

Päiväys/Datum
28.2.2020Dnro/Dnr
TRAFICOM/382072/05.03.160.00/2019Viite/Referens
VARELY/204/2018

E18 Turun kehätien (kt 40) parantaminen välillä Naantali – Raisio; Naantali, Raisio ja Turku

Hyväksymisesitys

Varsinais-Suomen ELY-keskus on toimittanut 14.8.2019 päivätyn yleissuunnitelman hyväksymisesityksen suunnitelma-aineistoinen Liikenne- ja viestintävirastoon hyväksyttäväksi.

Hankkeen tarpeellisuus

Turun kehätie (kantatie 40) on osa Suomen tärkeintä päätieyhteyttä, E18, Naantalista ja Turusta pääkaupunkiseudun kautta Vaalimaalle. Turun kehätie kuuluu Euroopan laajuiseen Skandinavia-Välimeri -ydinverkkokäytävään ja TEN-T ydinverkkoon. E18-tietä on merkittävästi kehitetty Turun ja Helsingin välillä sekä Helsingin ja Vaalimaan välillä. Turun kehätien osuudelle ei viime vuosien aikana ole toteutettu merkittäviä kehittämistoimenpiteitä. Tiejakson palvelutaso onkin jäänyt muuta Suomen E18-tieyhteyttä alemmaksi. Kehätie yhdistää Turun ja ympäristökuntien alueita toisiinsa sekä välittää satamien henkilöliikennettä ja kuljetuksia Turusta säteittäin lähteviä valtateitä 1, 8, 9 ja 10 pitkin muualle Suomeen. Turun kehätien toimivuus on kriittinen elinkeinoelämän kuljetusten ja satamayhteyksien kannalta.

Kantatie 40 kuuluu valtakunnallisesti merkittävään runkoverkkoon ja on liikenne- ja viestintäministeriön maanteiden pääväyliä ja niiden palvelutasoa koskevan asetuksen mukainen palvelutasoluokan I pääväylä.

Nykyisin kehätie on suunnittelualueella yksiajoratainen ja kaksikaistainen sekaliikennetie, jonka nopeusrajoitus vaihtelee 50–80 km/h. Suunnittelualueella on eritasoliittymien ohella kolme valo-ohjattua tasoliittymää sekä useita tasoliittymiä ja tasossa olevia suojateitä. Liikenteellisesti kehätien epäjatkuvuuskohta Kaanaan eritasoliittymän kohdalla on ongelmallinen etenkin raskaalle liikenteelle. Nykyisten erikoiskuljetusreittien lisäksi tarkastelualueen läpi kulkee suurten erikoiskuljetusten tavoitetieverkko (SEKV). Suunnittelujaksolla liikennemäärät kehätiellä vaihtelevat 9000 ajoneuvosta 18 000 ajoneuvon vuorokaudessa ja raskaan liikenteen osuudet ovat 4–10 %. Suunnitelmajaksolla tapahtui vuosina 2012–2016 yhteensä 11 henkilövahinkoon johtanutta onnettomuutta, joista kaksi johti kuolemaan. Merkittäviä onnettomuuskasauksia ovat Ruonan yhdystien liittymä, Vanton eritasoliittymä ja erityisesti sen itäpuolen ramppien itäpää, Raisionkaaren ja Konsantien liittymä ja Alhaistentien liittymä. Liikenneturvallisuusongelmien ohella suunnitelmajaksolla on merkittäviä puutteita liikenteen sujuvuudessa. Kehätien ja rinnakkaisteiden yhteyksissä ja toiminnallisessa jäsentelyssä on puutteita, jotka hankaloittavat maankäytön kehittämistä hankkeen vaikutusalueella. Kehätien ja

siihen liittyvän muun verkon liikennemäärien ennustetaan kasvavan merkittävästi maankäytön ja yritysalueiden kehittyessä.

Kehätien välittömässä läheisyydessä kulkee osalla matkaa Neste Oy:n Naantalin öljynjalostamon rata. Nesteen jalostamolle vievä rataosuus (rataosa 335 Ihala-Viheriäinen) kulkee kehätien varrella välillä Raisionkaari - Kaanaa. Naantalin TEN-T ydinverkon satamaan vievä rataosuus (rataosa 333 Raisio-Naantali) kulkee kehätien varrella välillä Ruona - Järvelä. Ratojen fyysinen sijainti sekä niille asetetut tavoitteet mm. sähköistyksen osalta määrittelevät vaatimuksia tierakenteille.

Suunnittelualueella Naantalissa asutus keskittyy Maijamäen, Viluluodon, Karvetin ja Tammiston asuinalueille. Kehätien läheisyydessä ovat Luolalan ja Karvetin teollisuusalueet. Raisiossa lähimmät asutusalueet ovat Kattelus, Krookila, Nuorikkala ja Vaisaari. Nykyinen kehätie aiheuttaa asutukselle meluhaittoja ja estevaikutusta. Raisionlahden kohdalla kehätien lounaispuolella on pienvenesatama ja lahden itärannalla Meyerin telakka-alue, jonka toiminta ja työntekijämäärät ovat voimakkaassa kasvussa.

Suunnittelualueella on kallio- ja moreenialueita sekä myös hyvin pehmeitä savi- ja lieju-savialueita. Pehmeikköjen syvyys on Raisionlahden kohdalla suurimmillaan useita kymmeniä metrejä. Väyliä kohdalla on tehty useita erityyppisiä pohjanvahvistuksia aikojen kuluessa. Suunnittelualueella saattaa myös esiintyä happamia sulfaattimaita. Osa suunnittelualueesta sijoittuu valtakunnallisesti merkittävälle tulvariskialueelle ja tulvat haittaavat säännöllisesti kehätienkin liikennettä. Kehätien meluhaitat ulottuvat luonnonympäristön merkittävimpiin kohteisiin kuuluvalla Raisionlahden luonnonsuojelualueelle. Kehätiehen nähden poikittaiset ekologiset yhteydet Raisionlahden ja Kaanaan/Katteluksen alueilla kärsivät kehätien estevaikutuksesta. Virkistyskäytön kannalta tärkeimmät alueet ovat Raisionlahden ja Luolalanjärven ympäristöt, joiden saavutettavuudessa on puutteita.

Ympäristövaikutusten arviointimenettely (YVA)

Hankkeeseen on sovellettu ympäristövaikutusten arviointimenettelyä (YVA). YVA:n arviointiohjelma on kuulutettu 21.3.-16.5.2016 ja yhteysviranomaisen on antanut arviointiohjelmasta lausunnon 14.6.2017. "E18 Turun kehätien parantaminen välillä Naantali - Raisio, Ympäristövaikutusten arviointiselostus" valmistui joulukuussa 2016. YVA:n arviointiselostus on kuulutettu 9.12.2016 – 31.1.2017 ja yleisötilaisuus pidetty 15.12.2016 Raision kaupungintalon valtuustosalissa. Yhteysviranomaisen on antanut arviointiselostuksesta lausuntonsa 31.3.2017. YVAN selostuksesta on annettu 10 kpl lausuntoja ja mielipiteitä on esitetty 12 kpl

YVA:ssa tutkitut vaihtoehdot

YVA:ssa tutkittiin kehätien parantamista nykyiselle paikalleen sekä eri eritasoliittymävaihtoehtoja. Naantalin osuudella vaihtoehtoja oli viisi: 0, 0+ sekä kolme kehittämisvaihtoehtoa (NaVE1, NaVE3 ja NaVE4). Raision osuudella vaihtoehtoja oli neljä: 0, 0+ sekä kaksi kehittämisvaihtoehtoa (RaVE1 ja RaVE2)

Naantali VE0 (NaVE0)

Naantalin vaihtoehto 0 (NaVE0) vastaa tiejärjestelyiltään nykytilannetta eikä suunnittelu-alueen tiestölle tehdä parantamistoimenpiteitä. Vaihtoehdossa 0 saadaan käsitys siitä, millaiseksi suunnittelualueen tilanne muodostuu tulevaisuudessa liikenteen lisääntyessä. Nykytilassa E18 Turun kehätie on Naantalin puolella kaksikaistainen kantatie. Suunnittelualueella E18-tiellä on tasoliittymiä ja eritasoliittymiä. Nopeusrajoitus kehätiellä on Humalistontien ja Ruonan yhdystien liittymissä 50 km/h ja muulla tieosuudella 80 km/h. E18-yhteys Naantalin satamaan on opastettu Vanton eritasoliittymän ja Viestitien kautta.

Naantali VE0+ (NaVE0+)

Naantalin vaihtoehdossa 0+ (NaVE0+) Turun kehätietä parannetaan pienin toimenpitein. Kehätien ja Ruonan yhdystien tasoliittymä muutetaan liikennevalo-ohjatuksi liittymäksi turvallisuuden ja toimivuuden parantamiseksi. Lisäksi liikenteen sujuvuutta ja turvallisuutta parannetaan muuttuvilla nopeusrajoituksilla (60 - 80 km/h). E18-yhteys Naantalin satamaan kulkee Vanton eritasoliittymän ja Viestitien kautta.

Naantali VE1 (NaVE1)

Naantalin vaihtoehdossa 1 (NaVE1) E18 Turun kehätie parannetaan nelikais- taiseksi eritasoliittymillä varustetuksi väyläksi nykyiselle paikalleen Järvelän eritasoliittymästä itään. Ajoradat erotetaan toisistaan keskikaiteella tai keskialueella. Väylän poikkileikkauksen leveys on noin 19 - 25 metriä. Kehätiellä Humalistotien kanavoitu tasoliittymä säilyy ennallaan. Järvelän eritasoliittymä parannetaan siten, että eritasoliittymään toteutetaan suorat rampit myös länteen. Nykyinen ratasilta uusitaan. Eritasoliittymän ramppien päihin tulee pisaran muotoiset kiertoliittymät. Poikittaiset kevyen liikenteen yhteydet kulkevat eritasossa eritasoliittymän länsipuolella. Ruonan yhdystien kohdalle toteutetaan risteyssilta ja Ruonan yhdystie linjataan uudelleen risteyssillan kohdalla. Vanton eritasoliittymän kehätien pohjoiset rampit rakennetaan uudelleen kauemmaksi kehätiestä. Lisäksi eritasoliittymän ramppien päihin toteutetaan pisaranmuotoiset kiertoliittymät. Nopeusrajoitus parannettavalla kehätiellä on 80 km/h, Humalistontien liittymän kohdalla 50 km/h. E18 yhteys Naantalin satamaan voi kulkea Vanton eritasoliittymän ja Viestitien kautta tai Järvelän eritasoliittymän ja Järveläntien kautta.

Naantali VE3 (NaVE3)

Naantalin vaihtoehdossa 3 (NaVE3) E18 Turun kehätie parannetaan nelikais- taiseksi eritasoliittymillä varustetuksi väyläksi nykyiselle paikalleen Järvelän eritasoliittymästä itään. Ajoradat erotetaan toisistaan keskikaiteella tai keskialueella. Väylän poikkileikkauksen leveys on noin 19 - 25 metriä. Kehätiellä Humalistontien kanavoitu tasoliittymä säilyy ennallaan. Järvelän eritasoliittymä muutetaan puolinelipilaliittymäksi, jossa silmukkarampit ovat risteyssillan itäpuolella. Myös Ruonan yhdystien kohdalle toteutetaan puolinelipilan muotoinen eritasoliittymä, jossa silmukkarampit ovat risteyssillan länsipuolella. Eritasoliittymän pohjoinen silmukkaramppi risteää nykyisen liikennöimättömän junaradan kanssa. Vanton eritasoliittymän kehätien pohjoiset rampit rakennetaan uudelleen kauemmaksi kehätiestä. Lisäksi eritasoliittymän ramppien päihin toteutetaan pisaranmuotoiset kiertoliittymät. Nopeusrajoitus parannettavalla kehätiellä on 80 km/h, Humalistontien liittymän kohdalla 50 km/h. E18 yhteys Naantalin satamaan voi kulkea Vanton eritasoliittymän ja Viestitien kautta tai Järvelän eritasoliittymän ja Järveläntien kautta.

Naantali VE4 (NaVE4)

Naantalin vaihtoehdossa 4 (NaVE4) E18 Turun kehätie parannetaan nelikais- taiseksi eritasoliittymillä varustetuksi väyläksi nykyiselle paikalleen Järvelän eritasoliittymästä itään. Ajoradat erotetaan toisistaan keskikaiteella tai keskialueella. Kehätiellä Humalistontien kanavoitu tasoliittymä säilyy ennallaan. Järvelän eritasoliittymä parannetaan siten, että eritasoliittymään toteutetaan suorat rampit myös länteen. Nykyinen ratasilta uusitaan. Eritasoliittymän ramppien päihin tulee pisaran muotoiset kiertoliittymät. Poikittaiset kevyen liikenteen yhteydet kulkevat eritasossa kehätien kanssa, mutta tasoyliityksinä lännen suunnan ramppien kanssa. Ruonan yhdystien kohdalle toteutetaan eritasoliittymä, jossa on suorat rampit. Vanton eritasoliittymän Naantalin suunnan rampit poistetaan

ja kehätien Raision suunnan pohjoinen ramppi rakennetaan uudelleen kauemaksi kehätiestä. Nopeusrajoitus parannettavalla kehätiellä on 80 km/h, Humalistentien liittymän kohdalla 50 km/h. E18 yhteys Naantalın satamaan voi kulkea Vanton eritasoliittymän ja Viestitien kautta tai Järvelän eritasoliittymän ja Järveläntien kautta.

Raisio VE0 (RaVE0)

Raision vaihtoehto 0 (RaVE0) vastaa tiejärjestelyiltään nykytilannetta. Vaihtoehdossa 0 suunnittelualueen tiestölle ei tehdä parantamistoimenpiteitä eli kehätien ratkaisut ovat siten nykytilaa vastaavat. Vaihtoehdossa 0 saadaan käsitys siitä, millaiseksi suunnittelu-alueen tilanne muodostuu tulevaisuudessa liikenteen lisääntyessä. Nykytilassa E18 Turun kehätie on Raision puolella Naantalın kaupunginrajan ja Raisionkaaren liittymän välillä kaksikaistainen kantatie. Kaanaan kohdalla kehätiellä on Kaanaan eritasoliittymä, jonka kohdalla kehätielle käännytään eritasoliittymän ja maantien 185 (Naantalın pikatie) kautta. Naantalın ja Kaanaan eritasoliittymän välillä kehätien nopeusrajoitus on 80 km/h. Kaanaan eritasoliittymän ja Raisionkaaren välillä on useita tasoliittymiä, joissa ei ole liikennevaloja. Nopeusrajoitus kehätiellä Kaanaan eritasoliittymän ja Raisionkaaren välillä on 60 km/h. Raisionkaaren liittymän ja Juhaninkujan välillä E18 Turun kehätie on kaksiajoratainen nelikaistainen väylä, jossa ajoradat on erotettu toisistaan välikäiställä. Tällä välillä tasoliittymät ovat valo-ohjattuja ja nopeusrajoitus on 50 km/h.

Raisio VE0+ (RaVE0+)

Raision vaihtoehdossa 0+ (RaVE0+) Turun kehätietä parannetaan pienin toimenpitein. Toimenpiteet parantavat liikenneturvallisuutta sekä liikenteen sujuvuutta. Kaanaan eritasoliittymään lisätään liittymiskaista Naantalın suuntaan. Raisionlahden kohdalla Nesteentien Hahdenniementien välissä olevalle yhteydelle kehätieltä toteutetaan liittymiskaista maantielle 185 (Naantalın pikatie) Raisioon päin. Kehätien ja Telakkatien tasoliittymä muutetaan liikennevalo-ohjatuksi liittymäksi turvallisuuden ja toimivuuden parantamiseksi. Lisäksi liikenteen sujuvuutta ja turvallisuutta parannetaan muuttuvilla nopeusrajoituksilla (60 - 80 km/h).

Raisio VE1 (RaVE1)

Raision vaihtoehdossa 1 (RaVE1) E18 Turun kehätie parannetaan nelikaistaiseksi eritasoliittymillä varustetuksi väyläksi nykyiselle paikalleen koko suunnittelualueella Raision kaupungin alueella. Ajoradat erotetaan toisistaan keskikaiteella tai keskialueella. Väylän poikkileikkauksen leveys on noin 19 - 25 metriä. Kaanaan eritasoliittymä parannetaan eritasokiertoliittymäksi siten, että kehätie kulkee päällimmäisenä ja kiertoliittymä alimmaisena. Raisionlahden kohdalla kehätien eteläpuolella on junarata sekä katuyhteys, ja pohjoispuolella eli Raisionlahden puolella on kävely ja pyöräilyväylä. Kehätien ja maantien 185 (Naantalın pikatien) liittymään toteutetaan eritasokiertoliittymä siten, että kehätie, junarata ja katuyhteys sijaitsevat kiertoliittymän alapuolella. Temppeleivuoeren eritasoliittymäratkaisut ja sen yhteydessä toteutettava jalankulku- ja pyöräilyväylä sijoittuvat osittain Raisionlahden luonnonsuojelualueelle. Kehätien rinnalla sijaitsevalta katuyhteydeltä on yhteys Meyerin telakalle. Raisionkaaren kohdan eritasoliittymä toteutetaan eritasokierto-liittymänä. Temppeleivuoeren eritasoliittymän ja Raisionkaaren eritasoliittymän välille toteutetaan poikittaiskatuyhteys kehätien ali Krookilan kohdalle. Vanton eritasoliittymän ja Kaanaan eritasoliittymän välille kehätien molemmille puolille rakentamattomalle alueelle toteutetaan riista-aidat. Lisäksi eritasoliittymien välille toteutetaan risteyssilta, joka toimii myös ekologisenä yhteytenä. Rinnakkaiskatuyhteys toteutetaan kehätien vieressä sen eteläpuolelle Kaanaan kohdalta Raision keskustaan kehätien pohjoispuolella Krookilan alueelta Raision keskustaan. Nopeusrajoitus parannettavalla kehätiellä on 80 km/h, Raisionkaaren ja Raision keskustan kohdalla 60 km/h. Maantielle 185 (Naantalın pikatie)

toteutetaan uusi puolinelipilaliittymä Meyerin telakan kohdalle. Pernon eritasoliittymä muutetaan puolinelipilaliittymäksi, jonka rampit ovat risteyssillan eteläpuolella.

