

Oikaisuvaatimuksen kohde: Vierutien läpiajon estäminen, § 220, 29.11.2022

Oikaisuvaatimuksen laatija:



Oikaisuvaatimuksen sisältö: Vaadin teknistä lautakuntaa muuttamaan päätöstään allaolevien seikkojen perusteella siten, että Vierutien läpiajo Tuorsniemen uuden alueen vanhimmalta osalta sallitaan

### Perustelut

#### Päätöksen historia

Läpiajon kieltämisen aikaisempia vaiheita on käyty läpi pykälän 220 päätösesityksessä, mutta haluan tuoda esiin muutamia selvennyksiä. Ennen Tuorsniemen uuden alueen rakentamista oli Leppäkorven asukkailla mahdollisuus oikaista Leppäkorventieltä Hiisipellontien, Kirsitien ja Satutien kautta Tuorsniementielle ja edelleen urheilukeskukseen, keskussairaalaan ja 8-tielle.

Kun Vierutiehen tehtiin jatke, joka mahdollisti uuden alueen asukkaiden pääsyn Tuorsniementielle myös Vierutien kautta heräsi Tuorsniemen kiinteistöyhdistys vaatimaan läpiajon kieltämistä. Tekninen lautakunta ei kuitenkaan kieltoon suostunut, mutta kaupunginhallitus käytti päätökseen otto-oikeuttaan ja pakotti TELA:n tekemään sulkupäätöksen.

Tämän poliittisen päätöksen perusteella katsoivat kiinteistöyhdistyksen aktivistit sulkupäätöksen olevan niin sanottu saavutettu etu, varsinkin kun teknisen puolen virkamiehetkin olivat sitä mieltä, että yhteyden avaaminen olisi tarvinnut kaupunginhallitukselta uuden päätöksen. Kun kaupunkiin valittiin ulkopuolelta teknisen puolen toimialajohtajaksi Marko Kilpeläinen, jolla ei ollut asiassa historiallisia rasitteita avattiin Vierutie liikenteelle alkuperäisen asemakaavan mukaisesti. Kiinteistöyhdistys ei kuitenkaan jättänyt asiaa silleen ja Kilpeläisen siirryttyä Ouluun asia palautui taas käsiteltäväksenne.

#### Sulkemisen vaikutukset

Tuorsniemen uuden alueen asukkaat on jätetty koko tien sulkemisen ja avaamisen ajan käsittelyn ulkopuolelle ja joka vaiheessa on puhuttu läpiajosta Leppäkorvesta. Totuus on kuitenkin se, että ajo Länsiväylän ympyrään Vierutien ja Tuorsniementien kautta verrattuna Vierutie-Hiisipellotie-Leppäkorventie-Pörkkinäistentie-Länsiväylä reittiin tuo matkaan 0,8 kilometrin lisän. Vastaava hyöty Leppäkorvesta on vain noin 100 metriä, jolla ei ole käytännön vaikutusta.

Leppäkorvilpilaisten läpiajo voitaisikin helposti estää läpiajon kieltävällä liikennemerkillä ja heille suunnatulla informaatiolla koskien läpiajon turhuutta. Kieltomerkkiin olisi syytä laittaa lisäksi ”ei koske erikoisluvan saaneita”, joka annetaan niille vanhan alueen asukkaille, joiden lapset ovat Leppäkorven päiväkodeissa hoidossa.

0,8 kilometriä tarkoittaa edestakaisessa matkassa 1,6 kilometriä, joka on helposti 10-15 prosentin lisäys esimerkiksi kauppamatkaan. Polttoaineen korkeasta hinnasta huolimatta taloudelliset vaikutukset yksittäiselle perheelle eivät ole kohtuuttomat, mutta ympäristön kuormituksen lisäämistä tulee myös Porin kaupungin hyväksyntänsä ilmastotavoitteiden perusteella välttää.

Kaiken alueemme liikenteen siirtäminen Pörkkinäistentielle lisää myös entisestään ruuhkia sen ja Preiviikin, Pietniemen ja Viikinäisten risteysten sekä K-Marketin liittymän alueelle.

## Läpikulku Tuorsniemen uuden alueen alkuperäisen kaavoituksen perusteella

Alkuperäinen vahvistettu asemakaava salli läpikulun sekä Kirsitien, että Vierutien kautta. Kaava ei yhdistä uuden alueen vanhinta osaa uudempien osien kanssa, jolloin emme voi käyttää Suruttomientietä ja Länsiväylää vaihtoehtoisena reittinä. Tämän takia Vierutien yhteys onkin meille tärkeä ja sitä ajatteli myös kaavoittaja, koska Tuohikujasta tehtiin vain kahden sillä olevan talon piha-ajon salliva yhteys. Tämä sen takia, että alueemme eteläreunan talot eivät käytä tätä lyhyttä yhteyttä läpiajoon Vierutielle. Toisin sanoen kaavoittaja on avannut Vierutien jatkeen alueellemme ajatuksella, että sitä käytetään läpiajoon. Muutenhan tie olisi nimetty joksikin muuksi eikä sitä olisi lainkaan avattu autoille vanhan alueen puolelle.

