

Vastaanottaja  
**Raision kaupunki**

Asiakirjatyyppi  
**Raportti**

Päivämäärä  
**26.4.2020**

# **E18 - KESKIKAUPUNKI**

## **ASEMAKAAVAN ELINKEINOVAIKUTUSTEN AR- VIOINTI**



# **E18 – KESKIKAUPUNKI ASEMAKAAVAN ELINKEINOVAIKUTUSTEN ARVIOINTI**

Projekti **E18 – KESKIKAUPUNKI  
ASEMAKAAVAN ELINKEINOVAIKUTUSTEN ARVIOINTI**

Vastaanottaja **Raision kaupunki**

Asiakirjatyyppi **Raportti**

Päivämäärä **26.4.2020**

Laatija **Eero Salminen, Kimmo Koski, Aino Ropponen**

Ramboll  
PL 25, Itsehallintokuja 3  
FI-02601 Espoo

P +358 20 755 611  
F +358 20 755 6201  
<https://fi.ramboll.com>

## SISÄLTÖ

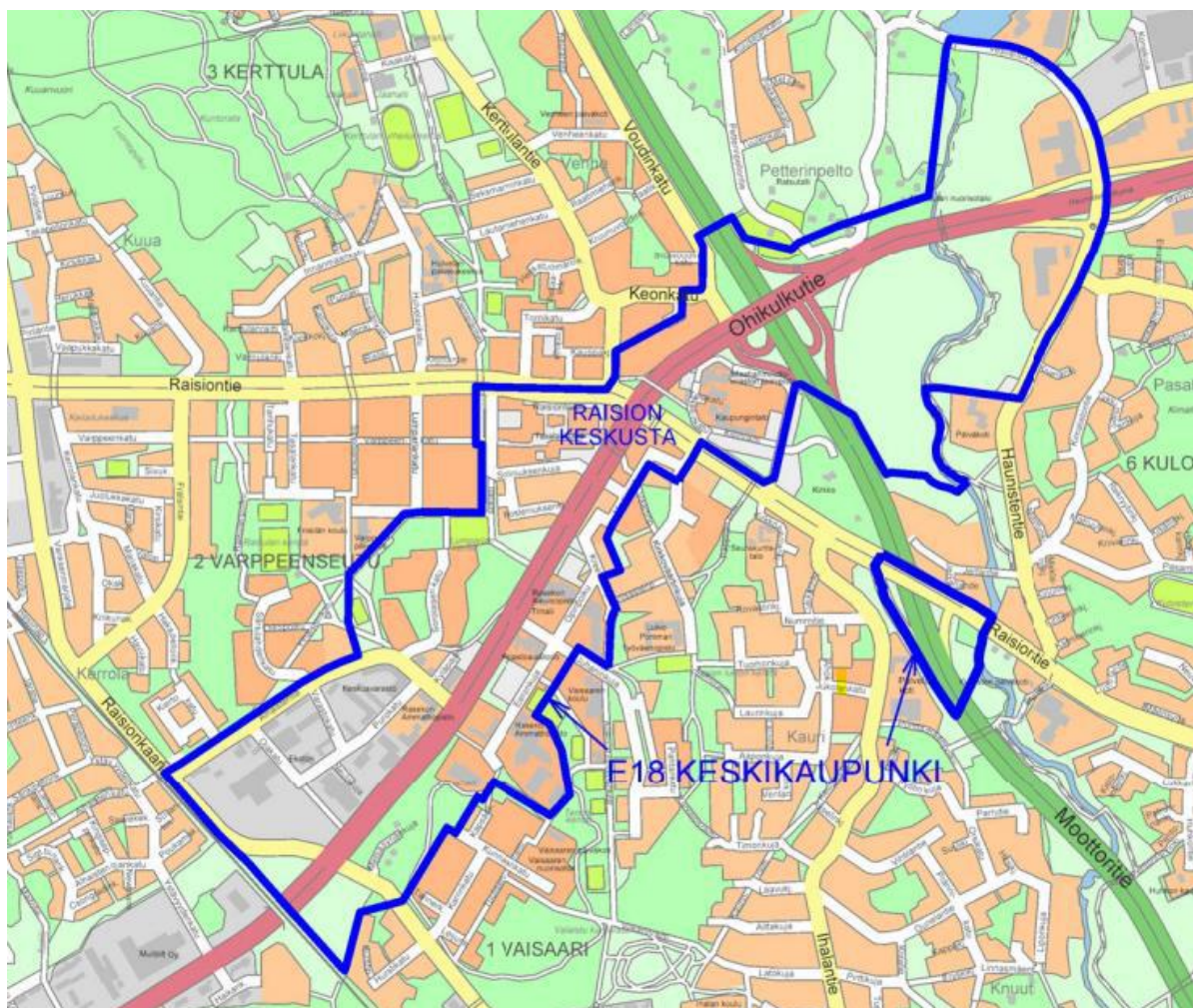
<b>1.</b>	<b>Lähtökohdat</b>	<b>2</b>
1.1	Turun kehätien kehittämisen tausta	3
1.2	Arvioitava asemakaava	7
<b>2.</b>	<b>Arvioinnin viitekehys</b>	<b>8</b>
2.1	Yritysten sijaintipaikan valintaan vaikuttavia tekijöitä	8
2.2	Saavutettavuus ja asiointivirrat	11
<b>3.</b>	<b>Raision keskustan Nykytila</b>	<b>13</b>
3.1	Väestö ja työpaikat	13
3.2	Raision keskustaan kohdistuva aktiivisuus	16
<b>4.</b>	<b>Asemakaavan elinkeinovaikutusten arviointi</b>	<b>20</b>
4.1	Vaikutusten laajuus	20
4.2	Mihin asioihin asemakaavan vaikutukset yrityksissä kohdentuvat?	21
4.3	Miten vaikutukset ajoittuvat?	27
<b>5.</b>	<b>Johtopäätökset ja suositukset</b>	<b>29</b>
5.1	Asemakaavan keskeiset yritysvaikutukset	29
5.2	Rakentamisen aikaisten negatiivisten liikenne- ja elinkeinovaikutusten lieventämiskeinoja	30
5.3	Maankäytön kehittäminen ja keskustan elinvoima	31



# 1. LÄHTÖKOHDAT

Raision keskustan kohdalla ollaan osana Turun kehätien (E18) kehittämistä toteuttamassa laajamittainen muutostyö, jossa kehätie viedään keskustan kohdalta tunneliin ja liikennejärjestelyt muuttuvat merkittävästi nykyisestä. Turun kehätien muutostyöt alkavat Raision kohdalla nykyisen arvion mukaan vuonna 2022. Hankkeella on vaikutuksia keskustan elinkeinoelämään rakentamisen aikana ja hankkeen valmistuttua. Muuttuvia liikennejärjestelyjä varten on laadittu E18 – keskikau-punki -asemakaava, joka on kaavaehdotusvaiheessa. Asemakaavassa ei ole otettu kantaa muihin maankäytön muutoksiin, jotka asemakaavaluonnoksen mukaiset muuttuvat liikennejärjestelyt ja keskustaan rakentuva kansirakenne mahdollistavat.

Tämän selvityksen tavoitteena on arvioida asemakaavamuutoksen vaikutukset elinkeinoelämälle ja yrityksille. Vaikutukset arvioidaan kaava-alueelta (jatkossa tarkastelualue) sekä sen välittömältä vaikutusalueelta (noin 500 metrin vyöhyke tarkastelualueesta). Liikenteelliset muutokset heijastuvat elinkeinoelämään ja yrityksiin laajemmalla alueella (esim. kuljetusten ja logistiikan sujuvuus valtakunnallisella tasolla), mutta tässä selvityksessä tarkastelu on kohdennettu nimenomaan Raision keskusta-alueelle. Keskeisenä teemana on arvioida saavutettavuuden ja liikenteen sujuvuuden muutosten vaikutukset alueen elinkeinoelämän toimintaedellytyksiin. Arviointimenetelmänä on käytetty paikkatietotarkasteluja sekä asiantuntija-arvioita muutoksen suunnasta ja merkittävyystä.



Kuva 1. Luonnosvaiheen asemakaava-alue

Sujuvampien liikenne- ja liikkumisjärjestelyjen lisäksi asemakaavan mahdollistama muutos luo tulevaisuudessa edellytykset laajamittaisen maankäytön kehittämisen ja asukasmäärän kasvattamisen Raision keskusta-alueella. Keskustaa halkova E18-tie muutetaan tunneliksi, minkä myötä kaupungin ytimeen syntyy poikkeuksellisesti uutta maa-alueita. Turun seudun joukkoliikennetkaisu voi tuoda Raision keskusta myös raitiotie- tai superbussilinjaston.

Nyt tarkasteltavana olevan asemakaavan taustaksi kaupunki on laatinut keskustavision, joka on valmistunut vuonna 2018 (Schauman Nordgren Architects). Visiossa Raision keskusta on vihreä ja hyvin saavutettava innovaatiokeskus ja kohtaamispaikka. Uuden Raision tärkeimmät osa-alueet ovat keskustan porttina toimivat korkeat rakennukset ja niiden välissä oleva talvipuutarha, josta avautuu tunnelin kannelle rakentuva puisto. Puisto yhdistää keskustarakenteen ja luo suuren vihreän maiseman keskelle Raisiosta. Myös muut keskustan alueet jäsentyvät kaupunkitilojen sarjaksi. Keskustapuistoa ympäröivät uudenlaiset townhouse-asuinkorttelit. Liikekeskustan rakennuskantaa uudistetaan ja tiivistetään ajan kuluessa.



**Kuva 2** Havainnekuva Raision keskustavisiosta (Schauman Nordgren Architects)

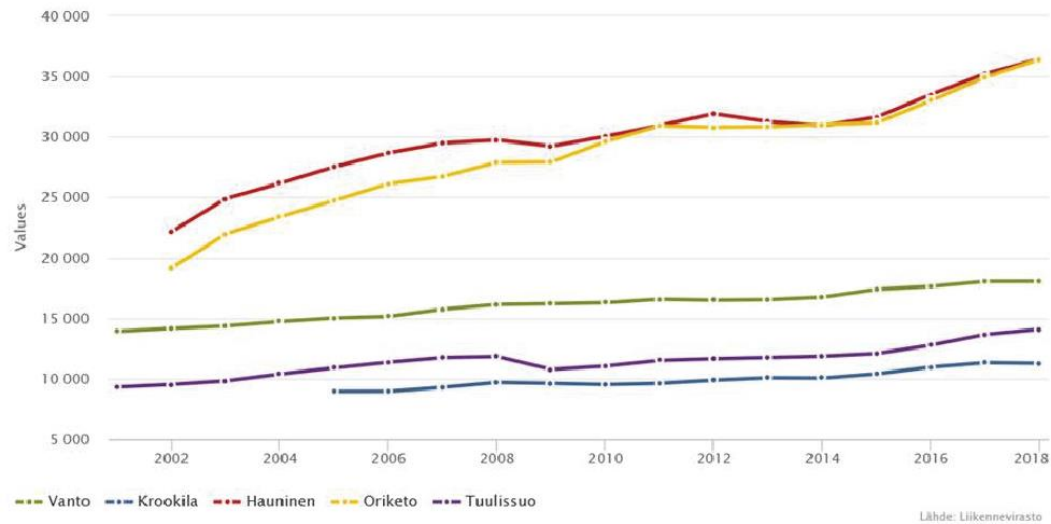
### **1.1 Turun kehätien kehittämisen tausta**

Turun kehätie on yksi Suomen tärkeimmistä päätieyhteyksistä ja se kuuluu myös Euroopan laajuisen TEN-T tieverkon ydinverkkokäytävään. TEN-T tieverkko halutaan kehittää yhtenäiseksi liikenneverkoksi. Suomi on sitoutunut toteuttamaan TEN-T ydinverkkoon kuuluvat väylät EU:n vaatimaan laatutasoon vuoteen 2030 mennessä. Turun kehätie on tällä hetkellä palvelutasoltaan muuta Suomen E18 TEN-T -tieyhteyttä alempi. (Lähde: Väylä).

Turun kehätien (E18) kehittämisen taustalla on kehätien välityskyvyn loppuminen ja kasvavien liikennemäärien aiheuttamat haitat liikenteen sujuvuudelle nykyisellä tie- ja katuverkolla. Turun kehätien keskeisimmät liikenteelliset ongelmat kohdistuvat sen liittymiin; valo-ohjatuissa liittymissä

toimivuus ruuhka-aikoina on ääriarjoilla ja mm. kuljetukset sekä muu päätien liikenne joutuu tois-  
tuvasti pysähtymään. Ongelma korostuu, koska kehätien liikennemäärien ennustetaan edelleen  
kasvavan huomattavasti. (Lähde: Väylä.)

Turun kehätien liikennemäärän kehitys

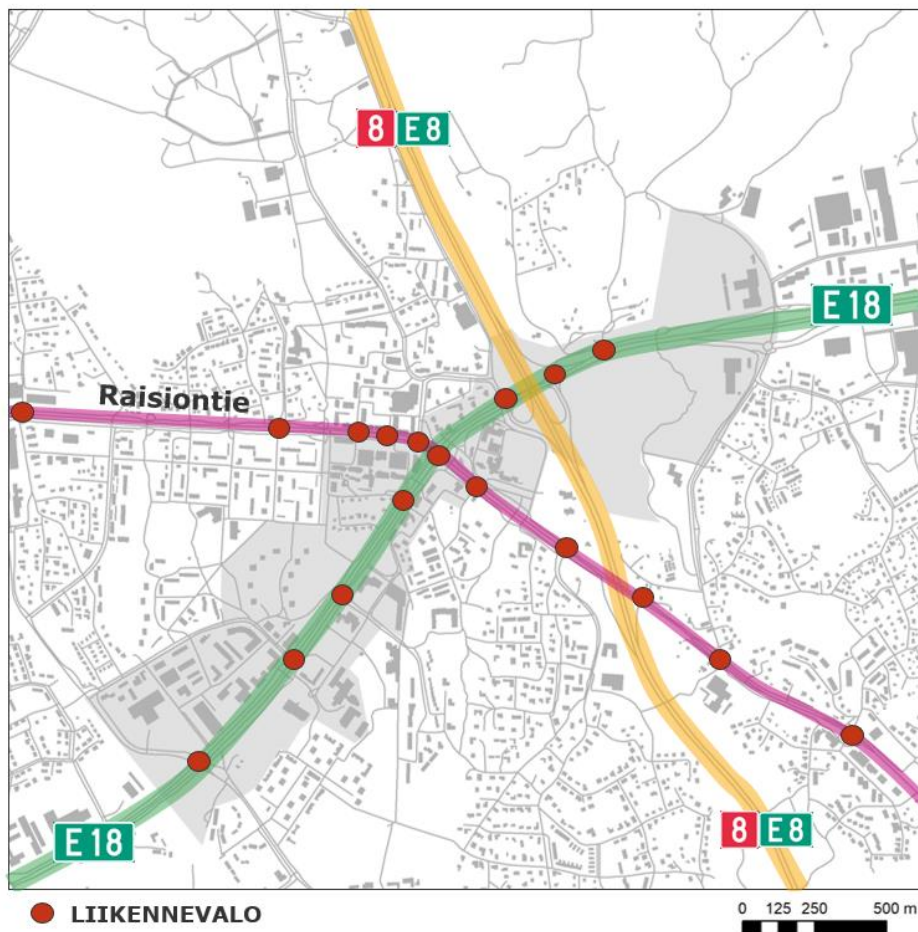


**Kuva 3 Turun kehätien liikennemäärien kehitys (Lähde: Väylä)**

Kehätiellä huonoin toimivuus kohdistuu satamayhteyksien solmupisteenä olevaan Raision erita-  
soliittymään (E8 / E18), jonka läpäisee n. 50 000 autoa vuorokaudessa. Sujuvuuden lisäksi liittymis-  
missä on turvallisuuspuutteita. Liikenteen edelleen kasvaessa ongelmat laajenevat merkittävästi ja  
tie ruuhkautuu yhä enemmän liittymien sekä kaksikaistaisten osuuksien osalta estäen sujuvaa ja  
turvallista liikennettä sekä haitaten erityisesti elinkeinoelämän kuljetuksia. Erityisen ongelmallinen  
on läntinen ramppiliittymä, jonka liittyminen Voudinkatuun heikentää entisestään liittymän välitys-  
kykyä. Läntinen ramppiliittymä on myös koko Turun kehätien pahin onnettomuuskasaus. Raisi-  
onkaaren ja Petterinpellon välisellä tieosuudella tapahtuu vuosittain lukuisia onnettomuuksia, joissa  
tapahtuu myös henkilövahinkoja. Usein osapuolina on jalankulkija, pyöräilijä tai mopoilija.

