

OIKAISUVAATIMUS

Porin tekninen lautakunta
PL 121, 28101 Pori
Porin yhteinen palvelupiste, Yrjönkatu 6
Puhelin: (02) 621 1100
kirjaamo@pori.fi

Oikaisuvaatimus

Päätös, johon haetaan muutosta:

Haen oikaisua Porin Teknisen lautakunnan tekemään päätökseen

Tekninen lautakunta, kokous 20.1.2026

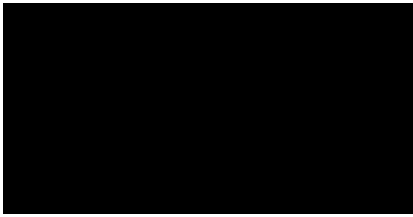
§ 13 Suunnittelusopimus, valtatie 23 parantaminen, uuden liittymän ja tien rakentaminen
tehdaskiinteistölle

PRIDno-2026-277

Sisällys

1. Oikaisuvaatimuksen tekijä.....	1
2. Päätös, johon oikaisua vaaditaan.....	1
3. Oikaisuvaatimus.....	1
4. Perusteet	2
4.1 Vaihtoehtoisten ratkaisujen puutteellinen tarkastelu	2
4.2 Raskaan liikenteen erityisvaikutukset	2
4.3 Virheelliset kohdetiedot	3
4.4 Liikennemäärä- ja liikennesuunta-arviot perustuvat oletuksiin, eivät selvityksiin.....	4
4.4.1 Kanavoitu liittymä edellyttää ennakkollista harkintaa, jota ei ole tehty	4
4.5 Valtatie 23 liikenteellisiä vaikutuksia ei ole arvioitu kokonaisuutena.....	5
4.6 Päätös sitoo tosiasiallisesti alueiden käyttöä ilman lain edellyttämää kaavallista harkintaa	6
4.7 Ristiriita maakuntakaavan ohjausvaikutuksen kanssa	7
4.8 Vastoin Väyläviraston ohjeita ja hyvää tiesuunnittelukäytäntöä	8
4.9 Liittymäratkaisu ei täytä Väyläviraston mitoitus- ja sijaintiperiaatteita	9
4.10 Rakentamislain (751/2023) tavoitteiden ja periaatteiden vastaisuus	10
4.11 Päätös aiheuttaa konkreettista haittaa	11
4.11.1 Vaarallisten ja erittäin vaarallisten aineiden kuljetuksiin liittyvät erityisriskit	12
4.11.2 Suunnitellun tien ja liittymän epäedullinen sijainti ympäristö- ja luonnonarvojen kannalta	12
4.11.3 Onnettomuustilanteisiin varautuminen ja seurausriski	13
4.12 Liittymän sijoittaminen ei täytä suuntaus- ja näkemävaatimuksia eikä kustannuksia voida käyttää turvallisuuden perusteena	14
5. Päätöksen perusteena käytetyn selvitysaineiston puutteet	14
5.1 Liitteiden keskinäinen ristiriitaisuus liittymätyypin osalta	15
5.2 Liittymätyypin valinta ei vastaa Väyläviraston ohjeen mukaista perustyyppiä	16
5.3 Virkistysalueelle kohdistuvien kulkuyhteyksien ja käyttöoikeuksien selvittämättä jättäminen.....	16
6. Vastuun siirto hanketoimijalle korostaa kaupungin huolellisuus- ja valvontavelvollisuutta	17
Lainatut lähteet.....	18
LIITTEET:	19

1. Oikaisuvaatimuksen tekijä



Oikaisuvaatimusoikeus

Olen kunnan jäsen ja asianosainen, jonka oikeuteen ja etuun päätös välittömästi vaikuttaa, koska käytän valtatie 23:a säännöllisesti ja päätös koskee tämän tieosuuden liikenneturvallisuutta ja toimivuutta.

Tämä asiakirja on laatijan henkilötietoineen ja sisältöineen salassa pidettävä siltä osin kuin julkisuuslain (621/1999) 10 §, 11 § ja 24 § edellyttävät.

Oikaisuvaatimusaika

Oikaisuvaatimus on tehty kuntalain mukaisessa 14 päivän määräajassa siitä lukien, kun päätöstä koskeva pöytäkirja on ollut nähtävänä yleisessä tietoverkossa.

2. Päätös, johon oikaisua vaaditaan

Teknisen lautakunnan 20.1.2026 tekemä päätös § 13, jolla lautakunta on hyväksynyt suunnittelusopimuksen valtatie 23 parantamisesta ja uuden liittymän sekä tien rakentamisesta tehdaskiinteistölle sekä sopimuksen, jolla Porin kaupunki siirtää sopimukseen sisältyvät vastuut Oy Forcit Ab:lle ja A. Ahlström Kiinteistöt Oy:lle.

3. Oikaisuvaatimus

Vaadin, että tekninen lautakunta

- kumoo päätöksen kokonaisuudessaan**, koska se perustuu virheellisiin lähtötietoihin, puutteelliseen vaikutusten arviointiin sekä lainvastaisesti sivuuttaa voimassa olevan liittymäkiellon ja maakunta- ja yleiskaavojen ohjausvaikutuksen; ja
- määrää asian käsittelyn ja hanketta koskevan jatkovalmistelun keskeytettäväksi**, eikä hyväksy tai edistä hanketta koskevia suunnittelusopimuksia, liittymäratkaisuja tai muita toteuttamistoimia ennen kuin Turun ja Vaasan hallinto-oikeuksissa vireillä olevat valitukset on lainvoimaisesti ratkaistu; sekä
- toissijaisesti**, mikäli päätöstä ei kumota kokonaisuudessaan, palauttaa asian uudelleen valmisteltavaksi siten, että hankkeen edellyttämät kaavalliset, liikenteelliset ja ympäristövaikutukset arvioidaan kokonaisuutena, ajantasaisiin ja paikkansapitäviin lähtötietoihin perustuen sekä lainmukaisessa menettelyssä.

4. Perusteet

Päätöstä koskevassa valmistelussa ja harkinnassa on useita olennaisia puutteita, joiden vuoksi päätös on ennenaikainen eikä täytä huolellisen ja asianmukaisen valmistelun vaatimuksia.

Forcit Oy:n suuronnettomuusvaaralliselle kemikaali- ja räjähdetehtaalle johtavaa tietä koskevasta hankekokonaisuudesta on tehty valituksia hallinto-oikeuteen, eikä näitä valituksia ole päätöksentekohetkellä ratkaistu. Tästä huolimatta tekninen lautakunta on hyväksynyt suunnittelusopimuksen, joka tosiasiallisesti edistää hankkeen toteuttamista ennen kuin hankkeen keskeiset oikeudelliset edellytykset on lainvoimaisesti ratkaistu. Katson, että päätöksenteko tässä vaiheessa on ennenaikaista ja ristiriidassa hyvän hallinnon periaatteiden kanssa, koska vireillä olevilla valituksilla voi olla olennainen vaikutus hankkeen toteuttamiskelpoisuuteen.

Kyse ei ole vähäisestä tai teknisestä parannustoimesta, vaan hankkeesta, jolla on merkittäviä vaikutuksia valtatiehen ja sen käyttöön, kuten jäljempänä esitetään.

Vaikka päätöstä on muodollisesti perusteltu sillä, että kyse on suunnittelusopimuksesta, ei pelkästään toteutuspäätöksestä, tosiasiallinen vaikutus on hanketta ohjaava ja ennakoiva. Vakiintuneen hallintokäytännön mukaan päätöksen todellisia vaikutuksia on arvioitava muodollisen luonnehdinnan sijaan. Tässä tapauksessa päätös luo tosiasiallisen paineen hankkeen toteuttamiseen ja rajoittaa myöhempää harkintaa.

Päätös on näin ollen ennenaikainen ja vaarantaa muutoksenhaun tehokkuuden. Hallintolain 6 § mukainen oikeusperiaatteiden noudattaminen edellyttää, ettei viranomainen toimenpiteillään tee vireillä olevasta muutoksenhausta tosiasiallisesti merkityksetöntä. Tässä tapauksessa hyväksytty suunnittelusopimus luo tosiasiallisen paineen hankkeen toteuttamiseen ja kaventaa myöhempää harkintavaltaa, vaikka hankkeen oikeudellinen hyväksyttävyys ei ole lainvoimaisesti ratkaistu.

4.1 Vaihtoehtoisten ratkaisujen puutteellinen tarkastelu

Suunnittelusopimus ohjaa hanketta suoraan tiettyyn liittymäratkaisuun ja -sijaintiin, vaikka asiakirjoista ei käy ilmi, että vaihtoehtoisia sijainteja tai liittymätyyppejä olisi vertailtu liikenneturvallisuuden näkökulmasta. Kun kyse on kokonaan uuden liittymän rakentamisesta valtatielle, vaihtoehtoisten ratkaisujen tarkastelu on olennainen osa huolellista valmistelua. Ilman tällaista vertailua ei voida varmistua siitä, että esitetty ratkaisu on liikenneturvallisuuden kannalta paras tai edes hyväksyttävä.

