390 oik.	Me31	Melukaide	Tp +1,6 m	3T-3 3T-4
Vt2 plv 4390–4570 oik.	Me29	Melukaide	Tp +1,2 m	3T-4
Vt2 plv 4520–5060 oik.	Me30	Melukaide	Tp +1,5 m	3T-4

Pohjaveden suojaus

Tiesuunnitelmaan sisältyvät seuraavat pohjaveden suojauskohteet:

Tie	Paaluväli, vas. / oik.	Pohjaveden suojauskohde (pohjavesialue)	Huom. / Piirustus
Vt2	plv 280–380 vas.	Ulasoori-Vähärauma pohjavesialue	3T-1, 5T-1
Vt2	plv 280–380 oik.	Ulasoori-Vähärauma pohjavesialue	3T-1, 5T-1
Vt2	plv 800–1130 vas.	Ulasoori-Vähärauma pohjavesialue	3T-1
Vt2	plv 800–1000 oik.	Ulasoori-Vähärauma pohjavesialue	3T-1

Valtatien 2 yksityisten teiden liittymät ja maatalousliittymät.

Valtatie 2 kuuluu 1.1.2019 alkaen valtakunnallisesti merkittävään runkoverkkoon. Liikennejärjestelmästä ja maanteistä annetun lain mukaan runkoverkkoon kuuluvalle maantielle liittymisestä voidaan määrätä vain tiesuunnitelmassa. Erityisestä syystä elinvoimakeskus voi myöntää runkoverkkoon kuuluvalle maantielle liittymäluvan. Päätöksellä kielletään liittämästä suunnittelualueella valtatielle 2 sekä E1 Korven eritasoliittymän rampeille, E2 Laanin eritasoliittymän rampeille, E3 Tikkulan eritasoliittymän rampeille, E4 Ruutukuopan eritasoliittymän rampeille ja E5 Tiilimäen eritasoliittymän rampeille katuliittymiä, yksityisten teiden liittymiä ja maatalousliittymiä.

Maanteiltä katkaistavat yksityisten teiden liittymät ja maatalousliittymät sekä niiden korvaavat yhteydet

Päätöksellä katkaistaan valtatien 2 yksityisteiden ja katujen liittymät sekä maatalousliittymät taulukon mukaisesti. Liittymä katkaistaan, kun korvaava yhteys on toteutettu.

Katkaistava liittymä	Korvaava yhteys maantieltä kiinteistölle	Huom. / Piirustus
Vt 2 pl. 310 oik.	E1R1 - Professorintie - Tekniikantie - T1	3T-1, 2.1T-1 Kulku asemakaavan mukaisesti
Vt2 pl. 312 vas.	E1R2 - Professorintie - Ulasoorintie	3T-1, 2.1T-1 Kulku asemakaavan mukaisesti

Yksityisiä teitä, yksityisteiden liittymiä, maatalousliittymiä ja asemakaavan ajoneuvoliittymiä koskevat muut asiat

Valtio/kunta katkaisee päätöksen vastaiset liittymät kustannuksellaan. Liittymät katkaistaan, kun korvaavat yhteydet on järjestetty.

Laskuoja-alueet laskuojia tai laskujohtoja varten

Laskuoja tai laskujohto	Huom. / Piirustus
Hulevesiallas 1	3T -1
Hulevesiallas 2	3T -3

Laskuoja-alueisiin perustetaan oikeudet piirustusten mukaisesti.

Rakentamisen ajaksi perustettavat oikeudet

S12 Suntinojan sillan rakentamisen ajaksi varataan kiertotien tekemistä varten alue piirustuksen 3T-1 ja 16T-4 mukaisesti.

Sillat

Maanteiden ja yksityisteiden sillat suunnitelmakarttojen, pituusleikkausten ja alla olevan taulukon sekä ympäristöpiirustusten mukaisesti.

Sillan tunnus ja nimi	Sijainti Mt, Y-tien tunnus, paalu ratakm	Tyyppi	Hyödyllinen leveys [m]	Vapaa alikulku-korkeus [m]	Huom. / Piirustus
S1A Korven risteyssilta	Vt2 pl 1154	Jatkuva laattasilta	13,25	3,2 (K2J) 4,8 (K2) 3,2 (K1J)	3T-1 7.4T-1
S1B Korven risteyssilta	Vt2 pl 1154	Jatkuva laattasilta	13,25	3,2 (K2J) 4,8 (K2) 3,2 (K1J)	3T-1 7.4T-1
S2 Tikkulan ylikulkukäytävä	J4 pl 190	Palkkisilta	4,5	3,2 (K8J) 4,6 (K3)	3T-2 7.4T-2
S3A Tikkulan risteyssilta	Vt2 pl 2524	Jatkuva laattasilta	13,25	3,2 (K8J) 4,6 (K3)	3T-3 7.4T-2
S3B Tikkulan risteyssilta	Vt2 pl 2524	Jatkuva laattasilta	10,163…12,380	3,2 (K8J) 4,6 (K3)	3T-3 7.4T-3
S4A Käppärän risteyssilta	Vt2 pl 2803	Jatkuva laattasilta	13,25	4,6 (K1)	3T-3 7.4T-4
S4B Käppärän risteyssilta	Vt2 pl 2803	Jatkuva laattasilta	13,25	4,6 (K1)	3T-3 7.4T-4
S5A Reppurännin alikulkukäytävä	Vt2 pl 2989	Ulokelaattasilta	9,75	2,8 (K5J)	3T-3 7.4T-5
S5B Reppurännin alikulkukäytävä	Vt2 pl 2989	Ulokelaattasilta	13,25	2,8 (K5J)	3T-3 7.4T-5
S7A Musan risteyssilta	Vt2 pl 3355	Jatkuva laattasilta	9,75	4,7 (K7)	3T-3 7.4T-7
S7B Musan risteyssilta	Vt2 pl 3355	Jatkuva laattasilta	13,25	4,7 (K7)	3T-3 7.4T-7
S8A Ruutukuopan risteyssilta	Vt2 pl 3584	Jatkuva laattasilta	13,25	3,2 (J nyk) 5,2 (Vt8)	3T-3 7.4T-8
S8B Ruutukuopan risteyssilta	Vt2 pl 3584	Jatkuva laattasilta	9,75	3,2 (J nyk) 5,2 (Vt8)	3T-3 7.4T-8
S9A Urheilukeskuksen risteyssilta	Vt2 pl 3883	Jatkuva laattasilta	13,25	4,2 (K9)	3T-3 7.4T-9
S9B Urheilukeskuksen risteyssilta	Vt2 pl 3883	Jatkuva laattasilta	13,25	4,2 (K9)	3T-3 7.4T-9
S10A Stadionin alikulkukäytävä	Vt2 pl 4238	Ulokelaattasilta	9,75	2,8 (K10J)	3T-4 7.4T-10

Sillan tunnus ja nimi	Sijainti Mt, Y-tien tunnus, paalu ratakm	Tyyppi	Hyödyllinen leveys [m]	Vapaa alikulku-korkeus [m]	Huom. / Piirustus
S10B Stadionin alikulkukäytävä	Vt2 pl 4238	Ulokelaattasilta	13,25	2,8 (K10J)	3T-4 7.4T-10
S11A Tiilimäen risteyssilta	Vt2 pl 4615	Jatkuva laattasilta	13,39…16,640	2,8 (KJ nyk) 4,6 (K nyk)	3T-4 7.4T-11
S11B Tiilimäen risteyssilta	Vt2 pl 4615	Jatkuva laattasilta	13,25	2,8 (KJ nyk) 4,6 (K nyk)	3T-4 7.4T-11

Risteyssilta = Kaksi ajoneuvoliikenteen väylää risteävät
Alikulkukäytävä = Jalankulku ja pyöräily alittavat ajoneuvoliikenteen väylän
Ylikulkukäytävä = Jalankulku ja pyöräily ylittävät ajoneuvoliikenteen väylän

Vesistön ylittävä silta siltataulukon, suunnitelmakarttojen, pituusleikkausten ja alla olevan taulukon sekä ympäristöpiirustusten mukaisesti.

Sillan tunnus ja nimi	Sijainti Mt, Y-tien tunnus, paalu ratakm	Tyyppi	Hyödyllinen leveys [m]	Silta-aukon vapaa korkeus [m]	Huom. / Piirustus
S12 Suntinojan silta	Vt2 pl 132	Palkkisilta	10,5	HW +0,11 (8.6.2021)	3T-1 7.4T-12

Silta-aukon vapaan korkeuden vertailutasot:
HW = Mitoittava veden korkeus järvialueella/joessa

Haltuunotto

Tiesuunnitelmassa osoitetut tiealueet ja muut tienpitäjän käyttöön osoitetut alueet sekä perustettavat oikeudet otetaan tienpitäjän haltuun maantietoimituksessa pidettävässä haltuunottokatselmuksessa. Haltuunotto antaa tienpitäjälle säädetyt oikeudet käyttää alueita ja oikeuksia tiesuunnitelmassa osoitettuihin tarkoituksiin.