Kokonaisuutena Raision keskustan liikennettä hidastavat useat lähekkäin olevat valo-ohjatut ris-  
teykset, jotka osaltaan ruuhkauttavat liikennettä. Liikenteen sujuvuutta ei enää voi parantaa kais-  
toja lisäämällä tai säätämällä liikennevalojen synkronointia.





**Kuva 4. Turun kehätie (E18), vt8 ja Raisiontie keskustan kohdalla nykytilanteessa**

Raisio keskustan kohdalla E18-tien muutkin liittymät ovat valo-ohjattuja. Etenkin Raisiontien liittymä laajoista kaistajärjestelyistä huolimatta ruuhkautuu ja aiheuttaa viivytyksiä sekä E18-tien että Raisiontien liikenteelle. Myös Raisiontie on runsaan läpikulkuliikenteen takia vilkkaasti liikennöity.



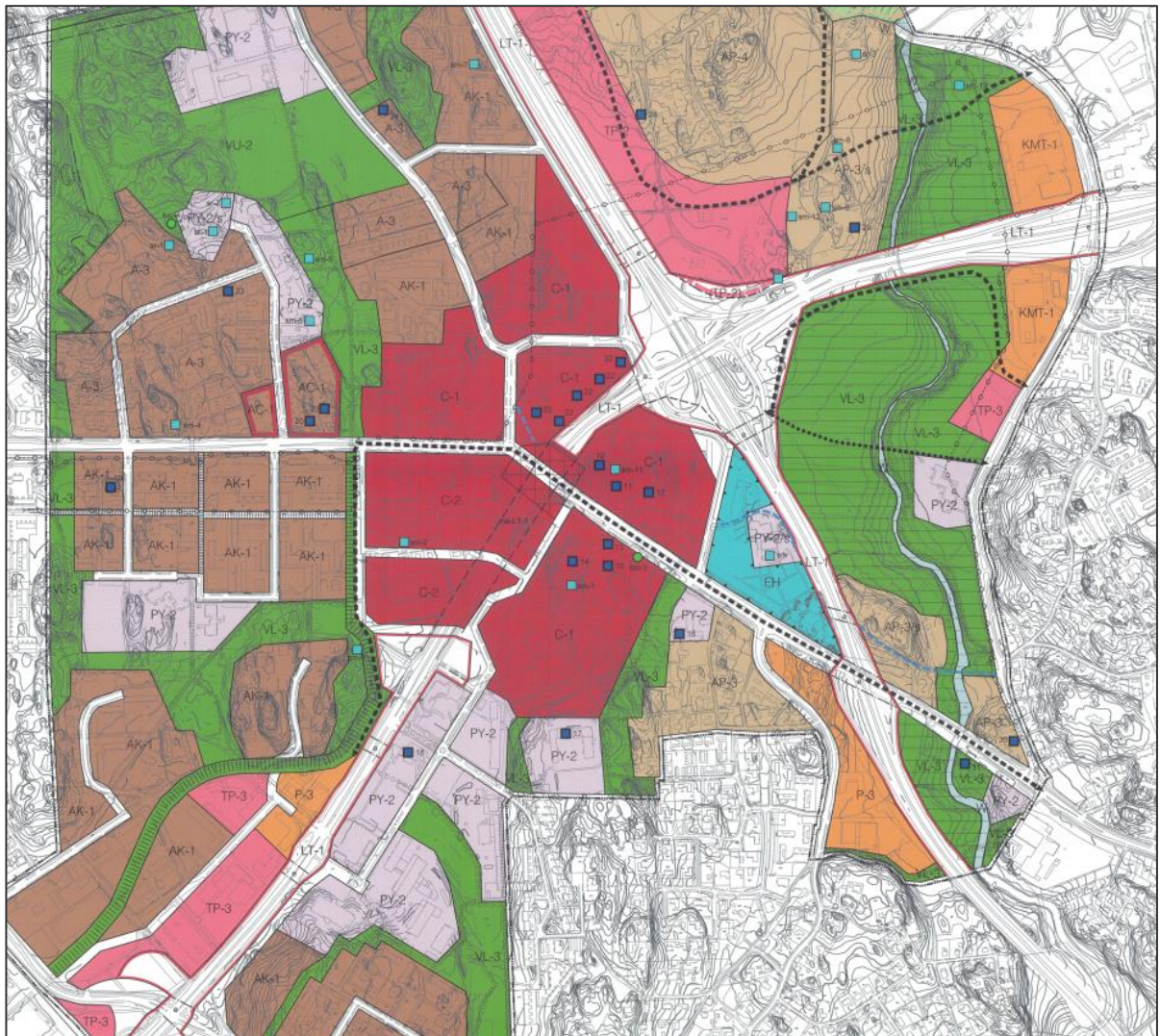
**Kuva 5 Turun kehätien ja Raisiontien risteysalue nykytilanteessa (Raisio kaupunki / Schauman Nordgren Architects – keskustavisiio)**



Keskustakehittämisen kannalta E18-tien nykyinen linjaus on ongelmallinen, sillä tie luo merkittävän estevaikutuksen lävistäessään ydinkeskustan ja jakaen sen toiminnallisesti eteläiseen ja pohjoiseen osaan. Viikasilienteinen tie aiheuttaa merkittäviä haittavaikutuksia paikallisille elinolosuhteille ja vie keskusta-alueelta huomattavasti tilaa rajoittaen maankäytön kehittämismahdollisuuksia. Tiet ja kadut hallitsevat keskustan kaupunkimiljöötä, ja liikenteen melu- ja päästöhaitat vähentävät keskustan viihtyisyyttä.

Raision kaupunki järjesti vuosina 2009–2010 suunnittelukilpailun keskustan maankäytön kehittämiseksi. Kilpailun voittajaehdotuksen pohjalta käynnistettiin Raision keskustan osayleiskaavan laatiminen ja yhtenä sen osaselvityksenä laadittiin liikennejärjestelyjen aluevaraussuunnitelma.

Keskikaupungin osayleiskaava sai lainvoiman 12.8.2015 ja se toimii lähtökohtana tarkemmalle maankäytön ja liikenteen suunnittelulle sekä ohjaa juridisesti arvioitavaa asemakaavaa. Keskikaupungin osayleiskaavalla tavoitellaan palvelujen ja asumismahdollisuuksien monipuolistumista, kaupunkikuvan kiinnostavuuden lisäämistä sekä toimintojen sujuvuutta ja turvallisuutta Raision kaupunkialueen ytimessä. Osayleiskaavassa on ollut keskeistä keskustan läpi ja sivuitse ohjautuvien liikenneväylien tulevaisuuden tilatarpeiden osoittaminen.



**Kuva 6** Ote Raision keskustan osayleiskaavan kaavakartasta (Raision kaupunki)



## 1.2 Arvioitava asemakaava

Arvioitavan asemakaavan tavoitteena on mahdollistaa E18-tien rakentaminen Euroopan laajuisen TEN-T tieverkon vaatimukset täyttäväksi liikenneväyläksi välille Kuloinen – Uudenkaupungin rata. Asemakaava sisältää alueita E18-tien molemmin puolin Kuloisten, Kerttulan, Vaisaaren ja Varppeuseudun kaupunginosista. Kaava on tullut vireille kaavoituskatsauksessa 2017. Asemakaavamuutoksen valmistelun pohjaksi käynnistettiin visiotyö, joka on valmistunut vuoden 2018 lopulla. Kaavoitusta ohjaa Raision keskustavision lisäksi 2015 voimaan tullut Keskikaupungin osayleiskaava.

Asemakaavalla mahdollistetaan liikennejärjestelmän uudistaminen Raision keskusta-alueella sekä rakentamisaikaiset poikkeusjärjestelyt. Nykytilanteessa Turun kehätiellä (E18) on useita liikennevaloristeyksiä ja -liittymiä, minkä seurauksena tie ruuhkautuu. Asemakaavan ja liikennejärjestelmän uudistamisen tavoitteena on viedä kehätie tunneliin Raision keskustan kohdalla sekä toteuttaa alueelle useampia kiertoliittymäjärjestelyihin perustuvia ratkaisuja. Samalla useista E18:lta pohjoiseen, Raision keskustaan, sekä etelään, Vaisaaren suuntaan, suuntautuvista suorista liittymistä luovutaan. Raision keskustan kannalta merkittävin vaikutus on sillä, että tulevaisuudessa kehätieltä ei olisi suoraa liittymää Raisiontielle. Myös suora yhteys Voudinkadulle katkaistaan. Asemakaava mahdollistaa uusien yhteyksien toteuttamisen mm. Myllyn suunnalta Raisiontielle ja Voudinkadulle.



Kuva 7 E18 Keskikaupunki – asemakaavaluonnos (Raision kaupunki)

## 2. ARVIOINNIN VIITEKEHYS

E18 Keskikaupunki -asemakaavassa mahdollistetaan Turun kehätien liikenteen sujuvoittaminen ja alueen liikennejärjestelyjen kehittäminen tätä tavoitetta tukien. Asemakaavassa keskitytään ainoastaan liikenteellisiin muutoksiin niin rakentamisen aikana tarvittavien tilapäisjärjestelyjen osalta kuin varsinaisiin tavoitetilanteen liikenneyhteyksiin Raision keskusta-alueella ja sen tuntumassa.

Koska tämän selvityksen tavoitteena on arvioida asemakaavan elinkeinoelämään ja alueen yrityksiin kohdistuvia vaikutuksia, on arvioinnin viitekehystenä oltava erityisesti liikkumiseen ja sijaintiin liittyvät tekijät. Tässä luvussa on viitekehukseksi esitetty erityisesti yritysten sijaintipaikkavalintaan liittyviä kriteereitä ja niiden painotuksia sekä erilliskysymyksenä saavutettavuuden näkökulma. Näihin tekijöihin peilaten voidaan arvioida asemakaavan aiheuttamia elinkeino- ja yritysvaikutuksia.

### 2.1 Yritysten sijaintipaikan valintaan vaikuttavia tekijöitä

Yritysten toimintaympäristö ja siinä tapahtuvat muutokset vaikuttavat ratkaisevasti yritysten kilpailukykyyn ja sitä kautta yritysten sijoittumispäätöksiin. Suomalaiset yritykset hakeutuvat mieluiten hyvien liikenneyhteyksien ja hyvän saavutettavuuden alueille sekä osaavan työvoiman läheisyyteen. Yli puolet yrityksistä valitsee sijaintipaikkansa näiden tekijöiden perusteella. Keskuskaupakamarin vuonna 2016 tekemän valtakunnallisen yrityskyselyyn pohjautuvan selvityksen mukaan yritysten alueelliseen sijoittumiseen ja toimintaedellytyksiin vaikuttavat viisi tärkeintä tekijää olivat:

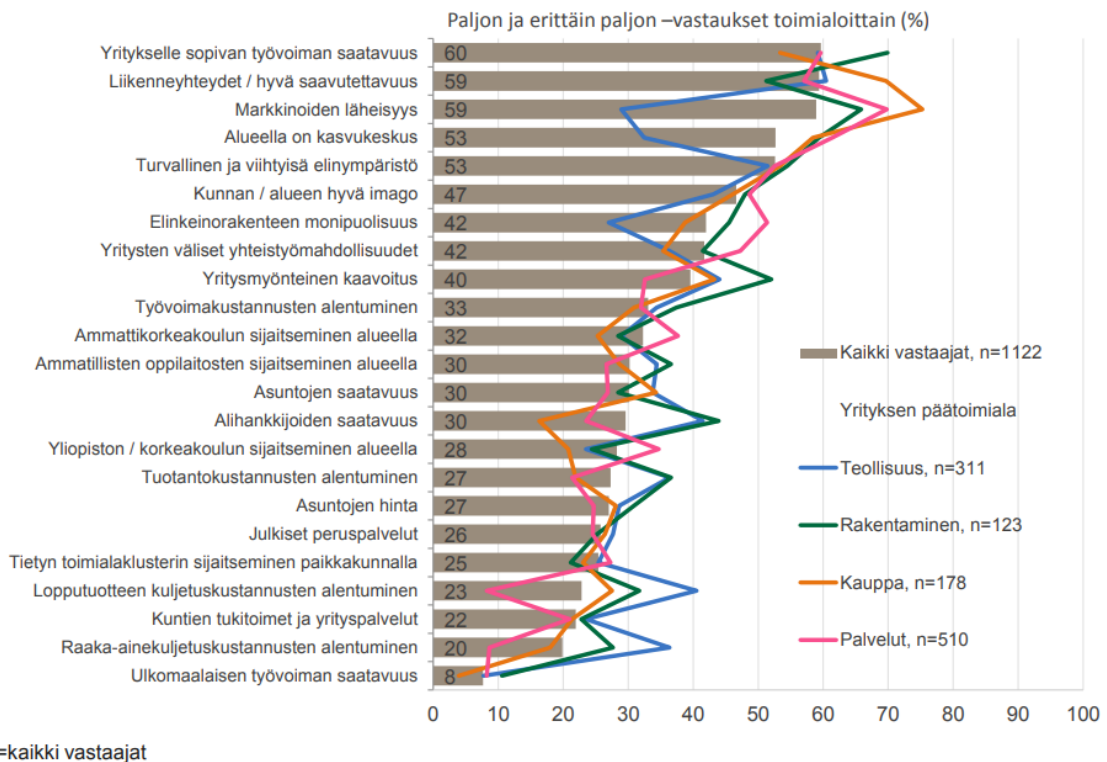
1. Sopivan työvoiman saatavuus
2. Liikenneyhteydet
3. Markkinoiden läheisyys
4. Alueella on kasvukeskus
5. Turvallinen ja viihtyisä elinympäristö

Lähes 60 % selvitykseen vastanneista noin 1 100 yrityksestä arvioi, että liikenneyhteydet vaikuttavat yrityksen sijaintiin ja toimintaedellytyksiin paljon tai erittäin paljon. Vain yhdeksän prosenttia yrityksistä ei pidä liikenneyhteyksiä lainkaan tärkeinä sijainnin tai toimintaedellytysten kannalta. Yritysten mukaan tärkein liikenneverkon kehittämiskohde on nykyisen liikenneinfrastruktuurin ylläpito ja kehittäminen.

Alueellisesti tarkastellen lähes kaikkialla Suomessa yritykset pitivät liikenneyhteyksien kehittämistä tärkeimpänä keinona, jolla julkinen valta voi vaikuttaa aluekehitykseen. Väylien toimivuutta parantamalla voidaan edistää elinvoimaisten työssäkäynti- ja talousalueiden rakentumista. Tämä tulee esiin myös Turun kauppamarialueella, joissa liikenneyhteydet/saavutettavuus olivat tärkein sijoittumistekijä.

Toimialoittain tarkasteltuna kaupan alan yritysten sijaintiin ja toimintaedellytyksiin vaikutti kaikista toimialoista eniten markkinoiden läheisyys. Liikenneyhteydet olivat kuitenkin sijalla kaksi. Palvelualan yritysten sijaintipäätöksissä painottuvat markkinoiden läheisyyden lisäksi työvoiman saatavuustekijät. Palvelualalla pidettiin muita toimialoja tärkeämpänä elinkeinorakenteen monipuolisuutta ja yritysten välisiä yhteistyömahdollisuuksia. Teollisuusyritysten sijaintipaikkapäätöksiin vaikuttaa muita toimialoja enemmän kustannusten hallinta toimitusketjussa. Liikenneyhteydet ja saavutettavuus ovatkin nousseet teollisuusyritysten tärkeimmäksi sijaintiin ja toimintaedellytyksiin vaikuttavaksi tekijäksi Suomessa.

## Kuinka paljon seuraavat tekijät vaikuttivat/vaikuttavat yrityksenne sijaintiin ja toimintaedellytyksiin alueella (Suomessa)?