4.2 Raskaan liikenteen erityisvaikutukset

Hankkeen liikenne koostuu merkittävältä osin raskaasta liikenteestä, mukaan lukien vaarallisten aineiden kuljetukset (ADR), kuten räjähdysaineet ja muut teolliset kemikaalit, joihin liittyy onnettomuustilanteessa poikkeuksellisen vakavia seurausriskejä. Raskaiden ajoneuvojen hitaampi kiihdytys, pidemmät jarrutusmatkat ja suurempi tilantarve korostavat liittymän geometriaan ja näkyvyyteen kohdistuvia vaatimuksia. Mikäli liittymäratkaisuksi esitetään kanavoimaton liittymä, jossa raskaat ja vaarallisia aineita kuljettavat ajoneuvot pysähtyvät tai kääntyvät suoraan pääsuunnan liikenteen seassa, lisää tämä peräänajon ja

vakavien onnettomuuksien riskiä erityisesti pimeissä olosuhteissa ja suurilla nopeuksilla. Onnettomuustilanteessa seuraukset voivat olla poikkeuksellisen vakavia sekä liikenneturvallisuuden että ympäristön kannalta. Asiakirjoista ei kuitenkaan käy yksiselitteisesti ilmi, mikä liittymätyyppi on tarkoitus toteuttaa, eikä eri vaihtoehtojen liikenneturvallisuusvaikutuksia ole arvioitu.

4.3 Virheelliset kohdetiedot

Päätöksen ja Varsinais-Suomen ELY-keskuksen laatiman Turvallisuusohjeen (liite 3) perusteluissa käytetyt kohdetiedot ovat olennaisilta osin virheellisiä, mikä heikentää ratkaisevasti esitettyjen johtopäätösten luotettavuutta. Asiakirjoissa todetaan, että valtatie 23:n keskimääräinen vuorokausiliikenne suunnittelualueella olisi noin 3 520 ajon. /vrk ja että suunnittelukohde sijaitisi haja-asutusalueella pääosin peltoalueella. Nämä tiedot eivät vastaa todellisia olosuhteita.

Rambollin (liite 7) ja väyläviraston liikennedatan (Väylävirasto, n.d) perusteella valtatie 23:n keskimääräinen vuorokausiliikenne suunnittelualueella on tosiasiaa noin 4 500–4 600 ajoneuvoa vuorokaudessa, ja raskaan liikenteen osuus on merkittävä. Liikennemäärä on siten yli 1 000 ajoneuvoa vuorokaudessa suurempi kuin lausunnossa esitetty. Tällä erolla on olennainen merkitys liittymän turvallisuusarvioinnissa, liittymätiheyden tarkastelussa ja poikkeamisedellytysten arvioinnissa.

Suunnitteluasiakirjoissa alueesta on käytetty kuvausta peltoalueena, mikä ei vastaa todellisia olosuhteita. Suunniteltu liittymä sijoittuu ympäristöön, joka on kaikilta suunnilta metsävaltainen. Tieosuus on käytännössä täysin pimeä, eikä ympäristössä ole avointa maisemaa, joka parantaisi luonnollista havaittavuutta. Metsä ympäröi tietä molemmin puolin, mikä korostaa pimeyden vaikutusta erityisesti ilta- ja yöaikaan sekä syksyn ja talven olosuhteissa. Alueen luonne, näkemäolosuhteet sekä tiegeometria poikkeavat olennaisesti siitä ympäristökuvauksesta, johon arvioinnit perustuvat. Virheellinen maankäyttöluonnehdinta on johtanut siihen, että liittymän vaikutuksia liikenneturvallisuuteen, havaittavuuteen ja raskaiden ajoneuvojen toimintaan ei ole arvioitu riittävällä tarkkuudella.

Valtatie 23 on voimassa olevan liittymäkiellon (Väylävirasto, n.d) alainen pääväylä. Kyse ei ole historiallisesta tai vanhentuneesta rajoituksesta, vaan nimenomaisesti vilkkaalle päätielle asetetusta, liikenneturvallisuuteen ja väylän toimivuuteen perustuvasta sääntelystä. Liittymäkiellon lähtökohtana on, että uusia liittymiä ei sallita, ellei poikkeaminen ole välttämätöntä eikä siitä aiheudu vaaraa liikenneturvallisuudelle tai haittaa väylän toimivuudelle.

Lisäksi on todettava, että liittymäkieltoa koskeva arviointi perustuu valtakunnalliseen ohjeistukseen, jonka mukaan vilkkailla pääteillä (valtatie ja kantatiet), joilla keskimääräinen vuorokausiliikenne (KVL) ylittää 3 000 ajoneuvoa vuorokaudessa (Liikennevirasto, 2016) tiejaksolle määrätään parantamisen yhteydessä liittymäkielto, joka koskee lähtökohtaisesti myös yksityisteitä ja muita uusia liittymiä. Kyseisellä valtatie 23:n tieosuudella liikennemäärä on jo nykyiselläänkin noin 4 545 ajoneuvoa vuorokaudessa, mikä ylittää selvästi ohjeessa asetetun kynnyksarvon. Tämän perusteella liittymäkielto on tiejakson suunnittelun

lähtökohta, eikä siitä poikkeaminen ole mahdollista ilman tiesuunnitelmavaiheessa tehtävää, koko tiejakson liikenneturvallisuutta ja toimivuutta koskevaa yksityiskohtaista arviointia.

Tässä tapauksessa suunnittelusopimus on hyväksytty ennen kuin liittymäkieltoon liittyvä poikkeamistarve sekä uuden liittymän vaikutukset valtatiejakson liikenneturvallisuuteen ja toimivuuteen on arvioitu tiesuunnitelmavaiheessa edellytetyllä tavalla. Päätös mahdollistaa uuden liittymän suunnittelun tilanteessa, jossa liittymäkielto on lähtökohtana, mutta poikkeamisen edellytysten täyttymistä ei ole asiakirjoista ilmenevällä tavalla lainmukaisesti ja kokonaisvaltaisesti selvitetty. Liittymäkiellosta poikkeamista ei voida arvioida yksittäisen, yksityisen yrityksen hankkeen tarpeiden perusteella, vaan poikkeamisen vaikutukset on arvioitava koko väylän toiminnan ja liikenneturvallisuuden näkökulmasta, erityisesti silloin, kun hankkeeseen liittyy suuronnettomuusvaaraa aiheuttavia toimintoja ja vaarallisten aineiden (ADR) kuljetuksia.

Menettely poikkeaa hyvän tiesuunnittelukäytännön mukaisesta etenemisjärjestyksestä ja on omiaan ohjaamaan hanketta ennen kuin sen keskeiset liikenteelliset edellytykset on ratkaistu. Näin ollen liittymäkieltoa koskeva harkinta on perustunut puutteellisiin ja osin virheellisiin lähtötietoihin, eikä poikkeamisen edellytysten täyttymistä ole voitu luotettavasti osoittaa.

Kun otetaan huomioon myös liittymän käyttötarkoitus vaarallisten aineiden kuljetuksia palvelevana teollisuusliittymänä sekä tiejakson geometriaan liittyvät pituuskaltevuudet, kaarteet ja vaihtelevat näkemäolosuhteet, liittymätiheyden lisääminen tälle tieosuudelle on vastoin valtakunnallisia pääteiden suunnitteluperiaatteita ja heikentää tiejakson liikenneturvallisuutta ja toimivuutta.

4.4 Liikennemäärä- ja liikennesuunta-arviot perustuvat oletuksiin, eivät selvityksiin

Päätöksen liiteaineistossa esitetään liikennesuuntien jakauma, jonka mukaan työ- ja asiointiliikenne jakautuisi valtatie 23:lla pääosin etelän/lounaan (75 %) ja osin pohjoisen/koillisen (25 %) suuntiin. Tällainen suuntajakauma perustuu oletuksiin, joita ei voida tässä vaiheessa tosiasiallisesti todentaa. Tehdasta ei ole rakennettu, työntekijöitä ei ole rekrytoitu eikä työmatkaliikenteen todellista syntysuuntaa voida etukäteen määrittää. Työmatkaliikenteen suuntajakauma määräytyy työntekijöiden asuinpaikkojen ja vuorojärjestelyjen perusteella, eikä sitä voida arvioida luotettavasti ennen toiminnan käynnistymistä. Tästä huolimatta suuntajakaumaa on käytetty liikennevaikutusten ja liittymäratkaisun arvioinnin lähtökohtana. Tämä tekee selvityksestä ehdollisen ja keskeneräisen eikä täytä huolellisen valmistelun ja riittävän selvittämisen vaatimuksia. Valtatie 23:n liikenneturvallisuutta ja toimivuutta ei voida arvioida luotettavasti tilanteessa, jossa keskeiset liikennevirtojen suuntaa koskevat lähtötiedot ovat oletuksenvaraisia.

4.4.1 Kanavoitu liittymä edellyttää ennakkollista harkintaa, jota ei ole tehty

Tekninen lautakunta on päätöksessään todennut, että kääntymiskaistojen tarve molempiin suuntiin tulee ottaa huomioon. Varsinais-Suomen ELY-keskuksen Liikenne- ja Infrastrukturi-vastuualue (naapurin kuuleminen, liite 8) on puolestaan edellyttänyt, että uusi liittymä Parkanontielle suunnitellaan kanavoituna liittymänä. Nämä kannanotot osoittavat,

että hankkeen liikenteelliset vaikutukset eivät ole vähäisiä, vaan edellyttävät merkittäviä rakenteellisia muutoksia valtatiehen.