Päätöksen informatiivinen osa

Kustannukset

Tiesuunnitelman toteuttamiskustannuksiksi on arvioitu 72,5 miljoonaa euroa (maku-ind. 145; 2020=100).

Tiesuunnitelmassa esitetty kustannusarvio 63,5 miljoonaa euroa (maku-ind. 130; 2015=100). Porin kaupunki osallistuu kustannuksiin 10,4 miljoonalla eurolla. Johtojen ja laitteiden omistajien kustannuksiksi on arvioitu 460 000 euroa.

Vastuut ja velvoitteet

Sen jälkeen, kun valtatie 2 on rakentamis- tai parantamistyön valmistuttua luovutettu yleiseen liikenteeseen, siirtyy Porin kaupungille vastuu

- asemakaava-alueelle rakennettavan tievalaistuksen käyttö- ja kunnossapitokustannuksista piirustuksen 11T-1 mukaisesti

- valtatien 2 alittavien katujen siltojen alapuolisten rakenteiden, valtatien 2 alittavien kuivatusjärjestelyihin liittyvien pumppaamoiden ja niiden rakenteiden kunnossapidosta/käyttökustannuksista

- meluesteiden MeA3 ja Me13 takaluiskien kunnossapidosta.

Kaavoitus

Tiesuunnitelman alueella on voimassa

- Satakunnan maakuntakaava (maakuntavaltuuston hyväksymä 17.12.2009)
- Satakunnan vaihemaakuntakaava 1 (maakuntavaltuuston hyväksymä 13.12.2013)
- Satakunnan vaihemaakuntakaava 2 (maakuntavaltuuston hyväksymä 17.5.2019)
- Kantakaupungin yleiskaava (kaupunginvaltuuston hyväksymä 10.12.2007)

Tiesuunnitelma sijaitsee asemakaavoitetulla alueella.

Tiesuunnitelma voidaan hyväksyä voimassa olevien oikeusvaikutteisten kaavojen mukaisena.

Suunnitelmaa koskevat kaavat ovat hyväksymispäätöksen valmisteluaineistossa ja tiesuunnitelman osassa A/100.

Laaditut selvitykset

Liikenteellisen, taloudellisten ja rakentamisen aikaisten vaikutusten lisäksi on selvitetty mm. ympäristöllisiä vaikutuksia tiesuunnitelman laatimisen aikana. Suunnitelman vaikutukset on kuvattu suunnitelmaselostuksen luvussa 6. Lisäksi on tehty mm. meluselvitys, joka on tiesuunnitelman osassa 7.1T.

Suunnitteluperusteet ja hankearviointi

Suunnitelmasta on laadittu suunnitteluperusteet, jotka on hyväksytty Väylävirastossa 6.2.2020 (1.2T-3).

Suunnittelukohteesta on laadittu LjMTL:n vaatimusten mukainen hankearviointi. Hankearvioinnin keskeiset tulokset on esitetty suunnitelmaselostuksessa.

Valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma ja alueellinen liikenne-järjestelmäsuunnittelu

Tiesuunnitelman suunnitelmaselostuksessa on esitetty valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman ja alueellisen liikennejärjestelmäsuunnittelun tavoitteiden huomioon ottaminen.

Tiesuunnitelmasta tiedottaminen ja vuorovaikutus

Suunnitelman laatimisen käynnistämisestä ja tutkimusoikeudesta on ilmoitettu Porin kaupungin verkkosivuilla. Kuulutus on julkaistu verkkosivuilla 26.3.2019. Elinvoimakeskuksen ilmoituksen mukaan kuulutus on lisäksi julkaistu lehti-ilmoituksella 28.3.2019 Satakunnan Kansa-lehdessä.

Aloituskuulutusta on täydennetty 15.3.2021, jolloin kuulutus on julkaistu Porin ja Ulvilan kaupunkien tietoverkoissa ja elinvoimakeskuksen ilmoituksen mukaan myös Satakunnan Kansa-lehdessä 18.3.2021 ja Ulvilan Seutu -lehdessä 25.3.2021.

Suunnitelmaa laadittaessa on kunnalle, kiinteistönomistajille ja muille asianosaisille sekä niille, joiden asumiseen, työntekoon tai muihin oloihin suunnitelma saattaa vaikuttaa, varattu mahdollisuus osallistua suunnitelman valmisteluun, arvioida suunnitelman vaikutuksia ja lausua mielipiteensä asiassa.

Lisäksi niille, kiinteistön omistajille ja haltijoille, joiden oikeutta tai etua suunnitelma koskee, on varattu tilaisuus muistutuksen tekemiseen. Suunnitelman nähtäville asettamisesta on ilmoitettu kirjeitse niille kiinteistön omistajille, joiden kiinteistöstä suunnitelman mukaan lunastetaan aluetta, joiden kiinteistön alueelle muodostuu suoja- tai näkemäalue, joiden kiinteistön alueeseen perustetaan muu oikeus, tai joiden kiinteistö rajoittuu maantien tiealueeseen.

Suunnitelman laatimisen aikana on pidetty vuorovaikutustilaisuudet 19.4.2021 virtuaalisesti ja 1.12.2021 Teknologiakeskus Pripolin auditoriossa. Huhtikuun 2021 vuorovaikutustilaisuudesta on ilmoitettu Varsinais-Suomen ELY-keskuksen verkkosivuilla sekä elinvoimakeskuksen ilmoituksen mukaan myös lehti-ilmoituksella 8.4.2021 Satakunnan Kansa ja Ulvilan seutu -lehdissä. Joulukuun 2021 yleisötilaisuudesta on ilmoitettu Varsinais-Suomen ELY-keskuksen verkkosivuilla sekä lehti-ilmoituksella 18.11.2021 Satakunnan Kansa ja Ulvilan seutu -lehdissä.

Suunnitelman nähtävilläolosta on kuulutettu Valtion liikenneväylien suunnittelu -järjestelmässä. Kuulutus on julkaistu 2.6.2026 ja suunnitelma-aineisto on ollut sähköisesti nähtävillä 2.6.2026 – 2.7.2026. Elinvoimakeskuksen ilmoituksen mukaan kuulutus on lisäksi julkaistu lehti-ilmoituksella Satakunnan Kansassa 3.6.2026. Kuulutuksesta on ilmoitettu Porin ja Ulvilan kaupunkien sekä Lounais-Suomen elinvoimakeskuksen verkkosivuilla.

Suunnitelmasta on saatu **Porin kaupungin, Ulvilan kaupungin, Satakuntaliiton** ja **Lupa- ja valvontaviraston** lausunnot. Satakunnan Museo on antanut kannanoton.

Elinvoimakeskus on ilmoittanut, että tiesuunnitelma on laadittu ottaen huomioon lainsäädäntö ja Väyläviraston ohjeet ja ohjaus.

Muistutukset

Suunnitelmasta on tehty yksi muistutus Porin kaupungin alueella.

1. Muistuttaja A on vaatinut, että

- melukaiteita Me12 ja Me13 korotetaan meluhaittojen pienentämiseksi. Lisäksi muistuttaja on vaatinut Me12 ulottamista Ratakadun liittymään saakka.

Porin kaupunki on todennut, että

- Me12 on Luvianpuistokadun pohjoispuolelle, ajoradan ja jalankulku- ja pyörätien väliin sijoittuva melukaide, jonka korkeus on 1,6 metriä tienpinnasta. Melukaiteen itäpäässä, melukaiteen päättymiskohdassa on meluvalli, jonka korkeus on 1,5 metriä. Me13 on valtatie 2:n pohjoispuolelle, Luvianpuistokadun kohdalle sijoittuva melukaide, jonka korkeus on 2,2 metriä tienpinnasta. Tiesuunnitelmassa esitetyllä meluntorjuntaratkaisulla Nummenkadun ja Kielokadun meluntorjuntatilanne paranee ennustetilanteessa 2040 nykytilanteeseen nähden. Päiväajan keskiäänitason ylittää silti edelleen valtioneuvoston yleisen melutason ohjearvon 55 dB useimmilla Nummenkadun ja Kielokadun kiinteistöillä. Yöajan melutaso on pääosin ohjearvon mukainen ennustetilanteessa 2040.
- Meluselvityksen perusteella päiväajan ohjearvo olisi saavutettu välittömästi kiinteistöjen eteläpuolelle rakennettavalla 3–3,5 metriä korkealla meluaidalla. Tämä olisi kuitenkin aiheuttanut kohtuuttoman maisemallisen haitan kiinteistöille ja heikentänyt piha-alueiden viihtyvyyttä. Alue on myös maakunnallisesti merkittävää rakennettua kulttuuriympäristöä, ja melusuojarakenteet olisivat peittäneet merkittävästi maisemallisia tavoitteita/arvoja.
- Me12 meluvallin itäpäässä sijaitsee linja-autopysäkki, mikä rajoittaa melukaiteen jatkamisen Ratakadun risteykseen asti. Porin kaupunki pitää tärkeänä, että joukkoliikenteen toimintaedellytykset pidetään nykyisellään ja linja-autopysäkki säilytetään. Melukaiteen jatkamismahdollisuuksia ja siitä saavutettavaa hyötyä voidaan kuitenkin seuraavassa suunnitteluvaiheessa tutkia.

