

18.12.2020

Varsinais-Suomen ELY-keskus

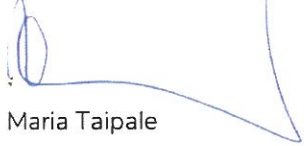
Kirjaamo.varsinaissuomi@ely-keskus.fi

Raision seudun koulutuskuntayhtymä haluaa muistuttaa E18 Turun kehätien parantaminen Raision keskustassa, Raisio -hankkeeseen (VARELY/1793/2018) liittyen seuraavaa:

Rasekon ammattiopiston kampus sijaitsee keskustassa osoitteissa Juhankuja 1, Eeronkuja 3 ja 4 sekä Purokatu 1. Kampuksella opiskelee päivittäin yli 2000 opiskelijaa ja työskentelee yli 200 henkilöä.

Kiinnitämme huomiota työaikaisiin liikennejärjestelyihin. Kampukselle on kaikista suunnista päästävä joustavasti liikkumaan ja samoin bussireiteille tarvitaan järkevät kulkureitit kaikissa vaiheissa.

Kunnioitavasti



Maria Taipale

Kuntayhtymän johtaja, johtava rehtori

Muistutus suunnitelmasta E18 Turun kehätien parantaminen Raision keskustassa.

Yritykseni omistaa kiinteistön Raision keskustassa osoitteessa Kreetankuja 2, 21200 RAISIO. Kiinteistöni päälle on suunnitelmassa piirretty liikenneympyrä, josta yhteys tunnelin yli Elauksenkadulle tultaisiin hoitamaan. Kiinteistölläni sijaitseva liiketalo tarvitsee kyseisen alueen hoitaakseen liiketalon pysäköinnin liiketalon vuokralaisille ja heidän asiakkailleen. Kuten tiesuunnitelman yleisötilaisuuksissa olette kertoneet, ei liiketalolle ole elinmahdollisuuksia jos tiesuunnitelma, sekä samaan aikaan tekeillä oleva Raision kaupungin asemakaava tehdään suunnitelman mukaisesti.

Tiesuunnitelmassa on mainittu, että Raision kaupunki on lunastanut etukäteen liikekiinteistöjä, sekä asuinkiinteistöjä. Tämä ei pidä paikkansa, tämän kiinteistön osalta! Raision kaupunki ei ole tehnyt minkäänlaista ehdotusta kiinteistöni lunastamisesta. Raision kaupunki kohtelee eriarvoisesti kiinteistönomistajia ja tuhoaa yritykseni tahallisella viivyttelyllä asiassa. Olen jättänyt kaupungille muistutuksen asemakaavan luonnosvaiheessa 2019, eli lähes 2vuotta sitten. Kaupunki on vastannut tähän asemakaavan ehdotusvaiheessa keväällä 2020, että jatkaa neuvotteluja kiinteistöni lunastuksesta, mutta yhtään neuvottelua ei asiasta ole tämän jälkeen pidetty! Miksi muistutuksia jätetään, jos niihin vastataan valheellisesti? Tiesuunnitelmassa on kirjattu että "elinkeinon harjoittamisen kannalta välttämättömien rakennusten lunastuksista sovitaan lähes aina vapaaehtoisin kaupoin". Olen toivonut kaupungin tekniseltä toimelta ehdotusta kaupan sopimisesta, mutta tekninen johtaja ei suostu asiaa eteenpäin viemään ja näen että tässä kaupunki kohtelee eriarvoisesti veronmaksajia(kiinteistönomistajia).

Tiesuunnitelmasta aiheutuvat haitat ja niiden korvaaminen. Miten haitat korvataan minun kiinteistöni kohdalta? Haitat alkoivat kun kaupunki toi keskikaupungin asemakaavaehdotuksen julki, sekä kun tiesuunnitelman yleisötilaisuudessa mainittiin purettavien liikekiinteistöjen joukossa tuo minun yrityksen omistama kiinteistö. Ensimmäinen vuokralainen irtisanoi vuokrasopimuksensa heinäkuussa 2020 ja uusien vuokralaisten löytäminen purettavan liiketalon maineessa olevalle kiinteistölle on mahdotonta. Tästä on siis jo nyt aiheutunut minulle useiden tuhansien eurojen haitat. Tällä viivyttelyllä Raision kaupunki asettaa minut kärsimään heidän viivyttelystä asian suhteen. Mistä nämä korvaukset haetaan, vai maksetaanko nämä jotenkin automaattisesti. Kaupungin eriarvoinen kohtelu asettaa yritykseni todella vakavaan taloudelliseen ahdinkoon ja odotan todella että nämä korvaukset haitoista maksetaan jo pian(välittömästi), ettei yritykseni ajaudu maksuvaikeuksiin tiesuunnitelmasta ja asemakaavasta johtuen!