Raisio VE2 (RaVE2)

Raision vaihtoehdossa 2 (RaVE2) E18 Turun kehätie parannetaan nelikaistaiseksi eritasoliittymillä varustetuksi väyläksi nykyiselle paikalleen koko suunnittelualueella Raision kaupungin puolella. Ajoradat erotetaan toisistaan keskikaiteella tai keskialueella. Väylän poikkileikkauksen leveys on noin 19 - 25 metriä. Kaanaan eritasoliittymä toteutetaan puolirombisena eritasoliittymänä, jossa kehätien pohjoispuolella on silmukkarampit ja eteläpuolella suorat rampit. Raisionlahden kohdalla kehätien eteläpuolella on junarata sekä katuyhteys, pohjoispuolella eli Raisionlahden puolella on kävely- ja pyöräilyväylä. Kehätien ja maantien 185 (Naantalin pikatie) liittymän kohdalle toteutetaan suuntaisrampit (Temppelivuoren eritasoliittymä), jotka sijaitsevat kehätien yläpuolella. Krookilan kohdalle toteutetaan suuntaiseritasoliittymä, jossa on suorat rampit vain Raision suuntaan. Raisionkaaren kohdalle toteutetaan puolinelipilaliittymä, jossa rampit ovat ajosuunnassa ennen risteyssiltaa. Ramppien päihin toteutetaan kiertoliittymät. Maantielle 185 (Naantalin pikatielle) toteutetaan uusi puolinelipilaliittymä Meyerin telakan kohdalle (Telakan eritasoliittymä). Krookilan eritasoliittymän ja Telakan eritasoliittymän välille toteutetaan tieyhteys. Vanton eritasoliittymän ja Kaanaan eritasoliittymän välille kehätien molemmille puolille rakentamattomalle alueelle toteutetaan riista-aidat. Lisäksi eritasoliittymien välille toteutetaan risteysilta, joka toimii myös ekologisena yhteytenä. Rinnakkaiskatuyhteys toteutetaan kehätien eteläpuolelle Kaanaan kohdalta Raision keskustaan siten, että Kaanaan ja Krookilan välillä rinnakkaiskatu sijaitsee kehätien vieressä. Krookilasta Konsantielle rinnakkaiskatuyhteys toteutetaan nykyisiä katuyhteyksiä pitkin kauempana kehätiestä. Kehätien pohjoispuolella rinnakkaiskatuyhteys toteutetaan Krookilan alueelta Raision keskustaan. Nopeusrajoitus parannettavalla kehätiellä on 80 km/h, Raisionkaaren ja Raision keskustan kohdalla 60 km/h.

YVA-selostuksessa on arvioitu seuraavat vaikutukset:

- liikennevaikutukset,
- meluvaikutukset,
- päästöt ilmaan ja ilman epäpuhtaudet,
- tärinävaikutukset,
- vaikutukset maa- ja kallioperään sekä luonnonvarojen käyttöön,
- vaikutukset pinta- ja pohjavesiin,
- vaikutukset luonnonoloihin ja luonnon monimuotoisuuteen,
- vaikutukset maisemaan ja kulttuuriympäristöön,
- vaikutukset yhdyskuntarakenteeseen ja maankäyttöön,
- vaikutukset elinkeinoelämään,
- vaikutukset ihmisten elinoloihin ja viihtyvyyteen sekä
- vaikutukset ihmisten terveyteen

Yleissuunnitelman ratkaisuksi valittu vaihtoehto

YVA-menettelyn jälkeen yleissuunnitelmassa viimeisteltäväksi ratkaisuvaihtoehdoksi valittiin kokonaisuus, joka pohjautuu Naantalin vaihtoehtoon 4 (NaVE4) ja Raision vaihtoehtoon 2 (RaVE2).

Yhteysviranomaisen lausunnon huomioon ottaminen yleissuunnitelmassa

Yhteysviranomaisen on todennut ympäristövaikutusten arviointiselostuksesta antamassaan lausunnossa (31.3.2017) arviointiselostuksen riittävydestä, että arviointiselostus antaa hyvän kokonaiskuvan hankkeen ympäristövaikutuksista. Arviointi täyttää täysin sille asetetut vaatimukset. Lausunnossa esitetyt tarkennukset erityisesti vaihtoehtoon RaVE1 päädyttäessä tulee tehdä ja ottaa huomioon mm. hankkeen edellyttämien lupahakemusten laadinnassa ja käsittelyssä.

Yhteysviranomaisen lausunnossa esittämien tarkennusten huomioon ottaminen suunnitelmassa on esitetty yleissuunnitelmaraportin kohdan 5.3 taulukossa 15.

Päätös

Liikenne- ja viestintävirasto hyväksyy marraskuussa 2017 päivätyn yleissuunnitelman "E18 Turun kehätien (kt 40) parantaminen välillä Naantali – Raisio; Naantali, Raisio ja Turku" seuraavasti:

Maanteiden liikenteelliset ja tekniset perusratkaisut

- Suunnittelualue alkaa kantatiellä 40 Kuparivuoren tunnelin itäpuolelta (Humalistontien liittymästä) Naantalista ja se päättyy Raisionkaaren eritasoliittymän itäpuolelle Juhaninkujan liittymään Raisioon. Suunnitteluajon pituus on noin yhdeksän kilometriä.
- Kantatie 40 parannetaan pääasiassa nykyisessä maastokäytävässä rakentamalla tie nelikaistaiseksi eritasoliittymän varustetuksi maantiekseksi välillä Ruonan eritasoliittymä-Juhaninkuja. Parantamisen periaatteet on esitetty suunnitelma-kartoilla.
- Kantatien 40 ja muiden maanteiden likimääräinen sijainti ja korkeusasema hyväksytään suunnitelmakarttojen ja pituusleikkausten mukaisesti.
- Kantatiellä 40 sallitaan vain tieliikenneasetuksen 4 §:n mukainen liikenne välillä Ruonan eritasoliittymä - Juhaninkuja.
- Kantatietä 40 parannetaan Humalistontien liittymän ja Ruonan eritasoliittymän välillä kaksikaistaisena tienä. Ruonan eritasoliittymän ja Raisionkaaren eritasoliittymän välillä kantatie 40 parannetaan kaksiajorataiseksi, nelikaistaiseksi kaiteellisella keskialueella varustetuksi tieksi. Raisionkaaren eritasoliittymän ja Juhaninkujan välillä kantatie 40 parannetaan kaksiajorataiseksi, nelikaistaiseksi keskikorokkeelliseksi tieksi.
- Kantatien 40 suunnittelunopeus on Humalistontien liittymästä Järvelän eritasoliittymään (paaluväli 320 - 600) 50 km/h, Järvelän eritasoliittymän ja Raisionkaaren eritasoliittymän välillä (paaluväli 600 - 7600) 80 km/h ja Raision keskustan kohdalla 60 km/h.
- Kantatiellä 40 ei sallita tasoliittymiä. Kantatielle rakennetaan Ruonan, Krookilan, Tempelinvuoren ja Raisionkaaren eritasoliittymät. Järvelän, Vanton ja Kaanaan eritasoliittymät parannetaan.
- Kantatie 40 varustetaan riista-aidalla Vanton ja Kaanaan eritasoliittymien välillä.
- Kantatie 40 ja sen eritasoliittymät valaistaan.
- Kantatielle 40 toteutetaan liikenteen hallintaa palvelevat laitteet sään, kelin ja liikenteenseurantaa varten.
- Muut tiejärjestelyt
 - Muut maantiet ovat yksiajorataisia ja kaksikaistaisia.
 - Maantien 185 suunnittelunopeus on 80 km/h.
 - Maantiellä 185 parannetaan Telakan eritasoliittymä.
 - Maantie 1882 (M4) linjataan Krookilan eritasoliittymän ja Telakan eritasoliittymän välillä uuteen maastokäytävään noin 600 metrin matkalta.
 - Kaikki suunniteltavat väylät valaistaan.

Muut perusratkaisut

- Kantatien 40 ja maantien 185 meluntorjuntatarpeen periaatteet ja siltapaikat suunnitelmakarttojen mukaisesti. Satulavahantien risteyssilta S11 ja ylikulku-käytävä S10 (~pl. 3740) toimivat osana ekologista yhteyttä. Muina ainakin pienille ja keskikokoisille eläimille sopivina alikulkureitteinä toimivat Raisionlahden siltojen aluset sekä Kaanaan eritasoliittymän alittava silta.
- Jalankulun ja polkupyöräilyn, yksityisteiden ja linja-autopysäkkien periaatteet yleis- ja suunnitelmakarttojen mukaisesti.
- Ihala-Viheriäinen –ratayhteyden järjestelyjen periaatteet yleis- ja suunnitelmakarttojen mukaisesti.

Tieturvallisuusarviointi

E18 Turun kehätie (kantatie 40) kuuluu Suomessa yleiseurooppalaiseen TEN-T -ydinverkkoon. Hankkeesta on tehty liikennejärjestelmä- ja maantielain 43 b §:n mukainen tieturvallisuusarviointi.

Tieturvallisuusarvioija on arvioinnissaan kiinnittänyt huomioita merkittävästi seikkoihin, joita ei ratkaista yleissuunnitteluvaiheessa. Arvioinnissa tehtiin seuraavat havainnot, joita ei ole otettu yleissuunnitelmassa huomioon:

Taso A: Aiheuttaa vakavan turvallisuusriskin, suunnitelmaa on muutettava:

A2: E4 Kaanaan ETL, M3 / E4R2 / E4R3 kiertoliittymä;

Eritasoliittymien ramppien väärään suuntaan ajamisten ehkäiseminen on yksi yleissuunnitelmaston keskeisiä tarkistettavia asioita. Ruonan ja Vanton eritasoliittymissä on esimerkillisesti rombisten ramppien päädyissä perinteisen kiertoliittymän sijaan pisaramalliset kiertoliittymät. Vastaava pisaran muotoinen kiertoliittymä puuttuu kuitenkin Kaanaan eritasoliittymästä.

Varsinais-Suomen ELY-keskus on todennut, että pisaraliittymää käytetään ainoastaan rombisessa eritasoliittymässä ja pareittain siten, että molemmat ramppiliittymät toteutetaan pisaraliittymänä, joten pisaraliittymän käyttäminen yksistään ei ole suunnitteluohjeiden mukaista mm. kiertoliittymien väistämissäntöjen takia.

A4: E1 Järvelän ETL, jkp-tie päätien n. paalun 580 kohdalla;

Jkp-tielle on esitetty kohtuuttoman jyrkkä mutka. Jkp-tie on linjattu lisäksi aivan kiinni jyrkkään penkereeseen (lukuisia korkeuskäyriä).

Varsinais-Suomen ELY-keskus on todennut, että jkpp-tien linjauksessa on yhdistetty nykyiset väylät siten, että vältetään suuria kallioleikkauksia. Mikäli jkpp-tie linjattaisiin suoraan K1 katua kohti, vaatisi se kantatien varren nykyiselle väylälle tasauksen muutoksen pitkälle matkalle. Lisäksi jkpp-tien pituuskaltevuudesta tulisi jyrkkä. Väylän mutka hidastaa vauhteja liittymäalueelle tultaessa. Eritasoliittymästä kantatien vieressä länteen kulkeva jkpp-tie päättyy ennen Kuparivuoren tunnelia, joten väylän käyttäjämäärät ovat vähäiset.

A11: E2 Ruonan ETL, jkp-tien linjaus S4-sillan vieressä pisaraliittymän luoteiskulmassa; Jkp-tielle on esitetty kohtuuttoman jyrkkä mutka/risteys.

Varsinais-Suomen ELY-keskus on todennut, että kiertoliittymän pohjoispuolella olevan ylikulkusillan läheisyys ei mahdollista jkpp-tien liittämistä kauemmaksi kiertoliittymästä.

A12: Linkkikadun ja Luolalankadun liittymän suojatie;

Jkp-tie kulkee Linkkikadun varrella, mutta suojatietä Luolalankadun kohdalla ei ole linjattu kyseisten teiden liittymän välittömään läheisyyteen vaan suojatie on merkitty noin 20 metriä Vanton ETL:n suuntaan. Tämä esitetty suojatien paikka johtaisi siihen, että suojatie ei enää sijaitse liittymässä vaan linjaosuudella, mikä on erityisen turvatonta.

Varsinais-Suomen ELY-keskus on todennut, että suunnitelmassa ei ole esitetty toimenpiteitä Linkkikadun ja Luolalankadun liittymään. Suojatieylitykset ovat nykyiset. Katualue tarkastellaan asemakaavassa ja katusuunnitelman yhteydessä tarkemmin.

A13: K10-kadun (nykyinen Ystävyyskatu) ja sen viereisen jkp-tien linjaus; Erityisesti K10-kadun eteläpäässä esitetty suojatien ja kadun risteäminen on turvaton: kohteessa ajoneuvoliikenne kääntyy ja kääntymisen jälkeen ajoneuvoilla ei silti ole väistämismittisuutta pyöräilijöiden suuntaan (koska kyseessä ei ole ajoneuvoliikenteen risteys vaan 90-asteen kulma). Tämä johtaa turvattomuuteen, koska ei ole selvää kuka tässä väistää ja ketä. Vaikka väistämissäännöt olisivat (ovatkin periaatteessa) täysin selvät, ei suojatietä voi esittää aivan kiinni mutkaan.

Varsinais-Suomen ELY-keskus on todennut, että katujen jkpp-tiet on suunniteltu Raision kaupungin kaavoituksen toiveiden mukaisiksi. Katujen ja niiden yhteydessä olevien jkpp-teiden suunnittelu tehdään tarkemmin katusuunnitteluvaiheessa.

A15: Silmukkarampit;

Yleissuunnitelmatasolla tehdään ne merkittävät ratkaisut, joilla voidaan estää rampeille väärään suuntaan ajamiset. Silmukkarampeilla on aina vaara siihen, että niiltä ajetaan epähuomiossa vastaan tulevien suuntaan tai tapahtuu kohtamisonnettomuus. Tällaisissa tapauksissa tulisi aina joko erottaa ajokaistat toisistaan kaiteella tai kapealla välikaistalla.

Varsinais-Suomen ELY-keskus toteaa, että suunnitteluratkaisut on tehty Perusverkon eritasoliittymät -suunnitteluohjeen mukaisesti.

Taso B: Aiheuttaa turvallisuusriskin, toimenpiteitä tulee harkita:

B1: E1 Järvelän ETL, K1-kadun liittymät E1R3-rampille ja E1R2-rampille; Ramppien päätyjen liittymistä puuttuvat liittymäsaarekkeet. Puute johtaa toteutustilanteessa liian leveään liittymähaaraan, ajonopeuksien nousuun ja vääriin ajolinjoihin. E1R3-rampin päädyn saarekepuute (ja liian leveä liittymähaara) voi johtua siitä, että liittymän mitoituksessa on otettu huomioon raskaan liikenteen tarpeet (satamaliikennettä). E1R2-rampin päädyssä oikealle kääntyminen on aivan liian loiva vaarantaen suojatien ylittäjien turvallisuuden, kun siihen vielä lisää rampin 4,9 % pituuskaltevuuden. Suunnitelmaratkaisu (avaruus/laajuus) lisää myös kohtuuttomasti suojatien pituutta.

Varsinais-Suomen ELY-keskus toteaa, että rammit ovat yksiajorataisia ja yksisuuntaisia. Liittymäsaarekkeen lisääminen ramppiliittymään aiheuttaa väistämismittisuuden suhteen epäselvyyttä. Ramppiliittymät suunnitellaan tarkemmin tiesuunnitelmavaiheessa.

B2: E1 Järvelän ETL, K1-kadun suojatie n. paalulla 140;

Esitetty suojatie johtaa tasossa kahden samaan suuntaan kulkevan kaistan yli. Suojatieohjeistuksen perusteella – ja ihan todellisuudessaakin – kahden saman suuntaan kulkevan kaistan ylitys on erittäin turvaton ratkaisu. Erityisen turvattomaksi suojatien tekee tässä yhteydessä se, että K1-kadulla voi olla odottamassa

ajoneuvo kääntymässä vasemmalle rampille E1R1 ja samaan aikaan toinen ajoneuvo voi ohittaa kääntymistä odottavan ajoneuvon pysähtymättä. Lisäksi on todettava, että tässä kohdassa suunnittelu on tehty täysin ajoneuvoliikenteen ehdoilla ja mikä pahinta, heikentämällä merkittävästi jalankulun ja pyöräilyn nykyisiä olosuhteita: nykyisin kohteessa on laadukas kevyen liikenteen erillinen silta, joka nyt esitetään korvattavaksi kiertomatkoilla, liian jyrkällä mutkalla sekä kahden samaan suuntaan ylittävän kaistan ylityksellä.

Varsinais-Suomen ELY-keskus toteaa, että kävely- ja pyöräväylän toteuttamien eritasossa ei onnistu tilanpuutteen ja korkeustasojen takia. Kävely- ja pyöräliikenne on eritasoliittymän yhteydessä vähäistä, sillä kävely- ja pyöräväyliä pääreitit kulkevat muualla. Kävely- ja pyöräväylän ylitys Järveläntiellä suunnitellaan tarkemmin tiesuunnitteluvaiheessa.

B3: Kantatien 40 varren jkp-tie päätien n. paalulla 2050;
Jkp-tielle esitetty mutka, jonka tarkoituksena ei ilmene suunnitelma-asiakirjoista.

Varsinais-Suomen ELY-keskus toteaa, että jkpp-tien mutka johtuu siitä, että linjauksella on kierretty 110 kV voimalinjan pylväk. Havaittu puute on ennemminkin palvelutaso- kuin turvallisuuspuute (D luokka).

B4: Kantatien 40 varren jkp-tie päätien n. paalulla 3050 ja 3400;
Jkp-tielle on esitetty mutkat sen takia, että jkp-tie noudattaisi olemassa olevan jkp-tien linjausta. Kun koko tie parannetaan kokonaisvaltaisesti, tulee jkp-tiet myös oikaista.

Varsinais-Suomen ELY-keskus toteaa, että jkpp-tiet on linjattu nykyistä väylää pitkin ja se kiertää nykyiset metsäiset kumpareet. Lisäksi paalun 3050 kohdalla väylä kiertää myös 400 kV voimalinjan pylväk. Havaittu puute on ennemminkin palvelutaso- kuin turvallisuuspuute (D luokka).