Lounais-Suomen elinvoimakeskus toteaa, että

- Raskas liikenne on huomioitu melumallinnuksessa.

- Kyseisellä kohdalla meluntorjunnan korkeutta valittaessa on tarkasteltu sekä meluntorjunnallisia että kaupunkikuvallisia näkökohtia, ja valittu korkeus on näiden mukainen kompromissi. Ratkaisulla melutilanne paranee verrattuna nykytilanteeseen, vaikka liikenne kasvaa ennusteen mukaisesti.
- Tiesuunnitelman yhteydessä meluntorjuntavaihtoehtoja on tarkasteltu perusteellisesti.
- Me12 jatkaminen kaiteena Ratakadun liittymään asti ei ole mahdollista linja-autopysäkin ja liittymän näkemäalueiden vuoksi. Suunnitelmassa on esitetty meluvalli Me33, joka täydentää Me12:ta liittymäalueella.
- Luvianpuistokadun varteen suunniteltu Me12 suojaa tehokkaasti kadun liikenteen aiheuttamalta melulta. Kaiteen korottaminen ei olennaisesti vähentäisi valtatieltä 2 kantautuvaa melua, joten korotuksella ei saavutettaisi merkittävää lisähyötyä. Myös valtatien varteen sijoittuvasta Me13-esteestä on tarkasteltu 3 metriä korkeaa vaihtoehtoa. Korotus parantaisi melutilannetta jonkin verran asuinalueen keskiosassa, mutta esteen päiden läheisyydessä melu kulkeutuisi edelleen esteen ohi. Niillä tonteilla, joilla korotuksella olisi vaikutusta, melutason alenema olisi noin 1–2 dB, mikä ei olisi ihmisen kokemana merkittävä. Päiväajan ohjearvon saavuttaminen edellyttäisi noin 3 metrin korkuisten meluseinien sijoittamista tonttien rajoille, jotta liittymien kautta kulkeutuva melu voitaisiin estää. Ratkaisu aiheuttaisi kuitenkin huomattavaa maisemallista haittaa, heikentäisi piha-alueiden viihtyisyyttä ja olisi kustannuksiltaan merkittävä. Nykyisille paikoille suunniteltujen meluesteiden korottamisella ei siten saavutettaisi meluntorjunnan kannalta merkittävää hyötyä, mutta esteiden maisemavaikutukset lisääntyisivät. Tiesuunnitelmassa esitettyä meluntorjuntaratkaisua pidetään tämän vuoksi tarkoituksenmukaisena ja perusteltuna.
- Hyväksymisesityksen laatimisen yhteydessä asiaa pohdittiin tarkkaan vielä uudelleen ja asiasta on käyty vuoropuhelua kaupungin kanssa.
- Kadun rakentamissuunnittelun yhteydessä tutkitaan melukaiteen Me12 jatkamista. Katua ja sen meluestettä ei hyväksytä tiesuunnitelmassa. Melueste hyväksytään kadun rakentamissuunnitelmassa.

Liikenne- ja viestintävirasto toteaa, että lain mukaan elinvoimakeskuksen vastine muistutuksiin annetaan hyväksymispäätöksessä. Hallintolain (434/2003) 56 §:n mukaan on riittävää, että elinvoimakeskus toimittaa tiedon tiesuunnitelman hyväksymispäätöksestä muistutuksessa ilmoitetulle yhdyshenkilölle tai muistutuksen ensimmäiselle allekirjoittajalle, jonka tehtävänä on huolehtia tiedoksisaannista muille kanssamuistuttajille.

Lausunnot

Porin kaupunki on ilmoittanut, että

- Porin kaupunki pitää tehtyä tiesuunnitelmaa ehdottoman tärkeänä, jotta valtatien 2 kapea, hyvin ruuhkainen ja onnettomuusaltis osuus Porin keskustan kohdalla saadaan parannettua jo nykyisten liikennemääriensä edellyttämäksi 2+2-kaistaiseksi valtatieksi.

- Suunnitelmaratkaisuja on haettu yhteistyössä Lounais-Suomen elinvoimakeskuksen ja Porin kaupungin kesken, ja esitetyt ratkaisut ovat kaupungin pitkän tähtäimen tavoitteiden mukaisia.

- Porin kaupunki on ilmoittanut tiesuunnitelman käynnistymisestä tietoverkossaan 26.3.2019. 14.4.2021 kaupunki on tiedottanut virtuaalisesta yleisötilaisuudesta sekä 10.1.2025 tiesuunnitelmaan liittyvän ympäristövaikutusten arviointiselostuksen nähtävillä olosta sekä yleisötilaisuudesta. Porin kaupunki on asettanut tietoverkkoonsa nähtäville Lounais-Suomen elinvoimakeskuksen kuulutuksen tiesuunnitelman nähtävillä olosta 2.6.2026.

- Tiesuunnitelmassa on kaupungin näkemyksen mukaan otettu huomioon valtakunnallisen ja alueellisen liikennejärjestelmäsuunnitelman tavoitteiden toteutuminen kaupungin alueella.

- Kaavoituksen osalta Porin kaupunki toteaa, että suunnitelma-aineiston liiteaineistossa olevat yleis- ja asemakaavaotteet määräyksineen ovat ajantasaiset ja kaavaotteet on toimitettu suunnittelun aikana erillisinä dokumentteina. Kaavat ovat yhdenmukaiset suunnitelman kanssa.

- Kaupunki hyväksyy tiesuunnitelman ratkaisuihin ja toteuttamiseen liittyvät omat suunnitelmansa (tiesuunnitelmassa ko. väylät merkitty K-tai KJ-merkinnällä) sekä vastaa suunnitelmien käsittelyprosessista hankkeen toteuttamisen edellyttämässä aikataulussa.

- Kaupungilla ei ole huomauttamista tiesuunnitelmaan sisältyviin siltoihin, meluesteisiin, tukimuureihin tai muihin merkittäviin rakenteisiin.

- Kaupunki hyväksyy tiesuunnitelmassa poistettavaksi esitettyjen siltojen purkamisen sekä myöntää samalla niihin maankäyttö- ja rakennuslain mukaisen purkuluvan.

- Kaupunki osallistuu maantien tekemisestä aiheutuviin rakentamis- ja kunnossapitokustannuksiin tiesuunnitelmassa esitetyssä kustannusarviossa ja kustannusjakoehdotuksessa esitetyllä tavalla.

- Kaupunki on valmis luovuttamaan maantien tekemiseen tarvittavan omistamansa maa-alueen korvauksetta tietarkoituksiin.

- LPA (VU) tontille 609-10-30-2 on osoitettu viereisen tontin pysäköintiä. Valtatien rakentamissuunnitelmavaiheessa tulee kiinnittää huomiota siihen, että pysäköintialueen käyttöön liittyvistä muutoksista tiedotetaan Porin Burger-Talot Oy:lle hyvissä ajoin.

- Kaupunki hankkii ja luovuttaa maa-alueen maantien rakentamisesta aiheutuvien asemakaavan mukaisten katujen tekemistä varten.

- Kaupunki sitoutuu siihen, että Väylävirasto toimii hankkeen urakkasopimuksen mukaisena rakennuttajana myös tiehankkeen aiheuttamien välttämättömien katujärjestelyiden osalta. Kaupungilla on halukkuutta myös rakentaa katujärjestelyt omana työnä, mistä tulee sopia kaupungin kanssa viimeistään rakentamisajankohtaa edeltävänä keväänä investointeja koskevan työohjelman laatimisen yhteydessä.

- Kaupunki suostuu vastaamaan valtion toimesta asemakaava-alueelle rakennettavan tievalaistuksen käyttö- ja kunnossapitokustannuksista piirustuksen 11T-1 mukaisesti.

- Valtatien 8 pumppaamo Ruutukuopan eritasoliittymässä tulisi kaupungin näkemyksen mukaan olla Lounais-Suomen elinvoimakeskuksen vastuulla. Muiden pumppaamoiden osalta kaupunki suostuu vastaamaan maantien alittavien katujen siltojen alapuolisten rakenteiden, valtatien 2 alittavien katujen kuivatusjärjestelyihin liittyvien pumppaamoiden ja niiden rakenteiden kunnossapidosta/käyttökustannuksista sen jälkeen, kun valtatie 2 on rakentamis- tai parantamistyön valmistuttua luovutettu yleiseen liikenteeseen.

- S4 Käppärän risteyssillan osalta kaupunki toteaa seuraavaa: Hulevesien viivytysaltaaseen on suunniteltu kalkkisuotopato, ilmeisesti happamien vesien neutralointia varten. Kokemuksemme mukaan kalkkisuotopadon neutralointiominaisuus heikkenee nopeasti, jopa viikoissa. Mikäli kalkkisuotopadon tarkoitus on neutraloida happamia vesiä, tulisi sille suunnitella myös allas, johon sakkautunut raskasmetalli laskeutuisi, jotta sakka ei päädy hulevesiputkiverkostoon.