**Kuva 8** Yrityksen sijaintipaikkaan ja toimintaedellytyksiin vaikuttavat tekijät toimialoittain (Keskuskauppamari 2016, Alueiden kilpailukyky)

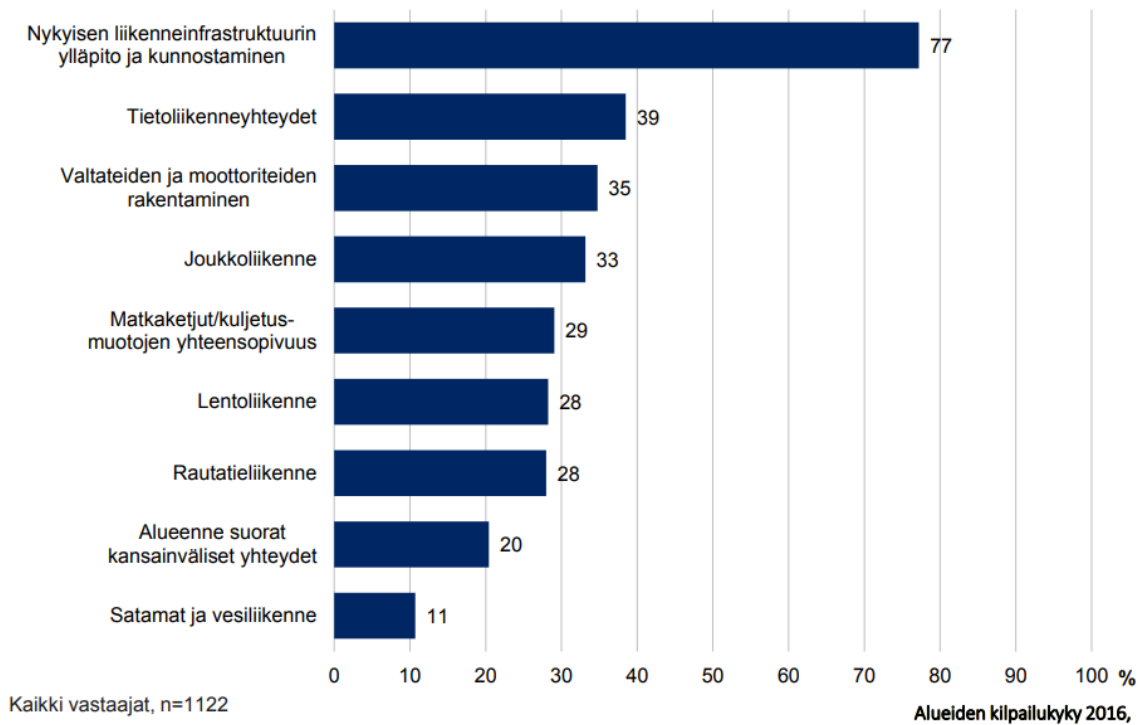
Toimintakykyisellä liikenneinfrastruktuurilla turvataan kotimaan kuljetusten ja vienti- ja tuontikuljetusten kustannustehokkuutta ja yritysten logistista kilpailukykyä. Kaikilla toimialoilla toimivat yritykset pitävät kuitenkin liikennehankkeita erittäin tärkeinä, koska ne vaikuttavat alueen saavutettavuuteen ja kilpailukykyyn sekä yritysten liiketoimintamahdollisuuksiin. Liikenneyhteydet ovat useana vuotena olleet kolmen tärkeimmän sijaintipaikkaan vaikuttavan tekijän joukossa. Koko maan tasolla akuutein kehittämiskohde on nykyisen liikenneinfrastruktuurin ylläpito ja kunnostaminen. Turun kauppamariseudulla tärkeimmät kehittämiskohteet olivat: väylien kunto, rautatie-liikenne ja lentoliikenne.

Valtateiden ja moottoriteiden rakentamista tai merkittävää kehittämistä piti tärkeänä kolmasosa yritysjohtajista. Keskimääräistä tärkeämpää tämä oli rakennusallalla ja teollisuudessa toimiville yrityksille sekä Rauman, Satakunnan, Etelä-Savon, Kuopion, Keski-Suomen ja Etelä-Pohjanmaan alueella toimiville yrityksille.

Avoimissa vastauksissa yritysjohtajat koko Suomesta nostivat esille toiveen siitä, että kauppamarit vaikuttaisivat jatkossakin yritysten toimintaedellytyksiin edistämällä liikenneväylien kuntoa ja sujuvuutta. Yritysjohtajat pitivät tärkeänä elinkeinoelämän näkemysten esilletuomista liikennepolitiikassa ja yritystoimintaa haittaavien liikenteen pullonkaulojen poistamista. Yritysjohtajille on tärkeää, että sujuvien väylien myötä myös henkilö- ja tavaraliikenteen keskinopeuksia voidaan nostaa, kuljetuskustannuksia vähentää ja yritysten kilpailukykyä parantaa. Väylien toimivuutta parantamalla voidaan edistää elinvoimaisten työssäkäynti- ja talousalueiden rakentamista.



**Valitse seuraavista kolme akuuteinta/kiireellisintä kehittämiskohdetta alueellanne**



**Kuva 9** Kiireellisimmät kehittämiskohteet (Keskuskauppakamari 2016, Alueiden kilpailukyky).

Vähittäiskaupan ja palveluiden osalta sijaintitekijät ovat erittäin keskeisessä roolissa. Sijaintitekijät näyttäytyvät useiden eri teemojen kautta, joita on esitelty seuraavassa taulukossa. Liikennejärjestelmän muutoksilla sekä näistä aiheutuville mahdollisilla uuden liikepaikan etsimiseen kohdistuvilla tarpeilla on vaikutuksia kaikkiin näistä teemoista. Vaikutukset voivat näyttäytyä negatiivisina (saavutettavuuden heikkenemisestä aiheutuva tarve etsiä uusi liikepaikka) ja toisaalta myös positiivisina (uudet liiketoimintamahdollisuudet alueilla, joiden saavutettavuuspotentiaali kasvaa, keskuskaupan tiivistymisen ja kehittymisen tuoma lisäostovoima).

**Taulukko 1** Sijaintitekijöiden tarkistuslista: mukailen "Retail Marketing", Peter McGoldrick, 1990.

<b>Ostovoima</b>	<p>Alueelle kohdistuva ostovoima ja sen kehitys tulevaisuudessa. Vaikuttavia tekijöitä esim.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Väestö ja väestönkasvu, tiheys</li> <li>• Demografia, tulotaso, ostoskäyttäytyminen</li> <li>• Työpaikat ja työpaikkamäärän kasvu</li> <li>• Yhdyskuntarakenteen sekoittuneisuus</li> <li>• Ohikulkuliikenteen määrä</li> <li>• Kesäasukkaat</li> <li>• Matkailu</li> </ul>
<b>Saavutettavuus</b>	<p>Kohteen saavutettavuuteen (koettu ja fyysinen) sekä näkyvyyteen liittyvät tekijät asiakkaan, jakeluliikenteen sekä henkilöstön näkökulmasta. vaikuttavia tekijöitä esim.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Tieverkosto ja liittymät</li> <li>• Ajonopeudet</li> <li>• Parkkipaikat</li> <li>• Jalankulku- ja pyöräverkosto, julkinen liikenne</li> </ul>

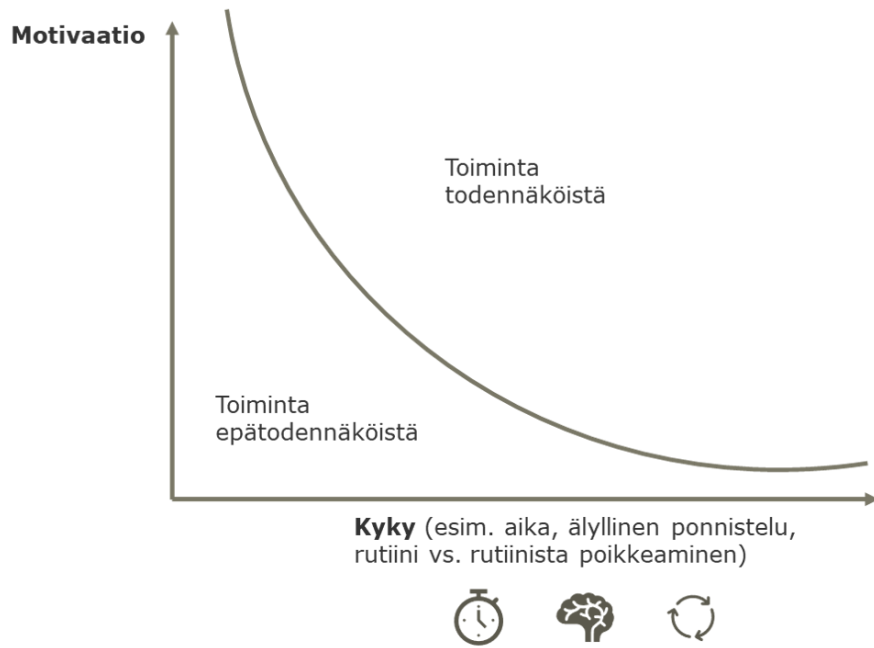
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Fyysiset etäisyydet suhteessa ostovoimaan</li> <li>• Liikkumisen sujuvuus</li> <li>• Kohteen näkyvyys suhteessa liikenne- ja liikkujavirtoihin</li> <li>• Logistiikan järjestämisen mahdollisuudet</li> </ul>
<b>Kilpailu</b>	Alueella sijaitseva kilpaileva toiminta sekä mahdollinen synergia-/agglomeraatioetuja tuottava toiminta.
<b>Kustannukset</b>	<p>Toiminnan kustannukset kyseisellä liikepaikalla. Huomioitavia tekijöitä mm.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Investointitarve ja hankintahinta, rakentamiskustannukset</li> <li>• Vuokrataso ja -ehdot</li> <li>• Rakentamismääräykset ja lupa-asiat</li> <li>• Markkinointikustannukset</li> <li>• Liikepaikan vaihtoehtokustannukset</li> <li>• Logistiikan järjestämisen kustannukset</li> </ul>

## 2.2 Saavutettavuus ja asiointivirrat

Saavutettavuuden käsite voidaan ymmärtää ja sitä voidaan mitata monin eri tavoin. Esimerkiksi fyysinen etäisyys myymälään on helposti mitattavissa ja ymmärrettävissä, mutta se ei yksinään kerro koko totuutta. Lyhytkin kävely lähimpään myymälään voidaan kokea vaivalloisemmaksi kuin usean kilometrin ajomatka johonkin toiseen myymälään. Tämä kuvaa osuvasti liikkuvien ja suhteellisen helposti liikkumaan kykenevien kuluttajien kokemaa saavutettavuutta.

Muut kuin edellä mainitut kuluttajat voivat kokea saavutettavuuden hyvinkin eri tavalla. Tähän ryhmään kuuluvat esimerkiksi heikkokuntoiset vanhukset, liikuntarajoitteiset henkilöt ja autottomat. Tälle ryhmälle kulkutavan valinnan ohella ja jopa sijasta saavutettavuudessa voi olla kysymys myös asiointimahdollisuuksista. Tähän taas vaikuttavat mm. kauppamatkan pituus, palvelujen laatu, kulkuyhteydet ja -mahdollisuudet, käytettävissä olevat tulot ja myymälöiden hintataso.

Saavutettavuutta voidaan siis tarkastella sekä liikkumiseen perustuvana **fyysisenä saavutettavuutena** (etäisyytenä) että **koettuna saavutettavuutena**, joka kuvaa asiaa pelkkää etäisyyttä moniulotteisemmin. Koettu saavutettavuus voidaan määritellä vaivaksi, jonka kotitalous kokee asiointinsa. Jos asiointi aiheuttaa paljon vaivaa, on saavutettavuus huono, mikäli se aiheuttaa vähän vaivaa, on saavutettavuus hyvä. Seuraavassa kuvassa vaakalinja, kyky, kuvaa koettua saavutettavuutta, joka voi koostua esimerkiksi saapumiseen kuluvasta ajasta, älyllisestä ponnistelusta esimerkiksi rutiininomaisten reittien muutosten myötä. Mikäli koettu saavutettavuus on heikko, ei ihmisen suurikaan motivaatio välttämättä riitä paikalle saapumiseen. Mikäli saapumisesta taas tehdään helppoa niin fyysisen kuin koetunkin saapumisen kannalta, riittää paikalle tulon vähäisempikin motivaatio.



**Kuva 10. Toimintaan vaikuttaa sekä ihmisten motivaatio, että kyky toimia (fyysinen ja koettu saavutettavuus).**

Sijainti on joka tapauksessa yksi keskeisimmistä liiketilojen menestystekijöistä, katsottiinpa sitä sitten koettuna tai fyysisenä saavutettavuutena. Sijaintia arvioidessaan yritykset analysoivat eri sijaintitekijöitä sekä makro- että mikrotasolla ja yleisesti huomioidaan ainakin väestöön, saavutettavuuteen, kilpailutilanteeseen ja kustannuksiin liittyviä tekijöitä. Liikenteen ja pysäköinnin sujuvuus, joukkoliikennepysäkkien sijainti sekä jalankulkuvirrat ja -reitit ovat keskeisiä arvioitavia saavutettavuuteen liittyviä mikrosijaintitekijöitä. Em. tekijöiden merkitys riippuu yrityksen toimialasta, mutta erityisesti kaupunkikeskustoissa toimiville erikoiskaupan liikkeille, ravintola- ja kahvilapalveluille ja kioskipalveluille näillä on keskeinen merkitys.