B6: E8 Telakan ETL, pystygeometrian vaihtelut päätiellä;
Maantien 185 pituusleikkaus osoittaa, että Naantalin suunnasta tullessa mt 185 laskee sillan S44 kohdalla 3,8 % kaltevuudella aina E8R1-rampin leikkauskohtaan asti, mistä mt 185 alkaa nousemaan taas 3,7 % kaltevuudella M4-kadun ylittävälle ylikulkusillalle, josta mt 185 taas laskee. Kyseinen vaihtuva alamäki-ylämäki on arvioijan näkemyksen mukaan melko turha, koska uusi eritasoliittymä voitaisiin toteuttaa kohteeseen myös huomioimalla päätien pituusgeometrian (turhat) muutokset hieman paremmin. Etenkin kun pystygeometrian muutokset osuvat kahden sillan ja rampin päädyn kohdalle.

Varsinais-Suomen ELY-keskus toteaa, että ko. kohdassa maantien 185 ylittää 110 kV:n voimalinja, jonka takia maantien 185 tasausta ei ole tarkoituksenmukaista nostaa. Havaittu puute on ennemminkin palvelutaso- kuin turvallisuuspuute (D luokka).

B7: E1 Järvelän ETL ja E4 Kaanaan ETL silmukkaramppien päädyt;
Kyseiset kaksi rampin päätyä ovat ainoat (merkittävät) ramppien päädyt, joihin ei ole esitetty kiertoliittymiä. Oletettavasti niitä ja/tai muitakin liittymätyyppisiä on harkittu, mutta jostain syystä ei lopulta toteutettu.

Varsinais-Suomen ELY-keskus toteaa, että liittymät ovat kolmihaaraisia, joten se ei tue kiertoliittymäratkaisua. Tilanpuute eritasoliittymien kohdalla tekee kiertoliittymän toteuttamisesta ko. kohtiin hankalaa ja raskaan liikenteen määrä puoltaa esitettyjä ratkaisuja. Viimeaikaisten tutkimusten mukaan liikenneturvallisuus kiertoliittymissä on todettu etenkin pyöräilijöille huonoksi.

Päätöksen informatiivinen osa

Laaditut selvitykset

Liikenteellisten, taloudellisten ja rakentamisen aikaisten vaikutusten lisäksi on selvitetty ympäristöllisiä vaikutuksia ympäristövaikutusten arvioinnin ja yleissuunnitelman laatimisen aikana, mm melu-vaikutukset, suojelualueet ja -kohteet, samoin maisema-arvot ja pohjavesialueet. Suunnittelualueella on tehty arkeologinen inventointi vuonna 2015

Yleissuunnitelman laatimisen on tehty seuraavat selvitykset:

- "Nesteentien sillan aukon laajentamisen vaikutukset Raisionlahden suojeluarvoihin / E18 tien parantamisen yleissuunnitelmaan liittyvä selvitys" (valmistunut 30.11.2017)
- "E18 Turun kehätien parantaminen välillä Naantali – Raisio / Luontoselvitys Upalington alueella 2016" (valmistunut 7.12.2016)
- E18 Turun kehätien Naantali – Raisio / Vaarallisten aineiden kuljetusten varanarviointi" (valmistunut 30.6.2017)
- E18 Turun kehätie Naantali – Raisio, yleissuunnitelmavaiheen uusiomateriaaliselvitys (valmistunut 13.10.2017)
- Luolajärven ja Raisionlahden tulva-aluekartoitukset (15.2.2016)

Kaavoitus

Maakuntakaava

Suunnittelualueella on voimassa Ympäristöministeriön 23.8.2004 vahvistama Turun kaupunkiseudun maakuntakaava ja 11.6.2018 Varsinais-Suomen maakuntavaltuuston hyväksymä Varsinais-Suomen taajamien maankäytön, palveluiden ja liikenteen vaihemaakuntakaava. Varsinais-Suomen maakuntahallitus määräsi kokouksessaan 27.8.2018 vaihemaakuntakaavan tulemaan voimaan ennen kuin se on saanut lainvoiman. Turun kehätie on osoitettu vaihemaakuntakaavassa merkinnällä uusi kaksiajoratainen/nelikaistainen kantatie ja sille sijoittuu tarkastelujaksolla kuusi eritasoliittymää, joista kolme on uusia. Uudet eritasoliittymät sijoituvat Naantalissa Ruonan, Raisiossa Krookilan ja Raisionkaaren kohdalle. Suunnittelualueelle ulottuu Kaupunkikehittämisen kohdealue.

Yleissuunnitelma on maakuntakaavoissa esitetyllä alueella maakuntakaavan mukainen.

Yleiskaava

Naantalın kaupunki

Yleissuunnitelman käsittämällä alueella on voimassa oikeusvaikutteinen Manner-Naantalın osayleiskaava, joka on hyväksytty 30.1.2017.

Yleissuunnitelma on osayleiskaavassa esitetyllä alueella osayleiskaavan mukainen.

Raision kaupunki

Suunnittelualueen välille Uudenkaupungin rata – Juhaninkatu on hyväksytty ja vahvistettu Keskikaupungin osayleiskaava. Välillä Kaanaa - Uudenkaupungin rata on voimassa Raision oikeusvaikutteinen yleiskaava.

Yleissuunnitelma on Keskikaupungin osayleiskaavan mukainen. Vuonna 2004 hyväksytty Raision yleiskaava ei ole E18-tien liikenne ratkaisuilta (mm. eritasoliittymät) ajan tasalla. Kaupunki päätti, ettei se tässä yhteydessä tarkista Raision yleiskaavaa, vaan laatii yleissuunnitelman mukaiset asemakaavat Kaanaan ja Uudenkaupungin radan väliselle alueelle.

Turun kaupunki

28.2.2020; TRAFICOM/382072/05.03.160.00/2019

E18 Turun kehätien (kt 40) parantaminen välillä Naantali – Raisio; Naantali, Raisio ja Turku, yleissuunnitelman hyväksymispäätös

Suunnitelma-alueella on Turun kaupungin alueella voimassa lainvoimainen Turun yleiskaava 2020 (45/1999), joka on hyväksytty 18.6.2001.

Yleissuunnitelma on yleiskaavassa esitetyllä alueella yleiskaavan mukainen.

Asemakaava

Naantalin kaupunki

Kehätien eteläpuoli on asemakaavoitettua aluetta, kehätien pohjoispuoli on asemakaavoittamatonta aluetta kehätien ja radan väliseltä alueelta. Osa asemakaavoista on jo iäkkäitä ja osin ristiriidassa laaditun yleissuunnitelman kanssa. Kaupunki puoltaa yleissuunnitelman hyväksymistä, vaikka se on osin voimassa olevan asemakaavan vastainen. Kaupunki on ilmoittanut olevansa valmis käynnistämään asemakaavamuutoksen Naantalin puolella koko E18 yleissuunnitelman käsittävällä alueella. Muutoksen tavoitteena on mahdollistaa yleissuunnitelman mukaiset ratkaisut. Muutos voidaan käynnistää välittömästi, jos se on tarpeen tiehankkeen etenemisen takia.

Raision kaupunki

Alueesta osa on asemakaavoitettu ja osa asemakaavoittamatonta. Osa osuuden Uudenkaupungin rata - Juhaninkuja asemakaavoista on osin ristiriidassa laaditun yleissuunnitelman kanssa. Kaupunki puoltaa yleissuunnitelman hyväksymistä, vaikka se on osin voimassa olevan asemakaavan vastainen. Kaupunki on tuoreeltaan laatinut E18 Länsiosa asemakaavan, jolla on tarkennettu Raision yleiskaavaa välillä Kaanaa - Uudenkaupungin rata. Asemakaava on hyväksytty 25.3.2019 Raision kaupunginvaltuustossa. Maanteiden osalta yleissuunnitelma on asemakaavojen mukainen. Asemakaavan uusista kaduista Nuorikkalassa sijaitseva Patenttikatu on linjattu yleissuunnitelmasta poikkeavalla tavalla. Asemakaavalla hyväksyttävien katujärjestelyiden osittainen poikkeaminen alueelle laaditun yleissuunnitelman tiejärjestelyistä on merkitykseltään niin vähäinen, ettei se vaikeuta "E18 Turun kehätien parantaminen välillä Naantali-Raisio" -yleissuunnitelman toteutavuutta.

Turun kaupunki

Suunnitelma-alueella on Turun kaupungin alueella voimassa Perno 065-46.-3 -niminen asemakaava (9/2017), joka on hyväksytty 12.12.2017. Yleissuunnitelma on em. kaavan mukainen.

Yleissuunnitelmassa tutkitut vaihtoehdot

Yleissuunnitelmaksi viimeisteltävän vaihtoehdon valintaa varten yleissuunnitteluvaiheessa tarkasteltiin ja vertailtiin eri eritasoliittymävaihtoehtoja vaikutuksineen. Järvelän eritasoliittymään tarkasteltiin seitsemää vaihtoehtoa, Ruonan yhdystien ja Vanton kohdalle neljää vaihtoehtoa, Kaanaan kohdalle kahta vaihtoehtoa, Raisionlahden ja Krookilan kohdille kahta eritasoliittymäkokonaisuutta ja Raisionkaaren kohdalle kahta vaihtoehtoa.

Yleissuunnitelman laatimisen aikana tehtiin seuraavat vaihtoehtotarkastelut ja jatkosuunnittelupäätökset:

Järvelän eritasoliittymän kohdan (plv 0-1300) vaihtoehtotarkastelu

Vaihtoehto 1

Vaihtoehdossa 1 Järvelän eritasoliittymään toteutetaan suorat rampit myös länteen Luonnonmaalle. Ramppien päihin on suunniteltu pisanan muotoiset kiertoiliittymät. Kehä-tien nelikaistainen osuus alkaa ennen Järvelän eritasoliittymän ris-

teyssillan kohdalla. Yli-kulkusilta liittymän länsipuolella uusitaan. Kävely- ja pyöräyhteydet kulkevat eritasossa E18-tien kanssa. Vaihtoehdon 1 kustannusennuste on 21,5 miljoonaa euroa.

Vaihtoehto 3

Vaihtoehdossa 3 Järvelän eritasoliittymä muutetaan perusverkon eritasoliittymäksi, jossa silmukkarampit ovat risteyssillan itäpuolella. Kehätien nelikaistainen osuus alkaa eritasoliittymän rampeista itään päin. Nykyinen ylikulkusilta eritasoliittymän länsipuolella säilyy nykyisellään. Jalankulun ja pyöräilyn yhteydet ovat eritasossa ja vastaavat pääosin nykytilannetta. Vaihtoehdon 3 kustannusennuste on 10,9 miljoonaa euroa.

Vaihtoehto 3B

Vaihtoehdossa 3B kehätie on kaksikaistainen myös Järvelän eritasoliittymän itäpuolella. Järvelän eritasoliittymä muutetaan perusverkon eritasoliittymäksi, jossa silmukkarampit ovat risteyssillan itäpuolella. Liittymäalueen mitoitusnopeus on 60 km/h, jolloin eritasoliittymän liittymis- ja erkanemiskaistat ovat lyhyemmät kuin vaihtoehdossa 3. Nykyinen ratasilta liittymän länsipuolella säilyy nykyisellään. Jalankulun ja pyöräilyn yhteydet ovat eritasossa ja vastaavat pääosin nykytilannetta. Vaihtoehdon 3B kustannusennuste on 7,9 miljoonaa euroa.

Vaihtoehto 3C

Vaihtoehdossa 3C kehätie on kaksikaistainen myös Järvelän eritasoliittymän itäpuolella. Järvelän eritasoliittymä muutetaan siten, että eritasoliittymän eteläpuolella on silmukka-rampit ja pohjoispuolella suorat rampit. Liittymäalueen mitoitusnopeus on 60 km/h. Nykyinen ratasilta liittymän länsipuolella säilyy nykyisellään. Länteen suuntautuva suora ramppiyhteys alkaa ylikulkusillan jälkeen, rampin pituuskaltevuus on 7 %. Jalankulun ja pyöräilyn yhteydet ovat eritasossa ja vastaavat pääosin nykytilannetta. Vaihtoehdon 3C kustannusennuste on 8,5 miljoonaa euroa.

Vaihtoehto 4

Vaihtoehdossa 4 Järvelän eritasoliittymään toteutetaan suorat rampit myös länteen Luonnonmaalle. Ramppien päihin on suunniteltu pisanan muotoiset kiertoliittymät. Kehätien nelikaistainen osuus alkaa Järvelän eritasoliittymän rampeista. Ylikulkusilta eritasoliittymän länsipuolella uusitaan. Kävely- ja pyöräyhteydet kulkevat eritasossa kehätien kanssa, mutta tasoyliytksiä on lännen suunnan ramppien kanssa. Vaihtoehdon 4 kustannusennuste on 19,3 miljoonaa euroa.

Vaihtoehto 4B

Vaihtoehdossa 4B on vaihtoehdon 4 tapaan suorat rampit myös länteen Luonnonmaalle. Rampit loppuvat kuitenkin ennen ratasilltaa, jolloin ramppien pituuskaltevuudeksi tulee 7 %. Ramppien päihin on suunniteltu pisanan muotoiset kiertoliittymät. Kehätien nelikaistainen osuus päättyy Järvelän eritasoliittymän rampeihin. Ylikulkusillan nykyinen jalankulku- ja pyörätie muutetaan liittymiskaistaksi ja silta säilyy muilta osin nykyisellään. Vaihtoehdon 4B kustannusennuste on 11,0 miljoonaa euroa.

Vaihtoehto 5

Vaihtoehdossa 5 on silmukkarampit eritasoliittymän pohjoispuolella ja suorat rampit eteläpuolella. Eritasoliittymän suora ramppi lännestä päin linjataan siten, että rautatien ylikulkusilta säilyy ennallaan ja erkanemiskaista alkaa vasta sillan jälkeen. Riittävän pienen pituuskaltevuuden saavuttamiseksi rampin Järveläntien

puoleinen pää pitää viedä melko kauas kehätiestä. Järvelän eritasoliittymän nykyinen risteyssilta levitetään. Mitoitusnopeus eritasoliittymän länsipuolella on 50 km/h ja itäpuolella 80 km/h. Kehätie on kaksikaistainen myös Järvelän eritasoliittymän itäpuolella. Vaihtoehdon 5 kustannusennuste on 3,0 miljoonaa euroa.

Jatkosuunnitteluun valittiin vaihtoehto 5, jossa kehätien pohjoispuolella on silmukkarampit ja eteläpuolella suorat rampit. Kävely- ja pyöräyhteydet kehätiellä kulkevat eritasossa ja Järveläntiellä tasossa. Ylikulkusilta säilyy vaihtoehdossa nykyisellään. Valitun vaihtoehdon kustannusennuste on noin 3,0 miljoonaa euroa.

Liittymävaihtoehto tukee Naantalın kaupungin maankäytön kehityssuunnitelmia. Ramppi E1R3 on nykyinen ja on kaukana Luolalanjärvestä. Eritasoliittymän kustannukset ovat vaihtoehtoista edullisimmat.

Ruonan Yhdystien ja Vanton eritasoliittymän kohdan (plv 1300–3180) vaihtoehtotarkastelu

Vaihtoehto 1

Vaihtoehdossa 1 Ruonan yhdystien kohdalle toteutetaan risteyssilta ja Ruonan yhdystie linjataan uudelleen. Vanton eritasoliittymä parannetaan siten, että pohjoispuolen rampit rakennetaan kauemmaksi kehätiestä. Ramppien päihin on suunniteltu pisanan muotoiset kiertoliittymät. Kävely- ja pyöräily-yhteydet kulkevat eritasossa kehätien kanssa, mutta tasoyliityksiä on Vanton eritasoliittymän ramppien kanssa. Kehätie on nelikaistainen Vanton eritasoliittymästä itään. Vaihtoehdon 1 kustannusennuste on 9,0 miljoonaa euroa.

Vaihtoehto 1B

Vaihtoehdossa 1 Ruonan yhdystien jatke linjataan kehätien pohjoispuolelle ja jatke liittyy Vantontiehen (mt 1893) kiertoliittymässä. Rautatien kohdalle toteutetaan puomeilla varustettu tasoristeys. Vanton eritasoliittymä parannetaan siten, että pohjoispuolen rampit rakennetaan kauemmaksi kehätiestä. Ramppien päihin on suunniteltu pisanan muotoiset kiertoliittymät. Kävely- ja pyöräily-yhteydet kulkevat eritasossa E18-tien kanssa, mutta tasoyliityksiä on Vanton eritasoliittymän ramppien kanssa. Kehätie on nelikaistainen Vanton eritasoliittymästä itään. Vaihtoehdon 1B kustannusennuste on 8,5 miljoonaa euroa.

Vaihtoehto 3

Vaihtoehdossa 3 Ruonan yhdystien liittymään toteutetaan eritasoliittymä, jossa risteyssilta sijaitsee nykyisen liittymän länsipuolella. Risteyssillan länsipuolelle toteutetaan silmukkarampit. Vanton eritasoliittymä parannetaan siten, että pohjoispuolen rampit rakennetaan kauemmaksi kehätiestä. Ramppien päihin on suunniteltu pisanan muotoiset kiertoliittymät. Kehätie on nelikaistainen Järvelän eritasoliittymästä alkaen. Kävely- ja pyöräily-yhteydet kulkevat eritasossa E18-tien kanssa, mutta tasoyliityksiä on Vanton eritasoliittymän ramppien kanssa. Vaihtoehdon 3 kustannusennuste on 18,6 miljoonaa euroa.

Vaihtoehto 4

Vaihtoehdossa 4 Ruonan yhdystien kohdalle toteutetaan rombinen eritasoliittymä, jossa on suorat rampit. Ramppien päissä on pisanan muotoiset kiertoliittymät. Vanton eritasoliittymän Naantalın suunnan rampit poistetaan ja kehätien Raision suunnan pohjoinen ramppi rakennetaan uudelleen kauemmaksi kehätiestä. Ramppien päihin toteutetaan pisanan muotoiset kiertoliittymät. Kehätie on nelikaistainen Ruonan eritasoliittymästä itään. Kävely- ja pyöräyhteydet kulkevat eritasossa kehätien kanssa, mutta tasoyliityksiä on Vanton eritasoliittymien ramppien kanssa. Vaihtoehdon 4 kustannusennuste on 13,0 miljoonaa euroa.

Jatkosuunnitteluun valittiin vaihtoehto 4. Ruonan yhdystien kohdalle toteutetaan rombinen eritasoliittymä, jossa on suorat rampit. Ramppien päissä on pisaran muotoiset kiertoliittymät. Vanton eritasoliittymän Naantalın suunnan rampit poistetaan ja kehätien Raision suunnan pohjoinen ramppi rakennetaan uudelleen kauemmaksi kehätiestä. Ramppien päihin toteutetaan pisaran muotoiset kiertoliittymät. Valitun vaihtoehdon kustannusennuste on noin 13,0 miljoonaa euroa.