- E4 Ruutukuopan eritasoliittymän osalta kaupunki toteaa seuraavaa: Lausunnon liitteenä olevan kuvan mukaisiin kohtiin tulisi varata tilavuutta hulevesien

viivytykselle. Alikulku on tulvinut pari kertaa viimeisen kymmenen vuoden aikana estäen/haitaten liikennekäyttöä muutamien minuuttien ajaksi. Sään ääri-ilmiöiden lisääntyessä on odotettavissa, että rankkasateet ja näin ollen haasteet alikuluissa yleistyvät.

- E5 Tiilimäen eritasoliittymän osalta kaupunki toteaa seuraavaa: Eritasoliittymä toimii tärkeänä alikulkuyhteytenä keskustasta sairaalalle. Alikulku tulvii herkästi, vaikka siihen on tehty vedenohjausta parantavia toimia. Mikäli pumppaamo uusitaan, tulisi kuivatuskaivojen ja pumppaamon välille asentaa riittävän suuri yhdysputki. Liittymän eteläpuolelle tulisi varata myös tilaa hulevesien viivytykselle.

- Kaupunki ottaa vastatakseen meluesteiden MeA3 ja Me13 takaosien luiskien kunnossapidon.

- Kaupunki hyväksyy, että valtatieltä 2 kielletään hidasliikenne välillä Friitalan eritasoliittymä, Ulvila - Lentokentäntien eritasoliittymä, Pori. Hidasliikenne ohjataan Porin kaupungin alueella seuraaville rinnakkaisteille: Reunapuistontie, Mäkipuistontie, Mikkolantie ja Lentoasemantie/lentokentän eritasoliittymä. Kaupunki tekee Mäkipuistontielle perusparannuksen vuonna 2027 ja liikennettä saatetaan joutua rajoittamaan työmaan aikana.

- Kaupunki uusii Impolan ylikulkusillan vuosina 2027–28. Kohteessa tarvitaan suunnitelman mukaisia maa-aineksia muun muassa pengerryksiin alustavan arvion mukaan noin 5 000–6 000 m3. Massamäärät tarkentuvat syksyn 2026 aikana suunnittelun edetessä.

- Tiehankkeessa vapautuvia maa-aineksia voidaan lisäksi hyödyntää vuosina 2027–28 ruoppausmassojen läjitysalueen rakentamisessa Kirrinsannassa edellyttäen, että maa-aines on tarkoitukseen soveltuvaa ja lupaehtojen mukaista ja työmaat saadaan aikataulullisesti sovitettua yhteen.

- Tässä vaiheessa kaupungilla ei ole tiedossa omia hankkeita, joista voisi vapautua valtatiehankkeessa hyödynnettäviä maamassoja.

Lounais-Suomen elinvoimakeskus toteaa, että

- Porin kaupungin lausunto on linjassa tiesuunnitelman toteutuksen kanssa. Hanketta on edistetty hyvässä yhteistyössä ja vuorovaikutuksessa kaupungin kanssa.

- Porin kaupunki esittää lausunnossaan, että pysäköintialueen käyttöön liittyvistä muutoksista tiedotetaan Porin Burger-Talot Oy:lle hyvissä ajoin. Kiinteistöä tiedotetaan normaalien käytäntöjen mukaan ennen rakentamisen aloittamista.

- Porin kaupunki esittää lausunnossaan, että valtatien 8 pumppaamo Ruutukuopan eritasoliittymässä olisi Lounais-Suomen elinvoimakeskuksen vastuulla. Lounais-Suomen elinvoimakeskus toteaa, että valtatien 8 pumppaamo Ruutukuopan eritasoliittymässä tulee valtion ylläpidettäviksi. Porin kaupunki esittää lausunnossaan suunnitelmakohteita S4 Käppärän risteyssilta sekä E4 Ruutukuopan ja E5 Tiilimäen eritasoliittymät koskevia hulevesien hallinnan ja kuivatusratkaisujen tarkennuksia.

- Hulevesien käsittelyn yksityiskohtia tarkennetaan toteutusvaiheessa ja siinä otetaan huomioon kaupungin esittämät näkemykset.

- E5 Tiilimäen eritasoliittymän eteläpuolella ei ole sopivaa tiealuetta, johon viivytysallas voitaisiin sijoittaa. Asiaa voidaan tarkastella toteutusvaiheessa, jos kaupungilta löytyy viivytysaltaalle sopivia alueita. Hulevesien käsittelyn yksityiskohtia voidaan tarkentaa toteutusvaiheessa, vaikka tiesuunnitelmassa esitetyt ratkaisut ovat todettu toteuttamiskelpoisiksi.

- Porin kaupunki toteaa lausunnossaan, että Me12-melukaiteen jatkamismahdollisuuksia voidaan tutkia seuraavassa suunnitteluvaiheessa. Melueste hyväksytään toteutusvaiheen yhteydessä tehtävässä kadun

rakentamissuunnitelmassa ja siinä yhteydessä voidaan tutkia Me12-melukaiteen pidentämistä.

Ulvilan kaupunki on ilmoittanut, että

- Ulvilan kaupunki on ilmoittanut verkkosivuillaan suunnittelun aloittamisesta, vuorovaikutuksen kutsusta ja suunnitelman nähtäville asettamisesta.

- Ulvilan kaupunki katsoo, että tiesuunnitelmassa on otettu huomioon valtakunnallisen ja alueellisen liikennejärjestelmäsuunnitelman tavoitteiden toteutuminen kunnan alueella.

- Ulvilan kaupunki hyväksyy ja pitää hyvänä, että tiesuunnitelmassa valtatieltä 2 kielletään hidasliikenne eli moottoriajoneuvoliikenne, jonka suurin sallittu tai rakenteellinen nopeus on enintään 50 kilometriä tunnissa sekä traktorilla ajo välillä Friitalan eritasoliittymä, Ulvila - Lentokentäntien eritasoliittymä, Pori. Hidas liikenne ohjataan rinnakkaisteille: Mt244 Siltatie, Mt2551 Satakunnantie, Reunapuistontie, Mäkipuistontie, Mikkolantie ja Lentoasemantie/lentokentän eritasoliittymä.

- Ulvilan kaupungilla ei ole lausuttavaa hankkeen kokonaiskustannuksista. Ulvilan kaupungilla ei tällä hetkellä ole kohteita, joissa voidaan hyödyntää hankkeessa vapautuvia maa-aineksia. Kaupungilla ei myöskään ole kohteita, joista vapautuu tiehankkeelle sopivia maa-aineksia. Maa-aineksien osalta tilanne voi kuitenkin muuttua lähivuosina, mikäli Pirunkynnen teollisuusalueen kaavoitus, maanhankinta ja rakentaminen etenevät suotuisasti. Lisäksi edellytyksenä on, että alueen rakentamisessa syntyy tienrakentamiseen soveltuvia ja ylitse jääviä maa-aineksia.

- Ulvilan kaupunki katsoo, että tiesuunnitelman päivitys hankkeesta suoritetun YVA-menettelyn perusteella on tehty asianmukaisesti ja että tiesuunnitelma on valmis hyväksyttäväksi.

- Tiesuunnitelmasta on tehty yksi muistutus, joka koskee Porin kaupungin aluetta. Ulvilan kaupunki ei lausu muistutuksesta.

- Tiesuunnitelman mukaisella hankkeella on hyvin merkittäviä myönteisiä vaikutuksia runkoverkkoon kuuluvalle valtatie 2:lle ja Porin kaupunkiseudun liikennejärjestelmälle. Hankkeen toteuttaminen nelikaistaisena poistaa Porin keskustan läheisyydestä merkittävän liikenteellisen pullonkaulan ja parantaa valtatien liittymiä valtatielle 8 sekä alemmalle tie- ja katuverkolle. Liikenteen välityskyky, sujuvuus ja liikenneturvallisuus paranevat huomattavasti. Hankkeella on merkitystä paitsi Porin kaupungille, myös laajemmalle Porin kaupunkiseudulle. Hankkeella on laajoja myönteisiä vaikutuksia mm. elinkeinoihin, seudulliseen elinvoimaan ja huoltovarmuuteen. Porin keskustan kohdan pullonkaulan poistuminen valtatie 2:lta parantaa logistisia yhteyksiä Porin satamien suuntaan. Helsingin suuntaan yhteydet on jo aiemmin toteutettu nelikaistaisena tienä Ulvilan Friitalaan asti.