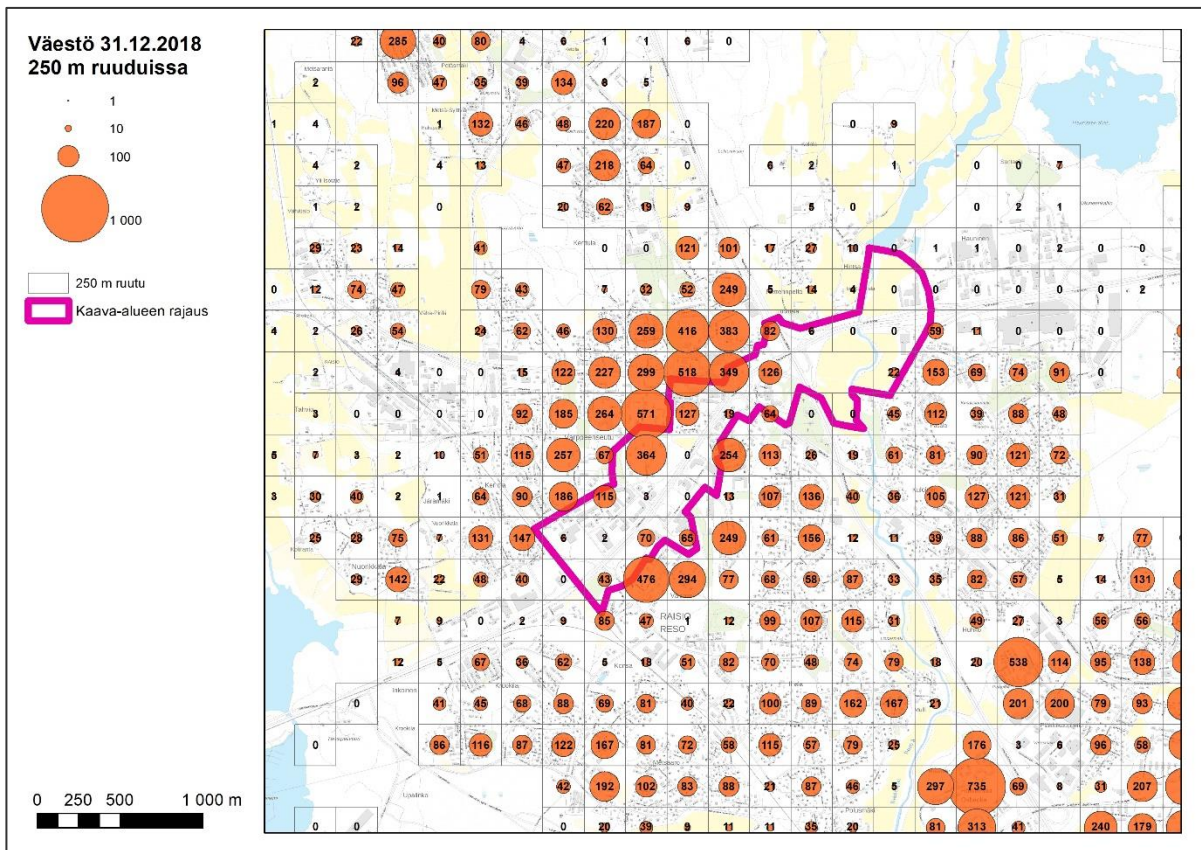


### 3. RAISION KESKUSTAN NYKYTILA

#### 3.1 Väestö ja työpaikat

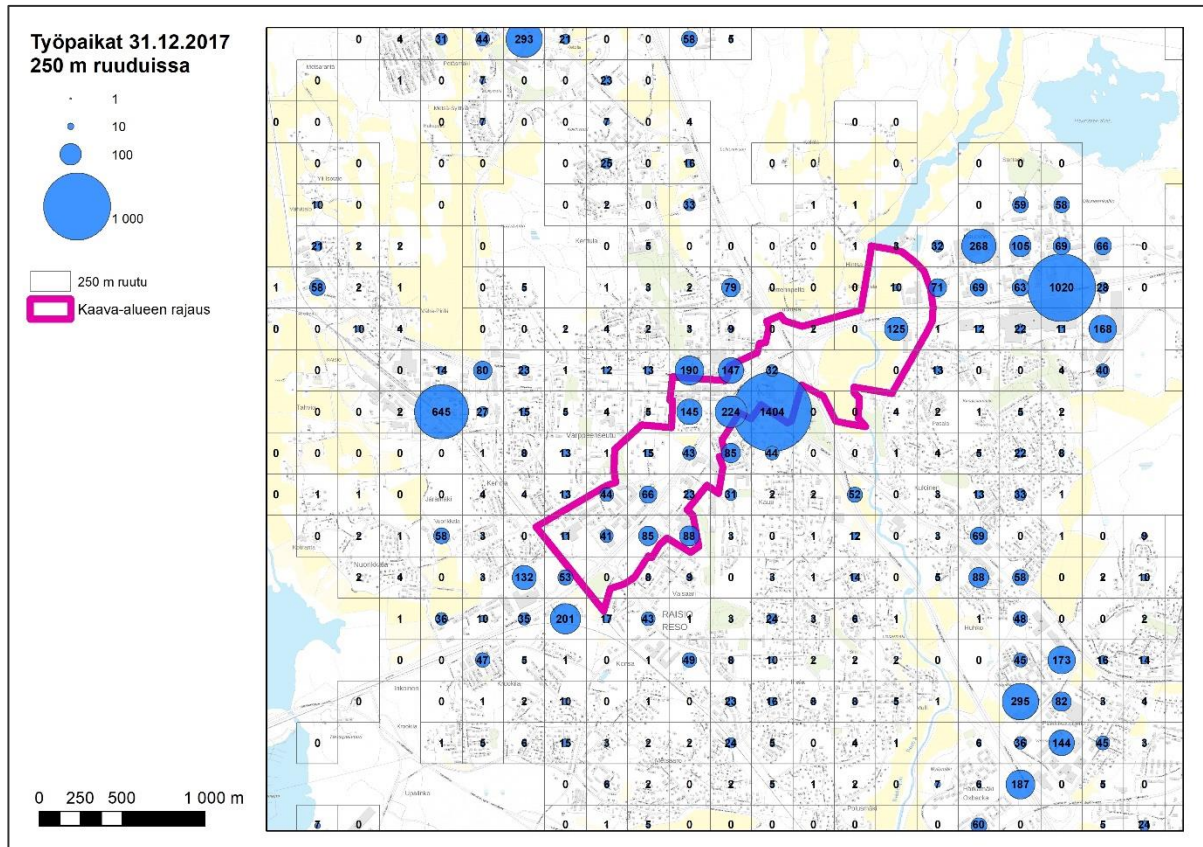
Raision väestö sijoittuu pääasiassa välittömästi tarkastelualueen ja E18-tien pohjoispuolelle Raisiontien ja Kerttulantien varrelle Varppeenseudulle ja Kerttulaan. Myös tarkastelualueen lounaiskulmassa Vaisaaressa on väestökeskittymä. Tarkastelualueen eteläpuolella väestö jakautuu melko tasaisesti, sijoittuen kuitenkin erityisesti valtatie 8:n länsipuolelle. Tarkastelualueesta 500 metrin säteellä asuu yhteensä noin 9 000 asukasta, mikä on noin 38 % koko kaupungin väestömäärästä.

Kauempana tarkastelualueesta pohjoisessa sijaitsevat Toravuoren ja Petasmäen asuinalueet. Niin ikään etelässä Turun suunnassa on Raision keskustaakin suurempia väestökeskittymiä Härkämässä ja Pläkkikaupungissa. Naantalın ja Myllyn suunnassa asutusta on hyvin vähän välittömästi tarkastelualueen läheisyydessä.



Kuva 11 Väestön sijoittuminen 250 metrin ruuduissa 31.12.2018

Raision työpaikat keskittyvät tarkastelualueelle keskusta, niin Tasalaan kuin erityisesti eritasoliittymän lounaispuolelle. Lisäksi Myllyn kaupallisten palveluiden alue on suuri työpaikkakeskittymä. Noin 500 metrin säteellä tarkastelualueesta sijaitsee yhteensä lähes 3 900 työpaikkaa. Työpaikoista noin 23 % on terveydenhoidon toimialalla, 14 % tukku- ja vähittäiskaupassa, 13 % teollisuudessa ja 11 % koulutuksessa. Radanvarressa, Raisiontien ja Raisionkaaren risteyksessä on elintarviketeollisuuden työpaikkojen keskittymä. Turun suunnassa etelässä on väestökeskittymän lisäksi myös runsaasti työpaikkoja.



Kuva 12. Työpaikat Raisiossa 250 m ruuduissa vuoden 2017 lopulla

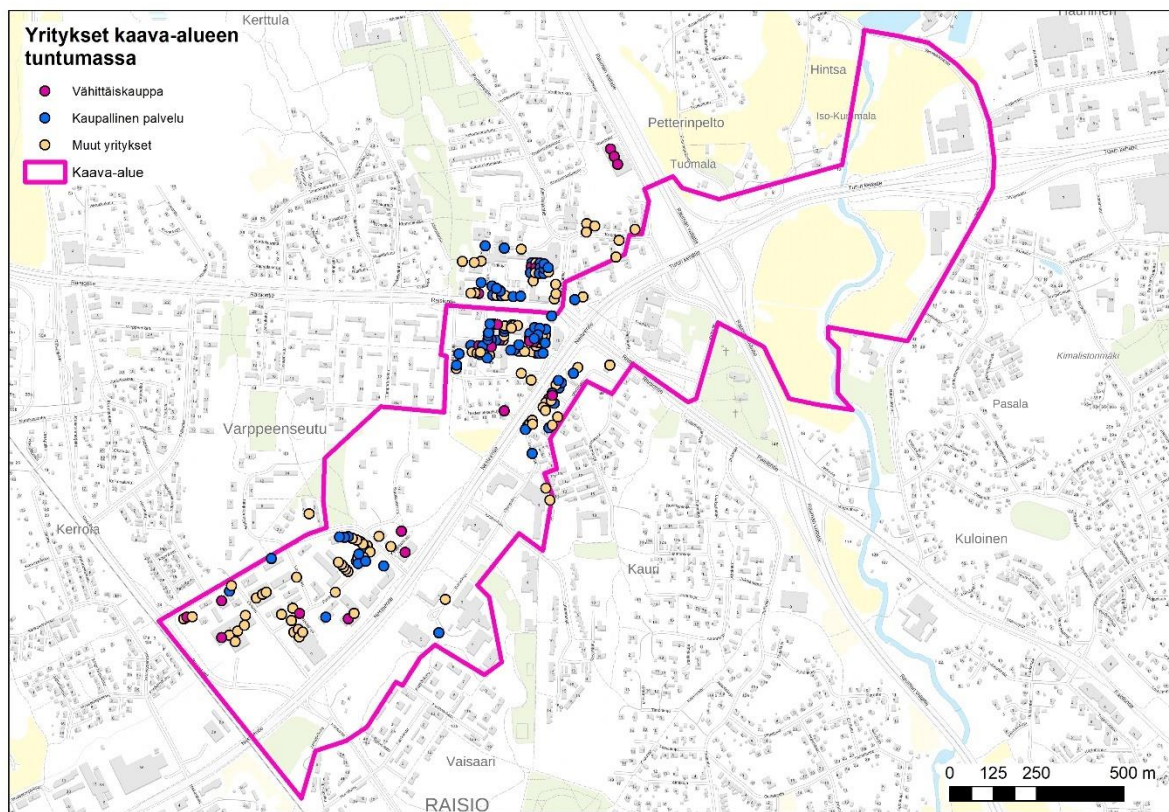


Kuva 13 Työpaikkarakenne tarkastelualueella 31.12.2017



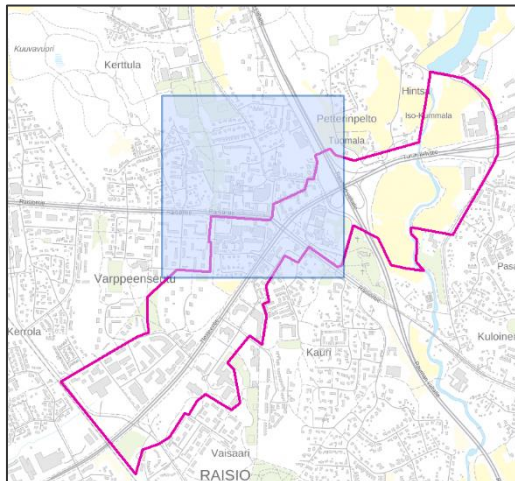






Kuva 15. Yrityksiä tarkastelualueen tuntumassa.

### 3.2 Raision keskustaan kohdistuva aktiivisuus



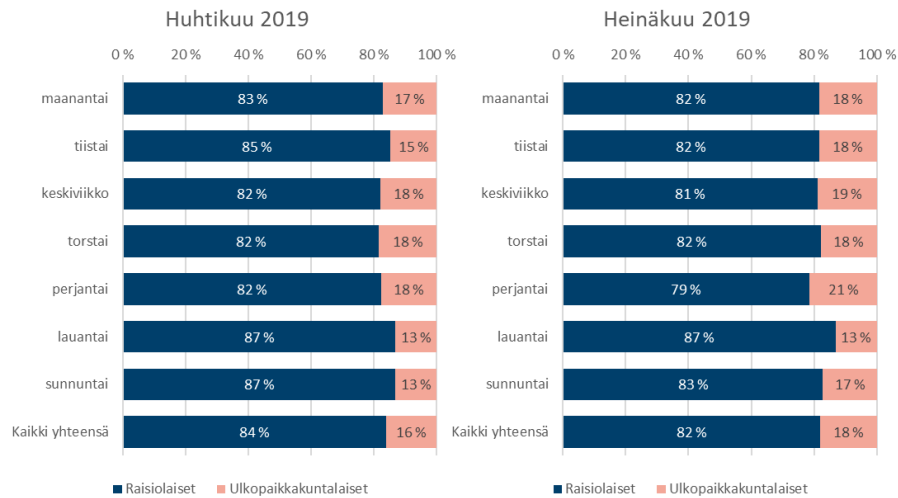
Raision keskustan aktiivisuutta tarkasteltiin Telian matkapuhelindatan avulla. Tarkasteltaviksi ajankohdiksi valittiin huhtikuu ja heinäkuu vuodelta 2019. Matkapuhelindatan avulla voidaan arvioida, mistä Raision keskustassa pysähtyvät (yli 20 minuuttia keskustassa viettävät) tulevat ja mikä on näiden kausivaihtelu.

Tarkasteltavana alueena oli oheisella kartalla esitetty 1x1 km ruutu. Tälle alueelle kohdistuvat matkat on huomioitu, mikäli henkilö on viettänyt alueella yli 20 minuuttia. Mukana ovat näin ollen myös alueella työssäkäyvät ja asuvat; he kuitenkin ovat potentiaalisia Raision keskustan palveluiden käyttäjiä ja näin ollen tärkeä asiakasryhmä myös keskusta näkökulmasta.

Matkapuhelindatassa käyttäjän kotipaikkakunnaksi tässä yhteydessä määrytyy se, missä käyttäjä on viettänyt tarkastelupäivän aamuna pisimpään aikaa ennen klo 9:ää aamulla.

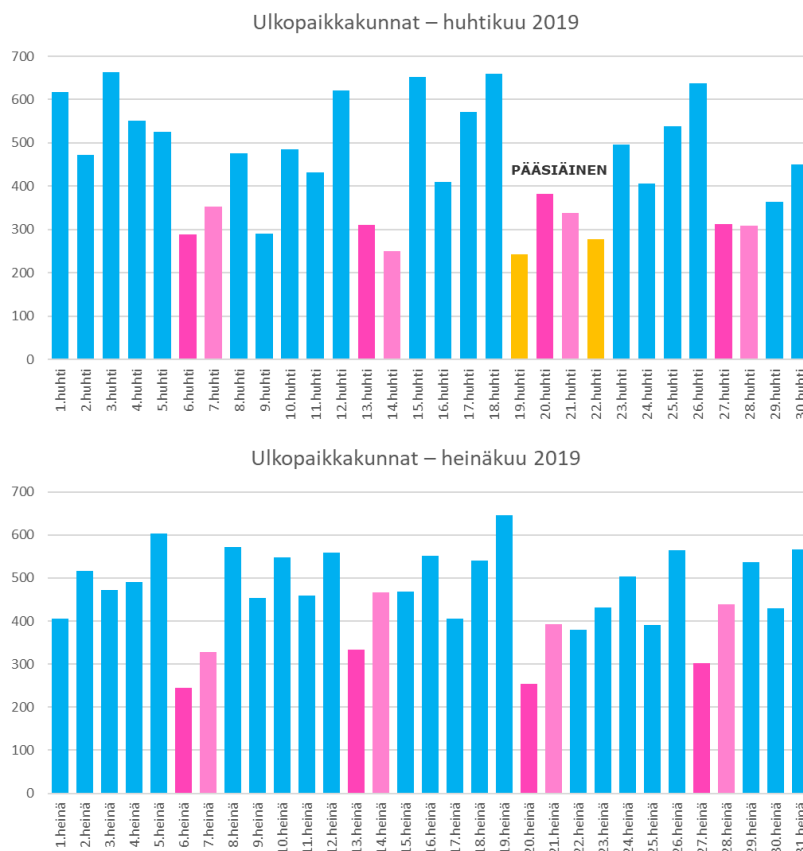
Seuraavassa kaaviossa on havainnollistettu Raision keskustassa vierailevien suhteellista osuutta viikonpäivittäin tarkastelukuukausina. Kaaviosta voidaan havaita, että Raision keskustassa vierailevista on ulkopaikkakuntalaisia huhtikuussa noin 16 % ja heinäkuussa 18 %. Heinäkuussa erityisesti perjantaisin on ulkopaikkakuntalaisten osuus selkeästi muita päiviä korkeampi, mikä selittynee esim. mökki- ja vapaa-ajanmatkojen ohessa tehdyillä pysähdyksillä Raision keskustassa. Kuitenkin

voidaan sanoa, että Raision keskustan merkittävin potentiaali syntyy raisiolaisista ja heidän keskustan käytöstään; yli 80 % keskustassa aikaansa viettävistä on lähtöisin Raisiosta.