Vaihtoehto todettiin liikenteellisesti parhaimmaksi ratkaisuksi, sillä vaihtoehdossa liikenne ohjautuu parhaiten katuverkolta kehätielle. Ratkaisu vähentää Naantalın ja Turun välistä liikennettä Raision keskustan läpi kulkevalla Raisiontiellä. Vaihtoehto tukee Naantalın kaupungin maankäytön kehittämissuunnitelmia.

Kaanaan eritasoliittymän kohdan (plv 4300-5400) vaihtoehtotarkastelu

Vaihtoehto 1

Vaihtoehdossa 1 Kaanaan eritasoliittymä on eritasokiertoliittymä, jossa E18-tie kulkee päällimmäisenä ja kiertoliittymä alimmaisena. Kävely- ja pyöräilyväylät ovat eritasossa eritasoliittymän molemmin puolin. Vaihtoehdon 1 kustannusennuste on 11,3 miljoonaa euroa.

Vaihtoehto 2

Vaihtoehdossa 2 Kaanaan eritasoliittymä on puolirombinen eritasoliittymä, jossa eritasoliittymän pohjoispuolella on silmukkarampit ja eteläpuolella suorat rampit. Suorien ramppien päissä on kiertoliittymä. Kävely- ja pyöräilyväylät ovat eritasossa kehätien kanssa, ramppien kanssa tasossa. Vaihtoehdon 2 kustannusennuste on 9,6 miljoonaa euroa.

Jatkosuunnitteluun valittiin vaihtoehto 2. Kaanaan eritasoliittymä on puolirombinen eritasoliittymä, jossa eritasoliittymän pohjoispuolella on silmukkarampit ja eteläpuolella suorat rampit. Suorien ramppien päissä on kiertoliittymä. Kävely- ja pyöräily-yhteydet kulkevat eritasossa E18-tiehen nähden, mutta tasoyliityksiä on ramppien kanssa. Valitun vaihtoehdon kustannusennuste on noin 9,6 miljoonaa euroa.

Eritasoliittymävaihtoehdon etelänpuoleiset rampit vievät vähän tilaa ja siten mahdollistavat pienvenesataman kehittämisen E18-tien varteen. Vaihtoehto tukee Raision maankäyttösuunnitelmia. Eritasoliittymävaihto on kustannuksiltaan edullisin.

Raisionlahden - Krookilan kohdan (plv 5400-7300) ja maantien 185 järjestelyjen vaihtoehtotarkastelu

Vaihtoehto 1

Vaihtoehdossa 1 on Temppelevuoren kohdalla eritasokiertoliittymä, jossa E18-tie, rinnakkaiskatuyhteys ja ratayhteys kulkevat kiertoliittymän alapuolella. Temppelevuoren eritasoliittymän ja Raisionkaaren eritasoliittymän välille toteutetaan poikittaiskatuyhteys E18-tien ali Krookilan kohdalle. Maantielle 185 toteutetaan uusi perusverkon eritasoliittymä Meyerin telakan kohdalle. Pernon eritasoliittymä muutetaan siten, että rampit muutetaan silmukkarampeiksi risteys sillan itäpuolelle, jotta eritasoliittymien etäisyys on riittävä. Vaihtoehdon 1 kustannusennuste on 57,2 miljoonaa euroa.

Vaihtoehto 2

Vaihtoehdossa 2 toteutetaan Temppelevuoren kohdalle eritasoliittymä suuntaisrampeilla. Krookilan kohdalle toteutetaan suuntaiseritasoliittymä, jossa on rampit

Raision suuntaan. Telakan kohdalle toteutetaan perusverkon eritasoliittymä, jonne on tieyhteys Krookilan eritasoliittymästä. Vaihtoehdon 2 kustannusennuste on 59,2 miljoonaa euroa.

Jatkosuunnitteluun valittiin vaihtoehto 2. Temppelevuoren kohdalle toteutetaan eritasoliittymä suuntaisrampeilla. Krookilan kohdalle toteutetaan suuntaiseritasoliittymä, jossa on rampit Raision suuntaan. Telakan kohdalle toteutetaan perusverkon eritasoliittymä, jonne on tieyhteys Krookilan eritasoliittymästä. Valitun vaihtoehdon kustannusennuste on noin 59,2 miljoonaa euroa.

Vaihtoehto on toimivuudeltaan Temppelevuoren kohdalla etenkin raskaalle liikenteelle sujuvampi. Vaihtoehdossa saavutetaan paremmin Krookilan asuinalue sekä Telakan liikennejärjestelyt ovat sujuvammat. Vaihtoehto on parempi myös luonnonsuojelualueen osalta. Myös eri sidosryhmät ovat palautteessaan todenneet vaihtoehdon parhaaksi.

Raisionkaaren eritasoliittymän kohdan (plv 7300-8700) vaihtoehtotarkastelu

Vaihtoehto 1

Vaihtoehdossa 1 Raisionkaaren eritasoliittymä on eritasokiertoliittymä, jossa E18-tie kulkee kiertoliittymän alapuolella ja E18-tien tasausta lasketaan noin 500 metrin matkalla enintään metri. Rinnakkaiset katuyhteydet sijoittuvat E18-tien läheisyyteen ja liittyvät Raisionkaaren ja Konsantien poikittaiseen yhteyteen kiertoliittymillä. Jalankulku- ja pyöräilyväylät kulkevat eritasossa molemmin puolin E18-tietä. Poikittainen jalankulku- ja pyöräilyväylä on sijoitettu kiertoeritasoliittymän itäpuolelle. Vaihtoehdon 1 kustannusennuste on 11,3 miljoonaa euroa.

Vaihtoehto 2

Vaihtoehto 2 on Raisionkaaren kohdalla perusverkon eritasoliittymä, jossa rampit ovat ajosuunnassa ennen risteyssiltaa. Silmukkarampit liittyvät poikittaiseen Raisionkaaren ja Konsantiehen kiertoliittymillä. E18-tien pohjoispuolen rinnakkais-tieyhteys kulkee E18-tien vieressä ja eteläpuolen rinnakkaistieyhteys kulkee kauempana mukaillen nykyisiä väyliä. Jalankulku- ja pyöräilyväylät sijoittuvat eritasoon E18-tien kanssa. Eteläisemmän rampin kanssa jalankulku- ja pyöräilyväylä kulkee eritasossa, mutta pohjoisessa rampikiertoliittymässä on tasoylytys rampilla. Vaihtoehdon 2 kustannusennuste on 9,6 miljoonaa euroa.

Jatkosuunnitteluun valittiin vaihtoehto 2. Perusverkon eritasoliittymä, jossa rampit ovat ajosuunnassa ennen risteyssiltaa. Silmukkarampit liittyvät poikittaisiin Raisionkaareen ja Konsantiehen kiertoliittymillä. E18-tien pohjoispuolen rinnakkaistieyhteys kulkee E18-tien vieressä ja eteläpuolen rinnakkaistieyhteys kulkee kauempana mukaillen nykyisiä väyliä. Valitun vaihtoehdon kustannusennuste on noin 9,6 miljoonaa euroa.

Eritasoliittymävaihtoehto on liikennejärjestelyiltään selkeämpi ja vastaa periaatteiltaan Raisionkaaren liikennejärjestelyjen osalta Raision keskustan osayleiskaavaratkaisua. Vaihtoehto on kustannuksiltaan edullisin, mutta vie enemmän tilaa.

Yleissuunnitelman arvioidut vaikutukset

Tie- ja liikenneolot

Hanke turvaa valtakunnallisesti merkittävän tieyhteyden jatkuvuutta sekä yhteyksiä valtakunnallisesti merkittäviin satamiin. Parantamistoimenpiteillä tiejakson palvelutaso parannetaan vastaamaan Suomen muuta E18 TEN-T -tiejaksoa vastaavaksi. Liittymien parantaminen turvaa myös poikittaisten yhteyksien kehittämismahdollisuuksia nykyisillä paikoillaan. Hanke vähentää merkittävästi liikenneonnettomuuksia. Hanke tukee matka- ja kuljetusketjujen toimivuutta sujuvien ja

turvallisten yhteyksien avulla. Joukkoliikenteen järjestämisen kannalta kehätien ja rinnakkaisteiden asema liikennejärjestelmässä selkiintyy ja hanke tarjoaa uusia mahdollisuuksia nopealle Naantali-Turku joukko- ja pyöräliikenteelle.

Hankkeen liikennejärjestelyiden tuottamat matka-aikasäästöt kehätiellä perustuvat ruuhkautumisen vähenemään, liittymäviiveiden poistumiseen sekä korkeampaan nopeusrajoitukseen osalla tietä. Hankkeen keskeisimmät hyödyt saavutetaan väylän välityskykyä parantavilla toimenpiteillä.

Hankkeella on merkittävä vaikutus liikenteen sujuvuuteen. Matka-aika lyhenee huomattavasti ja ruuhkasuorite vähenee vertailuvaihtoehdon 18 %:sta 2-4 %:iin. Joukkoliikenteen järjestämiseen kehätiellä sekä sen uusilla rinnakkaisyhteyksillä on hyvät edellytykset. Jalankulun ja pyöräilyn yhteydet selkeytyvät ja tasoliittymät korvataan eritasoratkaisuilla. Tasoliittymien poistaminen ei lisää kehätien estevaikutusta hankealueella. E18-tien leventäminen 2+2 -kaistaiseksi parantaa erikoiskuljetusten sujuvuutta ja vähentää kuljetusten tuottamaa viivevaikutusta muulle liikenteelle.

Liikennejärjestelyt kehätien liittymissä vastaavat hyvin liikenteen suuntautumiseen välillä Naantali-Turku. Tien parannustoimenpiteet lisäävät väylän kysyntää ja yhteydelle siirtyä liikennettä alemmalta liikenneverkolta.

Nesteen jalostamon radan liikenneolosuhteet (mm. nopeus, junapituus ja-paino) säilyvät nykyisenä. Radan yläpuoliset rakenteet toteutetaan siten, että matala-asenteinen sähköistys on mahdollista jatkossa toteuttaa.

Toimenpiteiden toteuttamisen yhteydessä kantatie 40 muutetaan seututieksi Vanton eritasoliittymästä länteen. E18 on jo nykyisellään viitoitettu kantatien suunnasta Vanton eritasoliittymästä kohti Naantalın satamaa. Krookilan eritasoliittymän (E18) ja Telakan eritasoliittymän (mt185) välille rakennetaan uusi maantieyhteys, joka korvaa maantien 1882. Kaanaan eritasoliittymästä (E18) etelään toteutetaan uusi katuyhteys, joka korvaa maantien 1881 ja maantie 1881 lakkautetaan maantienä. Ruonan eritasoliittymän kohdalle rakennetaan uusi katuyhteys kantatien yli Ruonan yhdystien ja Linkkikadun välille. Kaanaan eritasoliittymästä Raision keskustaan rakennetaan katuyhteys E18-tien eteläpuolelle sekä Krookilan eritasoliittymästä Raision keskustaan myös E18-tien pohjoispuolelle. Yleissuunnitelmassa esitetyt hallinnolliset / toiminnalliset muutokset ovat alustavia ja niistä päätetään tiesuunnitelmassa.

Liikenneturvallisuus

Ennustevuonna 2040 yleinen liikenneturvallisuustaso on parantunut muun muassa ajoneuvotekniikan seurauksena suhteessa nykytilanteeseen. Hankkeen tuottamat keskeiset onnettomuusvähenemät syntyvät risteys- ja kohtaamisonnettomuuksista. Vertailuvaihtoehtoon nähden onnettomuusvähenemä on 0,43 hvj-onnettomuutta vuodessa ja kuolemien vähenemä on noin 0,05 kuolemaa vuodessa ennustetilanteessa 2040.

Hankkeen toimenpiteiden suurimmat hyödyt syntyvät kohtaamis- ja risteysnettomuuksista, jotka tarkasteltavalla tieyhteydellä poistuvat lähes kokonaan ajoratojen erottamisen ja eritasoliittymien toteuttamisen seurauksena. Vaikutukset liikenneturvallisuuteen kokonaisuudessa jäävät kuitenkin vain kohtalaisiksi, koska osassa kehätietä nostettu nopeusrajoitus heikentää liikenneturvallisuustilannetta. Jalankulun ja pyöräilyn olosuhteet paranevat kehätien liittymäjärjestelyiden selkiytymisen myötä, kun tasoyliytymiset muutetaan eritasojärjestelyiksi. Nesteen jalostamon radan ylitysten turvallisuus paranee poistuvien tasoristeysten ja puoli-putomilaitteiden asentamisen myötä.

Maankäyttö ja yhdyskuntarakenne

Hanke parantaa Turun kaupunkiseudun aluerakenteellista asemaa ja verkottumista valtakunnallisesti ja kansainvälisesti. Hankkeella tuetaan Turun kaupunkiseudun yhdyskuntarakenteen ja maankäytön suunnitelmallista eheytymistä ja Pohjoisen kasvuvyöhykkeen kytkeytymistä paremmin osaksi EU:n TEN-T -ydinverkkokäytävää.

Hanke luo seudullisia edellytyksiä elinkeinoelämän uusille investoinneille ja kilpailuvuon vahvistamiselle palvelemalla kuntien keskeisten alueiden ja toimintojen yhdistämistä sekä kaupunkiseudun eri osien saavutettavuutta. Rinnakkaisteiden ympäristössä tarjoutuu mahdollisuuksia kehittää maankäyttöä. Hanke tukee mm. Meyerin Turun telakan ja siihen kiinteästi liittyvän Blue Industry Park:n toimintojen laajentamista.

Hanke parantaa läntisen kaupunkiseudun kytkeytymistä ydinkaupunkialueeseen ja vahvistaa sen asemaa kaupunkiseudulla sekä elinkeinoelämän että asumisen näkökulmasta. Suunniteltava hanke hyödyntää olemassa olevia rakenteita ja nykyistä liikennekäytävää, jotta tilaa ei tarpeettomasti varata muulta maankäytöltä. Samalla on mahdollista parantaa asuin- ja elinympäristön viihtyisyyttä, terveellisyyttä ja turvallisuutta sekä poistaa tai vähentää liikenteen aiheuttamia haittoja asutukselle kehätien ympäristössä. Hanke rauhoittaa myös Aurinkotie-Raisiontie -yhteyden lähiympäristöä läpikulkuliikenteen haitoilta.

Kiinteistörakenne

Kehätie parannetaan nykyiselle paikalleen, jolloin suorat vaikutukset maankäyttöön ovat vähäisemmät kuin jos tie tehtäisiin uuteen maastokäytävään. Tasoliittymien poistaminen muuttaa osin merkittävästikin nykyisiä kulkuyhteyksiä. Tasoliittymät korvataan eritasoliittymillä sekä rakentamalla jatkuvat rinnakkaisyhteydet kehätielle. Eritasoliittymät sekä rinnakkaisyhteydet ovat kaavojen mukaiset ja niillä on positiivisia vaikutuksia yhdyskuntarakenteen eheyttämiseen ja maankäytön kehittämiseen. Uusien kevyen liikenteen yli- tai alikulkujen rakentaminen ja olemassa olevien laadun parantaminen vähentää kehätien aiheuttamaa estevaikutusta.

Ympäristö

Raisionlahden luonnonsuojelualueeseen ei kohdistu pinta-alaa vaativia parannustoimenpiteitä. E18-tien liikennealue esitetään kuitenkin ulottuvaksi noin 20 metriä luonnonsuojelualueen puolelle, jotta maantien ja luonnonsuojelualueen väliin syntyy suojavyöhyke. Viimeistään tiesuunnitelman laatimisen yhteydessä tulee käynnistää luonnonsuojelulain mukainen menettely suojelualueen osittaisesta lakkauttamisesta em. osin.

Mittavien maanrakennustöiden ympäristövaikutusten arvioidaan olevan suuria. Kallio- ja maamassoja irrotetaan, käsitellään ja kuljetetaan useita satoja tuhansia kuutioita. Ylijäämämassojen käyttökelpoisuus ratkaisee, ovatko vaikutukset niiden osalta haitallisia vai hyödyllisiä. Mikäli hankkeen leikkausmassoja ei voida käyttää pengertäytöissä ja tierakenteissa, voi massavajaus olla suuri. Tällöin on myös hankittava ylijäämämassoille sijoitusalueet hankkeen ulkopuolelta.

Tien käytönaikaisista luontoon kohdistuvista vaikutuksista merkityksellisimpinä voidaan kehätien kohdalla pitää liikenteen meluvaikutuksia ja liikenteen estevaikutuksia alueella liikkuville eläimille. Suoria luontovaikutuksia kohdistuu Telakkatien varren paikallisesti arvokkaalle rinnelehdolle, jonka alueelle on osoitettu jalankulku- ja pyörätie.

Tienparannuksen yhteydessä Raisionlahden ylittävän Nesteentien sillan silta-aukkoa laajennetaan. Aukon laajentamisen lisäksi madalletaan kannasta, joka muo-

dostuu 1950-luvulla alkuperäisen tien rakentamisen yhteydessä läjitetystä maamassasta. Aukon laajentamisen vaikutuksista Raisionlahden pohjukan suojelualueeseen on tehty erillinen selvitys, jonka johtopäätösten mukaan Raisionlahden suojelualueen suojeluarvoille on nykyisen Nesteentien silta-aukon laajentamisesta ja sen kohdalla läjitetyn kannaksen maltillisesta madaltamisesta pääasiassa hyötyä.

Tien rakenteista ekologisten yhteyksien toimivuutta estävät etenkin riista-aidat ja meluseinät. Kokonaisuudessaan riista-aidat ja meluseinät muodostavat lähes yhtäjaksoisen estevaikutuksen suunnitelman paalun 2800 kohdalta aina suunnittelualueen itäisimpiin osiin saakka. Suunnitelmassa eläinten kulkumahdollisuuksia tienlinjauksen pohjois- ja eteläpuolen välillä on parannettu osoittamalla ekologinen yhteys (Satulavahantien riista-alikulku) Kaanaan/Katteluksen alueelle, paaluvälille 3700-3800.