- Ulvilan kaupunki pyytää elinvoimakeskuksen liikennevastuualuetta kiinnittämään huomiota siihen, että Friitalan kohta muodostaa seuraavan merkittävän pullonkaulakohdan Helsingin suuntaan lähdettäessä. Ulvilan kaupunki katsoo, että Friitalan kohdan eritasoliittymän kehittämisen tulisi olla seuraava merkittävä valtatie 2:n kehittämiskohde Porin kaupunkiseudulla ja sitä koskeva tiesuunnitelma pitäisi saada työn alle. Eritasoliittymähanke on lisäksi tarkoituksenmukaisinta eriyttää laajemmasta Vt2 Pori-Harjavalta välin nelikaistaistamisen hankkeesta omaksi toteutettavaksi investointiohjelman hankkeeksi. Aikaistamisen ja erillisenä hankkeena toteuttamisen perusteluista tärkeimpänä on nykyisen risteyssillan (T739) elinkaaren päättyminen. Vuonna 1959 valmistuneen sillan pengerrakenteissa käytettyjen puupaalujen lahoamisesta johtuva rakenteiden vaikeasti ennakoitava painuminen on tärkein peruste muutenkin huonokuntoisen sillan kiireelliselle uusimiselle toteuttamalla Friitalaan asianmukainen eritasoliittymä nykyisen vaillinaisen liittymäratkaisun tilalle.

- Friitalan eritasoliittymästä on tehty vuonna 2023 valmistunut aluevaraussuunnitelma, jolla on osoitettu, että Friitalan eritasoliittymä voidaan

toteuttaa neliramppisena ns. rombisena eritasoliittymänä. Lisäksi aluevaraussuunnitelmassa on varauduttu Pori-Tampere pääradan kaksoisraiteistamiseen. Aluevaraussuunnitelma on huomioitu 12.3.2026 voimaan tulleessa Ulvilan keskustaajaman yleiskaava 2045:ssä ja käynnissä olevassa Satakunnan maakuntakaavan päivitystyössä. Molemmissa Ulvilan alueelle sijoittuu kaksi Vt2:n eritasoliittymää: Friitalaan ja Haistilaan. Vielä nykyisessä maakuntakaavassa oleva Rantavainion uusi eritasoliittymävaraus on täten poistumassa.

- Friitalan eritasoliittymän kohdan asemakaavoitus on käynnissä. Asemakaavaan osoitetaan aluevaraukset edellä mainitun aluevaraussuunnitelman perusteella. Asemakaavan on tarkoitus valmistua alkuvuodesta 2027.

Lounais-Suomen elinvoimakeskus toteaa, että

- Ulvilan kaupungin lausunto on linjassa tiesuunnitelman toteutuksen kanssa. Hanketta on edistetty hyvässä yhteistyössä ja vuorovaikutuksessa kaupungin kanssa.

Satakuntaliitto on ilmoittanut, että

- YVA:n perustellussa päätelmässä on kiinnitetty huomiota melunvaimennukseen. Yhteisviranomainen on edellyttänyt jatkoselvityksissä meluntorjunnan kehittämistä. Vaikka meluntorjuntaan on kiinnitetty paljon huomiota ja sen torjuntaan ollaan vahvasti panostamassa, on melun haittojen torjuminen kuitenkin jäämässä tiesuunnitelmassa joltain osin vaillinaiseksi, koska hankkeen valmistumisen jälkeen olisi suunnitelmaselostuksen mukaan jäämässä kiinteistöjä, joiden melu ylittää asetuksen mukaiset arvot. Suunnitelmaselostuksen mukaan tähän ongelmaan liittyy katuliikenteen liikenteen melu, joka aiheuttaa osassa kohteista jo itsessään ohjearvoja ylittävää melua, mikä vaikeuttaa kattavaa läheisten asuinrakennusten melun vaimentamista. Suunnitelmaselostuksessa on todettu, että tiesuunnitelman meluntorjuntaratkaisu on todettu toteutuskelpoiseksi kompromissiksi, jolla melutilanne paranee valtaosalla ohjearvon ylittävien asuntojen asukkailla. Tiesuunnitelmaselostuksen kohdassa 5.7. YVA-menettelyn huomioonottaminen luvussa on todettu, että ”todennäköisesti hankkeessa ei tule enää suunnitteluvaihetta, jossa meluntorjuntaa arvioidaan uudelleen. Esitetty meluntorjuntaratkaisu on perusteltu ja ohjaavien asemakaavojen mukainen.”

- Nykyiseen tilanteeseen verrattuna tiesuunnitelman mukainen ratkaisu vaikuttaa tiesuunnitelmaselostuksen mukaan hyvin positiivisesti maankäytön kehittämiseen ja seudullisiin tavoitteisiin, ihmisten elinoloihin, liikenteen melun vähentymiseen sekä liikenteen sujuvuuteen ja palvelutasoon. Kielteisimmät vaikutukset tiesuunnitelman toteutuksesta kohdistuvat tiesuunnitelmaselostuksen mukaan maa- ja kallioperään ja luonnonvarojen käyttöön sekä rakentamisesta aiheutuviin haittoihin.

- Satakuntaliiton näkökulmasta suunnitelmahankkeen kokonaisvaikutukset ovat positiivisia. Hanke on valittu Satakunnan liikennejärjestelmäsuunnitelman kärkihankkeeksi, jonka toteuttaminen parantaisi Porin ja koko maakunnan saavutettavuutta ja liikennejärjestelmän toimivuutta. Toteuttamisvaiheessa ja rakennussuunnittelun yhteydessä olisi vielä syytä pyrkiä lieventämään ihmisiin ja ihmisten elinympäristöihin kohdistuvia ja rakentamisen aikaisia vaikutuksia varsinkin Tikkulan uuden katuyhteyden alueella.

- Tiesuunnitelma on pääpiirteittäin Satakunnan maakuntakaavojen mukainen. Tiesuunnitelman vaikutukset ovat positiivisia keskustatoimintojen alueelle, tilaa vaativan kaupan toiminnan edellytyksiin ja taajamatoimintojen alueelle, koska hanke parantaa kaupungin sisäisiä liikenneyhteyksiä ja raskaan liikenteen läpikulkua sekä henkilöauto- että jalankulku- ja pyöräily-yhteyksiä. Hanke edistää myös koko maakunnan liikenneverkon toimivuutta.

- Satakuntaliitolla ei ole muuta lausuttavaa tiesuunnitelmasta valtatien 2 parantamiseksi Friitalan eritasoliittymän ja Korven eritasoliittymän välillä.

Lounais-Suomen elinvoimakeskus toteaa, että

- Hanketta on edistetty yhteistyössä ja vuorovaikutuksessa maakuntaliiton kanssa.

- Satakuntaliitto esittää lausunnossaan, että ihmisiin, elinympäristöihin ja rakentamisen aikaisiin vaikutuksiin kohdistuvia haittoja tulee edelleen pyrkiä lieventämään erityisesti Tikkulan uuden katuyhteyden alueella. Rakentamisvaiheessa suunnitellaan tarkemmin monia vaiheelle ominaisia lieventämistoimenpiteitä, kuten YVA-selostuksessa ja tiesuunnitelman aineistossa on todettu.

Lupa- ja valvontavirasto on ilmoittanut, että

Kaavatilanne

- Tiesuunnitelmaselostuksen mukaan hanke on sovitettu asemakaavoihin ja tiejärjestelyt mahtuvat asemakaavojen LV-alueille. Jonkin verran meluntorjuntarakenteita sijoitetaan puistoihin, jonka vaikutuksia virkistyskäytölle on arvioitu YVA-prosessissa.

- Tiesuunnitelmaselostuksen mukaan asemakaavoissa osoitetut melun ohjearvot saadaan toteutettua tiesuunnitelman mukaisella meluntorjunnalla. Asemakaavoissa osoitettujen melun ohjearvojen toteutuminen kuitenkin riippuu myös muusta suunnittelusta kuin tiesuunnitelmasta, jos tiesuunnitelmassa vahvistetaan vain tiealueen meluntorjuntarakenteet. Näin ollen osa meluntorjunnasta jää tässä suunnitelmassa tiesuunnitelman ulkopuolisen suunnittelun varaan. Kts. jäljempänä kohta Melu.

Luonnonsuojelu

- Tiesuunnitelman vaikutukset luonnonympäristöön on selvitetty ja arvioitu asianmukaisesti. Suunnitelmaselostuksessa esitetään toimenpiteitä, joilla hankkeen luontovaikutuksia voidaan ehkäistä, lieventää ja osin kompensoida. Lupa- ja valvontavirasto kuitenkin kiinnittää huomiota siihen, että osa vaikutuksia vähentävistä toimenpiteistä on esitetty ehdollisina. Tämän vuoksi suunnitelmaselostuksesta jää epäselväksi, miten alueen tunnistetut luonnonarvot otetaan kaikilta osin huomioon tien parantamisen toteutuksessa.

- Tiesuunnitelmassa on tunnistettu hyvin lintujen pesimäaika, ja rakennustöiden aloitus sekä puiden kaato ja kasvillisuuden raivaus on suunniteltu tehtäväksi pesimäajan (1.4.–31.7.) ulkopuolella. Pesimäajan rauhoituksen perustana on luonnonsuojelulain 70 §, joka kieltää rauhoitettujen eläinten pesinnän häirinnän. Lupa- ja valvontavirasto pitää tärkeänä, että Ruutukuopan lampien ruovikkorannat sekä lampia ympäröivät pensaat ja puusto säilytetään lintujen elinympäristöjen turvaamiseksi. Raivaukset tulisi rajata vain hankkeen toteuttamisen kannalta välttämättömiin toimenpiteisiin.