Tästä huolimatta suunnittelusopimus on hyväksytty ennen kuin on arvioitu, voidaanko edellytetty kanavoitu liittymäratkaisu ylipäättään toteuttaa kyseisessä paikassa tiegeometrian, näkemävaatimusten, tilantarpeen ja liittymäkiellon asettamien reunaehtojen puitteissa. Päätöksenteossa on näin ollen edetty ratkaisuun, vaikka keskeiset liittymän toteuttamiskelpoisuuteen ja liikenneturvallisuuteen vaikuttavat tekijät on jätetty myöhempään suunnitteluvaiheeseen.

Menettely siirtää olennaisen liikenteellisen harkinnan eteenpäin tilanteessa, jossa jo suunnittelusopimuksen hyväksyminen ohjaa hanketta tiettyyn suuntaan ja luo tosiasiallisia odotuksia liittymän toteuttamisesta. Tämä ei ole perusteltua, kun otetaan huomioon, että ELY-keskuksen edellyttämä kanavoitu liittymä edellyttää merkittäviä ratkaisuja nimenomaan pääväylällä.

Jos liittymän toteuttamista ylipäättään harkitaan tässä sijainnissa, tulee suunnittelun lähtökohtana olla riittävä valaistus. Valaistus on olennainen osa liikenneturvallisuutta, ei erillinen lisävaruste, ja sen tarve korostuu nimenomaan pimeässä, metsäisessä ympäristössä sekä liittymissä, joissa ajoneuvot pysähtyvät tai hidastavat pääsuunnan ajokaistalla. Ilman valaistusta liittymän havaittavuus ja turvallisuus eivät ole hyväksyttävällä tasolla.

Näin ollen suunnittelusopimusvaiheessa tulee edellyttää, että valaistuksen tarve arvioidaan ja sisällytetään suunnittelun lähtökohtiin. Suunnittelua ei tule jatkaa oletuksella valaisemattomasta liittymästä, kun todelliset ympäristöolosuhteet puoltavat selkeästi valaistuksen toteuttamista.

4.5 Valtatie 23 liikenteellisiä vaikutuksia ei ole arvioitu kokonaisuutena

Hankkeen vaikutukset eivät rajoitu ainoastaan suunniteltuun uuteen liittymään. Valtatie 23:n varrella sijaitseva Rauhalammintien (katu 338) risteys on osa katuverkkoon kuuluvaa olemassa olevaa liittymää, jonka liikenteellinen toimivuus ja turvallisuus ovat jo nykytilanteessa ongelmallisia. Risteysalueella on tapahtunut useita liikenneonnettomuuksia, mukaan lukien vakavia ja kuolemaan johtaneita onnettomuuksia, mikä osoittaa, että tiejakson liikenneturvallisuudessa on ennestään merkittäviä puutteita.

Mikäli hanke toteutuu, siihen liittyvä liikenteen lisääntyminen, erityisesti raskas ja vaarallisia aineita kuljettava liikenne, kohdistuu koko kyseiseen tiejaksoon eikä ainoastaan uuteen liittymäkohtaan. Tällöin myös Rauhalammintien risteys liikenteelliset vaikutukset ja turvallisuusriskit korostuvat entisestään. Tästä huolimatta asiakirjoista ei käy ilmi, että hankkeen vaikutuksia olisi arvioitu tiejakson kokonaisuuden kannalta tai että kyseisen risteysalueen toimivuus ja turvallisuus olisi otettu huomioon osana hankkeen vaikutusten arviointia.

Väyläviraston esiselvitysoppaan (Väylävirasto, 2023) mukaan esiselvitysvaiheen keskeinen tarkoitus on tunnistaa hankkeen tavoitteet, ongelmat, riskit sekä tarkastella aidosti vaihtoehtoisia ratkaisuja ennen kuin hanketta ohjataan kohti tiettyä toteutustapaa tai

sijaintia. Esiselvityksessä tulee arvioida eri toteutus- ja sijaintivaihtoehtoja sekä tunnistaa keskeiset liikenteelliset, ympäristölliset ja oikeudelliset epävarmuustekijät, jotta päätöksenteko voi perustua riittävään ja tasapuoliseen tietoon.

Tässä tapauksessa suunnittelusopimus on hyväksytty ilman, että asiakirjoista ilmenee vaihtoehtojen tielinjausten, liittymän sijaintien tai liittymätyyppien järjestelmällinen tarkastelu. Samoin keskeisiä riskejä, kuten liittymäkieltoon liittyvä poikkeamistarve, raskaan ja vaarallisten aineiden kuljetuksia palvelevan liikenteen vaikutukset sekä ympäristöön kohdistuvat riskit, ei ole arvioitu esiselvitysoppaan edellyttämällä tavalla ennen hanketta ohjaavan päätöksen tekemistä. Päätöksenteko on siten perustunut puutteelliseen esiselvitykseen ja on ollut ennen aikaista suhteessa Väyläviraston esiselvitysoppaan periaatteisiin.

Lisäksi päätöksen liiteasiakirjoissa todetaan, että asemapiirustuksessa on esitetty hätäpoistumisliittymä valtatie 23:n luoteispuolen rinnakkaistielle ja että tieoikeus tullaan hakemaan uudelle osuudelle Parkanontie–Kalviikintie. Tämä osoittaa, ettei hankkeessa ole kyse ainoastaan yksittäisestä liittymästä valtatiehen, vaan laajemmasta tie- ja liikennejärjestelystä, johon sisältyy uusi rinnakkaistieyhteys ja uusi tieoikeus. Tällaista kokonaisuutta ei voida käsitellä irrallisena teknisenä liittymäratkaisuna, vaan se edellyttää koko tieverkon, liikennemäärien, liikenneturvallisuuden ja alueidenkäytön vaikutusten arviointia yhtenä kokonaisuutena. Päätöksen valmistelussa ei ole arvioitu hätäpoistumisliittymän todellista käyttötarkoitusta, käyttötiheyttä eikä sen vaikutuksia rinnakkaistien ja valtatie 23:n liikenneturvallisuuteen. Näin ollen myös tältä osin selvitysvelvollisuus ja huolellisen valmistelun vaatimus eivät ole täyttyneet.

Tämä osoittaa, että hanke vaikuttaa valtatie 23:n liikenteelliseen kokonaisuuteen laajemmin kuin yksittäisen liittymän osalta. Valtatie 23:n liikenneturvallisuutta ja toimivuutta ei voida arvioida pistemäisesti, vaan koko tiejakso ja siihen liittyvät katu- ja tieverkon liittymät on tarkasteltava yhtenä kokonaisuutena. Tällaista kokonaisarviointia ei ole tehty, eikä se sisälly päätöksen perusteena olleisiin liiteasiakirjoihin. Päätös on siten perustunut puutteelliseen selvitykseen ja on ennen aikainen.

Edellä esitetyin perustein hankkeen liikennevaikutusten tarkastelu on ollut liian suppea ja rajautunut yksittäiseen liittymään, vaikka hankkeen toteutuminen vaikuttaa laajemmin valtatie 23:n liikenneturvallisuuteen ja katuverkon toimivuuteen. Tämä on olennainen puute päätöksen valmistelussa ja tukee vaatimusta asian palauttamisesta uudelleen valmisteltavaksi siten, että vaikutukset arvioidaan koko tiejakson tasolla sekä mukaan lukien Rauhalammintien risteyksen toimivuus ja tarvittavat parantamistoimenpiteet.

4.6 Päätös sitoo tosiasiallisesti alueiden käyttöä ilman lain edellyttämää kaavallista harkintaa

Vaikka kyseessä on nimellisesti suunnittelusopimus, päätös ei ole vaikutuksiltaan neutraali. Tästä huolimatta suunnittelusopimuksessa on jo määritelty hankkeen lähtökohdat ja tavoitteet tavalla, joka ohjaa suunnittelua olennaisesti tiettyyn ratkaisuun. Sopimus käynnistää ja ohjaa konkreettisesti uuden liittymän ja tieyhteyden suunnittelua valtatie 23:lle yksittäisen, yksityisen teollisen toimijan liikennetarpeiden vuoksi, vaikka kyseessä on

valtakunnallisesti merkittävä pääväylä ja liittymäkiellon alainen tieosuus. Tällainen ratkaisu ennalta lukitsee alueidenkäytön ja liikennejärjestelmän kehitystä ja vaikuttaa välittömästi muun alueen käyttöön, liikenneturvallisuuteen sekä ympäristöön.

Päätöksen ja sitä koskevien asiakirjojen mukaan Oy Forcit Ab:n hanke edellyttää valtatie 23 parantamista rakentamalla uusi liittymä ja tie tehdaskiinteistölle. Kyse ei siten ole olemassa olevan liittymän vähäisestä parantamisesta tai turvallisuuden kohentamisesta, vaan kokonaan uuden liittymän toteuttamisesta valtatieympäristöön. Tällaisessa tilanteessa liittymän sijainnin, tyypin ja liikenneturvallisuuden edellytykset on arvioitava erityisen huolellisesti jo suunnittelusopimusvaiheessa.