Tien käytön aikana maanteiden hulevesien mukana tieltä huuhtoutuu erityisesti kiintoainetta, ravinteita, metalleja, muun muassa arseenia, kromia ja lyijyä sekä klorideja ja öljyhiilivetyjä. Pysyviä vaikutuksia pohjaveden laatuun ja määrään ei arvioinnin mukaan synny hankkeen toteuttamisen johdosta. Tien käytön aikaisten kuivatus- ja hulevesien laskeutuksella ja viivytyksellä voidaan vähentää kiintoainekuormitusta. Ravinteiden ja haitta-aineiden pääsyä vesistöihin voidaan vähentää myös kosteikkojärjestelyin. Vesiliukoisten aineiden, kuten kloridin, haittojen hallinta edellyttää, ettei kuivatus- ja hulevesiä johdeta herkkiksi tunnistettuihin pienvesiin.

Tulvavedet eivät tien ja radan parantamisen jälkeen aiheuta rajoitteita liikennöintiin ja liikkumiseen. Väylien alimmaksi toteutustasoksi on määritelty korkeustaso +2,25 (N2000). Parannettavien maanteiden sekä uusittavan rataosuuden osalta esitetty taseus on kaikkialla niin korkealla, että merivesi ei yllä väylille tilastollisesti kerran 250 vuodessa toistuvalla merivesitulvalla, mikä on Varsinais-Suomen ELY-keskuksen asettamien tulvariskien hallinnan tavoitteiden mukainen taso. Raisioon jää yksi nykyinen kevyen liikenteen alikulku, jossa alin taso on +1,5 metriä. Lisäksi nykyisellä paikalla säilyvä maantien 185 alittava Upalingontie jää tasoon +1,5 metriä. Merivedenpinnan taso +1,5 metriä ylittyy kerran 50 vuodessa toistuvassa meritulvatilanteessa.

Tien linjaus noudattaa pääpiirteissään nykyisen tien vaaka- ja pystygeometriaa, mutta väylän poikkileikkauksen leveys kasvaa noin 19-25 metriin. Hanketta toteutettaessa rakennetaan useita uusia liittymiä ja eri tasoihin sijoittuvia ramppeja, mistä aiheutuvat merkittävimmät maisemalliset vaikutukset. Toisen ajoradan vaatima tila voimistaa tieympäristön rakennettua luonnetta. Suunniteltava tiejakso ei kulje maisemallisesti tai kulttuurihistoriallisesti arvokkailla maisematai kulttuuriympäristöalueilla. Suunnittelualueen läheisyydessä sijaitsee viisi vanhaa kylätonttia, joista lähimmät ovat Raisionlahden itäinen ja läntinen perinmaisema sekä noin 100 metrin päässä suunnittelualueesta sijaitseva Krookilan vanha kylätontti kotiseutumuseoineen. Kulttuurimaisemiin, perinmaisemiin tai kylätontteihin ei kohdistu haitallisia vaikutuksia.

Raisionlahden ja muiden avointen alueiden näkymien säilyttämisellä estetään näkymäakselien katkeamista. Näillä alueilla myös melusteissa tulee huomioida näkymien säilyminen. Kasvillisuuden säästäminen ja istuttaminen metsäisille jaksolle ja eritasoliittymiin pehmentää maisemamuutosta. Laadukkaat ympäristörakentamisratkaisut ja väyläarkkitehtuuri kaupunkimaisessa ympäristössä vähentävät väylän erottumista rakennetusta ympäristöstä. Maisemallisten raja- ja solmu-kohtien korostamisella väyläarkkitehtuurin keinoin voidaan tukea kaupunkikuvallisia tavoitteita.

Ihmisten terveys, elinolot ja viihtyvyys

Sekä Naantalissa että Raisiossa tienparannushankkeen vaikutusalueella ohjearvot ylittävän melun alueet supistuvat ja alueille sijoittuvien asukkaiden määrä vähenee. Yli 55 dB päivämelulle altistuvien henkilöiden määrä vähenee 51 henkilöllä. Raisiossa nykyisin melulle altistuvan Kristillinen alkoholisti- ja narkomaaniryön kiinteistö saadaan suojattua melulta. Virkistysalueena käytetyllä Raisionlahden luonnonsuojelualueella melutason 45 dB alittava alue esitetyllä meluntorjunnalla kasvaa nelinkertaiseksi nykyisestä.

Terveydelle suoraan haitallisten päästöjen, eli typen oksidien (NO_x), hiilivetyjen (HC), hään (CO) ja hiukkasten päästömäärien arvioidaan alenevan hankkeen toteutuessa selvästi nykyisestä ajoneuvotekniikan kehittymisen ansiosta. Naantalissa ilmanlaadun minimietäisyydelle sijoittuu yksi asuinrakennus. Raisiossa minimietäisyydelle sijoittuu yksi vapaa-ajan asunto ja yksi huoltolaitosrakennus (entisten päihtekäyttäjien kuntoutus-palvelu) ja 0-80 metrin ilmanlaatuvyöhykkeelle yksi opetusrakennus. Liikenteen hiilidioksidipäästöjen on arvioitu kasvavan hankkeen toteutumisen myötä liikennemäärien kasvun takia.

Melun ja päästöjen suositusarvot ylittävälle yhteisvaikutusalueelle kehätien lähellä ei sijoitu asutusta tai herkkiä rakennettuja kiinteistöjä, joten terveydellisiä yhteisvaikutuksia ei arvioida aiheutuvan.

Paikalliset asukkaat ja muut sidosryhmät pitävät kehätien kehittämistä tärkeänä. Tien parantamisella koetaan olevan suuri myönteinen vaikutus asumisviihtyvyyteen ja virkistyskäyttöön liikenteen sujuvuuden ja liikenneturvallisuuden paraneamisen sekä liikennemelun vähenemisen myötä. Hanke parantaa selvästi nykytilanteessa heikoksi koettua liikenneturvallisuutta ja liikenteen sujuvuutta. Jalankulun ja pyöräilyn yhteydet ja saavutettavuus pysyvät ennallaan ja joukkoliikenteen toimintaedellytykset paranevat. Raisionlahden kauniiden maisemien turvaaminen koetaan tärkeäksi. Meluntorjunta edistää Raisionlahden runsasta virkistyskäyttöä ja yhteydet luonnonsuojelualueelle parantavat virkistykseen käytetyn alueen saavutettavuutta.

Kehätien parantamisella on merkittävä myönteinen vaikutus elinkeinoelämään. Hankkeen liikennejärjestelyiden toteuttaminen parantaa sekä yritysten kuljetusten, että työntekijöiden työmatkan ennakoitavuutta, turvallisuutta ja sujuvuutta. Järjestelyt edistävät myös joukkoliikenteen järjestelmän kehittämistä sekä suorina yhteyksinä yritysalueille, että mahdollisten liityntäliikennejärjestelmien puitteissa lisäten yritysten kilpailukykyä ja edistäen Turun seudun työllisyyttä. Hankkeen toteuttamisen vaikutukset kohdistuvat mm. Meyerin Turun telakan kuljetuksien ja työntekijöiden liikkumisolosuhteiden parantamiseen. Turun kehätien parantamisen välittömät ja välilliset työllisyysvaikutukset kokonaishenkilömäärinä ovat arviolta suuruusluokkaa 1100–1200 henkilöä, joista Turun seudulla työllistyviä on noin puolet.

Taloudelliset vaikutukset

Hankkeen suurimmat yhteyskuntataloudelliset hyötyerät kohdistuvat tienkäyttäjän matkakustannuksiin sekä kuljetusten kustannuksiin, jotka koostuvat aikakustannuksista ja ajoneuvokustannuksista. Positiivisia hyötyjä kertyy myös turvallisuus- ja ympäristövaikutuksista, mutta ne eivät ole yhtä merkittäviä.

Hankkeen laskennallinen hyötykustannussuhde on 0,8 eli hanke ei ole yhteyskuntataloudellisesti kannattava. Herkkyystarkasteluina laaditun kannattavuuslaskelmien hk-suhde vaihtelee epävarmuustekijöiden johdosta arvojen 0,7 ja 1,0 välillä. Yhteyskuntataloudellisessa tarkastelussa hankkeen rahamääräisiksi muutetut vaikutukset eivät ylitä hankkeelle arvioituja investointikustannuksia 30 vuoden laskenta-aikana. Keskeisimpänä syynä tähän on hankkeen suuret rakentamiskustannukset pohjarakenteiden ja siltojen osalta etenkin Raision osuudella.

Hanke vastaa kuitenkin hankkeelle asetettuja tavoitteita erittäin hyvin. Hanke saavuttaa tavoitteet täysimääräisesti henkilöautoliikenteen ja kuljetusten matka-aikasäästöjen sekä Naantali - Turku -yhteysvälin työmatkaliikenteen huipputunnin matka-aikasäästöjen osalta. Ruuhkautuneen liikenteen osuuden vähenemisen osalta tavoitteet saavutetaan lähes 100 prosenttisesti. Hanke vastaa huonoiten henkilövahinkoihin johtaneiden onnettomuuksien vähenemän ja hiilidioksidipäästöjen vähentämisen tavoitteisiin. Hankkeen melusuojaukset ovat niin kattavat, että hankkeelle asetetut tavoitteet haitan kärsijöiden osalta saavutetaan täysin.

Rakentamisen aikaiset vaikutukset

Hankkeen rakentamisvaiheella on merkittäviä vaikutuksia liikenteen sujuvuuteen. Rakennusvaiheesta tekevät haastavan suuret liittymätoimenpiteet sekä samanai-kainen rakentaminen linjaosuudella. Etenkin Raisiossa tienrakennustyöt vaikutta-vat merkittävästi liikenteen sujuvuuteen rakentamisen aikana. Rakennusvaiheella on vaikutuksia liikenteen suuntautumiseen. Vaihtoehtoisena yhteytenä Naantalın ja Raision välillä voidaan käyttää Raisiontietä (Naantalın puolella Aurinkotie) ke-hätien liikennejärjestelyiden rakentamisen aikana. Meyerin telakan liikenne voi käyttää vaihtoehtoisina reitteinä yleissuunnitelman valmistumisen jälkeen toteu-tuneita uusia katu yhteyksiä mm Merilinja ja tuleva Gotlanninkatu sekä Turun suuntaan parannettua maantietä 185.

Nesteen jalostamon radan uusi linjaus sijaitsee pääosin olemassa olevan vieressä, jolloin rakentaminen on pääosin mahdollista suorittaa liikennöintiä häiritsemättä. Liikenteen katkaisu kokonaan ainakin kriittisimpien työvaiheiden, kuten Raision-lahden sillan rakentamisen ja uuden radan olemassa olevaan rataan liittämisen ajaksi, yksinkertaistaisi työtekniikkaa huomattavasti. Mikäli radan liikennöintiä ei voida katkaista Raisionlahden sillan rakentamisen ajaksi, silta on rakennettava vieressä ja siirrettävä paikalleen, mikä kasvattaa kustannuksia merkittävästi.

Liikenneturvallisuus voi heikentyä työmaa-aikaisten tilapäisten liikennejärjestely-jen vuoksi.

Rakentamisen aikana melu ja hiukkasmäärät kasvavat seuraavissa työvaiheissa:

- kallioleikkausten louhinta
- penkereiden ja tierakenteiden rakentaminen
- massojen kuljetukset ja käsittelyt
- työkoneiden pakokaasupäästöt.

Mikäli tietä rakennetaan häiriintyvän kohteen lähellä (kymmenien metrien etäi-syydellä), voi joistain työvaiheista syntyä havaittavaa melua ja/tai pölyämistä. Tällöin voi tilapäisesti aiheutua myös terveydellisiä vaikutuksia.

Tien rakentamisen aikainen melu on suureksi osaksi tavanomaisesta maanraken-tamisesta aiheutuvaa, eli raskaiden työkoneiden ja kuljetusliikenteen melua. Mah-dollisen louhinnan aikana melu on voimakkaampaa, mutta meluisimpien työvai-heiden kesto on kuitenkin aina rajallinen.

Koko hankkeen rakentamisen aika voi kestää muutamia vuosia, jolloin työmaa synnyttää melu- ja värinähaittoja, liikenne hidastuu, liikennejärjestelyt muuttuvat ja matka-ajan ennakoitavuus kärsii. Kehätien ja rinnakkaisteiden rakentaminen heikentää erityisesti lähiasukkaiden elinoloja ja viihtyvyyttä rakentamisen aikana.

Pääasiallisena linnustoon kohdistuvien vaikutusten vaikutusalueena voidaan pitää rakentamisen ja toiminnan aikaisen melun ja visuaalisen häiriön vaikutusalueita. Rakentamisen aikaiset vaikutukset ovat kestoaltaan melko lyhyitä ja luonteeltaan väliaikaisia, mutta niiden vaikutusalue voi olla laaja, riippuen rakentamistavasta.

Raisionlahden luonnonsuojelualueen ja suojelualueeseen välittömästi rajautuvien alueiden kohdalla rakentamisvaiheen työmaa- ja liikennejärjestelyt on suunniteltava ja toteutettava niin, että kasvillisuuden ja maaperän muutokset jäävät mahdollisimman vähäisiksi. Työnaikaiset haittavaikutukset, kuten sedimentin ja haitta-aineiden leviäminen, on ehkäistävä työmenetelmien valinnalla sekä ajoittamalla työt lintujen pesimäajan (1.4. – 31.7.) ulkopuolelle.

Pintavesiin kohdistuvien haitallisten vaikutusten estäminen painottuu rakentamisvaiheeseen. Rakentamisaikaisten hulevesien hallinnassa keskitytään kiintoaineskuormituksen vähentämiseen viivyttämällä, laskeuttamalla ja suodattamalla vesiä. Myös eroosiosuojauksella vähennetään kiintoaineksen määrää hulevesissä. Vesistöissä voidaan käyttää kiintoaineksen leviämistä rajoittavaa silttiverhoa. Työmaavesien hallintaan tulee kiinnittää erityistä huomiota Raisionlahden kohdalla sekä yleensä vesistöjen läheisyydessä.

Rakentamisen aikaiset vaikutukset maisemakuvaan ja kulttuuriympäristöön kohdistuvat sekä risteys- ja liittymäalueille että nykyisen tielinjan matkalle sitä levennettäessä. Vaikutukset ovat pienimmät metsäisillä ja puustoisilla alueilla, missä ei synny pitkiä näkymiä hankealueelle. Merkittävimmät rakentamisen aikaiset vaikutukset aiheutuvat rakennettaessa laajassa avoimessa maisematilassa. Rakentamisen aikaiset vaikutukset maisemakuvaan aiheutuvat kasvillisuuden poistosta johtuvasta näkymien avautumisesta, uusista istutuksista, uuden leveämmän tielinjan rakentamisesta, uusien melurakenteiden näkymisestä maisemakuvassa sekä parannettavien eritasoliittymien muuttaessa maisemaa entistä vahvemmin tieympäristöksi. Merkittävimmillään rakentamisen aikaiset vaikutukset ovat Raisionlahdella ja asutuksen läheisyydessä Raisionkaaren liittymässä. Rakentamisen aikaiset vaikutukset kulttuuriympäristöön aiheutuvat maisemakuvan muutoksista lähinnä Krookilan kotiseutukeskuksen läheisyydessä.

Kustannukset

Hankkeen alustava kokonaiskustannusarvio on 133 milj. euroa (maku-ind. 109,3 2010=100), josta radan osuus on noin 8,5 M€. Kaupungit osallistuvat kustannuksiin myöhemmin tarkemmin sovittavilla osuuksilla.

Kuulemismenettely

Suunnitelman laatimisen käynnistämisestä ja tutkimusoikeudesta on ilmoitettu lehti-ilmoituksella 22.4.2015 Turun Sanomissa ja Rannikkoseudussa.

Suunnitelmaa laadittaessa on maanomistajille ja muille asianosaisille sekä niille, joiden asumiseen, työntekoon tai muihin oloihin suunnitelma saattaa vaikuttaa, varattu tilaisuuksia mielipiteen lausumiseen asiasta. YVA-menettelyn aikana yleisötilaisuudet pidettiin maaliskuussa 2016 ja joulukuussa 2016. Yleissuunnitelman yleisötilaisuus pidettiin syyskuussa 2017. Yleisötilaisuuksista on ilmoitettu muun muassa lehti-ilmoituksella Turun Sanomissa ja Rannikkoseudussa 22.3.2016, 9.12.2016 ja 15.9.2017. Lisäksi hankkeen YVA-menettelyn aikana järjestettiin kaksi työpajaa ja YVA-menettelyvaiheessa internetissä oli hankkeesta karttapalvelu, josta tiedotettiin hankealueen sanomalehdissä sekä yleisötilaisuuksissa.

Yleissuunnitelman nähtävilläolosta on kuulutettu Rannikkoseudussa 30.1.2018, Seutusanomissa 1.2.2018, Turun Sanomissa 6.2.2018 ja Åbo Undelrättelsessa 6.2.2018. Suunnitelma on ollut nähtävillä Naantalın kaupungin palvelupisteessä 30.1. - 1.3.2018, Raision kaupungin teknisen keskuksen palvelupisteessä 2.2. - 5.3.2018 ja Turun kaupungin palvelupisteessä 6.2. - 7.3.2018 sekä sähköisesti Varsinais-Suomen ELY-keskuksen tiehankkeet sivustolla.

Yleissuunnitelmasta on saatu **Naantalın kaupungin, Raision kaupungin, Turun kaupungin, Varsinais-Suomen liiton, Varsinais-Suomen maakuntamuseon, Puolustusvoimien ja Varsinais-Suomen ELY-keskuksen ympäristö- ja luonnonvarat -vastuualueen** lausunnot sekä yleissuunnitelman laatimisen aikana Liikenneviraston rataosaston kommentit. Lisäksi niille ulkopaikkakuntalaisille, joiden oikeutta tai etua suunnitelma koskee, on varattu tilaisuus muistutuksen tekemiseen.

Varsinais-Suomen ELY-keskuksen ilmoituksen mukaan yleissuunnitelmassa on otettu huomioon tienpitäjänä toimivan **Väyläviraston** näkemykset suunnittelu-prosessiin ja yleissuunnitelman sisältöön.

Muistutukset

Suunnitelmasta on tehty kymmenen muistutusta. Muistutuksista kaksi kappaletta on jätetty Naantalın kaupungin alueella ja kahdeksan kappaletta Raision kaupungin alueella.

Naantalın kaupunki

1. Kirsti, Juhani, Tapani ja Mika Sainio (kantatien 40 paaluväli 1980 - 2060 vas., kiinteistönumero 529-418-0001-0026) ovat todenneet, että

- omistamalleen, Ruonan eritasoliittymän itäpuolella sijaitsevalle, omakotikiinteistölle ei ole osoitettu melusuojausta, vaikka suunnitelmassa esitetyt melurajat ylittävät ohjearvot selvästi. Suunnittelijoilta saatujen tietojen mukaan varsinaisen meluseinän pystyttäminen tulisi liian kalliiksi. Muistuttaja ehdottaa matalamman melukaiteen (~1,5 m korkea) rakentamista suojaamaan kiinteistöä.