- Lupa- ja valvontavirasto pitää myönteisenä, että vesistöjen luonnollisten virtausolosuhteiden turvaamisen ja joen penkkojen muotoilun lisäksi Suntinojan ylittävään siltaan rakennetaan majavapolku eläinten liikkumisen helpottamiseksi.

- Alueelta on tehty runsaasti vieraslajihavaintoja. Maanrakennustöissä on varmistettava, että vieraslajikasvit hävitetään asianmukaisesti eikä niitä levitetä uusille kasvupaikoille maa-ainesten käsittelyn tai työkoneiden mukana (vieraslajilaki 3 §). Maanrakentamisessa tulee käyttää ainoastaan puhtaita maa-aineksia. Haitallisten vieraslajien torjunnan tulee lisäksi kuulua väylien kunnossapitoon.

- Lupa- ja valvontavirasto yhtyy näkemykseen tienpientareiden ja paahdeympäristöjen merkityksestä luonnon monimuotoisuutta tukevina uuselinympäristöinä. Istutusten ei tulisi olla ainoastaan maisemointia, vaan ne tulisi nähdä myös luonnonhoitotoimenpiteenä. Tärkeää on, että rakentamisen jälkeen tiealueita ei palauteta pelkästään nurmelle, vaan tavoitellaan myös mahdollisimman luonnonmukaista niittykasvillisuutta kotimaisten niittylajien käytöllä. Joissakin tapauksissa hiekkapintaisten alueiden jättäminen luontaiseen kasvittumiseen voi

edistää paahdelajistolle soveltuvien elinympäristöjen muodostumista. Luonnon monimuotoisuutta voidaan lisäksi vahvistaa suosimalla puu- ja pensasistutuksissa luonnonvaraisia kotoperäisiä lajeja.

Pintavedet

- Tiesuunnitelmassa on esitelty pintavesivaikutukset ja niiden ehkäisyyn vaadittavat toimet riittävällä tasolla sekä tunnistettu niiden osalta vaadittavat luvat.

Pohjavedet

- Käppärän risteyssillan osalta tulee arvioida vesiluvan tarve pohjavedenpinnan alentumiseen liittyen. Vesitaloushankkeelle tarvitaan vesilain 3 luvun 3 §:n mukaan vesilupa aina, jos muodostumasta johdetaan muutoin kuin tilapäisesti pois pohjavettä vähintään 250 m3/vrk. Tapauskohtaisen harkinnan mukaan vesiluvan tarve voi syntyä vesilain 3 luvun 2 §:n yleisen luvanvaraisuuden perusteella, jos veden johtamisesta voi aiheutua ko. säännöksen tarkoittamia haitallisia seurauksia. Käppärän risteyssilta ei sijoitu luokitellulle pohjavesialueelle, mutta vesilain 3 luvun 2 §:n 2 momentin mukaan hankkeella on lisäksi oltava vesilupa, jos muutos aiheuttaa edunmenetystä mm. toisen vedensaannille yksityisistä talousvesikaivoista ja jos tältä kaivon omistajalta ei ole saatu kirjallista suostumusta toimenpiteeseen.

- Tiesuunnitelmasta ei ilmene arviota pois johdettavan veden määrästä niin rakentamisen aikana kuin lopullisessa tilanteessa, eikä vaikutusalueella olevista talousvesikaivoista ole tietoa. Pois johdettaviin vesiin mahdollisesti happamien vesien osalta on suunnitelmassa kiinnitetty riittävästi huomiota. Tarvittaessa vesiluvan tarpeeseen voidaan ottaa tarkemmin kantaa, kun tutkimukset ja suunnittelu ovat edellä mainitulla tavalla tarkentuneet.

Pilaantuneet maat

- Tiesuunnitelmaselostuksessa kohdassa 6.10. Vaikutukset maa-ainesvaroihin todetaan seuraavasti: ”Ruutukuopan eritasoliittymän alueelle sijoittuu vanha kaatopaikka. Maaperän haitta-ainepitoisuudet tulee selvittää viimeistään rakentamissuunnitelmavaiheessa. Tällä kohteella rakentaminen edellyttää todennäköisesti maaperän kunnostamista”. Tiesuunnitelmaselostuksen kohdassa 7. Hankkeen toteuttamisen vaatimat luvat ja sopimukset ei asiasta ole mainintaa. Lupa- ja valvontaviraston näkemys on, että suunnitelmaselostuksessa olisi hyvä jo tässä vaiheessa olla maininta, että Ruutukuopan eritasoliittymän alueella olevan vanhan kaatopaikan kohdalla suoritettavat kaivutyöt vaativat Lupa- ja valvontavirastolle tehtävän ilmoituksen pilaantuneen maaperän puhdistamisesta.

Melu

- Lupa- ja valvontavirasto muistuttaa, että melutason ohjearvot tulee saavuttaa koko kiinteistöllä tai yksiselitteisesti vähintään pihapiirissä, riittävän suurella alueella. Myös meluntorjunnan tarve ja sen suunnittelu tulee arvioida pihapiirin sijoittumiseen ja melutasoon nähden. Tiiviissä kaupunkirakenteessa olemassa olevan tielinjauksen parantamisen yhteydessä edellä mainittuihin vaatimuksiin on haastavaa, ellei mahdotonta päästä.

- Tiesuunnitelmaselostuksessa ja suunnitteluaineistossa on esitetty millaisilla torjuntaratkaisuilla ohjearvojen mukaiseen tilanteeseen olisi ollut mahdollista päästä. Selostuksessa on myös tuotu hyvin esiin ne perusteet, joiden perusteella toteutettavaksi valittuun torjuntaratkaisuun on päädytty. Lupa- ja valvontavirasto pitää esitettyjä perusteita riittävinä ja perusteltuina.

- Tehtyjen selvitysten perusteella, esitetyllä meluntorjunnalla, altistuvien kohteiden melutilanne parantuu suurimmalla osalla suunnittelualuetta. Tätä voidaan pitää hyvänä tuloksena. Erityisesti suhteellisesti eniten vähenee voimakkaimmalla melualueelle 60–65 dB LAeq 7–22 melulle altistuvien määrä. Myös 55–60 dB LAeq 7–22 alueella asuvien määrä vähenee merkittävästi nykytilanteeseen ja ennustetilanteisiin verrattuna.

- Lupa- ja valvontavirasto toteaa, että tiesuunnitelman hyväksymisehdotuksen meluntorjunta poikkeaa selostuksessa esitetystä, koska kaikkia meluesteitä ei hyväksytä tiesuunnitelman osana. Kuvauksen meluntorjunnan toteuttamisen varmuudesta ja prosesseista olisi tämän takia tarpeen olla selkeämpää.

Lounais-Suomen elinvoimakeskus toteaa, että

- Hanketta on toteutettu hyvässä yhteistyössä ympäristö- ja luonnonvarat -vastuualueen asiantuntijoiden kanssa (nykyinen Lupa- ja valvontavirasto).

- Lupa- ja valvontavirasto kirjoittaa että, ”asemakaavoissa osoitetut melun ohjearvot saadaan toteutettua tiesuunnitelman mukaisella meluntorjunnalla”, mutta tällaista ei ole tiesuunnitelmaselostuksessa. Asemakaavat on tarkistettu yhteistyössä kaupungin kanssa.

- Porin kaupunki on sitoutunut toteuttamaan valtatien 2 parantamiseen liittyvät kadut. Katujen meluntorjunta hyväksytään viimeistään toteutusvaiheessa laadittavissa katujen rakentamissuunnitelmissa.

- Lupa- ja valvontavirasto toteaa lausunnossaan, että osa luontovaikutuksia vähentävistä toimenpiteistä on esitetty ehdollisina, minkä vuoksi luonnonarvojen huomioon ottaminen toteutuksessa jää osin epäselväksi. Virasto korostaa erityisesti Ruutukuopan lampien ruovikkorantojen sekä ympäröivän pensaikon ja puuston säilyttämistä. Ehdollisilla toimenpiteillä viitattaneen luontoarvoihin liittyen esim. suositukseen siitä, että lampia ympäröiviä pensaikoita ja puustoa on suositeltavaa säästää mahdollisimman paljon lintujen monipuolisten elinympäristöjen turvaamiseksi sekä Suntinojan sillan suositeltavasta maayhteydestä sekä ympäristösuunnitelmaa. Näiden toteutuminen rakentamisvaiheessa todennäköistä, mutta monet yksityiskohdat ratkeavat vasta rakentamisvaiheen tarkassa suunnittelussa, joten asia on kirjoitettu suositusmuotoon. Lupa- ja valvontaviraston lausunto välittyy rakentamisvaiheeseen hyväksymisesityksen kautta ja tiesuunnitelma-aineistona.