Kun kyse on uuden liittymän rakentamisesta valtatieympäristöön, suunnittelun lähtökohtana tulee olla liikenneturvallisuuden parantaminen eikä sen heikentyminen. Suunnittelusopimuksessa ei tule lukita ratkaisua tai ohjata suunnittelua liittymäratkaisuun, jonka liikenneturvallisuus perustuu puutteellisesti selvitettyihin lähtökohtiin tai joka sijoittuu geometrialtaan epäedulliseen kohtaan, ennen kuin vaihtoehtoiset sijainnit ja eri liittymätyyppien liikenneturvallisuusvaikutukset on asianmukaisesti ja vertailukelpoisesti selvitetty.

Oikeuskäytännössä ja oikeuskirjallisuudessa on vakiintuneesti katsottu, että viranomaisratkaisu, joka tosiasiallisesti ohjaa alueiden käyttöä, ei voi kiertää kaavallista harkintaa tai vaikutusten arviointia pelkällä menettelyllisellä luonnehdinnalla.

4.7 Ristiriita maakuntakaavan ohjausvaikutuksen kanssa

Hankealue sijoittuu voimassa olevan maakuntakaavan alueelle, jossa korostuu liikennejärjestelmän kokonaisohjaus. Lisäksi maakuntakaavan valmisteluaineistossa ja kehittämisperiaatemerkinnoissä on tunnistettu alueellinen ekologinen yhteystarve, mikä korostaa tarvetta arvioida merkittävien uusien liikennejärjestelyjen kokonaisvaikutuksia ja niiden yhteensovittamista muun alueidenkäytön kanssa (Satakuntaliitto, 2026; Satakuntaliitto, n.d).

Hyväksytty suunnittelusopimus mahdollistaa uuden liittymän ja tieyhteyden suunnittelun ilman, että on arvioitu:

- vaikutuksia ekologisiin yhteyksiin,
- vaikutuksia alueen muuhun maankäyttöön,
- vaikutuksia liikennejärjestelmän toimivuuteen kokonaisuutena.

Tämä on vastoin maakuntakaavan ohjausvaikutusta ja kaavahierarkian peruseriaatteita.

Maakuntakaavan taajama- ja yhdyskuntarakennetta koskevista aluevarausmerkinnöistä (Satakuntaliitto. Aluevarausmerkinnät., n.d. -a) sekä kehittämisperiaatemerkinnoista (Satakuntaliitto. Kehittämisperiaatemerkinnot., n.d. -b) ilmenee, että suunniteltu tie- ja liittymäratkaisu sijoittuu alueelle, jota ei ole osoitettu kaupunkikehittämisen kohdevyöhykkeeksi, teollisuuden kehittämisalueeksi, liikenteen solmukohdaksi eikä yhdyskuntarakenteen laajenemissuuntaan. Alue ei siten ole maakuntakaavassa tarkoitettu merkittävän uuden liikenne- tai teollisuusrakenteen sijoittamispaikaksi.

Kehittämisperiaatemarkintöjen perusteella alueelle ei ole tarkoituksenmukaista ohjata uutta raskasta teollisuus- ja kuljetusliikennettä ilman laajempaa kaavallista ja vaikutuksiltaan kokonaisvaltaista tarkastelua. Tästä huolimatta hankkeessa esitetään uusi tieyhteys tehdasalueelle sekä siihen liittyvä rinnakkaistie-/häätäpoistumisjärjestely ja valtatiehen liittyvä uusi liittymäratkaisu, jotka kokonaisuutena muuttavat alueen liikenteellistä luonnetta ja asemaa olennaisesti.

Ratkaisua ei voida pitää maakuntakaavan toteuttamisena eikä vähäisenä teknisenä järjestelynä, vaan se merkitsee uutta maankäytöllistä ja liikenteellistä ratkaisua, jonka vaikutuksia ei ole arvioitu maakuntakaavan ohjausvaikutus huomioon ottaen. Näin ollen päätöstä ei voida pitää maakuntakaavan ohjausvaikutusta noudattavana eikä rakentamislain edellyttämää kaavahierarkian mukaista ja alueidenkäytön kokonaisuutta huomioivaa suunnittelua täyttävänä.

4.8 Vastoin Väyläviraston ohjeita ja hyvää tiesuunnittelukäytäntöä

Valtatie 23:n keskimääräinen vuorokausiliikenne suunnittelualueella on noin 4 550 ajoneuvoa vuorokaudessa, josta raskaan liikenteen osuus on merkittävä (noin 465 ajon. /vrk, joista yhdistelmäajoneuvoja noin 265 ajon. /vrk) (Väylävirasto, n.d). Raskaan ja vaarallisia aineita kuljettavan liikenteen suuri osuus korostaa liittymäratkaisun turvallisuusvaatimuksia, erityisesti liittymän geometrian, näkemämitoituksen ja liikennevirtojen erottelun osalta.

Kuten edellä luvussa 4.3 on yksityiskohtaisesti todettu, valtatie 23 on liittymäkieltoon asetettu pääväylä, eikä liittymäkiellosta poikkeamisen edellytyksiä ole selvitetty ennen suunnittelusopimuksen hyväksymistä.

Kaupungin päätöksen ja sen liitteiden perusteella ei ole esitetty kattavaa, puolueetonta ja kokonaisvaltaista selvitystä, joka osoittaisi poikkeamisen edellytysten täyttyvän. Kuten edellä luvussa 4 on todettu, hankekokonaisuutta koskevat valitukset ovat vireillä hallinto-oikeudessa, mikä osoittaa, että hankkeen oikeudelliset edellytykset eivät ole vielä lainvoimaisesti ratkaistuja. Näissä olosuhteissa liittymäkieltoon perustuvasta lähtökohdasta poikkeaminen ei ole ollut perusteltua.

Esitetty liittymäratkaisu ei vastaa Väyläviraston tasoliittymäohjeiden (Väylävirasto, 2024) periaatteita huomioiden pääsuunnan liikennemäärät, korkea nopeustaso sekä ennustetilanne (noin 5 650 ajon. /vrk). Väyläviraston ohjeiden mukaan erityisesti 80–100 km/h -nopeustasoilla vasemmalle kääntyvien ajoneuvojen vaikutus pääsuunnan liikenteeseen korostuu, ja pysähtyminen tai hidastaminen suoraan ajavan liikenteen seassa lisää merkittävästi peräänajon ja vakavien onnettomuuksien riskiä.

Rambollin (liite 7) laatimien lähtötietojen mukaan sivusuunnasta liittymään saapuu noin 65 ajoneuvoa vuorokaudessa, joista raskaita ajoneuvoja on noin 25. Kun nämä liikennemäärät suhteutetaan Väyläviraston ohjeiden mukaisiin 80–100 km/h -luokan tarkasteluihin, ohjeet ohjaavat jo nykytilanteessa vähintään väistötilan toteuttamiseen ja ennustetilanteessa lähtökohtaisesti kanavoituun liittymäratkaisuun. Väyläviraston ohjeiden keskeinen periaate

on, että liittymä mitoitetaan ennustetilanteen mukaan eikä ainoastaan hetkellisen nykytilanteen perusteella.

Väyläviraston ohjeissa korostetaan lisäksi, että liikenneturvallisuus perustuu ensisijaisesti liittymän geometriaan ja liikennevirtojen selkeyteen, ei pelkästään nopeusrajoitukseen. Kun huomioon otetaan pääsuunnan liikennemäärät, korkea nopeustaso ja ennustetilanne, Väyläviraston ohjeet ohjaavat lähtökohtaisesti kanavoituun liittymäratkaisuun ja erillisen vasemmalle kääntymiskaistan tarkasteluun. Päätöksen perusteena olevasta aineistosta ei kuitenkaan ilmene, että tällaista ohjeiden mukaista, ennakoivaa ja turvallisuuspainotteista mitoitustarkastelua olisi tehty ennen suunnittelusopimuksen hyväksymistä.

Nopeusrajoituksen alentaminen 100 km/h → 80 km/h parantaa liikenneturvallisuutta, mutta ei muuta edellä esitettyä johtopäätöstä ratkaisevalla tavalla. Väyläviraston ohjeissa 80 km/h kuuluu edelleen samaan maantieympäristön tarkasteluluokkaan kuin 100 km/h, eikä kyse ole taajamaisesta tai vähäliikenteisestä ympäristöstä. Nopeuden alentaminen ei poista sitä perusongelmaa, että vasemmalle kääntyvät ajoneuvot voivat joutua pysähtymään tai hidastamaan suoraan ajavan liikenteen kaistalla ilman erillistä tilaa, erityisesti pimeissä olosuhteissa ja raskaan liikenteen osuuden ollessa korkea.

Suunnittelusopimus on hyväksytty ennen kuin liittymän liikenteelliset vaikutukset, käyttötarkoitus ja mahdollisen poikkeamisen perusteet on arvioitu Väyläviraston ohjeiden edellyttämällä tavalla ja ennen kuin hankkeen toteuttamiskelpoisuutta on tarkasteltu tiesuunnitelmatasoa vastaavalla selvitystarkkuudella. Menettely on vastoin Väyläviraston ohjeistusta ja hyvää tiesuunnittelukäytäntöä ja osoittaa, että päätös on tehty ennen asianmukaista liikenteellistä harkintaa.