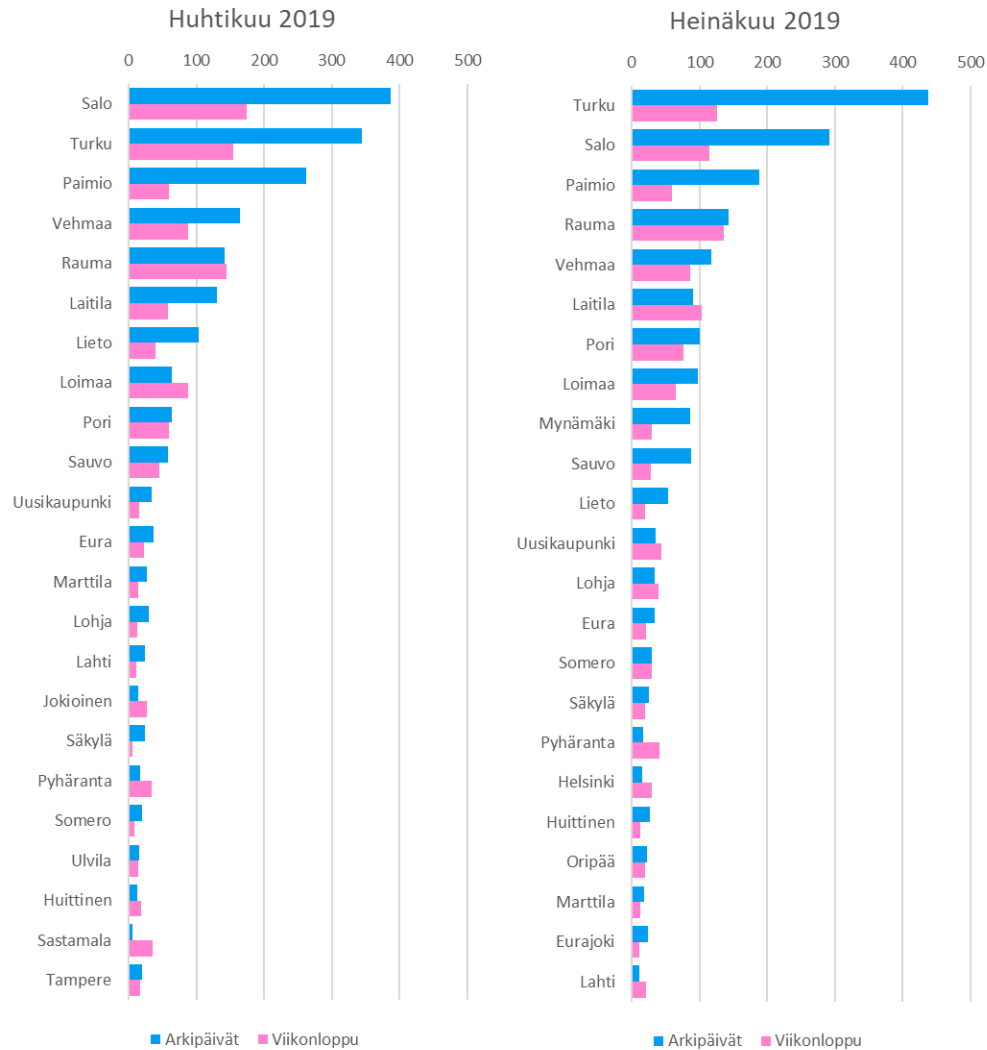
**Kuva 16 Raision keskustassa yli 20 minuuttia viettävien osuus huhtikuussa ja heinäkuussa 2019**

Ulkopaikkakuntalaisten vierailuja tarkasteltaessa voidaan havaita, että vierailut kohdistuvat erityisesti arkipäiviin, ja viikonloppuisin Raision keskustassa yli 20 minuuttia aikaansa viettäneiden määrä vähenee huhtikuussa lähes puoleen arkipäiviin verrattuna. Tämä selittyy erityisesti alueella työssäkäynnin vähentymisellä viikonlopuiksi. Heinäkuussa viikonloppujen ja arkipäivien välinen ero ei ole niin merkittävä johtuen loma-ajasta. Perjantai näyttyy muita päiviä vilkkaampana useimilla viikoilla huhti- ja heinäkuussa.



**Kuva 17 Raision keskustassa yli 20 minuuttia viettävät ulkopaikkakuntalaiset huhti- ja heinäkuussa 2019 (hlö)**

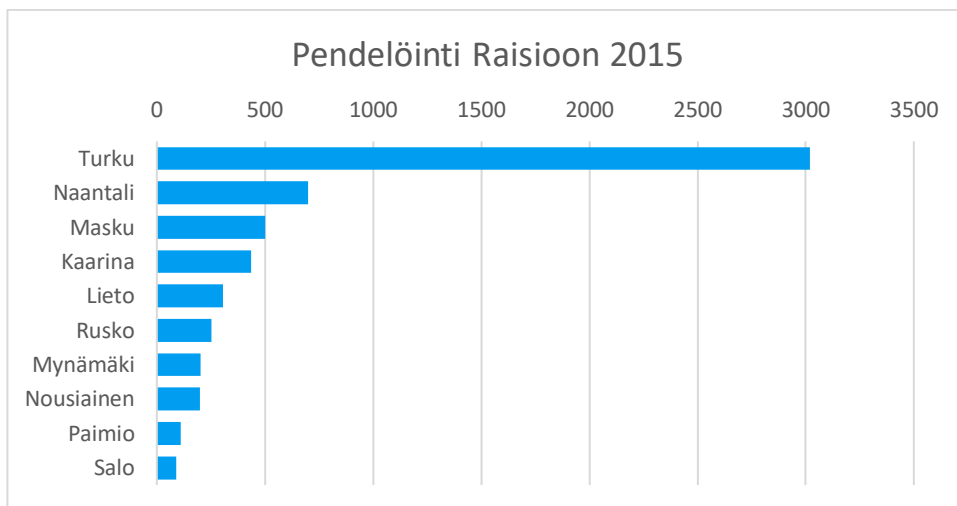
Kuntatasolla tarkasteltuna huhtikuussa Raision keskustassa ulkopaikkakuntalaisista aikaansa viettävät erityisesti Salosta, Turusta, Paimiosta, Vehmaalta ja Raumalta lähtöisin olevat (ulkopaikkakuntalainen = missä kunnassa liittymän käyttäjä on viettänyt tarkastelupäivänä eniten aikaa ennen klo 9:ää). Useimmat kunnat selittyvät työssäkäynnillä ja työasioinneilla, sillä arkipäivinä keskimääräisten käyntien määrä on selkeästi viikonloppupäiviä suurempi. Heinäkuussa nousevat esiin samat kunnat. Huomionarvoista on kuitenkin se, että viikonloppu- ja arkipäivien ero on pienempi.



**Kuva 18 Keskimääräinen ulkopaikkakuntalaisten vierailijoiden määrä Raision keskustassa kunnittain arkena ja viikonloppuisin**

Tuloksia voidaan verrata myös esimerkiksi Raisioon suuntautuvaan kuntienväliseen pendelöintiin. Seuraavassa kaaviossa on esitetty Raisioon pendelöivät kuntatasolla vuonna 2015. Kaaviossa on esitetty koko kunnan tiedot, joten tämä poikkeaa yllä esitetystä Raision keskustan tarkasteluista. Huomionarvoista on kuitenkin se, että Salo ja Paimio korostuvat Telian datassa keskustan kohdalla, kun puolestaan pendelöintitilastoissa kunnat jäävät usean Turun kaupunkiseudun kunnan taakse. Maskusta puolestaan pendelöi vuonna 2015 noin 500 henkilöä Raisioon, mutta Telian datan mukaan maskulaiset eivät juurikaan käytä Raision keskustan palveluita.





**Kuva 19 Pendelöinti Raisioon 2015 (hlö)**

Johtopäätöksenä Raision keskustan osalta voidaan todeta, että keskustan rooli on varsin paikallinen; yli 80 % keskustassa yli 20 minuuttia viettävistä on kotoisin Raisiosta. Ulkopaikkakuntalaisten määrässä puolestaan korostuvat keskustassa työssäkäyvät ja muut työasiointimatkat. Keskustaan todennäköisesti kohdistuu varsinkin kesäkuukausina Länsirannikolle ja Turun saaristoon suuntautuvia mökki- ja vapaa-ajanmatkoja, jotka pysähtyvät asioimaan alueella, mutta niiden merkitys koko Raision keskustan mittakaavassa on vähäinen.

## 4. ASEMAKAAVAN ELINKEINOVAIKUTUSTEN ARVIOINTI

### 4.1 Vaikutusten laajuus

#### Montaako yritystä asia koskee ja miten?

Tarkasteltavan asemakaava-alueen sisällä sijaitsee yhteensä noin 200 yritystä ja välittömässä läheisyydessä noin 100 yritystä lisää. Raision keskusta-alueella sijaitsee erityisen paljon vähittäiskaupan toimijoita (päivittäistavarakauppaa ja keskustahakuista erikoiskauppaa) sekä kaupallisia palveluita (pankkeja, kauneuden- ja terveydenhoitoa, liikuntapalveluita yms.). Lisäksi alueella on useita muita yrityksiä (esim. toimistoja, tukkukauppaa yms.). Toimialoista eniten vaikutuksia on sellaisiin yrityksiin, joiden toiminta perustuu jatkuvaan asiakasvirtaan ja saavutettavuuteen (vähittäiskauppa ja palvelut) sekä muuten liikenteen sujuvuuteen (esim. tukkukauppa, logistiikka ja varastointi).

E18-asemakaavalla ja sen mahdollistamilla liikennejärjestelmämuutoksilla on välittömiä rakentamisen aikaisia vaikutuksia useisiin Raision keskustan alueella sijaitseviin yrityksiin. Vaikutukset kohdistuvat erityisesti henkilöstön liikkumisen sekä jakeluliikenteen ja asiakasliikenteen sujuvuuteen alueella. Lisäksi suunnitelmalla on vaikutuksia alueella liikennöiviin kuljetusyrityksiin sekä niiden jakeluun ja kiinteistöjen huollon sujuvuuteen.

Rakentamisesta aiheutuvat haitat saattavat joidenkin yritysten kohdalla tarkoittaa sitä, ettei edellytyksiä liiketoiminnan jatkamiselle keskusta-alueella ole. Jotkin negatiiviset vaikutukset saattavat realisoitua jo ennen rakentamisen alkamista, mikäli esim. yritysten vuokrasopimukset ovat katkolla ja tulevaisuuden epävarmuudesta johtuen liiketoimintaa ei voida jatkaa.

Rakentamisen jälkeen yrityksiin kohdistuu pääsääntöisesti positiivisia vaikutuksia, jotka syntyvät liikenne- ja kaupunkiympäristön kehittymisestä ja joillakin alueilla saavutettavuuspotentiaalin kasvusta. Joillakin alueilla tuleva liikennejärjestely heikentää esimerkiksi vähittäiskaupan toimintaedellytyksiä, mikäli liikenneyhteydet tai liiketilan näkyvyys heikkenee. Näitä muutoksia on tarkemmin tarkasteltu seuraavassa luvussa.

**Taulukko 2 Saavutettavuuden merkitys tarkastelualueella toimialoittain**

	Saavutettavuuden merkitys kaava-alueella
A Maatalous, metsätalous ja kalatalous	+/-
B Kaivostoiminta ja louhinta	+/-
C Teollisuus	+
D Sähkö-, kaasu- ja lämpöhuolto, jäähdytysliiketoiminta	+/-
E Vesihuolto, viemäri- ja jätevesihuolto, jätehuolto ja muu ympäristön puhtaanapito	+/-
F Rakentaminen	+/-
G Tukku- ja vähittäiskauppa; moottoriajoneuvojen ja moottoripyörien korjaus	++
H Kuljetus ja varastointi	++
I Majoitus- ja ravitsemistoiminta	++
J Informaatio ja viestintä	+/-
K Rahoitus- ja vakuutustoiminta	+/-
L Kiinteistöalan toiminta	+
M Ammatillinen, tieteellinen ja tekninen toiminta	+
N Hallinto- ja tukipalvelutoiminta	+
P Koulutus	+
Q Terveys- ja sosiaalipalvelut	+
R Taiteet, viihde ja virkistys	+
S Muu palvelutoiminta	+

Turun kehätien muutostöiden ja muiden liikennejärjestelyjen valmistuttua yritykset ovat jälleen uudessa tilanteessa, joka vaikuttaa niiden liiketoimintaan. Muutokset voivat olla sekä positiivisia että negatiivisia. Tunnelointi saattaa vähentää asiakasvirtaa, mutta toisaalta esimerkiksi liikennevalojen poistuminen sujuvoittaa liikennettä houkutellessa asiakasvirtaa. Asemakaavan mahdollistama uusi liikerakentaminen saattaa puolestaan sekä lisätä kilpailua että tuoda yrityksille synergia- ja kasautumisetuja.

### Montaako työpaikkaa asia koskee?

Tarkastelualueen välittömässä läheisyydessä (500 m säde) sijaitsee noin 3 900 työpaikkaa, mikä on noin 40 % kaikista Raision työpaikoista. Alueen työpaikkarakenteesta korostuvat julkisen sektorin työpaikat (terveydenhuolto, koulutus ja hallinto) sekä tukku- ja vähittäiskauppa.

Rakentamisen aikana vaikutukset koskevat jollakin tavalla kaikkia työpaikkoja. Vaikutukset kohdistuvat erityisesti työmatkoihin sekä laajemmin rakentamisesta aiheutuviin haittoihin työympäristölle (melu, pöly, värinä yms.). Rakentamisen jälkeen toteutuneet muutokset heijastuvat eri tavoin keskustan eri alueille. Asemakaavan mahdollistamat liikennejärjestelmämuutokset vaikuttavat erityisesti vähittäiskaupan ja palveluiden työpaikkoihin (yhteensä nykytilanteessa 800 kpl / 20 % työpaikoista), mutta vaikutusten alueellinen suunta ja merkitys vaihtelee; Tasalan ympäristössä ja uuden E18-liittymän ympäristössä saavutettavuus paranee, mutta esimerkiksi Voudinkadun ympäristössä (noin 80 työpaikkaa / 2 % tarkastelualueen kaikista työpaikoista) vaikutukset ovat todennäköisimmin negatiivisia suhteessa alueella nykyisin harjoitettavaan liiketoimintaan. Liikennejärjestelmän muuttamisen mahdollistama keskustan täydennysrakentaminen puolestaan lisää työpaikkojen määrää keskusta-alueella.

## 4.2 Mihin asioihin asemakaavan vaikutukset yrityksissä kohdentuvat?

### Mitä vaikutuksia asemakaavalla on saavutettavuuteen ja näkyvyyteen

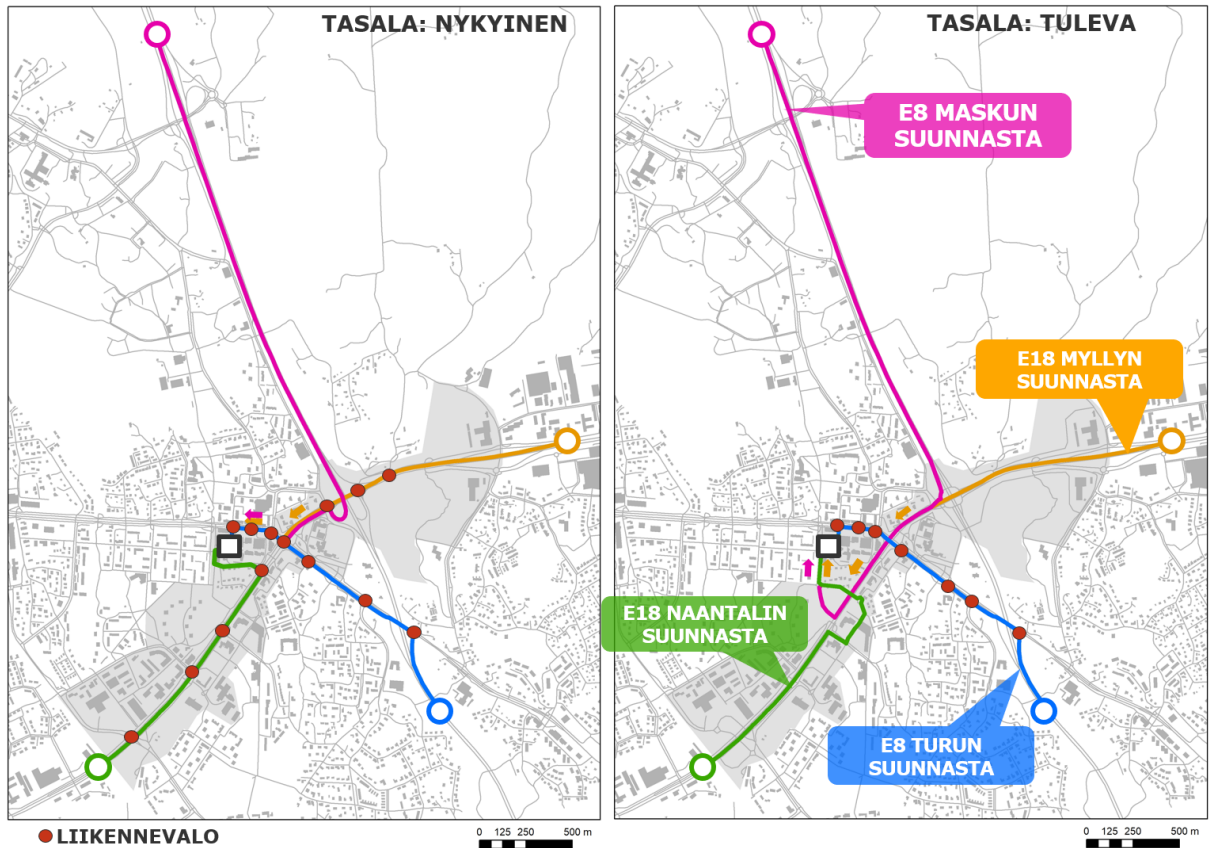
Asemakaavalla ja sen mahdollistamilla liikennejärjestelmämuutoksilla on ennen kaikkea vaikutuksia eri alueiden saavutettavuuteen, liikkumisen sujuvuuteen sekä kaupallisten kohteiden näkyvyyteen. Kuten edellä on tunnistettu, vähittäiskaupan ja palveluiden näkökulmasta nämä ovat keskeinen sijaintikriteeri ja avaintekijöitä liiketoiminnan näkökulmasta.