terveisin

Mika Ollanketo

Contour Office Solution Oy

Ilpoistentie 16a

20740 TURKU

puh. 040 540 5345

MUISTUTUS:

”E18 Turun kehätien parantaminen Raision keskustassa, Raisio”

VARELY/1793/2018

Kommentoimme asiaa seuraavasti:

TAUSTAA

Raision keskustaa ja Raision keskustan ympärille laadittua tiesuunnitelmaa arvioitaessa on hyvä peilata tiesuunnitelmaa ja alla esitettyjä asioita seuraaviin tekijöihin:

- Asiointikäynneillä mitattaessa Raision keskustan markkinaosuus on 4,1% koko Turun talousalueen asiointikäynneistä, joka vastaa puolta kauppakeskus Myllyn asiointikäynneistä (Ostoksia ja elämyksiä, Turun Kauppakorkeakoulu, Marjanen ja Malmari 2012).
- Asiointikäynneistä yli 80% suoritetaan autolla, julkisen liikenteen osuuden jäädessä 5%:iin (Ostoksia ja elämyksiä, Turun Kauppakorkeakoulu, Marjanen ja Malmari 2012). Autoilun osuus kuluttajien asioinnista oli vuoden 2020 kuluttajatutkimuksen mukaan myös yli 80%.
- Vuoden 2020 kuluttajatutkimuksen mukaan yli 50% Raision keskusta-alueen asioinneista suoritetaan työmatkaliikenteen tai muun liikkumisen kuten harrastematkan yhteydessä. Tämä tarkoittaa, että Raision keskusta-alueen liikenteellinen tavoitettavuus pitää jatkossakin olla hyvä ja helppo joka suunnasta. Ostostentekoon liittyvää lisääntyvää autoriippuvuutta on usein arvosteltu, mutta tutkimuksen mukaan kävelymatkan ulkopuolella asuvat tekivät päivittäistavaraostoksensa usein muiden asioiden, kuten työmatkojen yhteydessä, jolloin ostostentekoon kohdistuva ajosuoritekin pieneni.
- Tiesuunnitelman päälinjat ja kaikki liittymät on lukittu tiesuunnitelman mukaisiksi jo vuonna 2014. Tiesuunnitelmaa koskeva dialogi asukkaiden ja keskustan elinkeinoelämän kanssa alkoi vasta 2018. Tämä rajoittaa osallisten vaikutusmahdollisuuksia.

RAISION KESKUSTA

Uudessa tiesuunnitelmassa Raision keskustan tavoitettavuus heikkenee, sillä liittymien määrä vähenee pääväylältä E18 eli Nesteentieltä. Tiesuunnitelmassa Raision keskusta-alueen tavoitettavuus heikkenee merkittävästi sekä idästä eli Helsingistä että pohjoisesta eli Rauman suunnalta saavutettaessa. Raision keskusta-aluetta pitää käsitellä laajempina kaupallisena aluekokonaisuutena kuin pelkkänä Tasalanaukiona, mukaan on laskettava myös Raisiontien pohjoispuoli ja Voudinkatu.

PITKÄMATKAINEN JA PAIKALLINEN LIIKENNE

Tiesuunnitelma mahdollistaa E18 ja TEN-T tieverkoston kehittämisen Raision alueella. Hankkeeseen nivoutuu toinen valtakunnallinen pääväylä E8, jotka muodostavat solmukohdan Raisioon. Liikennemäärien tulevien vuosien kasvu aiheuttaa tielle kiistattomia kehittämistarpeita. Tieverkostoa suunniteltaessa on kuitenkin otettava huomioon, että vaikka nykyistä liikenneyhteyttä parannetaan pitkämatkalaisten sekä tavaraliikenteen liikkuvuuden parantamiseksi, niin laadittavaa tiestöä käytetään enemmän ja useammin lyhyen matkan liikkumiseen paikallisesti ja alueellisesti.