4.9 Liittymäratkaisu ei täytä Väyläviraston mitoitus- ja sijaintiperiaatteita

Väyläviraston tasoliittymiä koskevien suunnitteluohjeiden mukaan liittymien mitoitusajankohdan tulee ulottua tyypillisesti 5–20 vuotta toteuttamisajankohdasta eteenpäin, ja liittymäratkaisujen tulee olla toimintakelpoisia sellaisenaan tai vain vähäisin muutoksin vähintään 10 vuoden ajan. Kun uusi tieyhteys ja liittymä on tarkoitettu toteuttamaan vasta noin vuonna 2030, ei mitoitusta voida perustaa nykyliikenteeseen, vaan sen on perustuttava selvästi toteutusajankohdan jälkeiseen ennustetilanteeseen. Laajempien ja kalliimpien ratkaisujen osalta mitoitusjakso on yleensä tätäkin pidempi. Tässä hankkeessa liittymäratkaisua on kuitenkin tarkasteltu pääosin nykytilanteen ja alustavien arvioiden pohjalta, vaikka kyse on uudesta liittymästä valtatietä ympäristöön, jossa liikennemäärien, raskaan liikenteen ja vaarallisten aineiden kuljetusten kasvu on todennäköistä. Tämä ei ole ohjeiden mukaista ennakoivaa mitoitusta.

Ohjeiden mukaan liittymän toimivuutta ei tule arvioida pelkästään keskimääräisen liikenteen perusteella, vaan tarvittaessa myös ruuhkautumisen ja huipputilanteiden näkökulmasta. Liittymän mitoituksessa on vähäliikenteisiä liittymiä lukuun ottamatta tunnettava tulosuuntien osaliikennevirrat, raskaan liikenteen osuudet sekä mahdolliset erikoiskuljetukset. Käsiteltävässä tapauksessa lautakunta on itse todennut, että kääntymiskaistojen tarve molempiin suuntiin tulee ottaa huomioon, mikä osoittaa, ettei liittymän mitoitusta ja toimivuutta ole ollut päätöksentekohetkellä selvillä. Tämä on ristiriidassa ohjeiden kanssa, joiden

mukaan nämä tekijät ovat liittymätyypin valinnan perusta, eivät myöhemmin ratkaistava yksityiskohta.

Väyläviraston ohjeissa todetaan lisäksi, että mitoitussnopeuden perusteella määritetään kääntymiskaistojen hidastus- ja siirtymäosien pituudet ja että ohjepituuksia voidaan nimenomaan pidentää, jos liittymä sijaitsee näkyvyydeltään huonossa paikassa. Tässä hankkeessa liittymä sijoittuu loivan mäen huipun ja kaarteiden yhteyteen, pimeään ja metsäiseen ympäristöön sekä 100 km/h nopeustason tieosuudelle. Lisäksi liittymästä oikealle, Noormarkun suuntaan, tie painuu notkelmaan, mikä heikentää näkemäolosuhteita ja vaikeuttaa erityisesti liittymäalueella pysähtyneiden tai hitaasti kääntyvien ajoneuvojen havaitsemista riittävän ajoissa pääsuunnan liikenteessä.

Näissä olosuhteissa Väyläviraston ohjeiden lähtökohtana ei ole rakenteiden minimointi, vaan näkyvyyttä, ennakoitavuutta ja liikenneturvallisuutta parantavat ratkaisut, minkä vuoksi liittymäratkaisua ei voida ohjata kanavoimattomaan tai vain kevyesti varustettuun ratkaisuun ilman, että se on ristiriidassa ohjeiden turvallisuuspainotteisen mitoitussajattelun kanssa.

Ohjeissa korostetaan myös liittymän paikan valinnan merkitystä. Liittymä tulee sijoittaa huolellisesti, koska paikalliset olot vaikuttavat ratkaisevasti liittymän toimivuuteen, ja epäedullisessa paikassa liittymää on vaikea saada toimimaan tyydyttävästi edes hyvällä suunnittelulla. Tässä tapauksessa liittymä sijoittuu maastollisesti ja geometrialtaan haastavaan kohtaan, ja lisäksi alueen läheisyydessä on luonnonarvoiltaan merkittäviä kohteita. Väyläviraston ohjeiden mukaan erityisesti luonnonoloiltaan arvokkailla alueilla liittymän sijaintia on tutkittava erityisen huolellisesti, koska maasto vaikuttaa myös ympäristöhaittojen, kuten päästöjen ja melun, syntymiseen ja leviämiseen.

Kun edellä mainitut tekijät yhdistetään – korkea mitoitussnopeus, uusi liittymä valtatiehen, raskas ja erikoisliikenne, huono näkyvyys, epäedullinen maasto sekä luonnonoloiltaan herkkä ympäristö – ei esitetty liittymäratkaisu täytä Väyläviraston tasoliittymäohjeiden (Väylävirasto, 2024) keskeisiä periaatteita. Näin ollen liittymän sijaintia ja tyyppiä ei voida pitää ohjeiden mukaisina ilman huomattavasti laajempia rakenteellisia ratkaisuja tai vaihtoehtoisten sijaintien tarkastelua.

4.10 Rakentamislain (751/2023) tavoitteiden ja periaatteiden vastaisuus

Rakentamislaki (751/2023), joka on tullut voimaan 1.1.2025, korostaa rakentamisen ja sitä edeltävien ratkaisujen ennakoitavuutta, vaikutusten arviointia ja yhteensovittamista ympäröivän alueidenkäytön kanssa. Lain tavoitteena ei ole mahdollistaa sellaisten infrastruktuurihankkeiden viemistä eteenpäin hallinnollisilla sopimusjärjestelyillä ilman kokonaisarviointia.

Vaikka varsinainen rakentamislupa ei ole nyt käsiteltävänä, päätös on selvästi osa hankekokonaisuutta, joka johtaa maantieverkon rakenteelliseen muutokseen. Tällaisen hankkeen valmistelu ilman lain edellyttämää vaikutusten arviointia ja kaavallista tarkastelua on vastoin rakentamislain perusperiaatteita.

4.11 Päätös aiheuttaa konkreettista haittaa

Uuden liittymän ja tieyhteyden suunnittelu valtatie 23:lle lisää raskasta liikennettä ja heikentää liikenteen sujuvuutta ja turvallisuutta. Haitta ei ole vähäinen tai teoreettinen, vaan konkreettinen ja ennakoitavissa oleva.

Kartta- ja korkeusmalliaineiston (Maanmittauslaitos, n.d; Väylävirasto, n.d) perusteella suunniteltu liittymä sijoittuu tiejaksolle, jolla esiintyy merkittäviä pituuskaltevuuden muutoksia ja vaakageometrian kaarteita. Tällainen yhdistelmä heikentää näkemäolosuhteita ja lisää erityisesti raskaan ja vaarallisten aineiden kuljetuksia palvelevan liikenteen onnettomuusriskiä. Liittymän liikenneturvallisuutta ei voida arvioida erillisenä, vaan osana koko tiejakson geometriaa. Näitä seikkoja ei ole arvioitu ennen suunnittelusopimuksen hyväksymistä.

Väyläviraston tiegeometriatietojen (Väylävirasto, n.d) perusteella suunniteltu uusi tieyhteys ja liittymä sijoittuvat valtatie 23:n tieosuudelle, joka ei ole geometrialtaan suora ja tasainen, vaan jossa pituuskaltevuus vaihtelee ja tielinjaus on kaarteinen. Erityisesti Kankaanpään suunnasta lähestyessä liittymä sijoittuu tiejaksolle, jossa valtatie kulkee loivan mäen huipun kautta ja samalla kaartuu vasemmalle, mikä heikentää liittymän havaittavuutta ja lyhentää kuljettajan käytettävissä olevaa reagointiaikaa.

Lisäksi liittymästä oikealle, Noormarkun suuntaan, tie painuu notkelmaan. Tämä pituuskaltevuuden muutos heikentää näkyvyyttä liittymäalueelle ja vaikeuttaa erityisesti liittymässä pysähtyneiden tai hitaasti kääntyvien ajoneuvojen havaitsemista riittävän ajoissa. Notkelma lisää myös jarrutusmatkojen pituutta ja ajoneuvojen dynaamisia kuormituksia, mikä korostuu raskaalla liikenteellä.

Mäen huipun, kaarteisuuden ja notkelman yhdistelmä tekee liittymän sijainnista liikenneturvallisuuden kannalta vaativan ja edellyttää poikkeuksellisen huolellista mitoittamista sekä näkyvyyttä ja ennakoitavuutta parantavia rakenteellisia ratkaisuja. Liittymän sijaintia ei näin ollen voida arvioida liikenneturvallisuuden kannalta neutraalina pelkästään tiegeometrian näkökulmasta.

Kyse ei ole pelkästä teoreettisesta karttahavainnosta, vaan paikasta on käytännön ajokokemuksen perusteella todettavissa, että liittymä ei avaudu näkymään selkeästi etukäteen. Tämä korostuu erityisesti pimeällä, jolloin havaittavuus on muutenkin heikompi. Kun tähän yhdistetään korkea ajonopeus sekä raskaan liikenteen osuus, riskit kasvavat olennaisesti.

Päätöksen ja sen liiteasiakirjojen perusteella liittymän sijoittumista suhteessa tieosuuden kaarteisiin ja pituuskaltevuuksiin ei ole arvioitu Väyläviraston ohjeiden edellyttämällä tavalla. Kun otetaan huomioon tieosuuden nopeustaso, liikennemäärä sekä liittymän käyttötarkoitus teollisuus- ja hätäpoistumisliikenteen yhteytenä, liittymän sijoittaminen kyseiseen kohtaan heikentää olennaisesti valtatie 23:n liikenneturvallisuutta ja toimivuutta. Hanketta ei voida tältä osin pitää rakentamislain edellyttämän huolellisen ja turvallisuutta ensisijaisesti turvaavan suunnittelun mukaisena.