## Vierutien soveltuminen läpiajoon

Liikennesuunnittelu on nähnyt paljon vaivaa kieltopäätöksen tueksi, mutta tilanne on käytännössä toinen. Vierutien tämän osan toisella reunalla on paljon rivi- ja paritaloja, joiden autopaikat ovat tien vieressä. Näiden asfalttoinnin yhteydessä on päällystetty myös pihan ja tien väliset osuudet, jotka tuovat lisätilaa varsinkin kevyelle liikenteelle ja jalankululle. Tiellä on yksi loiva kurvi eivätkä myöskään korkeusolosuhteet aiheuta turvallisuushaittaa. Varsinainen ajorata ei myöskään ole millään lailla kapea.

Ajonopeuksia tiellä lasketaan Kaarnatien risteuksen kohdalla olevalla ylisuurella töyssyllä ja 30 kilometrin nopeusrajoituksella. Meidän täytyy muistaa, että esimerkiksi Porin keskustassa 30 kilometrin rajoitus on vain torin lähiympäristössä ja suurista liikenne- ja jalankulkijamääristä huolimatta muualla on sallittu ajaa neljääkymppiä. Itse asiassa Vierutiellä mitatut nopeudet lukuun ottamatta joka paikassa esiintyvää hurjastelua osoittavat, että rajoitus on pudottanut nopeuksia turvalliseen tasoon. Ihmisethän ajavat useasti sen verran ylinopeutta, ettei se ylitä rangaistavuuden rajaa. Meille Tuohitien lenkin alueelle on tietoni mukaan jonkun yksittäisen henkilön vaatimuksesta säädetty 20 kilometrin rajoitus, jota ei noudata kukaan ja tämäkin ratkaisu on vain osoitus liikennesuunnittelun toimintatavoista.

Liikennelaskennalla todettujen ajoneuvomäärien sijaan kannattaa tarkastella jokapäiväistä todellista tilannetta kyseisellä tieosuudella. Käytän itse sitä käytännössä joka päivä enkä ole koskaan havainnut läpiajon aiheuttavan minkäänlaista ruuhkautumista, eikä tiellä kulje normaalia suurempia määriä kevyttä liikennettä ja jalankulkijoita. Kaikki tiellä liikkuvat mahtuvat kulkemaan sopuisasti toisensa huomioiden, eikä onnettomuuden riskitaso ole sen korkeampi kuin Tuorsniemen muillakaan kaduilla.

## Kaupunkilaisten yhdenvertainen kohtelu

Vastaavia tieosuuksia, jossa niillä asuvat ihmiset haluavat rajoittaa muiden veronmaksajien liikkumista tiellä on Porissa lukuisia. Niissä ei kuitenkaan ole käynnistetty Vierutien kaltaisia prosesseja ja jos onkin, niin Tela on esitykset tyrmännyt kuten myös tämän sulkemisvaatimuksen kohdalla alun perin teki. Kaupungin tekemä poliittinen päätös oli meidän kohdaltamme epäoikeudenmukainen ja syrjivä, jota Vierutien uusi sulkeminen edelleen korostaa. Täytyy muistaa, että alueelta tontin hankkineet ovat olleet tietoisia tämän yhteyden olemassaolosta ja se on ollut merkittävä tekijä esimerkiksi monen perheen työmatkoihin ja liikuntatilojen saavuttavuuteen.

## Avoimuus ja kaupunkilaisten osallistaminen päätöksentekoon

Olisin voinut kerätä Vierutien aukipitämisen taakse nimiä sulkemisesityksen tavoin. Lähestyvän joulun ja ajanpuutteen vuoksi en kuitenkaan lähtenyt kiertämään ovelta ovelle. Kaikki, joiden kanssa olen asiasta puhunut ovat kuitenkin tyrmistyneitä siitä, että tie ollaan taas sulkemassa. Samalla on käynyt ilmi, että heillä ei ole ollut mitään tietoa siitä, että tällainen päätös on tehty. Tuorsniemen kiinteistöyhdistys ei edusta uusien alueiden asukkaita, joten todellisuudessa meitä ei ole kuultu. Tämä ei ole uusi asia porilaisessa päätöksenteossa, jossa ei voida todellakaan olla ylpeitä avoimuudesta ja niiden kuntalaisten osallistamisesta, joita päätös suoraan koskee.

## Yhteenveto

Meille Tuorsniemen uuden alueen vanhimman osan asukkaille kulkuyhteys Vierutien kautta Vähäraumantielle, Liinaharjantielle ja Länsiväylän kautta valtatie 8:lle on tärkeä. Tämä reitti avaa meille pääsyn ilman turhia kiertoteitä niihin palveluihin, joita näiden teiden kautta saavutetaan. Yhteys on määritelty alueemme alkuperäisessä asemakaavassa, katkaistu poliittisella päätöksellä vuonna 2005, uudelleen avattu vuonna 2018 ja nyt taas suljettu äänestyspäätöksellä ilman päteviä perusteita.

Meitä ei ole kuultu ennen päätöksen tekemistä, vaikka päätös koskee meidän etuamme. Vierutien uusi sulkeminen avaa Poriin uuden toimintamallin, jolla verovaroin rakennettu ja kunnossapidetty tieyhteys valjastetaan sillä asuvien ihmisten kotitieksi vastoin alkuperäistä asemakaavaa.

Porissa 16 päivä joulukuuta 2022