Saavutettavuutta on tarkasteltu paikkatietotarkastelujen avulla niin, että tulevaa tilannetta on verrattu nykyisiin yhteyksiin. Tarkasteluja on tehty Tasalan aukion sekä Voudinkadun ympäristöihin. Tulokset ovat suuntaa-antavia, sillä liikenteen sujuvuudessa on nykytilanteessakin huomattavia eroja päivästä ja kellonajasta riippuen. Lisäksi kaupunkiympäristössä valittavana on useita eri reitinvaihtoehtoja, mutta alla olevissa tarkasteluissa on käsitelty luonnollisimpia reitinvaihtoehtoja nykytilanteessa ja uudessa tilanteessa. Tarkastelupisteitä on neljä; kaksi Turun kehätiellä (E18) ja kaksi valtatiellä 8 (E8). Nykytilanteen matka-aikaa on tarkasteltu Googlen ja Heren karttapalveluissa, jotka antavat matka-aikahaarukoita keskimääräiseen liikennetilanteeseen peilaten.

**Tasalan aukiolla** ja sen välittömässä läheisyydessä sijaitsee valtaosa Raision ydinkeskustan kaupallisista palveluista (mm. S-market ja Tokmanni). Nykytilanteessa alueelle tullaan pääosin Turun kehätien ja Raisiontien ruuhkaisen liikennevaloristeyksen kautta. Yhteys on kuitenkin melko suora- viivainen ja keskustan sijainti helposti hahmotettavissa. Suurimmat haasteet ja saavutettavuuteen liittyvät ongelmat koskevat Turun kehätien ruuhkaisuutta sekä liikennevalojen merkittävää määrää; pahimmillaan ruuhka voi tuoda kyseisistä pisteistä tarkasteltuna 3-5 minuutin viivästyksen normaali-tilanteeseen verrattuna.

Tulevassa tilanteessa Tasalan ympäristöön saapuminen muuttuu Turun kehätieltä Myllyn suunnasta ja valtatie 8:lta Maskun suunnasta tultaessa. Näistä suunnista Tasalaan liikutaan pääsääntöisesti

keskustan alittavan tunnelin kautta, minkä jälkeen on välittömästi käännyttävä oikealle kohti Raision keskustaa. Turun suunnasta tultaessa reitti pysyy samana ja Naantalin suunnasta lähes samana pl. muuttuvat liittymäjärjestelyt ennen tunnelia.



**Kuva 20. Paikkatietotarkastelu Tasalaan saapumisesta nykytilanteesta ja tulevaisuudessa.**

Oheisessa taulukossa on havainnollistettu muutoksia nykytilanteen ja tulevan tilanteen välillä. Poistuvat liikennevalot ja muutosten myötä sujuvampi liikenne parantaa Tasalan saavutettavuutta kaikista suunnista, vaikka fyysinen etäisyys kasvaakin. Turun suunta on poikkeus; reitti pysyy samana kuin nykyisin, mutta liikennevalojen määrä pysyy samana, joten liikkumisen sujuvuuteen ei juurikaan tule muutoksia. Turun suunnasta kuljettaessa on kuitenkin huomioitava, että Turun kehätien ylitys ei enää tapahdu tasossa, mikä ainakin osittain voi sujuvoittaa liikkumista. Tasalan koettu saavutettavuus tulee paranemaan sujuvamman yhteyden myötä, mutta tunneliratkaisua suunniteltaessa on huomioitava erityisen hyvin keskustan näkyvyys ja opastus, jotta keskustan suuntaan liittyminen on sujuvaa ja helppoa.



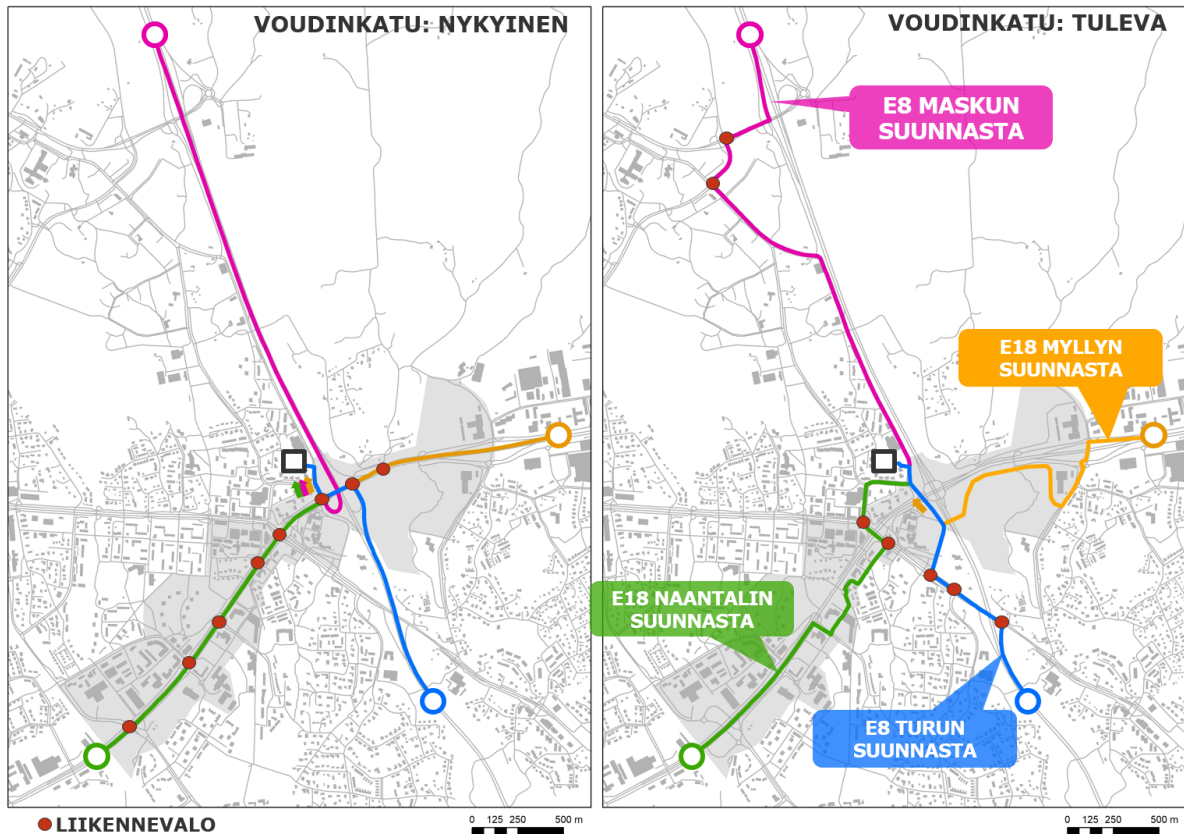
**Taulukko 3 Suuntaa-antavat muutokset Tasalan saavutettavuudessa**

	NYKYINEN			TULEVA			Muutokset
	Aika	Matka	Liikennevalot	Aika (muutos)	Matka (muutos)	Liikennevalot	
<b>E8 Turun suunnasta</b>	3-6 min	1 700 m	7	+-	0 m	7	Reitti ja matka pysyvät samana. Reitiltä poistuu E18-risteysalue, minkä johdosta yhteys sujuvoituu ja nopeutuu nykyisestä.
<b>E18 Naantalın suunnasta</b>	3-8 min	1 800 m	4	-	+100 m	0	Nykyisin ruuhka-aikaan hidas yhteys nopeutuu jonkin verran liikennevalojen poistumisen ja liikeneen sujuvoitumisen seurauksena.
<b>E8 Maskun suunnasta</b>	4-7 min	3 600 m	4	-	+500 m	0	Nykyisin ruuhkaisella E18-osuudella liikennöinti sujuvoituu, minkä seurauksena yhteys nopeutuu.
<b>E18 Myllyn suunnasta</b>	3-7 min	2 000 m	6	-	+700 m	0	Matkalta poistuu yhteensä kuudet liikennevalot ja liikenne sujuvoituu uusien liikennejärjestelyjen myötä. Matka pitenee hieman, mutta nopeutuu nykyisestä.

**Voudinkadun ympäristössä** sijaitsee nykyisin kaupallisia toimintoja (mm. K-Supermarket, apteekki sekä tilaa vaativan kaupan myymälöitä). Nykyisin alueen kaupalliset toiminnot ovat hyvin näkyvissä eri suunnista mm. valtatie 8:lle sekä Turun kehätielle erityisesti Myllyn suunnasta tultaessa. Liikkuminen Voudinkadulle on varsin yksinkertaista ja matkalla on ainoastaan muutamia risteyksiä ja liittymiä, tarkastellaanpa saapumista mistä suunnasta tahansa. Nykytilanteessa suurimmat haasteet kohdistuvat erityisesti Turun kehätien ruuhkaisuuteen ja liikennevalojen suureen määrään. Voudinkadulle Naantalın suunnasta saavuttaessa joudutaan tyyppillisesti menemään jopa kuuden liikennevaloristeyksen läpi, mikä tarkoittaa merkittäviäkin vaihteluita matka-ajassa ruuhkatilanteesta riippuen.

Tulevassa tilanteessa optimaaliset kulkuyhteydet Voudinkadulle muuttuvat varsin paljon. Alla esitetyssä kartassa on kuvattu nopeimmat reitit, mutta myös muita reittivaihtoehtoja on olemassa. Esitetyt reittikuvaukset edellyttävät liikkujalta varsin hyvää paikallistuntemusta sekä ennakointia; esimerkiksi Maskun suunnasta tultaessa paras reittivaihtoehto olisi poistua Valtatie 8:lta jo Kustavintien liittymässä ja ajaa Raisonkaaren, Kerttulantien ja Voudintien kautta alueelle. Myös Myllyn ja Naantalın suunnista tultaessa edellytetään ennakointia liittymävalinnoissa sekä nykyistä mutkikkaampien reittien valitsemista.

Voudintien ympäristön muutokset liikenneyhteyksien sujuvuudessa ja saavutettavuudessa ovat merkittävämpiä kuin muualla Raison ydinkeskustan alueella. Alue menettää nykyisen risteysalueen saavutettavuuden ja näkyvyyden synnyttämän kilpailuedun. Tulevaisuudessa reittien valinta edellyttää nykyistä enemmän paikallistuntemusta, eikä nykyisiä edellytyksiä spontaaneille asioinneille, jotka perustuvat siihen, että kohteen näkymisen jälkeen on mahdollista poiketa reitiltä. Kaikista suunnista saapuvan tulee tulevaisuudessa kiinnittää oikeaan paikkaan saapumiseen huomiota entistä aikaisemmin, mikä vaatii selkeää opastusta E18- ja E8 -teillä. Useat reitit sisältävät aikaisempaan saapumiseen verrattuna enemmän nopeita käänköksiä pienemmällä katuverkolla.



Kuva 21. Paikkatietotarkastelu Voudinkadulle saapumisesta nykytilanteessa ja tulevaisuudessa.

Alla olevassa taulukossa on vielä tiivistetty tarkastelluissa reiteissä tapahtuvia muutoksia. Sujuvampien liikenne- ja liikkumisjärjestelyjen ansiosta muutokset eivät tuo nykyiseen verrattuna merkittäviä matka-ajan pidennyksiä, pl. Maskun suunta. Alueen koettu saavutettavuus kuitenkin heikkenee merkittävästi johtuen nykyistä mutkikkaammista reittivalinnoista, kohteen näkyvyyden heikkenemisestä sekä tarpeesta nykyistä aikaisemmalle ennakoinnille. Muutokset kohdistuvat ennen kaikkea satunnaisiin asiointeihin (ohikulku- ja mökkimatkat) erityisesti valtatie 8:lta.

Taulukko 4 Suuntaa-antavat muutokset Voudinkadun saavutettavuudessa

	NYKYINEN			TULEVA			Muutokset
	Aika	Matka	Liikennevalot	Aika (muutos)	Matka (muutos)	Liikennevalot	
<b>E8 Turun suunnasta</b>	3 min	1 700 m	2	+0	0 m	2	Reitistä tulee hieman nykyistä monimutkaisempi, mutta matka tai aika ei juurikaan muutu. Uuden ratkaisun myötä vältetään E18:n ruuhkaisuus.
<b>E18 Naantalın suunnasta</b>	3-8 min	2 200 m	6	-	+400 m	2	Uudessa ratkaisussa lähtee pois kolmet liikennevalot ja yhteys sujuvoituu liikenteellisesti (E. Matkaa tulee lisää mutta sujuvampi yhteys nopeuttaa reittiä. Tuleva ratkaisu ei niin suoraviivainen kuin nykyinen.
<b>E8 Maskun suunnasta</b>	3 min	3 200 m	1	+	0 m	2	Sujuvin reitti muuttuu ja mutkistuu nykyisestä E8-tietä pitkin menevästä Raisionkaarelle ja Voudinkadulle. Ajallisesti hieman hitaampi, matka pysyy samana. Matkalle tulee kahdet liikennevalot (vrt. nykyisin yhdet).
<b>E18 Myllyn suunnasta</b>	3 min	1 600 m	3	+0	+600 m	0	Reitti mutkistuu nykyisestä, mutta nykyinen yhteys tyypillisesti melko ruuhkainen. Matkalta poistuvat kolmet liikennevalot. Matkan pituus muuttuu, aika pysyy suurinpiirtein samana.

Kehätien muutostyöt ja muuttuvat liikennejärjestelyt tiiviissä kaupunkiympäristössä tulevat aiheuttamaan rakentamis- ja muutostöiden aikana liikenteeseen ja logistiikkaan kohdistuvia häiriöitä, jotka saattavat haitata vaikutusalueen nykyisten yritysten ja etenkin kaupallisten toimijoiden liiketoimintaa. Tämä johtuu siitä, että yrityslogistiikassa ja asiointiliikenteessä lähtökohtana on kuljettamisen ja liikkumisen sujuminen suunnitellusti. Logistiikka on osa monitahoisia tuotannon, kaupan

ja palveluiden toimitusketjuja, joilta edellytetään täsmällisyyttä ja luotettavuutta, joiden varassa yritykset voivat palvella asiakkaitaan. Varastoja on nykyisin vain vähän, mikä korostaa kuljetusten toimintavarmuuden merkitystä. Logistiikkaan mahdollisesti tulevat häiriöt heijastuvat koko toimitusketjuun aiheuttaen erilaisia uudelleenjärjestelytarpeita ja sen myötä ylimääräisiä kustannuksia. Toimintavarmuutta voidaan parantaa varautumalla etukäteen mahdollisiin häiriötilanteisiin. Asemakaavaa toteutettaessa häiriöiden hallinta, ajantasainen tieto niistä ja toimenpiteisiin varautuminen ovat osa yritysten liiketoimintaedellytysten turvaamista.

### **Saavutettavuus joukkoliikenteellä, pyörällä ja kävellen**

Tarkastelualueella ja sen välittömässä läheisyydessä asuu noin 9 000 asukasta, joille Raision keskusta on erityisesti arjen lähiasiointipaikka. Raision keskustan rooli onkin Myllyn-Kuninkojan alueen sekä Turun kaupunkiseudun muiden kaupan ja palveluiden keskittymien joukossa varsin paikallinen, minkä vuoksi kestäväillä kulkutavoilla tehtävien asiointimatkojen edistäminen on keskeistä.