4.11.1 Vaarallisten ja erittäin vaarallisten aineiden kuljetuksiin liittyvät erityisriskit

Oy Forcit Ab:n toimintaan liittyy vaarallisten aineiden kuljetuksia. Näihin kuuluvat muun muassa erittäin myrkylliset nesteet, räjähdysaineet sekä muut voimakkaasti reagoivat kemikaalit. Tällaiset kuljetukset asettavat poikkeuksellisen korkeat vaatimukset kuljetusreittien ja liittymien turvallisuudelle, havaittavuudelle ja häiriöttömälle toimivuudelle.

Vaarallisia aineita kuljettavien ajoneuvojen pysähtyminen tai hidastaminen pääsuunnan ajokaistalla lisää merkittävästi vakavan onnettomuuden seurauksia mahdollisessa häiriö- tai törmäystilanteessa. Tästä syystä tällaiset kuljetukset edellyttävät erityisen selkeitä, ennakoitavia ja rakenteellisesti turvallisia liittymäratkaisuja. Päätosaineistossa esillä olevat tai siihen viittaavat liittymäratkaisuvaihtoehdot, joissa raskaat ja vaarallisia aineita kuljettavat ajoneuvot voivat joutua pysähtymään suoraan ajavan liikenteen sekaan ilman erillistä kääntymis- tai väistötilaa, eivät täytä näitä vaatimuksia erityisesti pimeässä ja geometrialtaan epäedullisessa kohdassa.

Vaarallisten aineiden kuljetuksiin liittyvät riskit eivät rajoitu ainoastaan liikenneonnettomuuden todennäköisyyteen, vaan myös onnettomuuden mahdollisiin seurauksiin. Tästä syystä riskiluonteinen liikenne tulee ottaa huomioon jo suunnittelusopimusvaiheessa liittymän sijaintia ja tyyppiä arvioitaessa. Asiakirjoista ei käy ilmi, että näitä erityisriskejä olisi arvioitu tai että ne olisi huomioitu liittymäratkaisun valinnassa.

Kun huomioidaan liittymän sijoittuminen valtatiet ympäristöön, mäen huipun ja kaarteiden yhteyteen, pimeään metsäiseen ympäristöön sekä liittymäkieltoiselle tieosuudelle, vaarallisten aineiden kuljetukset muodostavat lisäperusteen sille, että esitetty ratkaisu ei ole liikenneturvallisuuden kannalta hyväksyttävä ilman merkittäviä rakenteellisia parannuksia tai vaihtoehtoisen ratkaisun tarkastelua.

4.11.2 Suunnitellun tien ja liittymän epäedullinen sijainti ympäristö- ja luonnonarvojen kannalta

Suunniteltu uusi tie ja siihen liittyvä liittymä valtatie 23:lle on sijoitettu kohtaan 23 / 102 / 3140 / vasen. Tämä sijainti on ympäristöllisesti ja maankäytöllisesti erityisen ongelmallinen, sillä se sijoittuu useiden toisistaan riippumattomien, mutta yhteisvaikutuksiltaan merkittävien kohteiden läheisyyteen.

Karttapaikka-aineistosta (Maanmittauslaitos, n.d) tehdyn mittakaavallisen tarkastelun perusteella vesilain suojelema lähde ja noro sijaitsevat noin 25–30 metrin etäisyydellä suunnitellusta tieyhteydestä. Etäisyys on hyvin vähäinen ja korostaa tarvetta selvittää hankkeen vaikutukset lähteen ja noron hydrologiaan, luonnontilaan ja suojeluarvoihin ennen hanketta ohjaavien sopimusten hyväksymistä.

Vesilain mukainen suojeleminen ei perustu yksinomaan etäisyyteen, vaan siihen, ettei toimenpiteistä aiheudu suojellun kohteen luonnontilan heikentymistä. Tien rakentaminen, maaleikkaukset, kuivatusjärjestelyt, pintavesien ohjaus sekä mahdolliset maaperän muutokset voivat vaikuttaa suoraan tai välillisesti veden määrään, virtaamaan ja laatuun.

Rakennettavuusselvityksen (liite 9) mukaan pohja- tai orsivesitietoja ei ole mitattu, ja pohjavedenpinnan tasoa on arvioitu vain yleispiirteisesti. Alueen maakerrokset ovat pääosin hyvin vettä läpäiseviä, mikä mahdollistaa veden suotautumisen maaperässä. Tästä huolimatta asiakirjoista ei ilmene, että tien rakentamisen ja käytön aikaisia vaikutuksia (kuten kuivatus, suolaus, valumavedet ja hulevesien johtaminen) olisi arvioitu lähteen tai muun mahdollisen vesiesiintymän kannalta tai että vesilain mukainen lupatarve olisi selvitetty ennen suunnittelusopimuksen hyväksymistä.

Lisäksi suunnitellun tielinjauksen läheisyydessä sijaitsee vanha kaatopaikka-alue, jonka maaperän tila ja mahdollinen pilaantuneisuus edellyttäisivät erityistä selvittämistä ennen uuden tien sijoittamista sen läheisyyteen. Kaatopaikka-alueet voivat sisältää haitta-aineita, joiden liikkeelle lähtö tai leviämiskas voi kasvaa maansiirtotöiden ja kuivatuksen seurauksena. Tällaisia riskejä ei ole käsitelty päätöksen liiteasiakirjoissa.

Suunniteltu tie sijoittuu lisäksi arvokkaan GE-2-luokan kallioalueen välittömään läheisyyteen. Kyseessä on maakunnallisesti ja paikallisesti arvokas geologinen muodostuma, jonka ominaispiirteet ja suojeluarvot tulee ottaa huomioon maankäytössä. Tien sijoittaminen tällaisen alueen tuntumaan edellyttää huolellista vaihtoehtotarkastelua ja vaikutusten arviointia, jotta alueen geologiset ja maisemalliset arvot eivät heikkene. Asiakirjoista ei käy ilmi, että GE-2-alueen merkitys olisi huomioitu tien paikan valinnassa.

Kun tarkastellaan näitä tekijöitä kokonaisuutena – vesilain suojelema lähde ja noro, vanha kaatopaikka-alue sekä arvokas kallioalue – muodostuu kuva tie- ja liittymäratkaisusta, jonka sijainti on poikkeuksellisen herkkä ja riskialtis. Näiden kohteiden samanaikainen läheisyys korostaa tarvetta vertailla vaihtoehtoisia tielinjauksia ja liittymän sijoituspaikkoja. Asiakirjoista ei kuitenkaan ilmene, että tällainen vaihtoehtotarkastelu olisi tehty.

Valittu tie- ja liittymäpaikka ei näin ollen täytä huolellisen valmistelun vaatimuksia eikä osoita, että ympäristö- ja luonnonarvot olisi otettu huomioon maankäytön ja liikennejärjestelyjen suunnittelussa edellytetyllä tavalla. Tämä on merkittävä puute päätöksenteon perusteissa ja osoittaa, että hanketta on ohjattu eteenpäin ilman riittävää kokonaisarviointia sen sijainnin soveltuvuudesta.

4.11.3 Onnettomuustilanteisiin varautuminen ja seurausriski

Hankkeeseen liittyvä liikenne sisältää vaarallisten aineiden kuljetuksia. Tällaisessa liikenteessä onnettomuuden todennäköisyyden lisäksi keskeistä on arvioida mahdollisten onnettomuuksien seuraukset. Vaikka onnettomuus olisi harvinainen, sen vaikutukset voivat olla vakavia erityisesti tilanteessa, jossa kuljetus tapahtuu pimeässä, mäen huipun ja kaarteiden yhteydessä sekä valtatietäympäristössä.

Asiakirjoista ei käy ilmi, että olisi arvioitu onnettomuustilanteita, joissa vaarallisia aineita kuljettava ajoneuvo joutuu liikenneonnettomuuteen liittymän kohdalla tai sen välittömässä läheisyydessä. Tällaisessa tilanteessa seuraukset eivät rajoitu ainoastaan liikenteeseen, vaan voivat kohdistua ympäristöön, pohjaveteen, vesistöihin tai lähialueen luontoarvoihin, mukaan lukien vesilain suojelema kohteet. Liittymäratkaisun turvallisuutta arvioitaessa on

otettava huomioon myös häiriö- ja poikkeustilanteet sekä mahdollisuus, että ajoneuvo ajautuu hallitsemattomaan tilanteeseen liittymän kohdalla.

Kun hankkeeseen liittyy vaarallisten aineiden kuljetuksia, edellyttää huolellinen valmistelu, että onnettomuustilanteiden seurausriskiä ja niihin varautumista arvioidaan jo suunnittelusopimusvaiheessa. Ilman tällaista tarkastelua ei voida varmistua siitä, että esitetty liittymäratkaisu täyttää liikenneturvallisuuden, ympäristönsuojelun ja riskienhallinnan vaatimukset.