Naantalın kaupunki on todennut, että

- mikäli tienpitäjä päätyy kiinteistön omistajan esittämään ratkaisuun, ei Naantalın kaupungilla ole huomauttamista asiaan.

Varsinais-Suomen ELY-keskus on todennut, että

- yleissuunnitelmassa otetaan kantaa lähinnä meluntorjuntatarpeeseen. Meluntorjuntatarpeella tarkoitetaan suunnitelmassa todettuja melusuojausta edellyttäviä alueita sekä alueiden meluntorjunnan toteuttamisen periaatteita. Yleissuunnitelmassa ei yleensä ratkaista yksittäisten kohteiden meluntorjuntakeinoja. Meluntorjuntatarve tarkastellaan uudelleen ja kohdekohtaiset ratkaisut suunnitellaan tarkemmin tiesuunnitelman laatimisen aikana. Ratkaisuja suunniteltaessa otetaan huomioon muistuttajan esittämä mahdollisuus.

2. Aki Salmi ja Heta Vierelä-Salmi (kantatien 40 paaluväli 1980 - 2060 vas., kiinteistönumero 529-418-0001-0026) ovat todenneet, että

- he asuvat vuokralaisina osoitteessa Armonlaaksontie 218 (sama kiinteistö kuin kohdan 1 muistutuksessa). Heille on vuokranantaja ilmoittanut, että kiinteistö saatetaan lunastaa korkeiden meluntorjuntakustannusten takia. Muistuttajat toteavat asuneensa kiinteistöllä 37 vuotta, eikä liikenteen melu heitä häiritse. Muistuttajat toteavat keskustelleensa vuokranantajansa kanssa ja olevansa yksimielisiä siitä, että matalampi meluste on riittävä, mikäli jotain esteitä yleensäkin tarvitsee rakentaa.

Naantalın kaupunki on todennut, että

- mikäli tienpitäjä päätyy kiinteistön omistajan esittämään ratkaisuun, ei Naantalın kaupungilla ole huomauttamista asiaan.

Varsinais-Suomen ELY-keskus on viitannut muistutukseen 1 antamaansa vastineeseen.

Raision kaupunki

1. Krister Nylund (kantatien 40 paaluväli 4460 - 4540 vas., kiinteistönumero 680-14-1451-3) on vaatinut, että

- Asunto Oy Raision Akselinpihan kohdalla melun suojausta pitää parantaa melusteiden 108 - 107 väliseltä matkalta.

Raision kaupunki on todennut, että

- tiesuunnitteluvaiheessa konsultin tulisi tarkistaa käytetyt liikennemäärät ja melumittauksen menetelmät (standardit). Melun osalta konsultin tulee selvittää, onko yleissuunnitelmassa esitetty ennustetilanne 2040 ja suunniteltu melun suojaus riittävä (suunnitelmapiiirustukset Y5.5 ja Y5.6).

Varsinais-Suomen ELY-keskus on todennut, että

- muistutuksessa tarkoitettaneen yleissuunnitelman melusteita 208 (plv 4680-4920 vas) ja 207 (plv 4240-4720 vas). Muistutuksessa mainittuja melusteita 108 ja 107 ei yleissuunnitelmasta löydy. Meluste 208 (plv 4680-4920 vas) on jäänyt pois suunnitelmakartalta (Y2.2). Raportin tekstiosion sivun 101 taulukossa 5 ja meluntorjunnan suunnitelmakartoilla (Y5.5 ja Y5.6) on esitetty tarve ao. esteelle.
- yleissuunnitelman liikenne-ennustekuvassa (kuva 8, s. 20) esitetyt nykyliikennemäärät ovat valitettavasti virheelliset (~10 % liian pienet). Meluntorjuntatarpeet on arvioitu ennustevuoden 2040 liikennemäärien perusteella, joten nykyliikenteen virhe ei ole vaikuttanut meluntorjuntatarpeen arviointiin. Liikenne-ennusteet vuosille 2025 ja 2040 perustuvat yleisiin tieluokkakohtaisiin liikenteen kasvukertoimiin, joiden lisäksi on otettu huomioon Meyerin Turun telakan sekä Naantalin monipolttolaitoksen kasvava liikennemäärä. Liikenne-ennuste tarkennetaan tiesuunnitelman laatimisen aikana.
- mallinnuksessa on käytetty SoundPLAN -laskentaohjelmaa ja siinä olevaa pohjoismaista tieliikennemelun laskentamallia (Nordic Council of Ministers 1996: Road Traffic Noise - Nordic Prediction Method, TemaNord 1996:525). Tämä laskentamalli on Suomessa yleisesti käytetty ja viranomaisten hyväksymä/edellyttämä (mm. Liikennevirasto). Laskentamalli ottaa huomioon mm. maaston muodot, melusteet, maanpinnan heijastusominaisuudet, rakennukset ja melun heijastuksen niistä sekä ilman (molekyylien) aiheuttaman vaihtumisen.
- yleissuunnitelmassa otetaan kantaa lähinnä meluntorjuntatarpeeseen. Meluntorjuntatarpeella tarkoitetaan suunnitelmassa todettuja melun suojausta edellyttäviä alueita sekä alueiden meluntorjunnan toteuttamisen periaatteita. Yleissuunnitelmassa ei yleensä ratkaista yksittäisten kohteiden meluntorjuntakeinoja. Meluntorjuntatarve tarkastellaan uudelleen ja kohdekohtaiset ratkaisut suunnitellaan tarkemmin tiesuunnitelman laatimisen aikana.

2. Katteluksen Asukasyhdistys Ry (pj Jussi Satopää) on todennut, että

- Raision Katteluksen asuinalueen kohdistuvan tiemelun ja siitä koituvan haitan torjuntaan käytetyt toimet koetaan asuinalueen asukkaiden puolesta riittämättömiksi. Nykytilanteessa valtaosa alueen asukkaista kokevat tiemelun haitalliseksi, häiritseväksi. Katteluksen Asukasyhdistys Ry muistuttaa ELY-keskuksen teettämien melulaskemien lähtöarvojen tarkastamisesta.
- melutarkasteluiden pohjana olevat nykytilanteen liikennemäärät ovat liian pienet, eivätkä vastaa Liikenneviraston tierekisteristä löytyviä liikennemääriä.

Etenkin raskaan liikenteen määrä on arvioitu liian alhaiseksi. Lisäksi muistuttaja epäilee, ettei käytetty laskentaohjelmisto huomioi eri pinnoilta tapahtuvia heijastuksia ja maastonmuotojen vaikutuksia oikein.

- Melulaskennassa käytetyn SoundPLAN 7.4 laskelmat eivät huomioi eri pintojen heijastuksia riittävällä tasolla.
- Katteluksen Asukasyhdistys Ry vaatii melulaskennan lähtötietojen oikaisua sekä muiden kuin laskennassa käytettyjen tekijöiden huomioon ottamista melusuojausta suunniteltaessa
- muistuttaja vaatii alueella suoritettavaksi melumittauksia nykytilan melun erityispiirteiden tunnistamiseksi sekä riittäviä toimia mittauksessa ilmenneiden meluongelmien korjaamiseksi, ja mittaukset uusittavaksi järjestelyjen valmistuttua.

Raision kaupunki on todennut, että

- tiesuunnitteluvaiheessa konsultin tulisi tarkistaa käytetyt liikennemäärät ja melumittauksen menetelmät (standardit). Melun osalta konsultin tulee selvittää, onko yleissuunnitelmassa esitetty ennustetilanne 2040 ja suunniteltu melunsuojaus riittävä (suunnitelmapiiirustukset Y5.5 ja Y5.6).

Varsinais-Suomen ELY-keskus on todennut, että

- yleissuunnitelman liikenne-ennustekuvassa (kuva 8, s. 20) esitetyt nykyliikennemäärät ovat valitettavasti virheelliset (~10 % liian pienet). Meluntorjuntatarpeet on arvioitu ennustevuoden 2040 liikennemäärien perusteella, joten nykyliikenteen virhe ei ole vaikuttanut meluntorjuntatarpeen arviointiin. Liikenne-ennusteet vuosille 2025 ja 2040 perustuvat yleisiin tieluokkakohtaisiin liikenteen kasvukertoimiin, joiden lisäksi on otettu huomioon Meyerin Turun telakan sekä Naantalin monipolttolaitoksen kasvava liikennemäärä. Liikenne-ennuste tarkennetaan tiesuunnitelman laatimisen aikana.
- mallinnuksessa on käytetty SoundPLAN -laskentaohjelmaa ja siinä olevaa pohjoismaista tieliikennemelun laskentamallia (Nordic Council of Ministers 1996: Road Traffic Noise - Nordic Prediction Method, TemaNord 1996:525). Tämä laskentamalli on Suomessa yleisesti käytetty ja viranomaisten hyväksymä/edellyttämä (mm. Liikennevirasto). Laskentamalli ottaa huomioon mm. maaston muodot, melusteet, maanpinnan heijastusominaisuudet, rakennukset ja melun heijastuksen niistä sekä ilman (molekyylien) aiheuttaman vaimentumisen.
- yleissuunnitelmassa otetaan kantaa lähinnä meluntorjuntatarpeeseen. Meluntorjuntatarpeella tarkoitetaan suunnitelmassa todettuja melusuojausta edellyttäviä alueita sekä alueiden meluntorjunnan toteuttamisen periaatteita. Yleissuunnitelmassa ei yleensä ratkaista yksittäisten kohteiden meluntorjuntakeinoja. Meluntorjuntatarve tarkastellaan uudelleen ja kohdekohtaiset ratkaisut suunnitellaan tarkemmin tiesuunnitelman laatimisen aikana.

3. Krookilan huolto Oy (edustaa AS OY:t: Krookilanviola, Krookilankukka, Krookilanorvokki, Krookilankielo, Krookilanlilja, Krookilanmarja ja Krookilankerttu) on todennut, että

- Varsinaista tiesuunnitelmaa laadittaessa meluntorjuntaa tulee täydentää Krookilan eritasoliittymästä telakan suuntaan johtavan tien (M4) varrella. Myös maantien 185 (M1) meluntorjuntaa tulee parantaa etenkin Temppevivuoren eritasoliittymän kohdalla. Lisäksi muistuttaja toteaa, että koko E18 tien osuus, jolla on 80 km/h nopeusrajoitus, tulisi varustaa melukaitein.
- yleishuomiona muistuttaja toteaa, että rakennusvaiheessa syntyvät melu- ja pölyhaitat tulisi eri tavoin minimoida.

- alueen yhteydet Raision keskustaan ja sen palveluihin heikkenevät huomattavasti. Nyt näihin pääsee n. 10:ssä minuutissa autolla, mutta tien valmistumisen jälkeen aika ja matka pitenevät huomattavasti.

Raision kaupunki on todennut, että

- melun osalta konsultin tulee selvittää, onko yleissuunnitelmassa esitetty enustetilanne 2040 suunniteltu melunsuojaus riittävä (suunnitelmapiirustukset Y5.5 ja Y5.6).
- yleissuunnitelmassa on esitetty yhteydet Raision kaupungin toimintoihin.

Varsinais-Suomen ELY-keskus on todennut, että

- E18-tielle Krookilan kohdalle toteutetaan suuntaiseritasoliittymä, jossa on suorat rampit Raision suuntaan. Suunnitelman toteuttamisen myötä E18-tieltä poistuu tasoliittymät ja liikennevalot, joten yhteys Krookilan alueelta Raision keskustaan paranee nykyisestäään ja Raision keskustan palvelut ovat paremmin saavutettavissa.
- yleissuunnitelmassa otetaan kantaa lähinnä meluntorjuntatarpeeseen. Meluntorjuntatarpeella tarkoitetaan suunnitelmassa todettuja melusuojausta edellyttäviä alueita sekä alueiden meluntorjunnan toteuttamisen periaatteita. Yleissuunnitelmassa ei yleensä ratkaista yksittäisten kohteiden meluntorjuntakeinoja. Meluntorjuntatarve tarkastellaan uudelleen ja kohdekohtaiset ratkaisut suunnitellaan tarkemmin tiesuunnitelman laatimisen aikana

4. Kiinteistö Oy Raision Kruunukeskus (hall. pj. Markku Hietämäki) (kantatien 40 paaluväli 8060 - 8160 vas., kiinteistönumero 680-2-257-13) on todennut, että

- Raisionkaaren eritasoliittymä toteutettuna yleissuunnitelmassa esitetyllä tavalla heikentää oleellisesti kiinteistössä (Purokatu 9) toimivien n. 20 yritysten toimintaedellytyksiä ja kiinteistön käyttömahdollisuuksia. Suunnitelmassa merkittävä osa tontistamme ja rakennuksista jäisi teiden alle ja kiinteistön arvo laskisi.
- esitämme, että yleissuunnitelmaa muutetaan siten, että
 - E18 ja sen suuntaiset jalankulku- ja pyöräilyväylät säilyvät nykyisillä paikoillaan
 - E18 tien ylittävä katu (K12) linjataan rautatien viereen
 - jalankulku- ja pyöräilyväylä K21J poistetaan ja kevyen liikenteen väylä voidaan liittää Konstanttien suuntaiseen kevyen liikenteen väylään rampin E7R2 ja tielinjauksen sisällä
 - E18 tien suuntaisen kadun (K13) linjaus muutetaan vastaamaan nykyisen Purokadun linjausta.

Raision kaupunki on todennut, että

- alueen sisäisenä tonttikatuna toimiva Purokatu voidaan pysyttää paikallaan, jolloin Purokadun puoleinen tontin raja voidaan jättää ennalleen. Sen sijaan Raisionkaaren eritasoliittymään liittyviä ajoneuvo- ja kevyenliikenteen järjestelyjä on hankala merkittävästi muuttaa tilan puutteen vuoksi. Koska E18 -tie eritasoliittymineen sijoittuu tässä kohdassa jo rakennettuun kaupunkialueeseen, tiealue pyritään luonnollisesti pitämään mahdollisimman tiiviinä liikennesuunnitteluun liittyvät määräykset ja lainalaisuudet sekä liikenneturvallisuus huomioiden. Yleissuunnitelmassa esitetään alueen liikenteen järjestämisen periaatteellinen ratkaisu, mikä on osoitettu Raision keskikaupungin vuonna 2015 voimaan tullessa osayleiskaavassa. Liikenneväylien lopullinen paikka tarkentuu jatkossa tiesuunnitelmassa ja siihen liittyvässä asemakaavoituksessa.

- Raision kaupunki edellyttää jatkossa selvittämään, että onko teknisesti mahdollista linjata K12 lähemmäksi Turku-Uusikaupunki rataa. Samoin kevyenliikenteen yhteyksien sijoittelua tulee selvittää.
- K13 linjausta pyritään toteuttamaan siten, että käytetään olevia katu yhteyksiä yleissuunnitelmassa esitetystä poiketen.

Varsinais-Suomen ELY-keskus on todennut, että

- kadun K12 linjaaminen lähemmäksi Turku-Uusikaupunki rataa ei ole mahdollista, mikäli E18-tien pohjoispuolelle toteutetaan rinnakkaiskatu. Rinnakkaiskatu kulkee E18-tien vieressä ratasillan alitse eikä sen liittäminen katuun K12 ole mahdollista, mikäli katu K12 on lähempänä rataa.
- yleissuunnitelmassa esitetyt ratkaisut Raisionkaaren eritasoliittymän ja alueen katujen osalta ovat 12.8.2015 voimaantulleen Raision keskikaupungin osayleiskaavan mukaiset. Katujen linjauksia tarkennetaan asemakaavoituksen yhteydessä.
- tiesuunnitelmaa laadittaessa järjestelyjä tarkennetaan, mutta tällöinkin niiden on oltava oikeusvaikutteisten kaavojen mm. asemakaava mukaiset.

5. Kiinteistö Oy Raisionkaaren (asiamiehenään AA Sami Laaksonen) (kantatien 40 paaluväli 7880 - 8060 vas., kiinteistönumero 680-2-257-15) on todennut, että

- Kiinteistö Oy Raisionkaari hallitsee 13.8.2014 allekirjoitetun maanvuokrasopimuksen nojalla Raision kaupungin omistamaa kiinteistöä 680-2-257-15 osoitteessa Raisionkaari 50, 21200 Raisio. Maanvuokrasopimus on voimassa määräaikaisena 31.7.2037 asti.
- rinnakkaistieyhteys K13 kulkisi läpi Kiinteistöyhtiön hallinnassa olevan kiinteistön siten, että kiinteistöllä ei olisi enää mahdollista harjoittaa nykyistä liiketoimintaa. Kiinteistöyhtiön kannalta on ensiarvoisen tärkeää, että kiinteistöyhtiö tai sen vuokralainen voi jatkossakin käyttää kiinteistön koko maa-alueita liiketoiminnassaan. Logistiikkapalvelujen tuottaminen edellyttää ehdottomasti sitä, että rekkojen ja kuorma-autojen lastausalueena kyetään käyttämään myös yleissuunnitelmassa tielinjan (K13) alle jäävää aluetta.
- Kiinteistöyhtiö vastustaa jyrkästi suunnitelman mukaista, hallinnassa olevan kiinteistön ”halkaisevaa” tielinjausta. Kiinteistöyhtiö edellyttää kadun K13 linjausta muutettavaksi siten, että liiketoiminnan harjoittamisen edellytykset kiinteistöllä tulevat jatkossakin turvatuiksi. Muistuttaja esittää kadun K13 linjausta muutettavaksi lähemmäs kehätietä.

Raision kaupunki on todennut, että

- yleissuunnitelmassa esitetään alueen liikenteen järjestämisen periaatteellinen ratkaisu, mikä on osoitettu Raision keskikaupungin vuonna 2015 voimaan tullessa osayleiskaavassa. Liikenneväylien lopullinen paikka tarkentuu jatkossa tiesuunnitelmassa ja siihen liittyvässä asemakaavoituksessa. Alueelle tullaan tekemään tiesuunnitteluvaiheessa asemakaavamuutos, jossa tutkitaan yksityiskohtaisemmin alueen sisäisen kokoojakadun ja siihen liittyvien tonttikatujen sijainnit. Keskikaupungin osayleiskaavassa osoitetusta ratkaisusta on tällöin perustellusti mahdollista poiketa.
- rinnakkaisyhteys K13 linjausta voidaan selvittää siten, että käytetään olevia katu yhteyksiä yleissuunnitelmassa esitetystä poiketen.

