

LAUSUNTO

3.2.2011

Varsinais-Suomen elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus

PL 636

20101 TURKU

LAUSUNTOPYYNTÖNNE 3.11, puh.kesk. Liimatainen / Siitonen 28.1.

TURUN KEHÄTIEN (KANTATIE 40) PARANTAMINEN VÄLILLÄ KAUSELA – KIRISMÄKI YLEISSUUNNITELMA

Yleistä Olemme todella tyytyväisiä siitä, että tämä yhteysväli on otettu suunnittelun kohteeksi. Kun Turun seutu pyrkii profiloitumaan logistiseksi keskuksesi, täytyy myös infrastruktuurin olla kaikilta osin kunnossa. Läntinen Suomi on jäänyt infrastruktuurin keittämiseen annettujen määrärahojen osalta paitsioon viimeisten vuosien aikana. Usein vedotaan siihen, että tänne saatiin Turku – Helsinki moottoritie, joten pitäisi olla vähän aikaa hissukseen. Pitää kuitenkin muistaa, että tuon yhteysvälin, joka on siis osa E18 –tietä, valmistuminen kesti noin 60 vuotta.

Alueemme edunvalvojilla on nyt näytön paikka, kun seuraavan hallituksen ohjelmaa valmistellaan ja investoinneista päätetään. Tuoreessa muistissa on, että tämän hallituksen aikana VT 5:lle ja sen itäpuolelle on rahaa riittänyt yli 500 milj.euroa erilaisiin kehittämishankkeisiin. Nyt on Länsi-Suomen vuoro!

Tiivistelmä Tiivistelmässä todetaan, että: ”Turun kehätien parantamishanke Kauselan ja Kirismäen välillä täydentää E18 –tien läntisen osan ainoan kaksikaistaisen osuuden tavoitteiden mukaiseksi moottoritietasoiseksi yhteydeksi.”

Tuo väite ei pidä paikkaansa! Länteen päin mentäessä E18 –tie muuttuu Raisionkaaren jälkeen jälleen kaksikaistaiseksi tieksi jatkuen sellaisena aina tien länsipäähän, eli Naantalın satamaan saakka.

E18 –tie on osa Pohjolan kolmioon kuuluvaa Suomen tärkeintä kansainvälistä tieyhteyttä. Naantalın ja Turun satamat ovat Suomen tärkeimmät vientisatamat, kun puhutaan Skandinaaviaan ja sen kautta Eurooppaan suuntautuvasta tavaraliikenteestä.

E18 -tien länsipää ei siis tule moottoritietasoiseksi pelkästään tämän Kausela - Kirismäki -yhteysvälin parantamisella. Mielestämme tämä tulee myös huomioida näissä asiakirjoissa oikein.

Vaihtoehtotarkastelu

Neljästä tarkastellusta päävaihtoehdosta valittu vaihtoehto C on esitettyjen perustelujen mukaisesti mielestämme paras vaihtoehto.

Kaarinantien käänö

Kaarinantien kääntöä pidämme Kokonaisuuden kannalta ja erityisesti Avantia alueen logistisen keskittymän toimivuuden sekä Paraisilla toimivan teollisuuden kuljetusten sujuvuuden kannalta tarpeellisena.

Valittuun toteuttamisvaihtoehtoon meillä ei ole huomautettavaa, mutta haluamme kiinnittää huomiota siihen, ettei tunnelin nousuja ja laskuja rakenneta liian jyrkiksi raskaalle liikenteelle. Mielestämme suunniteltu 5 %:n nousu pudottaa jo lyhyelläkin matkalla yhdistelmäajoneuvon nopeuden melko pieneksi.

Avantin eritasoliittymä

Kuten yleissuunnitelmassakin on todettu, niin alueella liikkuu runsaasti raskasta liikennettä, joka toimii Avantin alueelta. Erityisesti liukkailla, mutta myös pitävällä keleillä joudutaan esitetyssä järjestelyssä lännestä liittymään tullessa jarruttamaan vauhti pois ennen silmukkaa ja taas silmukassa lisäämään tehoa niin, että ajoneuvot pääsevät nousemaan rampin ylös. Suorassa rampissa tätä lisätehoa ei niinkään tarvita. Asialla on siis merkittävä vaikutus esim. kokonaispäästöihin suunniteltuna käyttöaikana. Suorat rampit olisivat myös erikoiskuljetusten kannalta parempi vaihtoehto kuin silmukka. Esitämmekin, että etsitään vielä vaihtoehtoa, jonka kautta saataisiin ko. kohteeseen toteutettua suora ramppi suunnitellun silmukan sijaan.