4.12 Liittymän sijoittaminen ei täytä suuntaus- ja näkemävaatimuksia eikä kustannuksia voida käyttää turvallisuuden perusteena

Väyläviraston tasoliittymäohjeiden (Väylävirasto, 2024) mukaan tien suuntaus ja näkemät vaikuttavat olennaisesti liikenteen sujuvuuteen, turvallisuuteen ja ajomukavuuteen. Liittymän kohdalla tien suuntauksen tulee olla sellainen, että liittymä on helposti havaittavissa riittävän etäältä, näkemät ovat hyvät tai kohtuullisin toimenpitein sellaisiksi järjestettävissä ja ajoneuvo on helposti hallittavissa.

Väyläviraston ohjeissa todetaan, että hyviä liittymän sijoituspaikkoja ovat tasausviivan suorat osuudet tai koverat taitteet sekä suora tai loivasti kaareva tielinjaus. Epäedullisiksi liittymäpaikoiksi määritellään puolestaan muun muassa tasausviivan pienisäteiset kuperat taitteet eli mäen huiput sekä tielinjan kaarteet, erityisesti suurilla nopeuksilla, koska liittymän havaittavuus heikkenee ja kuljettajan käytettävissä oleva reagointiaika lyhenee.

Suunniteltu liittymä sijoittuu mäen huipun tuntumaan ja kaarteiden yhteyteen sekä pituuskaltevuudeltaan laskevan osuuden alkuun. Tämä vastaa suoraan niitä tien suuntausgeometrian piirteitä, joita Väyläviraston ohjeissa pidetään epäedullisina liittymän sijoituspaikkoina. Erityisesti maaseutuympäristössä ja 80–100 km/h nopeustasolla uusien liittymien kohdalla suuntauksen tulisi ohjeiden mukaan täyttää ensisijaisesti ohjearvot, ei vain vähimmäisarvoja. Tässä tapauksessa kyse ei ole olemassa olevan liittymän vähäisestä parantamisesta, vaan kokonaan uuden liittymän rakentamisesta valtatiehen, jolloin poikkeaminen ohjearvoista ei ole lähtökohtaisesti hyväksyttävää.

Ohjeissa todetaan lisäksi, että jos liittymän turvallinen toteuttaminen edellyttää poikkeuksellisia rakenteellisia ratkaisuja tai aiheuttaa merkittäviä kustannuksia näkemien ja suuntauksen parantamiseksi, liittymän sijainti on tällöin lähtökohtaisesti epäedullinen. Turvallisuudesta ei tule tinkiä kustannussyihin vedoten, vaan epäedullinen sijainti on syy tarkastella vaihtoehtoja liittymäpaikkaa.

Edellä esitetyin perustein suunnitellun liittymän sijainti ei täytä Väyläviraston tasoliittymäohjeissa (Väylävirasto, 2024) asetettuja suuntaus- ja näkemävaatimuksia. Tämä on olennainen puute hankkeen valmistelussa ja tukee vaatimusta siitä, että liittymän sijaintia ja toteutustapaa tulee arvioida uudelleen ennen suunnittelusopimuksen hyväksymistä.

5. Päätöksen perusteena käytetyn selvitysaineiston puutteet

Päätöksen valmistelussa on tukeuduttu hanketoimijan teettämään selvitysaineistoon sekä ELY-keskuksen kanssa käytyyn valmisteluaineistoon, mukaan lukien Rambollin laatimat

liittymätarkastelut ja alustavat suunnitelmat. Vaikka asiakirjat eivät ole Porin kaupungin itsensä laatimia, kaupunki on käyttänyt niitä päätöksenteon perusteena ja vastaa siten siitä, että aineisto on riittävää, oikeaa ja asianmukaisesti arvioitua.

Päätöksen perusteena käytetyssä selvitysaineistossa on kuitenkin olennaisia puutteita:

- liikenneturvallisuusvaikutuksia ei ole arvioitu koko valtatie 23:n tiejakson tasolla
- liittymäkieltoa ja sen oikeudellista merkitystä ei ole käsitelty päätöksenteon edellyttämällä tavalla
- maakuntakaavan ohjausvaikutus on sivuutettu tai käsitelty vain yleisluontoisesti
- maaston muodot, pituuskaltevuuden vaihtelut ja näkemäolosuhteet on jätetty riittävän tarkastelun ulkopuolelle

Näin ollen päätös perustuu puutteelliseen ja osin yksipuoliseen selvitysaineistoon. Tämä on vastoin hallintolain mukaista viranomaisen selvittämisvelvollisuutta, jonka mukaan päätöksenteon perustaksi on hankittava asian ratkaisemiseksi tarpeellinen ja luotettava selvitys riippumatta siitä, kuka selvityksen on laatinut.

Kaupungin päätöksen liitteenä olevat asiakirjat – mukaan lukien liittymälupaa koskeva aineisto, liittymätarkastelu, alustava suunnitelmakartta sekä ELY-keskuksen lausunnot – osoittavat, että hanketta on valmisteltu ensisijaisesti yksittäisen liittymäratkaisun teknisenä tarkasteluna. Asiakirjoissa ei kuitenkaan ole arvioitu hanketta osana valtatie 23:n koko tiejakson liikenteellistä ja toiminnallista kokonaisuutta. Liitteistä puuttuu tarkastelu, jossa liittymän sijoittumista pituuskaltevuuden muutoksiin, kaarteisiin ja vaihteleviin näkemäolosuhteisiin olisi arvioitu suhteessa raskaan ja vaarallisten aineiden kuljetuksia palvelevan liikenteen vaatimuksiin. Samoin liiteasiakirjoista ei ilmene, että liittymän käyttötarkoitus ja siihen liittyvät liikenneturvallisuusriskit olisi määritelty ja arvioitu Väyläviraston ohjeiden edellyttämällä tavalla. Asiakirjat eivät myöskään sisällä arviota siitä, miten suunniteltu ratkaisu suhteutuu vilkkaalle pääteille asetettuun liittymäkiellon lähtökohtaan tai millä perusteilla siitä olisi tarkoitus poiketa. Näin ollen päätöksenteon perusteena käytetty liiteaineisto osoittaa, että päätöksenteon pohjana oleva selvitys on ollut puutteellinen eikä täytä huolellisen valmistelun ja vaikutusten arvioinnin vaatimuksia.

Kuten edellä luvussa 4 on todettu, hankekokonaisuutta koskevat valitukset ovat päätöksentekohetkellä olleet vireillä hallinto-oikeudessa, mikä osaltaan korostaa selvitysaineiston puutteiden merkitystä ja päätöksen ennenaikaisuutta.

Lisäksi päätöksessä on laiminlyöty liikenteellisten vaikutusten arviointi kokonaisuutena. Päätöksen perusteluissa ei ole esitetty liikennemäärien kasvua koskevia laskelmia eikä arvioitu vaikutuksia työmatkaliikenteeseen ja liikenneturvallisuuteen. Se, että lautakunta on päätöksessään erikseen kiinnittänyt huomiota kääntymiskaistojen tarpeeseen, osoittaa, että liikenneturvallisuuteen liittyviä riskejä on tunnistettu, mutta niitä ei ole selvitetty eikä ratkaistu päätöksenteon edellyttämällä tavalla.

5.1 Liitteiden keskinäinen ristiriitaisuus liittymätyypin osalta

Päätöksen liitteet ovat keskenään ristiriitaisia liittymätyypin osalta. Liittymätarkastelussa (liite 7) todetaan, että nykyliikennemäärillä avoin liittymä olisi riittävä ja

ennusteliikennemäärillä tarvittaisiin tulppaliittymä. Alustavassa suunnitelmakartassa (liite 5) esitetty ratkaisu suunnitelmakuvan perusteella vastaa tosiasiallisesti avointa T-liittymää, jossa on vain pääsuunnan vasemmalle kääntyville varattu kaista. Liikennevirtoja ei ole eroteltu saarekkein eikä sivutieltä tulevalle liikenteelle ole järjestetty suojattua odotustilaa, minkä vuoksi ratkaisua ei voida pitää Väyläviraston ohjeiden mukaisena kanavoituna liittymänä.

Nämä lähtökohdat eivät ole yhteensopivia, sillä avoin liittymä, tulppaliittymä ja kanavoitu liittymä ovat toisistaan poikkeavia liittymätyyppejä, joilla on olennaisesti erilaiset vaikutukset liikenneturvallisuuteen, tilantarpeeseen ja valtatiehen kohdistuviin muutoksiin. Näin ollen päätöksenteon pohjana oleva selvitysaineisto ei muodosta johdonmukaista eikä yhtenäistä kokonaisuutta, jonka perusteella liittymäratkaisun toteuttamiskelpoisuutta voitaisiin arvioida luotettavasti.

5.2 Liittymätyypin valinta ei vastaa Väyläviraston ohjeen mukaista perustyyppiä

Väyläviraston tasoliittymäohjeiden (Väylävirasto, 2024) taulukon 4.1 mukaan yksiajorataisen väylän liittymätyypin valinta maaseutuolosuhteissa perustuu pääsuunnan tieluokkaan ja liikennemäärään. Valtateilla, joilla pääsuunnan KVL on lähellä tai yli 5 000 ajon. /vrk, liittymän perustyyppiä ohjautuu kanavoitu liittymä (PM tai PK) eri liittyvien teiden yhdistelmissä.