Varsinais-Suomen ELY-keskus on todennut, että

- yleissuunnitelmassa esitetyt ratkaisut Raisionkaaren eritasoliittymän ja alueen katujen osalta ovat 12.8.2015 voimaantulleen Raision keskikaupungin

osayleiskaavan mukaiset. Katujen linjauksia tarkennetaan asemakaavoituksen yhteydessä.

- tiesuunnitelmaa laadittaessa järjestelyjä tarkennetaan, mutta tällöinkin niiden on oltava oikeusvaikutteisten kaavojen mm. asemakaava mukaiset.

6. Seppo Paju on todennut, että

- tie- ja katujärjestelyt on suunniteltava niin, ettei Montiskalankadulle suuntaudu läpiajoliikennettä Haikan alueelta ja uusilta teollisuusalueilta. Muistutuja huomauttaa, että Montiskalankadun läpiajoliikennettä on aikoinaan yhteistyössä kaupungin kanssa rajoitettu.

Raision kaupunki on todennut, että

- yleissuunnitelmassa Haikan alueen K11 liikenteen on esitetty kulkevan yhteyden K6 kautta (ei Pernontien suuntaan).

Varsinais-Suomen ELY-keskus toteaa, että

- liikenne nykyiseltä Haikankadulta ja sen yritysalueelta on esitetty kulkevan kadun K11 kautta Krookilan eritasoliittymään ja sen kautta E18-tielle.

7. Allan Ahnger (kantatien 40 paaluväli 4300 - 4400 vas., kiinteistönumero 680-014-1456-2) on todennut, että

- suunniteltu ratkaisu on linjattu liian lähelle rakennuksia ja tietoimitusalueeksi (liikennealueeksi) on linjattu osa nykyisistä meluvallista.
- tiealueen laajennus ja moottoriliikenteen käyttämät alueet olisi tullut linjata kauemmas rakennuksista.
- suunnitellut meluseinät eivät ole riittävät poistamaan raskaan liikenteen meluhaittaa ja olemassa olevat meluvallit tulee kokonaisuudessaan linjata tiealueen ulkopuoliseksi alueeksi sekä määritellä säilytettäväksi ja jopa korotettavaksi.

Raision kaupunki on todennut, että

- muistutus saapui myöhästyneenä, mutta käsittelee E18 meluntorjuntaa ja vastaus siihen on sama kuin muissakin meluntorjuntaa käsittelevissä muistutuksissa
- tiesuunnitteluvaiheessa konsultin tulisi tarkistaa käytetyt liikennemäärät ja melumittauksen menetelmät (standardit). Melun osalta konsultin tulee selvittää, onko yleissuunnitelmassa esitetty ennustetilanne 2040 ja suunniteltu melunsuojaus riittävä (suunnitelmapiirustukset Y5.5 ja Y5.6).

Varsinais-Suomen ELY-keskus on todennut, että

- yleissuunnitelmassa esitetyt meluntorjunnan toimenpiteet vähentävät meluhaittoja tehokkaammin kuin nykyiset meluvallit.
- E18-tien leventäminen ja tiealueen laajennus nykyisen tien pohjoispuolelle on noin neljä metriä Katteluksen asuinalueen kohdalla. Tien sijainti tarkentuu tiesuunnitelman laatimisen aikana.
- yleissuunnitelmassa otetaan kantaa lähinnä meluntorjuntatarpeeseen. Meluntorjuntatarpeella tarkoitetaan suunnitelmassa todettuja melusuojausta edellyttäviä alueita sekä alueiden meluntorjunnan toteuttamisen periaatteita. Yleissuunnitelmassa ei yleensä ratkaista yksittäisten kohteiden meluntorjuntakeinoja. Meluntorjuntatarve tarkastellaan uudelleen ja kohdekohtaiset ratkaisut suunnitellaan tarkemmin tiesuunnitelman laatimisen aikana.

8. Raision Seudun Vihreät ry on todennut, että

- veden riittävä virtaus luonnonsuojelualueelle on varmistettava, jotta lintulahti ei rehevöityisi ja kasvaisi umpeen.
- kevyenliikenteen kulku Raisionlahden luonnonsuojelualan ja Hahdeniemen venesataman välille on järjestettävä välittömäksi E18-tien ali- tai ylikululla. Kulku voitaisiin tehdä nykyisen pienvenesataman liittymän kohdalle tai lintulahden em. merivesiyhteyden viereen. Kiertoliittymän ollessa nyt kauempana lännessä yhteys merenrantaan (venesatama, matonpesupaikka, uimaranta ym. palvelut) keskustasta päin jää hankalasti saavutettavaksi ja Raision mellisyys kaikkooa.
- on huolehdittava melun ja pölyn suojauksesta myös E18-tien eteläpuolen asutusten ja venesataman suojaksi (Hahdeniemen ja Temppelivuoren alueilla). Nykyisessä suunnitelmassa meluaitaa on suunniteltu vain E18-tien pohjoispuolelle luonnonsuojelualueelle päin. Meluaita suojaisi veneiden säilytysaluetta ja koko venesatamaa samalla viihtyvyys alueella paranisi
- kulku venesatamasta pienveneiden säilytysalueelle tehtävä suoraviivaiseksi, jotta veneiden kuljetus on turvallista eikä aiheuta haittaa muulle liikenteelle. Ei liittymistä Nesteentielle vaan turvallisempi sujuva yhteys suoraan alueelle. Veneiden säilytysalue on oltava saavutettavissa myös kevyelle liikenteelle.
- liittyminen Kaanaantielle on oltava sujuva toteuttamalla esim. toinen kiertoliittymä tai suora liityntäkaista Kaanaantielle.
- koulujen ja kirjaston välisen rinnakkaistien siirtäminen kirjaston ja E18-tien väliin toisi turvallisuutta, kun ajorataa ei tarvitsisi ylittää kirjastossa asioidessa. Kevyen liikenteen voisi edelleen ohjata koulun ja kirjaston väliin, jolloin ajoradan toteuttaminen lähelle E18-tietä onnistuisi helpommin.

Raision kaupunki on todennut, että

- E18 -tien suunnittelussa Raisionlahden kohdalla otetaan luonnonsuojelun alue huomioon. Veden virtausaukko venesataman ja luonnonsuojelualan välillä tulee levenemään nykytilanteeseen verrattuna.
- Raisionlahden ja Hahdeniemen välille olisi tarpeellista saada suora kevyenliikenteenyhteys mutta E18-tien korkeusaseman takia normaalikorkeuisen alikulun rakentaminen on haasteellista. E18-tien rakenteita ei voida nostaa riittävän ylös, eikä kevyen liikenteenväylää voida laskea liian alas. Alueen kaikessa rakentamisessa on huomioitava tulvarajat. Kaupunki edellyttää, että suunnittelija selvittää tekniset ja taloudelliset edellytykset ko. yhteyden toteuttamiseen.
- tulevaisuudessa Raision keskustasta on entistä parempi ja turvallisempi kevyenliikenteenyhteys Hahdeniemeen E18-tien eteläpuolella, jonne rakennettavan uuden rinnakkaistien varteen tulee myös kevyenliikenteenväylä. Samojen väylien kautta tapahtuu kulku venesatamasta säilytysalueelle.
- melun ja pölyn suojauksesta huolehditaan tarkoituksenmukaisella tavalla koko suunnittelualan osalla. Yleissuunnitelma tarkentuu tiesuunnitelman yhteydessä myös melun ja muiden ympäristöhäiriöiden torjunnan osalta. Tiesuunnitteluvaiheessa konsultin tulisi tarkistaa käytetyt liikennemäärät ja melumittauksen menetelmät (standardit). Melun osalta konsultin tulee selvittää, onko yleissuunnitelmassa esitetty ennustetilanne 2040 suunniteltu melun suojaus riittävä (suunnitelmapiiirustukset Y5.5 ja Y5.6).
- venesataman ja pienveneiden säilytysalueen välinen katuyhteys tullaan esittämään aluetta koskevassa asemakaavamuutoksessa (E18 Länsiosa) mahdollisimman suorana yhteytenä. Hahdeniemen satama-alueen kaavan uudistamista jatketaan E18 -tien yleissuunnitteluun liittyvän E18 Länsiosa -kaavahankkeen valmistumisen jälkeen.

- E18-tien ja Kaanaantien liittyminen suunnitellaan sujuvaksi ja turvalliseksi, huomioiden raskaan liikenteen olosuhteet.
- koulujen ja kirjaston välinen Eeronkuja tarvitaan alueella tulevaisuudessa myös ajoneuvoliikenteen käyttöön, joten kahta samansuuntaista väylää kirjaston molemmin puolin ei ole liikenteellisesti eikä taloudellisesti tarkoituksenmukaista rakentaa. Uimahallin ja Raisionkaaren väliin osoitetulla rinnakkaistiellä ei tule olemaan tarpeetonta ohikulkuliikennettä koska sen varrelle ei avata uutta maankäyttöä eikä sen käyttäminen lyhennä ajoaikaa Raisionkaaren ja keskustan välillä.

Varsinais-Suomen ELY-keskus on todennut, että

- kävely- ja pyörätien alikulkukäytävän toteuttamien Raisionlahden ja Hahdeniemen välille on teknis-taloudellisesti erittäin haastavaa väylien korkeusasemien takia. E18-tien tasausta ei ko. kohdassa voi nostaa huonojen pohjaolosuhteiden takia. Alikulkukäytävää ei taasen voi toteuttaa liian alas, sillä väylien toteuttamisessa on otettava huomioon alueen tulvariski. Ylikulkukäytävän toteuttaminen alueiden välille on rakenteellisesti ja maisemallisesti erittäin haastavaa, sillä E18-tie on erikoiskuljetusreitti, joten ylikulkukäytävä tulisi yli kahdeksan metrin korkeuteen.
- rinnakkaiset katuyhteydet Raision keskustassa ovat voimassa olevan Raision keskikaupungin osayleiskaavan mukaiset. Katuyhteyksien liikennemäärät ovat pienet.
- veden virtaus Raisionlahteen paranee suunnitellun ratkaisun ansiosta. Tiesuunnittelun yhteydessä tarkastellaan jopa avaramman aukon mahdollisuutta yhdessä ympäristöviranomaisten kanssa.
- yleissuunnitelmassa otetaan kantaa lähinnä meluntorjuntatarpeeseen. Meluntorjuntatarpeella tarkoitetaan suunnitelmassa todettuja melusuojausta edellyttäviä alueita sekä alueiden meluntorjunnan toteuttamisen periaatteita. Yleissuunnitelmassa ei yleensä ratkaista yksittäisten kohteiden meluntorjuntakeinoja. Meluntorjuntatarve tarkastellaan uudelleen ja kohdekohtaiset ratkaisut suunnitellaan tarkemmin tiesuunnitelman laatimisen aikana.

Lausunnot

Naantalın kaupunki on ilmoittanut, että

- yleissuunnitelman käsittämällä Naantalın kaupungin alueella on voimassa oikeusvaikutteinen Manner-Naantalın osayleiskaava. Yleissuunnitelman ratkaisut ovat yhteneväiset osayleiskaavan kanssa. Kaupunki puoltaa yleissuunnitelman hyväksymistä, vaikka se on osin voimassa olevan asemakaavan vastainen. Kaupunki on valmis käynnistämään asemakaavamuutoksen Naantalın puolella koko E18 yleissuunnitelman käsittävällä alueella. Muutoksen tavoitteena on mahdollistaa yleissuunnitelman mukaiset ratkaisut. Muutos voidaan käynnistää välittömästi, jos se on tarpeen tiehankkeen etenemisen takia.
- kaupunki ehdottaa seuraavia suunnitelmatarpeita tutkittavaksi tiesuunnitelmavaiheessa:
 - Ruonan yhdystie linjataan pohjoisemmaksi mukailien osayleiskaavan ohjeellista linjausta.
 - Liikenneturvallisuuden parantamiseksi ja liikennetilän selkeyttämiseksi Järvelän ja Ruonan eritasoliittymien rampit yhdistetään ja em. eritasoliittymien väliselle osuudelle toteutetaan keskikaide.
 - Viluluodon kohdalla Turun kehätien ja radan väliselle osuudelle selvitetään mahdollisuutta toteuttaa maastonmuotoiluja esim. keveistä uusiomateriaaleista tiemelun vaikutusalueen pienentämiseksi huomioiden kaupunkikuvaliset ja maisemalliset arvot.

- suunnitelmassa esitetty kantatien muuttaminen seututieksi Vanton eritasoliittymän itäpuolelta Kuparivuoren tunnelin suuntaan ei paranna Naantalin sataman ja elinkeinoelämän toimintaedellytyksiä. Naantalin kaupunki ei pidä perusteltuna tieverkon hallinnollista muutosta.
- kaupunki pitää lähtökohtana seuraavassa suunnitteluvaiheessa sovittavaan kustannusjakoon yleissuunnitelman laatimisen aikana esillä ollutta mallia, jossa kaupunki vastaa Järvelän eritasoliittymän rakennuskustannuksista ja tienpitäjä muista hankkeen rakennuskustannuksista Naantalin alueella.
- kaupunki pitää välttämättömänä, että nykyisen liikenneverkon parantamistoimet koko yleissuunnitelman osuudella käynnistyvät mahdollisimman nopealla aikataululla, koska kasvavat liikennemäärät tieosuudella vaarantavat liikenneturvallisuuden jo välittömässä lähitulevaisuudessa. Tiesuunnitelman laatiminen pitää aloittaa välittömästi yleissuunnitelman hyväksymisen jälkeen. Eritasoliittymien rakentaminen ja kehätien parantaminen tulee käynnistää välittömästi tiesuunnitelman vahvistumisen jälkeen.
- kaupunki pitää tärkeänä Turun kehätien parantamistoimien nopeuttamista Raision keskustan kohdalla.
- liikenteen sujuvuus on heikentynyt kehätiellä yleissuunnitelman valmistumisen jälkeen Naantali - Kapellskär -reitin aluksen kuljetuskapasiteetin kasvamisen myötä. Odotettavissa on, että aluskoko kasvaa lisää lähitulevaisuudessa, joka vielä entisestään hankaloittaa elinkeinoelämän kuljetuksia sekä työmatkaliikennettä aiheuttaen mm. matka-aikojen pidentymistä ja liikenneturvallisuuden heikkenemistä.

Varsinais-Suomen ELY-keskus on todennut, että

- asemaakaavat tulee olla yhdenmukaiset seuraavan suunnitteluvaiheen eli tiesuunnitelman kanssa. Tiesuunnitelmaa ei voi hyväksyä vastoin asemakaavaa. Kaupungin on syytä varautua asemakaavojensa muuttamiseen samanaikaisesti tiesuunnitelman kanssa.
- yleissuunnitelma on nimensä mukaan yleispiirteinen suunnitelma, jolla hyväksytään ratkaisujen peruseriaatteet, kuten kaistamäärät, liittymätyypit jne. Yleissuunnitelma toimii tiesuunnitelman laatimisen lähtökohtana ja tiesuunnitelmassa tulee noudattaa yleissuunnitelmassa hyväksytyjä periaatteita. Tiesuunnitelmaa laadittaessa suunnitellaan tarkemmin yleissuunnitelmassa hyväksytyt perusratkaisut.
- Järvelän ja Ruonan eritasoliittymien välinen osuus on pohjaolosuhteiltaan erittäin haastava ja täten levennyksen tekeminen ao. osuudelle on kallista. Yleissuunnitelman yhteydessä osuuden nelikaistaistamisen kustannuksiksi arvioitiin noin 10 M€. Kaupungin esittämä eritasoliittymien ramppien yhdistäminen sekä keskikaide käytännössä tarkoittaa osuuden leventämistä nelikaistaiseksi. Hanke on yleissuunnitelmassa esitetyinkin ratkaisuin jo "liian" kallis ja hanke ei ole yhteiskuntataloudellisesti kannattava, joten tiesuunnittelun yhteydessä kustannuksia tulisi pystyä lähinnä alentamaan.
- kantatien muuttaminen seututieksi on toiminnallinen, ei hallinnollinen muutos. Muutoksella haetaan mahdollisuutta käyttää ao. osuudella hieman tiukempia mitoitusarvoja, joilla mahdollistetaan mm. Järvelän eritasoliittymään suunniteltujen uusien ramppien toteuttaminen.
- kustannusjaosta sovitaan tiesuunnittelun yhteydessä valtion ja kaupungin kesken.

Raision kaupunki on ilmoittanut, että

- suunnittelualueen välille Uudenkaupungin rata-Juhaninkatu on hyväksytty ja vahvistettu Keskikaupungin osayleiskaava. Välillä Kaanaa-Uudenkaupungin

rata on voimassa Raision oikeusvaikutteinen yleiskaava. Alueesta osa on asemakaavoitettu ja osa asemakaavoittamatonta. Kaupunki puoltaa yleissuunnitelman hyväksymistä, vaikka se on osin voimassa olevan asemakaavan vastainen.

- kaupunki on laatinut E18 Länsiosa nimisen asemakaavan ja asemakaavan muutoksen välille Kaanaa - Uudenkaupungin rata. Asemakaava on hyväksytty kaupunginvaltuustossa 25.3.2019. Asemakaavassa maanteitä koskevat järjestelyt ovat laaditun yleissuunnitelman mukaiset. Asemakaavan uusista kaduista Nuorikkalassa sijaitseva Patenttikatu on linjattu alueelle laaditusta yleissuunnitelmasta poikkeavalla tavalla. Asemakaavalla hyväksyttävien katujärjestelyiden osittainen poikkeaminen alueelle laaditun yleissuunnitelman tiejärjestelyistä on merkitykseltään niin vähäinen, ettei se vaikeuta "E18 Turun kehätien parantaminen välillä Naantali-Raisio" -yleissuunnitelman toteutettavuutta.
- jatkosuunnittelussa ja toteutuksessa tulee muistaa, että väylä sijoittuu kaupunkialueelle, jolloin mittavien eritasoliittymien tulisi olla toteutukseltaan ja materiaaleiltaan laadukkaita sekä kaupunkiympäristöön soveltuvia. Toteutuksessa olisi hyvä hyödyntää eri liityntäpaikkojen alueidentiteettejä nostamalla ne esiin ympäristötaiteen ja valaistuksen keinoin.
- yleissuunnitelmassa kuvatut tieverkon hallinnolliset muutokset ovat hyväksyttäviä.
- jatkosuunnittelussa on kiinnitettävä erityistä huomiota melun haitallisten vaikutusten vähentämiseen. Samoin jatkosuunnittelussa tulee selvittää mahdollisuus toteuttaa kevyenliikenteen yhteys Raisionlahden ja Raision pienvenesataman välillä.