Rakentamisen aikaisista liikenneyhteyksien tilapäisjärjestelyistä sekä rakentamisesta aiheutuvasta haitasta (työmaaliikenne, melu, tärinä, pöly) syntyvät negatiiviset vaikutukset heijastuvat myös kävellen ja pyörällä tehtäviin asiointimatkoihin ja saavutettavuuteen. Rakentamisen aikana tuleekin huomioida myös sujuvien ja hyvin opastettujen tilapäisten liikkumisyhteyksien kehittäminen kävely- ja pyöräilyliikenteelle. Raisiontien merkitys joukkoliikennekäytävänä on myös huomattava, minkä vuoksi joukkoliikenteen sujuvuus tulee turvata. Rakentamisen aikaiset haitat eivät kuitenkaan merkittävästi vaikuta esimerkiksi pysäkkiympäristöjen toimivuuteen Tasalanaukiolla tai muualla Raisiontien varrella.

Rakentamisen jälkeen saavutettavuus kävellen ja pyörällä paranee nykyisestä huomattavasti. Alueen asiointiympäristöstä tulee miellyttävämpää ja autoliikenteestä aiheutuvat haitat pienenevät. Tiivistyvä keskustaympäristö houkuttelee kestävien kulkumuotojen käyttämiseen. Lisäksi asemakaava mahdollistaa keskustavisiossa suunniteltujen raitiotie- tai superbussivaihtoehtojen toteuttamisen Raision keskustan ja Turun välille, mikä parantaa Raision joukkoliikenteen palvelutarjontaa ja käytettävyyttä. Tämä puolestaan parantaa myös keskustan palveluiden saavutettavuutta joukkoliikenteellä.

### **Mitä vaikutuksia asemakaavalla on liikenne- ja kaupunkiympäristöön?**

Maanpinnalla olevien liittymien liikennekuormitusta saadaan kevennettyä ja maanpäällisiä liikennejärjestelyjä kehittää osaksi esteettömämpää kaupunkikeskustaa vähentäen myös liikenteen aiheuttamia melu-, päästö- ja turvallisuushaittoja. Läpikulkuliikenteen poistumisen voidaan olettaa parantavan keskustaliikkumisen edellytyksiä ja lisäävän asiointihalukkuutta. Liikennetunneli edesauttaa katuverkon rauhoittamista siten, että nopeustasoa voidaan alentaa sekä kävelyn ja pyöräilyn olosuhteita parantaa ja kulkutapaosuutta kasvattaa. Myös katumiljöön kehittäminen viihtyisämmäksi mahdollistuu, josta asemakaavassa osoitettu kannen päälle rakennettava puisto on hyvä esimerkki. Viihtyisämpi katu- ja kaupunkimiljöö tarkoittaa myös viihtyisämpää asiointiympäristöä alueen asukkaille. Asemakaava- ja liikennejärjestelmänsäntöjen mahdollistama keskustaympäristön täydennysrakentaminen tuo lisäksi alueelle uutta ostovoimaa, mikä parantaa alueen yritysten, erityisesti vähittäiskaupan ja palveluiden, toimintaedellytyksiä.

Rakentamisessa on suuria alueellisia eroja Suomessa, mikä vaikuttaa keskeisesti kaupunkien kasvuun ja kaupunkirakenteen olosuhteisiin. Asemakaavan mahdollistaman rakentamisen volyymin kasvun lisäksi vaikutukset heijastuvat myös mm. rakennuskannan monipuolistumiseen, asuntojen hintakehitykseen sekä infrastruktuuriin ja elinvoimaisuuteen. Alueen elinvoima, kilpailukyky, veto-voima, houkuttelevuus jne. ovat usein samaa ”tekemisen meininkiä” tarkoittavia sisarkäsitteitä. Timo Aron Kaupunkien elinvoiman vertailuanalyysin (2015) mukaan merkittäviä elinvoimaan vaikuttavia tekijöitä ovat aluetalous, työllisyys, innovatiivisuus, vetovoima ja sosiaalinen tasa-arvo. Asemakaavan toteuttaminen tukee useita näistä tekijöistä. Asemakaavan mahdollistama uudis- ja täydennysrakentaminen on myös itsessään merkittävä imagotekijä, joka osoittaa osaltaan, että

Raisiossa tapahtuu. Positiivisen kasvun kierteen luominen ja investointien saaminen edellyttää sitä, että paikkakunnalla on seuraavat hyvät innovatiivisen toiminnan edellytykset, jotka Raisiossa osana Turun seutua täyttävät:

- koulutusta, tutkimusta, kulttuuria
- toimivat alueen ja maan sisäiset ja kansainväliset yhteydet
- riittävän suuri väestöpohja ja sen tuoma markkinapotentiaali

ALUE-TALOUS	TYÖLLISYYS	INNOVA-TIIVISUUS	VETO-VOIMA	SOSIAALINEN TASA-ARVO
Bruttokansantuote asukasta kohden	Työpaikkojen määrän kehitys	Korkea-asteen tutkinnon suorittaneet yli 15-vuotiaasta väestöstä	Väestönlisäys	Pitkäaikaisten toimeentulotuki-asiakkaiden osuus 26-64-vuotiaista
BTV-indeksin muutos	Yksityisen sektorin työpaikkojen määrän kehitys	Koulutustasomittain (VKTM) koko väestön osalta	Taloudellisen huoltosuhteen muutos	KELA:n sairatavuusindeksin muutos
Kunnallisverotulo asukasta kohden	Työllisyyssasteen muutos	Tutkimus- ja tuotekehitysmenot asukasta kohden	Väestöllinen huoltosuhte 2013 ja ennuste 2030	Asuntokuntien tuloerot Gini-kertoimella
Yrityserustanta suhteessa yrityskantaan	Työttömyyssasteen muutos	Yksityisen sektorin osuus tutkimus- ja tuotekehitysmenoista	Vieraskielisten määrän kehitys	Sosiaali- ja terveystoimen nettokustannukset asukasta kohden

**Kuva 22** Elinvoima-analyysin osa-alueet ja muuttujat (Timo Aro 2015: Kaupunkien elinvoiman vertailuanalyysi). Tekijät, joihin asemakaavalla on vaikutusta, on neliöity tumman sinisellä.

### Syntykö asemakaavasta yrityksille kustannuksia mukaan lukien mahdolliset tulojen menetykset?

Asemakaavan mahdollistamalla liikennejärjestelmämuutoksella on työnaikaisia väliaikaisia vaikutuksia yritystoiminnalle, minkä lisäksi paikoin vaikutukset ulottuvat myös rakentamisen jälkeiseen aikaan. Rakennusaikaan häiriöt koskevat yritysten saavutettavuutta muun muassa jakeluliikenteen ja asiakkaiden saapumisen näkökulmasta esimerkiksi tilapäisten liikennejärjestelyjen muutosten, pysäytysten ja liikenteen heikomman sujuvuuden näkökulmasta. Rakentamisen aikana merkittävä osa Raision keskustan yrityksistä kokee tulonmenetyksiä, mistä aiheutuu rakentamisen aikana (arviolta kolme vuotta) jonkin verran myös yritys- ja liiketoiminnan lakkautuksia sekä menetettyjä työpaikkoja.

Rakentamisen jälkeen vaikutukset ovat sekä positiivisia että negatiivisia riippuen liiketoiminnasta sekä sijainnista. Positiiviset vaikutukset kohdistuvat erityisesti Raision keskustan eteläpuolelle, uudelle liittymäalueelle, jonka sijainti- ja saavutettavuus paranevat. Tämä mahdollistaa uuden liiketoiminnan harjoittamisen alueella. Asemakaavan mahdollistama keskustaympäristön tiivistäminen puolestaan tuo koko keskusta-alueelle lisää asukkaita ja ostovoimaa, joka voi kohdistua alueen liikkeisiin ja palveluihin, mikäli alueen asukkaiden palvelutarpeisiin pystytään vastaamaan sopivalla tarjonnalla.

Negatiiviset vaikutukset kohdistuvat erityisesti Voudinkadun ympäristöön, joka menettää saavutettavuus- ja näkyvyystekijöistä saadun kilpailuedun. Todennäköisesti pitkällä aikajänteellä Voudinkadun ympäristön kaupallinen luonne muuttuu nykyistä enemmän erikoistuneeseen erikoistavara-kauppaan suuntautuvaksi. Joillekin nykyisistä toimijoista voi olla edessä liikepaikan vaihtaminen,



mistä puolestaan aiheutuu erilaisia kustannuksia; kustannusten suuruus ja merkitys yrityksille puolestaan riippuu siitä, minkälaiset ovat kiinteistönomistussuhteet, mikä on kiinteistön elinkaaren vaihe ja onko mahdollista saada korvaava liikepaikka jostain muualta.

### Voiko asemakaavalla olla vaikutuksia yritysten imagoon? Miten?

Asemakaavan mahdollistaman liikenneympäristön muutostyön ja rakentamisen aikana yritys- ja liiketoiminnalle koituu imagohaittoja erityisesti liikenne- ja kaupunkiympäristössä syntyvien häiriöiden, epäsujuvuuden ja muutosten johdosta. Lisäksi rakentamisesta syntyy mahdollisesti myös erinäisiä melu-, pöly- ja värinähaittoja.

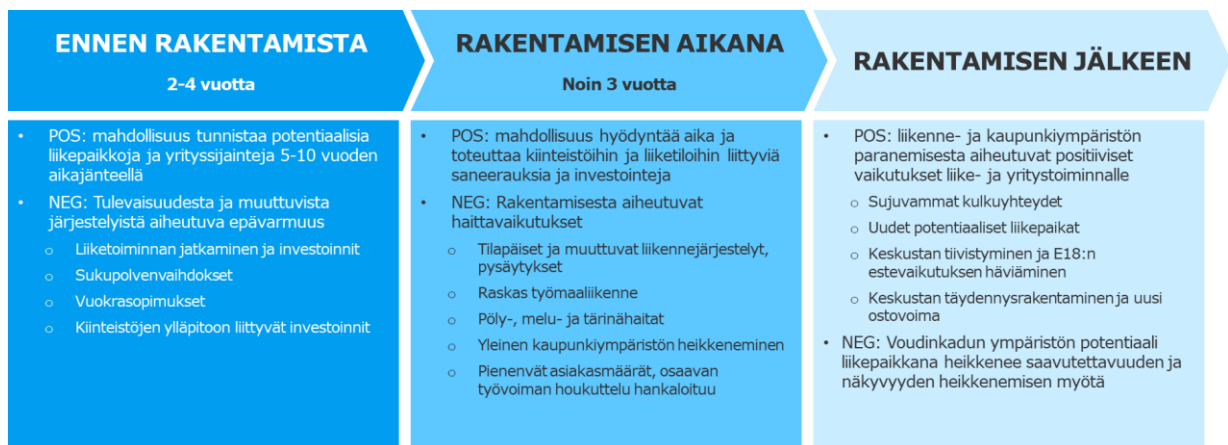
Rakentamisen jälkeen Raision keskustan kaupunkiympäristöä on mahdollista keskustavision mukaisesti tiivistää ja kehittää voimakkaasti, mikä puolestaan kehittää positiivisesti koko alueen ja siellä sijaitsevien yritysten imagoa. Turun kehätien synnyttämä este- ja haittavaikutus keskustaan pienenee ja kansiratkaisu sitoo Raision keskustan etelä- ja pohjoisosat toiminnallisesti nykyistä paremmin yhteen. Tämän ansiosta Raision keskustasta muodostuu yhtenäisempi alue, jonka alueellinen merkitys voi näin ollen myös vahvistua.

Huomioitavaa on, että saavutettavuuteen ja näkyvyyteen liittyvät haitat saattavat aiheuttaa alueellisia negatiivisia vaikutuksia yritysten imagoon myös kaavan mahdollistaman liikennejärjestelmäm muutoksen toteuduttua. Nämä vaikutukset kohdistuvat erityisesti Voudinkadun ympäristöön, jossa liikenteelliset muutokset heikentävät suhteellista saavutettavuutta.

### 4.3 Miten vaikutukset ajoittuvat?

#### Ovatko asemakaavan vaikutukset yrityksille pysyviä, väliaikaisia vai ajanjaksosta riippuen vaihtelevia?

Asemakaavan mahdollistama liikennejärjestelmäm muutokset synnyttää vaikutuksia tarkastelualueen yrityksille ja elinkeinoelämälle ennen rakentamista, rakentamisen aikana sekä sen jälkeen. Keskeisiä muutoksia on esitetty seuraavassa kaaviossa.



Kuva 23 Merkittävimmät vaikutukset ennen rakentamista, rakentamisen aikana ja sen jälkeen

Asemakaava aiheuttaa kaikille Raision keskustassa sijaitseville yrityksille työaikaisia väliaikaisia negatiivisia vaikutuksia. Rakennusaikaiset häiriöt koskevat erityisesti yritysten saavutettavuutta mm. jakeluliikenteen ja asiakkaiden saapumisen näkökulmasta. Pysyvät vaikutukset kohdistuvat sekä alueella työskentelevien työmatkoihin että alueella toimivien yritysten toimintaan ja asiakasliikenteeseen.

Koska rakentaminen sijoittuu tiiviin yhdyskuntarakenteen keskelle ja hankealue käsittää kaksi tärkeää vilkasliikenteistä päätietä, ovat sen aikaiset vaikutukset liikenteeseen ja elinkeinoelämään

merkittävät. Rinnakkaisväylien vähyyden takia oletettavissa on liikenteen ohjautumista katuverkolle rakentamisen aikana. Hankkeen mittakaavasta johtuen sen kesto tullee olemaan varsin pitkä. Rakentamisen kestoksi on arvioitu noin kolme vuotta, mikä voi elinkeinon harjoittajan näkökulmasta olla pitkä aika odottaa lopputulosta, mikäli urakka-aika aiheuttaa taloudellisia rasitteita. Lisäksi rakentaminen vaikuttaa keskustan ilmanlaatuun ja viihtyvyyteen.

Tunnelin ja keskustan väliin on asemakaavassa osoitettu maantietunnelin rakentamisen aikainen tilapäinen tieliikennealue, jolla on kaksi ajokaistaa molempiin suuntiin. Tilapäiset järjestelyt ja muutokset liikennejärjestelmässä vaikuttavat aina alueen yritysten toimintaedellytyksiin; suurimmat vaikutukset aiheutuvat saavutettavuuteen ja sujuvuuteen liittyvistä heikennyksistä sekä yleisestä asiointiympäristön miellyttävyyden heikkenemisestä. Rakentamisen aikana on huomioitava, että rakentaminen vaikuttaa aina työmaa-alueetta suurempaan alueeseen esimerkiksi poikkeusreittien ja pysäkkijärjestelyjen vuoksi.

Rakentamisen jälkeisessä tavoitetilanteessa asemakaavan ja liikennejärjestelmämuutoksen vaikutukset ovat kuitenkin pääsääntöisesti positiivisia alueen yritys- ja elinkeinoelämälle. Vaikutukset toteutuvat sujuvampien liikenne- ja liikkumisyhteyksien sekä keskustakehittämisen muodossa.