Käsiteltävässä tapauksessa pääsuuntana on valtatie ja liikennemäärät ovat nykytilanteessa noin 4 550 ajon. /vrk ja ennustetilanteessa yli 5 650 ajon. /vrk. Ennustetilanne sijoittuu siten taulukon "Valtatie > 5000" -luokkaan, jossa ohjeellinen perustyyppiä valinta painottuu kanavoituun liittymään. Tämän lisäksi taulukon alaviitteen mukaan liittymätyypin valinta on aina tarkistettava tapauskohtaisesti liikenne- ja ympäristöolojen mukaisesti.

Kun huomioidaan ennustetilanteen liikennemäärät sekä kohteen olosuhteet – korkea nopeustaso, raskas ja vaarallisia aineita kuljettava liikenne, pimeä ja metsäinen ympäristö, epäedullinen geometria sekä liittymäkieltoinen valtatie – liittymän perustyyppiä ei voida arvioida kevyemmän ratkaisun lähtökohdista. Näissä olosuhteissa liittymätyypin valinta edellyttäisi ohjeiden mukaista turvallisuuslähtöistä tarkastelua ja liikennevirtojen selkeää erottelua ennen kuin suunnittelua ohjaava sopimus hyväksytään.

5.3 Virkistysalueelle kohdistuvien kulkuyhteyksien ja käyttöoikeuksien selvittämättä jättäminen

Suunniteltu tie ja siihen liittyvä liittymä palvelevat yksittäisen, yksityisen yrityksen teollista toimintaa. Asiakirjoista ei kuitenkaan käy ilmi, miten uuden tien ja liittymän toteuttaminen vaikuttaa Kalviikinkallion virkistysalueelle suuntautuvaan kulkuun tai millä oikeudellisella perusteella virkistysalueelle kulku jatkossa tapahtuisi.

Hankeaineistossa ei ole selvitetty, onko suunniteltu tie tarkoitettu yksinomaan hanketoimijan käyttöön vai muodostuuko siitä tosiasiallinen kulkureitti alueelle, jota on perinteisesti käytetty virkistyskäyttöön. Samoin puuttuu selvitys siitä, säilyykö yleisöllä jatkossa mahdollisuus liikkua alueelle jokamiehenoikeuden nojalla vai rajoittuuko kulku yksityistiejärjestelyin tai muulla tavoin.

Jokamiehen oikeus turvaa liikkumisen luonnossa riippumatta maanomistuksesta, mutta se ei poista viranomaisen velvollisuutta arvioida hankkeen vaikutuksia vakiintuneisiin virkistyskäyttömuotoihin ja alueen tosiasialliseen saavutettavuuteen. Mikäli hanke muuttaa kulkureittejä, estää tai hankaloittaa pääsyä virkistysalueelle tai ohjaa liikkumisen yksityisen teollisuusalueen kautta, vaikutukset tulee selvittää ja arvioida osana hankkeen valmistelua.

Asiakirjoista ei ilmene, että Kalviinkallion virkistysalueen käyttöön, saavutettavuuteen tai yleiseen virkistysarvoon kohdistuvia vaikutuksia olisi arvioitu lainkaan ennen suunnittelusopimuksen hyväksymistä. Tämä on merkittävä puute, sillä kyse ei ole vain yksittäisestä tiejärjestelystä, vaan ratkaisusta, joka voi tosiasiallisesti muuttaa alueen käyttöä ja rajoittaa yleisön liikkumismahdollisuuksia.

Ilman selvitystä kulkuyhteyksistä ja käyttöoikeuksista ei voida varmistua siitä, että hanke on yhteensopiva alueen virkistyskäytön, jokamiehen oikeuden käytännön toteutumisen ja yleisen edun kanssa. Tästä syystä asiaa ei ole voitu ratkaista huolellisen valmistelun edellyttämällä tavalla.

6. Vastuun siirto hanketoimijalle korostaa kaupungin huolellisuus- ja valvontavelvollisuutta

Suunnittelusopimuksessa kaupunki siirtää käytännössä kaikki hankkeen suunnitteluun ja toteutukseen liittyvät vastuut hanketoimijalle ja maanomistajalle. Kaupungin vastuulle jää vain osa hankkeen valvonnasta, joka perustuu pääosin hanketoimijan toimittamaan raportointiin. Tämä järjestely korostaa huolellisen ja puolueettoman valmistelun merkitystä jo suunnittelusopimusvaiheessa.

Kun hankkeen suunnittelu ja toteutus ovat kokonaisuudessaan hanketoimijan vastuulla, suunnittelua ohjaavat väistämättä myös hanketoimijan omat taloudelliset ja toiminnalliset intressit. Tällaisessa tilanteessa kaupungin on erityisen tärkeää varmistaa, ettei suunnittelusopimus lukitse ratkaisua etukäteen eikä ohjaa suunnittelua alimitoitettuun tai liikenneturvallisuuden kannalta puutteelliseen lopputulokseen.

Asiakirjojen perusteella kaupunki ei osallistu aktiivisesti hankkeen tekniseen suunnitteluun, vaan sen rooli rajoittuu etenemisen seurantaan ja sopimusvelvoitteiden toteutumisen valvontaan. Tämä ei poista kaupungin vastuuta siitä, että päätöksenteon lähtökohtana olevat tiedot ovat oikeita, vaikutukset on arvioitu asianmukaisesti ja ratkaisut täyttävät liikenneturvallisuuden ja hyvän hallinnon vaatimukset.

Kun huomioidaan hankkeen riskiluonteinen liikenne, liittymän epäedullinen geometria, pimeät olosuhteet sekä valtatiehen liittyvä liittymäkielto, korostuu tarve sille, että kaupunki ei hyväksy suunnittelusopimusta ilman riittäviä, puolueettomia ja kattavia selvityksiä. Pelkkä sopimusperusteinen valvonta ei ole riittävä keino hallita tällaisia liikenneturvallisuusriskejä.

Noormarkussa 7.2.2026

Lainatut lähteet

- Liikennevirasto. (2016). *Suunnitelmien sisältö ja esitystapaohjeet*. Noudettu osoitteesta https://vayla.fi/documents/25230764/35414454/07_Ryyn%C3%A4nen.pdf/085b8d91-cf7d-4d50-b791-a67f65feddb4/07_Ryyn%C3%A4nen.pdf?t=1477472492816
- Maanmittauslaitos. (n.d). Noudettu osoitteesta <https://asiointi.maanmittauslaitos.fi/karttapaikka/?lang=en>
- Satakuntaliitto. (2026). *Voimassa olevat maakuntakaavat*. Noudettu osoitteesta <https://satakunta.fi/alueidenkaytto/voimassa-olevat-maakuntakaavat/>
- Satakuntaliitto. (n.d). *Kehittämisperiaatemarkinnät*. Noudettu osoitteesta *Kehittämisperiaatemarkinnät*: <https://experience.arcgis.com/experience/491d583740e24fd6ad0d52a5e6bb79c8/page/Kehitt%C3%A4misperiaate?views=Kehitt%C3%A4misperiaatemarkinn%C3%A4t>
- Satakuntaliitto. Aluevarausmerkinnät. (n.d. -a). *Satakunnan maakuntakaavan toteutumisen seurantasovellus*. Noudettu osoitteesta <https://experience.arcgis.com/experience/491d583740e24fd6ad0d52a5e6bb79c8/page/Etusivu?views=Aluevarausmerkinn%C3%A4t>
- Satakuntaliitto. Kehittämisperiaatemarkinnät. (n.d. -b). *Satakunnan maakuntakaavan toteutumisen seurantasovellus*. Noudettu osoitteesta <https://experience.arcgis.com/experience/491d583740e24fd6ad0d52a5e6bb79c8/page/Etusivu?views=Kehitt%C3%A4misperiaatemarkinn%C3%A4t>
- Väylävirasto. (2023). *Opas väylien esiselvitysten laatimiseen*. Noudettu osoitteesta https://ava.vaylapilvi.fi/ava/Julkaisut/Vaylavirasto/opas_2023-1_esiselvitysopas_web.pdf
- Väylävirasto. (2024). *TASOLIITTYMÄT*. Noudettu osoitteesta https://vayla.fi/documents/25230764/194944979/Tasoliittym%C3%A4t_ohjeluonnos_240610.pdf/6b21d54e-7119-a19e-762c-c364d0d55d29/Tasoliittym%C3%A4t_ohjeluonnos_240610.pdf?t=1718098249750
- Väylävirasto. (n.d). *Liittymäkiellot*. Noudettu osoitteesta <https://avoindata.suomi.fi/data/fi/dataset/liittymakiellot>
- Väylävirasto. (n.d). *Suomen väylät*. Noudettu osoitteesta <https://suomenvaylat.vayla.fi/>

LIITTEET:

Suunnittelusopimuksen liite 1, BEM_kansiorakenne_rakentamissuunnitelma

Suunnittelusopimuksen liite 2, Tietosuoja palveluhankinnoissa

Suunnittelusopimuksen liite 3, Turvallisuusohje

Suunnittelusopimuksen liite 4, Tiedonhallintasuunnitelma -pohja

Suunnittelusopimuksen liite 5, Alustava suunnitelmakartta-1

Suunnittelusopimuksen liite 6, Liittymälupa-1

Suunnittelusopimuksen liite 7, Vt23_liittymätarkastelu

Liite 8 ELY-keskuksen liikenne ja infrastruktuuri -vastuualueen lausunto 28.5.2025

Liite 9 Rakennettavuusselvitys (S) peitetty