Varsinais-Suomen ELY-keskus on todennut, että

- yleissuunnitelma on nimensä mukaan yleispiirteinen suunnitelma, jolla hyväksytään ratkaisujen peruseriaatteet, kuten kaistamäärät, liittymätyypit jne. Yleissuunnitelma toimii tiesuunnitelman laatimisen lähtökohtana ja tiesuunnitelmassa tulee noudattaa yleissuunnitelmassa hyväksytyjä periaatteita. Tiesuunnitelmaa laadittaessa suunnitellaan tarkemmin yleissuunnitelmassa hyväksytyt perusratkaisut.
- mahdollisuutta toteuttaa Raisionlahden ja pienvenesataman välinen jalkenkulku- ja pyöräily-yhteys selvitetään tiesuunnittelun aikana.

Turun kaupunki on ilmoittanut, että

- sillä ei ole huomautettavaa otsikossa mainitusta yleissuunnitelmasta.
- sille ei ole toimitettu yleissuunnitelmaa koskevia muistutuksia.
- suunnitelma-alueella on Turun kaupungin alueella voimassa lainvoimainen Turun yleiskaava (45/1999) ja lainvoimainen asemakaava (9/2017). Yleissuunnitelma on em. kaavojen mukainen.
- sillä ei ole huomautettavaa yleissuunnitelmassa esitettyihin rakenteiden eikä tieverkon hallinnollisten muutosten periaatteisiin.

Varsinais-Suomen liitto on ilmoittanut, että

- Varsinais-Suomen liiton edustajat ovat olleet tiiviisti mukana YVA-prosessissa ja yleissuunnitelmaa laadittaessa E18 Turun kehätielle (kt40) välillä Naantali-Raisio.
- Varsinais-Suomen näkökulmat on huomioitu suunnitteluprosessin aikana hyvin. Suunnitelma tukee hyvin Varsinais-Suomen liikennejärjestelmän, elinkeinoelämän sekä maakuntakaavan kehittämistavoitteita.
 - suunnitelman toteutuminen parantaa etenkin Telakan alueen sekä Naantalilin sataman kuljetusten sekä työmatkaliikenteen sujuvuutta.

- suunnitelman toteutuminen parantaa myös seudun asukkaidenkin henkilöautoilun sujuvuutta.
- suunnitelmassa on huomioitu hyvin Turun ja Naantalin välisen seudullisen pyöräilyn laatuvaikuttamisen kehittämistarpeet.
- suunnitelma mahdollistaa myös joukkoliikenteen kehittämisen suunniteltavilla tieosuuksilla.
- yleissuunnitelman tueksi laadittu uusiomateriaaliselvitys edesauttaa osaltaan alueellisen ylijäämä- ja uusiomaa-ainestoinnin ja sitä kautta kiertotalouden tavoitteiden toteutumista maakunnassa.

Varsinais-Suomen maakuntamuseo on ilmoittanut, että

- tiesuunnittelussa tulisi esitettyjen tavoitteiden mukaisesti selkeämmin tukeutua alueen maankäytön historiaan, joka antaa luontevan pohjan omaleimaisen tieympäristön muodostumiseen. Tien ei pidä nousta esille ympäristöstään, vaan olla luonteva osa ympäristöä.

Varsinais-Suomen ELY-keskus on todennut, että

- E18-tien laatuvaatimuksena on liittymien toteuttamien eritasoliittyminä. Myös Krookilan alueen läheisyydessä sijaitsevan Meyerin Turun telakka-alueen lisääntyvän liikenteen toimivuus vaatii sujuvia liikenneyhteyksiä. Eritasoliittymien vaikutus maisemaan on väkisin merkittävä. Yleissuunnitelmassa on esitetty ympäristönkäsitteilyn periaatteet, tarkempi ympäristösuunnitelma tehdään tiesuunnitelman laadinnan yhteydessä.
- yleissuunnitelmassa esitetty ratkaisu on oikeusvaikutteisten kaavojen mukainen. Kaavoissa alueelle on esitetty työpaikka-, teollisuus- ja asumiskäyttöä sekä niihin liittyviä liikennejärjestelyjä.
- alueen perustamistaso tulee jatkossa olemaan tulvariskirajan yläpuolella, joten vanha niittyalue tulee kokonaisuudessa pengerryksi ja näin ollen muuttamaan nykyisestä. Lisäksi alue tulee lähes kokonaan rakennetuksi Raision asemakaavojen toteutuessa ja se lienee jatkossa osa telakan ympäristöön syntyvää Blue Industry Park -kokonaisuutta.

Puolustusvoimat on ilmoittanut, ettei sillä ole lausuttavaa yleissuunnitelmaan.

Varsinais-Suomen ELY-keskuksen ympäristö- ja luonnonvarat -vastuualue on ilmoittanut, että

- yleissuunnitelmassa todettujen maankäyttöä koskevien tavoitteiden mukaan edistetään satama-, telakka- ja muiden yritysalueiden kehittämistä. Liikenteellisissä tavoitteissa on mainittu mm. E18 jatkuvuus Raisionlahden kohdalla. Elinkeinoelämän toimintaedellytysten ja liikennejärjestelmän kehittämisen kannalta em. tavoitteet ovat ensisijaisia. Raskaan liikenteen sujuvat reitit ovat kehittämisessä oleellisessa osassa. Näissä tärkeä on raskaan liikenteen reitti Naantalin Satamaan. Viestitien kehittäminen tähän tarkoitukseen on yhdyskuntarakenteen kannalta perusteltua. Raskaan liikenteen sujuvuutta suunnitelluissa liittymissä ja risteysalueilla on jatkosuunnittelussa hyvä kuvata.
- suunnittelussa on kiinnitetty kiitettävästi huomiota kevytliikenteen edellytysten parantamiseen.
- alueen kaavatilanne on kuvattu yleissuunnitelmassa asianmukaisesti. Liitteenä 1 olevan hankearvioinnin tiedot (s37) ainakin Naantalin yleiskaavatilanteesta ovat sitä vastoin vanhentuneet ja virheelliset. Naantalin kaupungin alueella on voimassa vuoden 2017 lopulla hyväksytty Manner-Naantalin yleiskaava, joka mahdollistaa jatkosuunniteluun valitut ratkaisut. Ensisijaisena kehitettävä yhteys Naantalin satamaan jäi yleiskaavoituksessa vielä ratkaisematta. Raision alueella voimassa olevat, jo melko vanhat, yleiskaavat ovat osin yleispiirteisiä

eivätkä sisällä suunnittelun mukaisia tieverkon ratkaisuja. Tämä johdosta Raisiossa on vireillä laajaa aluetta koskeva asemakaavoitus, joissa tarkennetaan yleiskaavaa ja huomioidaan tiesuunnittelun mukaiset väylät. ELY-keskus on antanut asemakaavaluonnokseen lausunnon 17.10.2017. Asemakaavaehdotus on valmistelussa. Turun kaupungin alueella on jo tehty pieni asemakaavamuutos Telakan liittymän paikkeilla. Kaavallinen valmius on edellä todetun mukaan hyvä yleissuunnitelman kannalta. Kunnissa on valmius tarkistaa asemakaavoja, mikäli se alkavan tarkemman tiesuunnitelman laadinnan perusteella on tarpeen. Asemakaavoituksessa voidaan vielä tiesuunnittelua tarkemmin selvittää ja ratkaista ympäristövaikutusten vähentämistä koskevia maankäyttökysymyksiä esimerkiksi Raisionlahden ja Luolalanjärven lähellä.

- maisemavaikutusten arviointiin on kiinnitetty huomiota. Tiejakso ei kulje erityisesti arvokkaiden maisema-alueiden läpi. Ratkaisut ovat tarkemmassa suunnittelussa sovitettavissa maisemaan. Luolalanjärven ympäristön ja Tempelivuoren maisemallinen merkitys on yleissuunnittelussa pyritty ottamaan huomioon. Suunnitelman ympäristöanalyysin kehittämisideat (Y3.1) ovat maiseman näkökulmasta lähtökohtaisesti hyviä.
- tulvariskiä tulee tarkastella suunnittelussa pidemmälle. Suositusten perustana valta- ja kantateille on vedenkorkeus jonka ylittymisen todennäköisyys vuonna 2100 on 1/250. Turun merialueella tämä korkeus on +2,26 N2000. Tämä on ohjeistuksessa pyöristetty arvoksi +2,40 N2000. Meriveden vaikutusalueella alin rakentamiskorkeus on siis +2,40 N2000. Luolalanjärvi on säännöstelty järvi, jolloin alin rakentamiskorkeus sen rannoilla on säännöstelyn yläraja + vähintään 0,5 m. Tätä ei ole selvitetty tai tarkasteltu. Säännöstelyrakenne ja sen riskit on syytä vielä selvittää. Hulevesien hallinta sisältyy suunnitelmaan.
- suunnitelmassa on hyvin kuvattu vaihtoehtotarkastelut ja perustelut jatko-suunnitteluun valituille ratkaisuille. Valitulla tieratkaisulla ja siihen liittyvällä meluntorjunnalla Raisionlahden luonnonsuojelualueiden melutilanne paranee selvästi nykyisestä. Meluaidat ehkäisevät myös mahdollisia lintujen törmäyksiä.
- sivulla 39 kuvattujen tiesuunnitelma-alueella esiintyvien lajien elinympäristötarpeet on otettu suunnitelmassa huomioon. Vanton eritasoliittymän alueen liejukanalammikon ympäristön tarkemmassa tiesuunnittelussa on varmistettava ko. lammikon vesitilanteen säilyminen.
- suunnittelualueella ei ole selvitetty liito-oravalle sopivien kulkuyhteyksien sijaintia ja sivulla 39 arvioidaan lajin kykenevän ylittämään kehätien ainakin Katteluksen alueella. Ottaen huomioon alueen ympäristön ja uhanalaisten lajien tietojärjestelmässä (Hertta) olevien alueen liito-oravahavaintojen sisällön on perusteltua arvioida, että tiellä ei ole olennaista merkitystä liite-oravan esiintymisalueisiin tai niiden välisiin kulkuyhteyksiin.
- Raisionlahden virtausoloja voidaan parantaa laajentamalla nykyistä silta-aukkoa, mikä on pyritty ottamaan suunnitelmassa huomioon. Yleissuunnitelmassa on esitetty aukon laajentamista kaksinkertaiseksi nykyisestä. Aukon laajentamisen lisäksi madalletaan silta-aukon kohdalla nykyistä maakannasta. Tämä ei käytännössä kuitenkaan paranna suojelualueen veden vaihtuvuutta merkittävästi nykyisestä tilanteesta. Lähtökohtaisesti veden virtausolot paranevat, mitä enemmän aukkoa voidaan laajentaa, mutta suunnittelussa täytyy ottaa huomioon myös nykyisen kannaksen suojavaikutus suojelualueen eteläosan ranta-alueisiin. Yleissuunnitelmaan liittyvässä riskiraportissa viitataan sivulla 5, että nykyisen aukon leveyden suunnittelussa tulee varmistaa, että veden vaihtuvuus ei kasva liikaa ja aiheuta eroosiota pohjasedimentteihin, jotka ovat todennäköisesti pilaantuneita ainakin sillan kohdalla. Pienessä aukossa kuitenkin vedenpinnan vaihtelut aiheuttavat voimakkaamman virtauksen ja sen myötä mahdollisen eroosiovaikutuksen. Kaivualueen massojen pilaantuneisuus ja sijoittelu sekä mahdollinen käsittelyn tarve tulee joka tapauksessa arvioida

tarkemmassa suunnittelussa. Silta-aukon leveys voidaankin tarkentaa ja ratkaista yksityiskohtaisemman tiesuunnitelman yhteydessä veden vaihtuvuutta parantavien toimien reunaehdot ja tien rakentamiseen liittyvät kustannukset yhteen sovittaen.

- suunnitelman mukaan ympäristön käsittelyn periaatteet vaihtelevat suunnittelualueen maisemallisten jaksojen mukaan. Yksityiskohtaisemman tiesuunnitelman yhteydessä on tarpeen vielä arvioida näihin liittyviä yksityiskohtia kuten esim. pientareiden istutuksia ja tiealueiden käsittelyä niin, että toimenpiteillä voidaan mahdollisimman hyvin ylläpitää ja mahdollisesti myös parantaa tieympäristön luonnon monimuotoisuutta. Käsittelyn periaatteiden yhtenä yksityiskohtana suunnitelman esityksen mukaan melukaiteiden tulee olla rakenteeltaan läpinäkyviä. Raisionlahden meluaidoissa on jatkosuunnittelussa kuitenkin otettava huomioon myös lintujen törmäysriski ja siten aitojen havaittavuus em. näkökulmasta. Lintujen kannalta kriittisiä aitaosia ja mahdollista pintakäsittelyä on arvioitava tarkemmin tiesuunnitelmassa.

Varsinais-Suomen ELY-keskus on todennut, että

- yleissuunnitelmassa on käytetty "Turun, Raision, Naantalin ja Rauman rannikkoalueen tulvariskien hallintasuunnitelma vuosille 2016–2021" -raportissa mainittua kerran 250 vuodessa toistuvan tulvan vedenkorkeutta 173,8 cm (N2000), johon lisättiin 50 cm varmuusvaraksi päätyen arvoon +2,25 m. Ympäristöviranomaisen ilmoittama ohjearvo vuodelle 2100 on +2,26 (N2000), joka on tiesuunnittelussa saavutettavissa. Ohjeessa pyöristettyyn lukemaan +2,40 ei välttämättä ole mahdollista päästä teknis-taloudellisten syiden takia.
- Finnfeeds Finland Oy on käynnistänyt vesilain mukaisen lupamenettelyn (ESAVI/23459/2018) Luolalanjärven säännöstelypadon muuttamisesta luonnonmukaiseksi pohjapadoksi ja vanhojen säännöstelylupien rauettamisesta.
- Raisionlahden virtausolosuhteiden parantamisratkaisuja tarkennetaan tiesuunnittelun yhteydessä yhdessä ympäristöviranomaisen kanssa.

Suunnittelukohteen ratkaisuja on esitelty Väyläviraston rata-asioista vastaaville henkilöille kahdessa kokouksessa 22.9.2017 ja 21.2.2018.

Väylävirasto on ilmoittanut radan osalta, että

- suunnitelma on vaaka- ja pystygeometrian osalta ratasuunnittelun ohjeiden mukaiset vaatimukset täyttävä
- radan osalta on syytä varautua sen sähköistämiseen ja sen osalta voidaan hyväksyä madallettu sähköistys -vaatimus (6200 mm kiskon selästä mitattuna)
- uuden tasoristeyksen hyväksyminen on vaikeaa, mutta nykyisten tasoristeysten (3 kpl) poistuminen on hyvä asia
- katuyhteydelle K5 jäävän tasoristeyksen odotustila ei aivan täytä tasoristeysmääräyksiä

Varsinais-Suomen ELY-keskus on todennut, että

- Uusi tasoristeys tulee kadulle K11, jolla korvataan kehätieltä katkaistava tasoliittymä. Uusi tasoristeys korvaa nykyisen Kemppilän talo -tasoristeyksen, jolloin lukumäärä ei muutu. Uusi tasoristeys varustetaan puolipuomein, joita nykyisessä ei ole.
- K5 katuyhteys on osoitettu asemakaavan mukaisena. Tiesuunnitelman laatimisen yhteydessä asemakaavaa ehdotetaan muutettavaksi tarvittavin osin.

Sovelletut säännökset

Laki liikennejärjestelmästä ja maanteistä (503/2005) 5, 10, 16, 17, 18, 20, 27, 29, 43b, 99, 105, 106, 107 §
Maantielaki (503/2005, alkuperäinen säädös) 3, 13, 19 §
Maantieasetus (924/2005) 3 §
Liikenne- ja viestintäministeriön asetus maanteiden ja rautateiden pääväylistä (933/2018) 2, 4 §

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 tie-yleissuunnitelman 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 oikeusvaikutteisissa kaavoissa.

Päätöksen täytäntöönpano

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

Hyväksymismaksu ja sen määräytyminen

Maksu määräytyy Liikenne- ja viestintäviraston liikennettä koskevista maksullisista suoritteista annetun Liikenne- ja viestintäministeriön asetuksen (1452/2019) mukaan.

Hyväksymisesitys on tullut vireille ennen 1.1.2020, joten tämä hyväksymispäätös on maksuton.

Lisätiedot

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



Petteri Kukkola
Erityisasiantuntija



Sari Lajunen
Lakimies

Liite Valitusosoitus

Jakelu *Toimenpiteitä varten*
Varsinais-Suomen ELY-keskus

Tiedoksi Väylävirasto

VALITUSOSOITUS

Valitusviranomainen

Tähän päätökseen saa hakea muutosta Turun hallinto-oikeuteen kirjallisella valituksella. Asian käsittelystä perittävästä maksusta valitetaan samassa järjestyksessä kuin pääasiasta.

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 ELY –keskuksen internet-sivuilla. Valitusaika on siten kuulutuksen julkaisupäivä + 37 päivää.

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

Valituksen sisältö

Valituskirjelmässä, 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.

Allekirjoitus

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

Liitteet

Valituskirjelmään 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

Valituskirjelmä liitteineen on toimitettava hallinto-oikeudelle valitusajan kuluessa ennen virka-ajan päättymistä. Tämä koskee myös sähköpostitse tai sähköisessä asiointipalvelussa lähetettäviä asiakirjoja. Valituskirjelmän ja muiden asiakirjojen lähettäminen postitse tai sähköisesti tapahtuu lähettäjän omalla vastuulla.

Turun hallinto-oikeuden yhteystiedot:

Käyntiosoite: Sairashuoneenkatu 2-4, Turku

Postiosoite: PL 32, 20101 Turku

Puhelin: 029 56 42400 (vaihde)

Faksi: 029 56 42414

Sähköposti: turku.hao@oikeus.fi

Valituksen voi tehdä myös hallinto- ja erityistuomioistuinten asiointipalvelussa (ei viranomaisille) osoitteessa: <https://asiointi2.oikeus.fi/hallintotuomioistuimet>

Kustannukset

Hallinto-oikeuden oikeudenkäyntimaksu on 260 euroa. Oikeudenkäyntimaksua ei peritä, jos hallinto-oikeus muuttaa valituksenalaista päätöstä muutoksenhakijan eduksi.