Koska mitoitusohjeet aiheuttavat sellaisen ongelman, kuin mitä kohdassa 2.4.2. todetaan, on varmasti syytä suunnitella ja rakentaa Kauselan liittymästä itään päin nousevaan mäkeen uusi raskaan kaluston kiihdytys / ryömintäkaista tässä yhteydessä, jolla raskaan liikenteen nopeuteen liittyvä ongelma voidaan ratkaista.

Pukkilan eritasoliittymä

Liittymän ratkaisuehdotuksen suhteen meillä ei ole huomautettavaa.

Kirismäen eritasoliittymä

Liittymän ratkaisuehdotuksen, vaihtoehdon 2 suhteen meillä ei ole huomautettavaa.

Pyydämme kuitenkin vielä harkitsemaan olemassa olevan ohituskaistan purkamista risteyksen eteläpuolelta. Liikenteen sujuvuus ja turvallisuus puoltavat ohituskaista jättämistä käyttöön ja samat perustelut sopivat myös alueen asukasliikenteen ohjaamista suunnitelluin kiertoliittymän kautta kehätiellä ja VT1:lle.

Turun kehätien, kt 40- E18 Yleissuunnitelma

3.1.1. Ajoneuvoliikenteen järjestelyt

Turun kehätie (kantatie 40)

Kohdassa todetaan, että: ” ... tien pystygeometrian määrittelyssä on käytetty mitoituksena ohjearvojen minimejä, jolloin suositeltavat ohjearvot uudelle tielle alittuvat.” Jos tämä tarkoittaa sitä, että mäet ovat jyrkempiä kuin mitä ohjeistus

sanoo, emme voi sitä hyväksyä. Toivomme, että VT1:n rakentamisessa tässä suhteessa tapahtuneista virheistä olisi opittu jotain.

3.1.4. Erikoiskuljetusten reitit ja järjestelyt

Erikoiskuljetusten reitille vaatimuksena on 7 metrin korkeus, 7 metrin leveys ja suuret painot. Lisäksi sitä pitkin pitää pystyä kuljettamaan 45 metriä pitkiä kuljetuksia. Erikoiskuljetusten johtaminen pois pääreitiltä, tässä tapauksessa kehätieltä, lisää kaikissa tapauksissa kuljetukseen liittyvää vahinko ja onnettomuusriskiä tarpeettomasti.

Kun kyseessä on maamme ulkomaankauppaa palvelevasta merkittävästä erikoiskuljetusreitistä, emme voi hyväksyä sitä, että kuljetusten turvallisuuden suhteen otetaan mitään riskiä. Niin Avantin eritasoliittymä kuin Tuulissuon ja Pukkilan eritasoliittymien välillä erikoiskuljetukset pitää voida kuljettaa kehätietä tai sen suoraa liikennesuunnan mukaisia rampeja pitkin esteettömästi koko matkalla. Esteettömyys pitää ottaa huomioon myös tieosan laitteiden osalta. Tämän vuoksi Tuulissuon ja Pukkilan eritasoliittymien välille suunnitellun sillan vapaan alikulkukorkeuden pitää olla riittävä. Paras ratkaisu olisi se, että yhteys voitaisiin toteuttaa alikulkuna.

Muuntajareitin ajateltu korkeus 4,8 m ei toteudu oikeastaan juuri koskaan, vaan ne ovat käytännössä aina yli 5m korkeita. Tämän vuoksi, jos Avantiin rakennettaisiin esitetty kierto, pitää se mitoittaa sekä korkeudeltaan että kantavuudeltaan muuntaja kuljetuksille sopiviksi. Lisäksi tulee huomioida, että esim. yli 200 tonnia painava muuntaja kuljetetaan yleensä hyvin pitkällä ja moniakselisella moduulilavetilla, joka tarvitsee runsaasti tilaa kääntymiseen.

Lopuksi Olemme mielellämme mukana myös hankkeen jatkosuunnittelussa.

Suomen Kuljetus- ja Logistiikka SKAL ry

Iiro Lehtonen
toimitusjohtaja

Jari Pietilä
järjestöpäällikkö

Länsi-Suomen Kuljetusyrittäjät ry



Tero Siitonen
toimitusjohtaja