- Toimenpiteet tarkennetaan rakentamissuunnitelmavaiheessa, ja suunnitelmasta vastaava sopii niiden toteuttamisesta yhteistyössä Lupa- ja valvontaviraston kanssa ja tarvittaessa kuntien ja sidosryhmien kanssa. Rakentamissuunnitteluvaiheessa laaditaan tarkempi työtapaselostus. Rakentamissuunnitelmassa esitetään haitallisten vaikutusten ehkäisyn ja lieventämisen sekä mahdollisten kompensoivien toimien yksityiskohtaiset, tekniset suunnitelmat ja tuotevaatimukset. Tässä vaiheessa suunnitellaan haitallisten vaikutusten torjuntaan liittyviä toimenpiteitä, jotka esitetään rakentamissuunnitelman työkohtaisessa työselostuksessa ja detaljipiirustuksissa. Näissä asiakirjoissa esitetään ratkaisujen toteuttaminen, luontokohteita säästävät toimenpiteet rakentamisessa sekä suunnitelma seurantaohjelman käytännön toteutuksesta (Viherrakentaminen ja -hoito tieympäristössä -ohje VO 30/2026 Väyläviraston ohjeita 30/2026).

- Vieraslajihavaintoihin liittyen Väylävirasto noudattaa tällä hetkellä ohjeita Viherrakentaminen ja -hoito tieympäristössä -ohje VO 30/2026 ja Maanteiden viherhoidon tiedonhallinta ja inventoinnit VO 30/2024 v2. Rakentamisvaiheessa laaditaan haitallisten vieraslajien torjuntasuunnitelma: suunnitellaan ja esitetään haitallisten vieraslajien torjuntakohteet ja toimenpiteet sekä vieraslajijätteen ja vieraslajipitoisten pintamaiden käsittelytoimenpiteet. Torjuntasuunnitelmaan sisällytetään myös toimenpiteiden seuranta rakentamisaikana ja jälkitorjuntasuunnitelma.

- Lupa- ja valvontavirasto korostaa lausunnossaan tienpientareiden ja paahdeympäristöjen merkitystä luonnon monimuotoisuudelle sekä luonnonmukaisen niittykasvillisuuden ja kotoperäisten lajien suosimista. Tämä on linjassa ympäristösuunnitelman tavoitteiden kanssa. Toimenpiteillä voidaan tukea uuselinympäristöjen (niitty- ja paahdekasvillisuuden) tilaa, monimuotoisuutta ja vieraslajien poistoa.

- Pohjavesiin vaikuttavat yksityiskohdat, kuten pohjaveden alentamisen toteutustapa, mahdollinen vesilain mukainen lupatarve sekä sulfaattimaiden huomioon ottaminen, tarkentuvat rakentamissuunnittelun ja toteutusvaiheen yhteydessä.

- Tiesuunnitelman laatimisen yhteydessä on arvioitu Käppärän risteyssillan kohdan pohjaveden pumppaustarvetta työnaikaisessa tilanteessa. Geotekniikan työpalaverissa 29.10.2021 on kirjattu veden antoisuudeksi 33 m³/vrk, mikä jää selvästi vesilain mukaisen 250 m³/vrk:n raja-arvon alapuolelle. Tämän perusteella vesilupamenettelylle ei ole arvioitu olevan tarvetta.

- Palaverissa 29.10.2021 on lisäksi todettu, että laskelmien laatimisen jälkeen Vt 2:n alittavan väylän tasausta on laskettu 4,8 metrin alikulkukorkeuden saavuttamiseksi. Tähän liittyen on arvioitu, ettei veden suotautuvuus kaivantoon todennäköisesti olennaisesti kasva, koska siltapaikan maanäytteiden perusteella leikkauspohjan vedenjohtavuus on pienempi kuin laskelmissa käytetty arvo.

- Tiesuunnitelmasta jatkosuunnitteluun voidaan täydentää välittyviin ohjeisiin, että Ruutukuopan eritasoliittymän alueella olevan vanhan kaatopaikan kohdalla suoritettavat kaivutyöt vaativat Lupa- ja valvontavirastolle tehtävän ilmoituksen pilaantuneen maaperän puhdistamisesta. Lisäksi asia tulee esille tässä hyväksymisesityksessä.

- Lupa- ja valvontavirasto käsittelee lausunnossaan meluntorjunnan riittävyyttä, ohjearvojen saavuttamista ja valittujen ratkaisujen perusteita kokonaisuutena. Virasto pitää esitettyjä meluntorjuntaratkaisuja perusteltuina, mutta toteaa, että meluntorjunnan toteuttamisen varmuutta ja eri suunnitteluprosesseja tulisi kuvata selkeämmin.

- Tiesuunnitelma-alueen varrella monilla pientalotonteilla on tilanne se, että ne jäävät valtatien 2 ja kadun väliin, jolloin melua tulee kahdesta suunnasta, eikä pihoja kokonaisuudessaan ole mahdollista suojata. Kadun varteen on tonttiliittymien vuoksi käytännössä mahdoton toteuttaa meluntorjuntaa. YVA:ssa tehtyjen melumallinnusten, joissa katujen melua ei ollut mukana mallissa, perusteella tiesuunnitelman mukainen meluntorjunta suojaa pientaloalueita hyvin valtatien 2 melulta. Tiesuunnitelmassa meluntorjuntaa on sijoitettu kaikkien asuinalueiden kohdalle.

- Hankealueella meluntorjunnan sijoittamiseen kohdistui useita keskenään osin ristiriitaisia vaatimuksia. Tiesuunnitelman ratkaisu on kompromissi, jolla parannetaan merkitsevästi melutilannetta verrattuna nykyiseen siitäkin huolimatta, että nopeusrajoitus nousee.

- Voimakkaalle melulle altistuvien määrä vähenee, koska tiesuunnitelman mukainen meluntorjunta suojaa pientaloalueita valtatien melulta. Katujen aiheuttamat melutasot ovat matalampia ja tyypillisesti vähemmän häiritseviä.

- Tiesuunnitelmassa hyväksytään vain maanteiden meluntorjunta, joka on lain mukainen menettely. Lounais-Suomen elinvoimakeskuksen näkemyksen mukaan Porin kaupunki on sitoutunut toteuttamaan valtatien 2 parantamiseen liittyvät kadut ja niiden meluntorjunta hyväksytään viimeistään toteutusvaiheessa laadittavissa katujen rakentamissuunnitelmissa.

- Suunnitelmakartan mukaisesti hyväksytään meluntorjuntarakenteen tyyppi (seinä, kaide, valli), rakenteen sijainti tien pituussuunnassa ja poikkileikkauksessa sekä korkeus tien pinnasta (melukaide) tai tasausviivasta (meluseinä ja meluvalli). Meluseinän piirustuksissa esitetään periaatteellinen ulkonäkö ja laatutaso. Periaatteiden määrittelemissä rajoissa voidaan tehdä tarkistuksia jatkosuunnittelussa, jollei tieympäristön käsittelyn tasoa ja meluntorjuntarakenteen meluntorjuntakykyä huononneta. Ulkonäön merkittävä muuttaminen ja esimerkiksi vallin muuttaminen seinäksi vaatii toimenpideluvan hakemista kunnalta. Jos melurakenteen vaikutus melun leviämiseen heikkenee, tulee laatia tiesuunnitelman muutossuunnitelma. Läpinäkyvät osat ovat meluseinän oleellinen piirre, ja ne on

säilytettävä jatkosuunnittelussa. Meluseinän materiaalia ja väriä ei tulisi määritellä tarkasti, ellei väylälle valitusta teemasta tai paikallisista ympäristöolosuhteista johtuen näin pidä tehdä.

Satakunnan Museo on ilmoittanut, että

- ei anna asiasta varsinaista lausuntoa, mutta toteaa kantanaan seuraavaa sähköpostissa: Hankkeessa vaikutusten arviointi on ollut riittävää ja niissä on kattavasti huomioitu myös ympäristön kulttuuriympäristön arvoalueet. Hankkeesta ei suoraan kohdistu vaikutuksia valtakunnallisesti tai maakunnallisesti merkittäviin rakennettuihin kulttuuriympäristöihin kuten 10. kaupunginosaan, Urheilupuisto alueelle tai Porin kansalliseen kaupunkipuistoon. Merkittävin maisemallinen vaikutus aiheutuu melunsuojauksesta (meluaidat ja -vallit), mutta Satakunnan Museo ymmärtää, että riittävä melunsuojaus on myös hankkeen toteutumisen edellytyksenä. Vaikutukset kohdistuvat lähinnä valtatieltä sekä Luvianpuistokadulta arvoalueiden suuntiin avautuviin näkymiin. Satakunnan Museolla ei ole oman toimialansa puitteissa muuta huomautettavaa tiesuunnitelmasta.

Lounais-Suomen elinvoimakeskus toteaa, että

- Hanketta on edistetty yhteistyössä ja vuorovaikutuksessa Satakunnan museon kanssa.