### **Mitkä ovat rakentamisen investoinnit?**

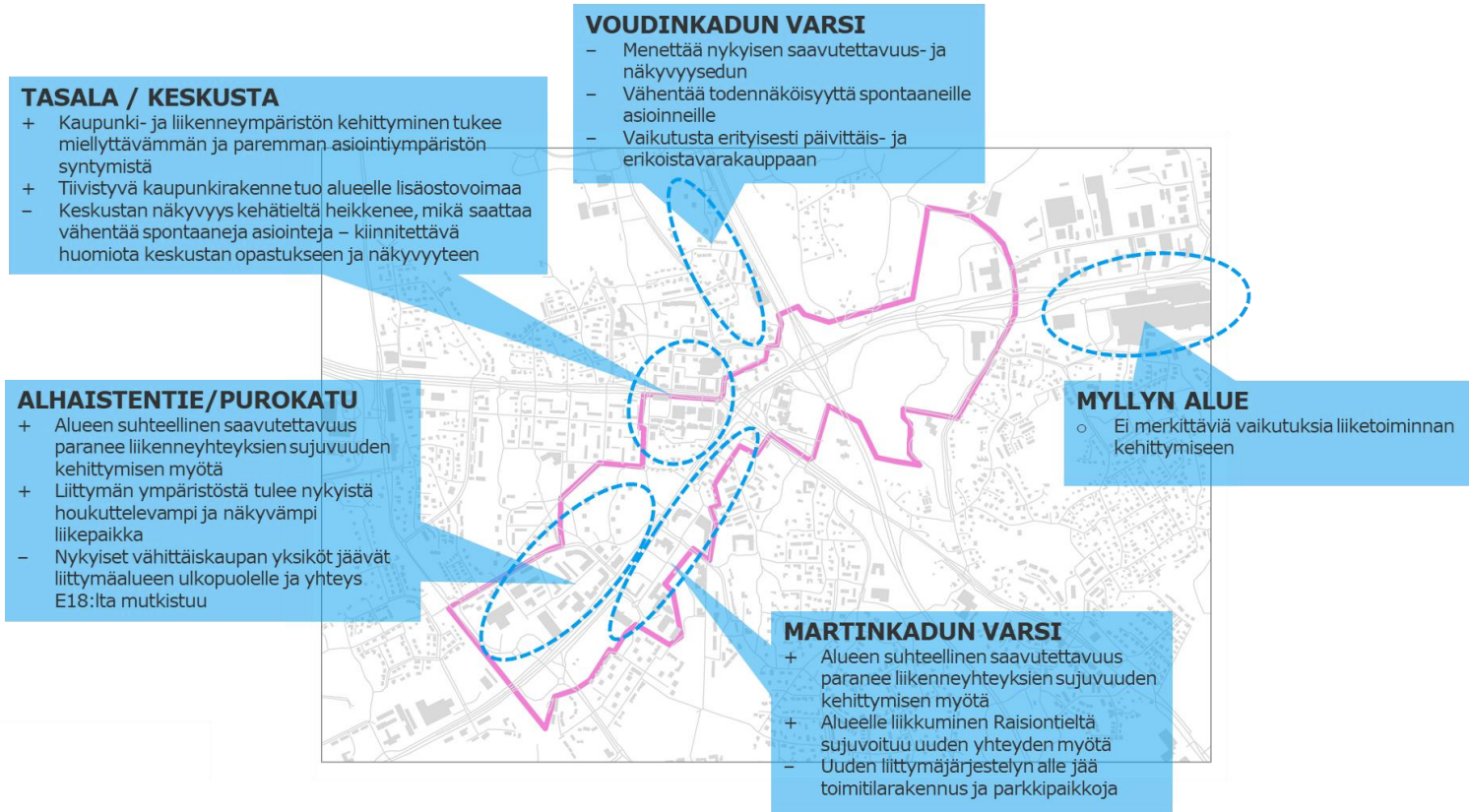
Turun kehätien kokonaiskustannusarvio on noin 390 miljoonaa euroa, mistä Raision keskustan osuus on noin 150 miljoonaa euroa. Summan merkittävydestä saa kuvan vertaamalla sitä esimerkiksi Raision kaupungin kunnallisverotuloihin vuodelta 2018 (noin 86 miljoonaa euroa). Kaupungin teknisen lautakunnan nettoinvestoinnit vuonna 2018 olivat yhteensä noin 11 miljoonaa euroa (Raision kaupungin tilinpäätös 2018).

Asemakaavaan liittyvien rakentamisinvestointien taloudelliset vaikutukset eivät rajaudu vain rakennusalan ja sen työpaikkojen kehitykseen, vaan rakentamisen volyyymi heijastuu laajalti elinkeinoelämän kysyntään ja kasvuun. Tilastokeskuksen vuoden 2015 panos-tuotos -taulukoiden mukaan rakentamisella on eniten heijastusvaikutuksia (rakennusalan lisäksi) teollisuuteen ja kauppaan. Nämä ovat myös ne toimialat, jotka Varsinais-Suomessa olivat liikevaihdolla mitaten suurimpia vuonna 2018: teollisuuden osuus kaikkien yritysten liikevaihdosta oli 38 % ja tukku- ja vähittäiskaupan 25 % ([www.tilastokeskus.fi](http://www.tilastokeskus.fi)).

## 5. JOHTOPÄÄTÖKSET JA SUOSITUKSET

### 5.1 Asemakaavan keskeiset yritys- ja elinkeinovaikutukset

E18-asemakaavan keskeiset yritys- ja elinkeinovaikutukset syntyvät eri alueiden saavutettavuuden ja näkyvyyden muutoksista. Vaikutukset ovat erisuuntaisia ja vaikuttavat eri voimakkuudella tiet-yihin alueisiin. Keskeisiä vaikutuksia on alueittain kuvattu oheisella kartalla.



Kuva 24 E18-asemakaavan keskeiset yritys- ja elinkeinovaikutukset alueittain

Yleisemmällä tasolla asemakaavan ja sen mahdollistaman liikennejärjestelmämuutoksen yritys- ja elinkeinovaikutuksia on käsitelty suhteessa Keskuskauppakamarin *Alueiden kilpailukyky* -tutkimuksen keskeisiin teemoihin peilaten:

#### 1. Sopivan työvoiman saatavuus

- + Kaavan mahdollistama keskustan uusi asuinrakentaminen mahdollistaa työvoiman sijoittumisen keskustaan, lähelle keskustan ja Raision työpaikkoja
- Rakentamisen aikana työntekijöiden liikkuminen ja työmatkat Raision keskustaan hankaloituvat
- Rakentamisen aiheuttamat imagohaitat keskustalle rakentamisen aikana; keskusta ei näyttäydy houkuttelevana työpaikka-alueena johtuen tilapäisjärjestelyistä sekä rakentamisen melu- ja tärinähaitoista

#### 2. Liikenneyhteydet

- + Asemakaavan mahdollistamat muutokset sujuvoittavat liikenteen toimivuutta E18-tiellä ja selkeyttää liittymäratkaisuja.



- + Keskusta-alueelta poistuu useita liikennevaloliittymiä, varsinkin E18:lta Naantalın ja Myllyn suunnasta tultaessa
- + Parantaa liikenteen turvallisuutta ja liikenneympäristön miellyttävyyttä keskustassa erityisesti Raisiontien ympäristössä.
- Heikentää Voudinkadun ympäristön saavutettavuutta ja näkyvyyttä suhteessa nykytilaan; vaikutuksia liiketoiminnan kehittämisedellytyksiin alueella fyysisen ja koetun saavutettavuuden heikkenemisen myötä
- Kaavan synnyttämät liikennejärjestelmämuutokset edellyttävät nykyistä selkeämpää opastusta johtuen mutkistuvista reiteistä (useita risteys- ja käännoksiä, tarve nousta valtateiltä aikaisemmista liittymistä).

### **3. Markkinoiden läheisyys**

- + Raision keskustan liikkeiden ja yritysten päämarkkina-alue on Raision keskustan ympäristö, missä nykyistä sujuvammat yhteydet parantavat mikrotasolla keskustan palveluiden ja yritysten saavutettavuutta
- + Liikennetarkoituksen mahdollistama maankäytön tehostuminen ja keskustan täydennysrakentaminen synnyttää pidemmällä aikajänteellä keskustaan uutta ostovoimaa, mikä parantaa lähipalveluiden toiminta- ja kehittämisedellytyksiä.
- Saavutettavuuden ja yhteyksien heikentyminen tietyillä alueilla vaikuttaa markkinoiden läheisyyteen makrotasolla

### **4. Alueella on kasvukeskus**

- + Vahvistaa pitkällä aikajänteellä Raision alueellista asemaa osana Turun seudun alue- ja yhdyskuntarakennetta
- + Mahdollistaa keskustavisiossa sekä keskustan osayleiskaavassa esitettyjen suunnitelmien toteuttamisen

### **5. Turvallinen ja viihtyisä elinympäristö**

- + Parantaa keskustan turvallisuutta ja viihtyisyyttä hankkeen toteuduttua.
- + Ratkaisu kytkee nykyistä paremmin Raision keskustan E18 etelä- ja pohjoispuoliset alueet toisiinsa.
- Heikentää rakentamisen aikana Raision keskustan turvallisuutta ja viihtyisyyttä johtuen tilapäisjärjestelyistä sekä rakentamisesta aiheutuvien haittojen muodossa.

## **5.2 Rakentamisen aikaisten negatiivisten liikenne- ja elinkeinovaikutusten lieventämiskeinoja**

Rakentamisen aikaisia haittoja on mahdollista lieventää eri toimenpiteiden avulla. Rambollin toteuttamassa benchmark-selvityksessä (2019) on useiden eri kaupunkien keskusta-alueilla toteutettujen liikennejärjestelmämuutoksien kautta kerätty suosituksia siihen, miten rakentamisen aikaisia vaikutuksia elinkeinoelämään voidaan hallita. Elinkeinoelämän näkökulmasta rakentamisen aikaiset ongelmat liittyvät ennen kaikkea asiakkaiden muuttuviin asiointimahdollisuuksiin ja niiden mahdolliseen heikentymiseen alueella. Muuttuneiden kulkuyhteyksien vuoksi aiemmin rutiininomainen liikuminen vaatii nyt enemmän tarkkaavaisuutta ja poikkeaa totutusta, aiheuttaen usein enemmän älyllisiä ja fyysisiäkin ponnisteluja ja vieden mahdollisesti enemmän aikaa. Lisäksi rakentaminen voi vaikuttaa alueen viihtyisyyteen, näkyvyyteen ja toiminnallisuuteen.

Työmaasuunnittelulla on suuri rooli yritystoiminnan saavutettavuuden nopeuttajana. Töiden rytmitystä tulee arvioida esimerkiksi ruuhkahuiput, lomat ja sesongit huomioiden, ja kulkureitit voi pyrkiä avaamaan tärkeinä kauppapäivinä. Työmaaliikenteen optimoinnilla voidaan välttää ruuhkautumista ja kauppojen normaalia toimintaa edistää esimerkiksi huoltoliikenteen lastauspaikkoja liikekohtaisesti läpikäymällä.

Opastamisessa tulee kiinnittää huomiota eri käyttäjäryhmiin ja liikennemuotoihin, pyrkien mahdollisimman sujuviin ja pysyviin poikkeusreitteihin sekä oikeassa paikassa ja oikeissa kanavissa tapahtuvaan opastukseen. Poikkeusreittien opastaminen tulee aloittaa tarpeeksi etäältä, kuten keskustan sisääntuloreiteiltä. Olennaista on päätettyjen peruseriaatteiden toteutuminen opastuksessa ja liikennejärjestelyissä niin, että kävijät voivat luottaa pääsevänsä liikkumaan ja löytävänsä perille. Katuympäristön tulisi olla niin selkeä, että kulkija tarvitsee mahdollisimman vähän muuta opastamista. Koska työmaa-alueet eivät lähtökohtaisesti ole viihtyisiä asiointiympäristöjä, on syytä kiinnittää huomiota myös siisteyteen ja somisteisiin. Tunnelin viedessä liikenteen maan alle tulee huolehtia koko keskustan näkyvyydestä ohikulkuliikenteelle rakentamisen aikana ja sen jälkeen.

Myös osallistumisella ja viestinnällä on suuri merkitys paitsi elinkeinon harjoittajien, myös heidän asiakkaidensa kokemukseen alueen elinvoimaisuudesta niin lopputuloksen kuin rakentamisen ajan kannalta, mikä saattaa vaikuttaa sijoittumis- ja asointipäätöksiin. Tilapäisten liikennejärjestelyjen osalta tuleekin huomioida tiedotuksessa erityisesti töiden eteneminen ja häiriötilanteet sekä vaikutus liiketoiminnallisesti merkittävillä kohteilla kulkemiseen. Työmaan haasteista ja erityispiirteistä voi yrittää löytää positiivisen elementin, jolla markkinoida positiivista kuvaa hankkeesta.

### 5.3 Maankäytön kehittäminen ja keskustan elinvoima

Keskikaupungin osayleiskaavassa ja Pääteiden E8 ja E18 aluevaraussuunnitelma Raision keskustan kohdalla -dokumentissa arvioidaan E18-tien tunneloinnin tarjoavan useita mahdollisuuksia viihtyisemmän kaupunkikeskustan kehittämiseen. Tunnelin myötä liikenteen meluhaitat pienenevät. Tunnelin suuaukkojen huomattavia meluhaittoja voidaan vähentää melunsuojaustoimenpiteillä.

Tunnelointi mahdollistaa paitsi liikenteen haittojen vähentämisen, myös yleisen tien alueen vapautumisen keskustan kaupunkirakennetta eheyttävään maankäytön kehittämiseen. Keskustaan syntyy arvokasta uutta tonttimaata, joka mahdollistaa tehokkaan, viihtyisän sekä nykyistä urbaanimman kaupunkikuvan kehittymisen. Rakennetun ympäristön laadun parantuessa Raision kilpailukykyä voidaan kasvattaa ja imagoa rakentaa uudistuvana ja sekä yrityksiä että asukkaita kiinnostavana keskuksena. Tunnelin suuaukkojen kaupunkikuvalliseen ilmeeseen on kiinnitettävä erityistä huomiota jatkosuunnittelussa, ja keskustan näkyvyydestä huolehdittava myös liikenteen siirtyessä tunneliin.



Kuva 25

Keskustavision havainnekuva urbaanimmasta Raision keskustasta (Schauman Nordgren Architects)

Asemakaavaluonnos osoittaa useita asuinrakentamisen alueita keskustan ja uuden tunnelin tuntu-massa, mukaan lukien alueen kaupunkikuvallista merkitystä korostavaa korkeaa asuin-, liike- ja toimistotiloja sisältävää rakentamista. Keskustan asuntorakentaminen lisää liiketalouden kannatta-vuutta ja kehittää keskustaa monipuolisena palvelujen, asumisen, työpaikkojen ja vapaa-ajan alu-eena. Lisääntyvä asukasmäärä mahdollistaa keskikaupungin aktiivisuuden myös ilta-aikaan.

Viihtyisän ja kävelyä ja pyöräilyä tukevan keskustaympäristön vaikutuksesta elinvoimaan on useita viitteitä. Tulevan suuren saneerauksen yritysvaikutusten selvittämiseksi etnografinen tutki-mustoimisto Kenno Oy haastatteli loppuvuodesta 2014 Helsingin Hämeentien kivijalkaliikkeiden yrittäjiä. Tutkimuksessa yritystoiminnan kannalta Hämeentien erityiseksi valiksi koettiin näkyvä ja helpokulkuinen sijainti yleisen kulkureitin varrella, ja näiden valttien koettiin kompensoivan ym-päristön muita puutteita. Alueen elinvoimaisuuden tärkeimpänä kriteerinä yrittäjät pitivät sitä, että katu houkuttelee ihmisiä, eivätkä esimerkiksi melu ja saasteet ole häiriöksi. Hämeentien sanee-rauksen suunnitelmavaiheessa eri kulkumuotoja tutkiviin keskustan asiointiselvityksiin, joissa löytyi viitteitä kevyen ja julkisen liikenteen käyttäjien vahvemmassa ostovoimasta. Helsingin kau-punki teetti myös oman asiointiselvityksensä 2019, jossa havaittiin, että joukkoliikenteellä saa-puu Helsingin keskustaan eniten ostovoimaa. Lisäksi läheltä kävellen saapuvat keskusta-asukkaat kuluttavat vuositasolla suuria määriä rahaa, rahankäytön ollessa kuitenkin pientä asiointimatkaa kohden. Parantuva infra liikenteellisessä solmukohtassa parantaa ostosympäristöä, ja kävelyn lisääntyminen mahdollistaa spontaanin ikkunashoppailunkin lisääntymisen.

Lahdessa lukuisat keskustan kehittämishankkeet ovat muuttaneet liikennejärjestelyjä. Erityisesti toriparkin rakentamisen seurauksena on kaavavelvoitepaikkojen lisääntyessä saatu keskustan asuntorakentaminen vilkastumaan ja sitä kautta keskustaan lisää elinvoimaa. Hankkeiden valmis-tumisen jälkeen, ja osittain varmasti myös muiden kaupan trendien vaikutuksesta, on keskustan elinvoima vaikuttanut vironneen, ja liikekanta muuttunut palvelu- ja ravintolavaltaisemmaksi. Niin ikään Tampereen Hämeenkadulla katutilan viihtyisyyden parantamiseen pyrkineen joukkoliikenne-kokeilun aikana yritysten palveluvaltaisuus lisääntyi. Lahden Toriparkin asiakasmäärä on lisäänty-nyt 9 %:lla vuodesta 2017 vuoteen 2018, ja käyttäjien viipyminen keskusta-alueella on pidentynyt avausvuodesta 2015 nykyhetkeen noin 20 minuutilla. Lisäksi liikkeenharjoittajat ovat alkaneet ym-märtää katutilan viihtyisyyden merkityksen ja hyödyntämään katutilaa asiakkaita houkutellakseen.