Sovelletut säännökset

Laki liikennejärjestelmästä ja maanteistä (503/2005) 5, 10, 13, 15 h, 16, 17, 21, 22, 23, 24, 26, 27, 29, 37, 39, 40, 43 c, 43 d, 43 e, 44, 46, 58, 99, 105, 106, 107 §
Maantieasetus (924/2005) 3 §
Liikenne- ja viestintäministeriön asetus maanteiden ja rautateiden pääväylistä ja niiden palvelutasosta (933/2018) 2, 4 §

Päätöksen tiedoksi antaminen

Päätös annetaan tiedoksi kiinteistön omistajille ja muille asianosaisille liikennejärjestelmästä ja maanteistä annetun lain 103 §:n mukaisesti sekä tämän lisäksi ilmoitetaan liikennejärjestelmästä ja maanteistä annetun lain 104 §:n mukaisesti muistutuksen tehneille, joiden osoite on tiedossa. Samanaikaisesti lähetetään tiesuunnitelman hyväksymispäätöksestä ilmoitus myös liikennejärjestelmästä ja maanteistä annetun lain 104 §:n edellyttämille viranomaisille.

Muutoksenhaku ja sen rajoitukset

Tähän päätökseen saa hakea muutosta valittamalla hallinto-oikeuteen siten kuin laissa oikeudenkäynnistä hallintoasioissa säädetään.

Päätökseen ei saa hakea valittamalla muutosta siltä osin kuin tien sijainti ja tekniset ratkaisut on jo hyväksytty lainvoimaisesti oikeusvaikutteisessa kaavassa tai lainvoimaisessa yleissuunnitelmassa.

Päätöksen täytäntöönpano

Hyväksymispäätös on täytäntöön pantavissa valituksista huolimatta, ellei valitusta käsittelevä viranomainen toisin määrää.

Päätöksen täytäntöönpanoa edellyttämiin toimiin voidaan ryhtyä, kun hyväksymispäätös on annettu yleisesti tiedoksi liikennejärjestelmästä ja maanteistä annetun lain 103 §:n mukaisesti.

Päätöksen voimassaolo

Päätös tiesuunnitelman hyväksymisestä raukeaa, jos tietyötä ei ole osaksikaan aloitettu ennen kuin neljä vuotta on kulunut sen vuoden päättymisestä, jona tiesuunnitelma on saanut lainvoiman. Liikenne- ja viestintävirasto voi hakemuksesta pidentää määräaikaa enintään neljällä vuodella ja tämän jälkeen erityisistä syistä vielä yhdellä enintään neljän vuoden ajanjaksolla. Määräaikaa

voidaan pidentää vain, jos tiesuunnitelma edelleen täyttää laissa säädetyt edellytykset.

Hyväksymismaksu ja sen määräytyminen

Tiesuunnitelman hyväksymisestä peritään hankkeen suuruuden mukaan maksuna 11.000 euroa Lounais-Suomen elinvoimakeskukselta.

Maksu määräytyy Liikenne- ja viestintäviraston liikennettä koskevista maksullisista suoritteista annetun Liikenne- ja viestintäministeriön asetuksen (1337/2025) mukaan.

Muutoksenhaku hyväksymismaksusta

Hyväksymispäätöksestä elinvoimakeskukselta perittävästä maksusta voi tehdä oikaisun Liikenne- ja viestintävirastolle kuuden kuukauden kuluessa maksun määräämisestä valtion maksuperustelain (150/1992) 11 b §:n ja hallintolain (434/2003) 7 a luvun mukaisesti.

Lisätiedot

Tästä päätöksestä lisätietoja antaa Jari Kuokkanen, puh 029 534 5000 tai sähköpostilla etunimi.sukunimi@traficom.fi tai kirjaamo@traficom.fi

Tämä asiakirja on allekirjoitettu sähköisesti. Liikenne- ja viestintävirasto (Traficom) 23.11.2026. Allekirjoituksen oikeellisuuden voi todentaa sähköisiä allekirjoituksia tukevalla lukijaohjelmalla tai Traficomin kirjaamosta.

Asian on ratkaissut erityisasiantuntija Jari Kuokkanen ja esitellyt erityisasiantuntija Leena Lehtinen

Liite Valitusosoitus

Jakelu *Toimenpiteitä varten*

Lounais-Suomen elinvoimakeskus

Tiedoksi Väylävirasto

VALITUSOSOITUS

Valitusviranomainen

Jos olette tyytymättömiä tähän päätökseen, voitte hakea muutosta Turun hallinto-oikeudesta. V*alitus pyydetään tekemään ensisijaisesti hallinto- ja erityistuomioistuinten asiointipalvelussa osoitteessa* https://asiointi.oikeus.fi/hallintotuomioistuimet

Skannaa QR-koodi

Valituksen voitte myös lähettää postitse, sähköisesti tai lähetin välityksellä.

Valitusaika

Määräaika valituksen tekemiseen on **kolmekymmentä (30) päivää** päätöksen tiedoksisaannista, tätä päivää lukuun ottamatta. Tiedoksisaannin katsotaan tapahtuneen seitsemäntenä (7) päivänä siitä, kun kuulutus ja kuulutettava asiakirja on julkaistu elinvoimakeskuksen internet -sivuilla. Valitusaika on siten kuulutuksen julkaisupäivä + 37 päivää.

Viranomaiselle toimitetun sähköisen asiakirjan katsotaan saapuneen määräajassa, jos asiakirja saapuu viimeistään määräajan viimeisen päivän aikana laissa tarkoitetulla tavalla.

Jos valitusajan viimeinen päivä on pyhäpäivä, itsenäisyyspäivä, vapunpäivä, joulu- tai juhannusaatto tai arkilauantai, saa valituksen toimittaa hallinto-oikeudelle ensimmäisenä arkipäivänä ennen virka-ajan päättymistä. Myöhästynyttä valitusta ei tutkita.

Valituksen sisältö

Valituksessa, joka osoitetaan Turun hallinto-oikeudelle, on ilmoitettava

- valittajan nimi ja kotikunta sekä yhteystiedot (osoite ja puh.nro)
- päätös, johon haetaan muutosta
- ne kohdat, joihin haetaan muutosta
- muutokset, joita vaaditaan
- perusteet, joilla muutosta vaaditaan.

Oikeudenkäynnistä hallintoasioissa annetun lain 15 §:n mukaan valituksessa on yhteystietojen lisäksi ilmoitettava myös sähköinen tai muu mahdollinen osoite, johon oikeudenkäyntiin liittyvät asiakirjat voidaan toimittaa (prosessiosoite). Lisäksi on ilmoitettava valittajan henkilötunnus tai yritys- ja yhteisötunnus. Valituksen tai muun asiakirjan toimittaminen hallinto- ja erityistuomioistuinten sähköiseen asiointipalveluun katsotaan ilmoitukseksi sähköisen asiointipalvelun käyttämisestä prosessiosoitteena. Sähköistä asiointipalvelua käytettäessä erillistä prosessiosoitteen ilmoittamista ei tarvita.

Allekirjoitus

Muutoksen hakijan tai valituksen laatijan (laillinen edustaja tai asiamies) on allekirjoitettava valitus. Sähköisesti lähetettyä valitusta ei tarvitse täydentää allekirjoituksella, jos asiakirjassa on tiedot lähettäjästä eikä asiakirjan alkuperäisyyttä tai eheyttä ole syytä epäillä.

Liitteet

Valitukseen on liitettävä

- valituksen kohteena oleva päätös ja valitusosoitus
- selvitys siitä, milloin valittaja on saanut päätöksen tiedoksi (kuulutus)
- asiakirjat, joihin valittaja vetoaa vaatimuksensa tueksi
- valtakirja, mikäli on käytetty asiamiestä. Jos asiamies on asianajaja, julkinen oikeusavustaja tai luvan saanut oikeudenkäyntiasiamies, valtakirjaa ei tarvita.

Valituksen toimittaminen perille

Valitus liitteineen on toimitettava hallinto-oikeudelle valitusajan kuluessa,

viimeistään määräpäivänä klo 16.15 mennessä. Viranomaiselle toimitetun sähköisen asiakirjan katsotaan saapuneen määräajassa, jos asiakirja saapuu viimeistään määräajan viimeisen päivän aikana laissa tarkoitetulla tavalla.

Valitus ja muiden asiakirjojen lähettäminen postitse tai sähköisesti tapahtuu lähettäjän omalla vastuulla.

V*alitus pyydetään tekemään ensisijaisesti hallinto- ja erityistuomioistuinten asiointipalvelussa osoitteessa*
https://asiointi.oikeus.fi/hallintotuomioistuimet

Turun hallinto-oikeus

Käyntiosoite:	Sairashuoneenkatu 2-4, Turku
Postiosoite:	PL 32, 20101 Turku
Puhelin:	029 56 42400 (vaihde)
Faksi:	029 56 42414
Sähköposti:	turku.hao@oikeus.fi

Kustannukset

Hallinto-oikeuden oikeudenkäyntimaksu on 310 euroa. Oikeudenkäyntimaksua ei peritä, jos hallinto-oikeus muuttaa valituksenalaista päätöstä muutoksenhakijan eduksi.