Tiehallinnon mukaan (2002, 11) kaupunkiseutujen läpi kulkevilla päätiejaksoilla turvataan pitkämatkaisen liikenteen kohtuulliset olosuhteet. Akateemisessa väitöskirjassa (Seppo Lampinen, Tässä tie missä kaupunki?, Liikennesuunnittelu ja yhdyskuntarakenteen hajautuminen, 2015) todetaan kuitenkin seuraavaa: Tosiasiassa pitkämatkaisen liikenteen osuus suurilla kaupunkiseuduilla on vähäinen, mutta siitä huolimatta pitkämatkaista liikennettä käytetään perusteluna korkealle tekniselle standardille ja nopeustasolle kaupunkiseutujen tieverkolla. Kaupunkiseutujen omat lähtökohdat edellyttäisivät toisenlaisia ratkaisuja. Keskeiseksi liikennesuunnittelun tuottamaksi ongelmaksi – vaikka ei liikennesuunnittelun selkeästi tunnistamaksi ongelmaksi – on muodostunut se, että kaupunkien tieverkon merkitystä ei nähdä kaupunkirakennetta voimakkaasti muovaavana tekijänä. Kun kerrostalon kivijalkakauppa lähtee ja tilalle tulee toimisto, maankäyttö ei ole (sanan varsinaisessa merkityksessä) muuttunut, mutta palvelurakenne muuttuu ja näin asukkaan toiminnan ja liikkumisen perustana oleva yhdyskuntarakenne muuttuu.

TIESUUNNITELMAN VAIKUTUS JA ASIAKASVIRRAT

Nyt esitetty tiesuunnitelma vaikeuttaa saapumista Raision keskustaan etenkin pohjoisen sekä idän suunnalta. Kyseinen tavoitettavuuden heikentyminen vaikeuttaa kuluttaja-asiakasvirtaan perustuvaa kauppaa, joka kiihdyttää keskustan kivijalkaliiketilöiden muuttumista toimistokäyttöön. Tämä johtaa siihen, että lähipalveluiden puuttuessa kuluttajapalveluiden äärelle pääseminen vaatii lisääntyneitä liikennöintiä. Liikenneviraston (63/2015) mukaan erityisesti pienemmillä paikkakunnilla ohikulkutiet voivat hävittää taajaman pääkeskuksen ja siirtää sen ohikulkutien kannalta saavutettavampaan paikkaan. Palveluiden keskittyminen keskustoihin olisi kuitenkin yhdyskuntarakenteellisesti toimivin ratkaisu, sillä se samanaikaisesti vähentää liikkumistarvetta ja tehostaa asiointia.

Kaupan suuryksiköt taas hajauttavat yhdyskuntarakennetta sijaitessaan olevan kaupunkirakenteen ulkopuolella tehokkaasti liikennöityjen valtateiden varrella. Palvelut hakeutuvat näille sijainneille senkin vuoksi, että niille liikennemäärät merkitsevät asiakasmääriä. Toisessa tutkimuksessa havaittiin, että kaupallisten yritysten sijoittumisessa yrittäjät pitävät tärkeimpinä tekijöinä asiakasvirtoja ja näkyvyyttä (Kanninen et al. 2010, 137). Tätä tietoa pitäisi osata hyödyntää yhdyskuntasuunnittelussa ja liikennesuunnittelussa. Nyt tavoiteltu Raision keskustan liikennemäärän alentaminen 50%:lla johtaa väistämättä myös asiakasmäärien laskuun. Etenkin kun esitetystä tiesuunnitelmasta idästä ja pohjoisesta Raision keskustaan saavuttaessa muodostuu Raision keskustaan tullessa enemmän liikenteellistä vastusta kuin kauppakeskus Myllyyn liikennöitäessä. Elinkeinotutkimuksissa noin 60 % selvitykseen vastanneista noin 1 100 yrityksestä arvioi, että liikenneyhteydet vaikuttavat yrityksen sijaintiin ja toimintaedellytyksiin paljon tai erittäin paljon. Siksi nyt esillä olevaa tiesuunnitelmaa on myös arvioitava uudelleen paikallisen elinkeinoelämän elinkelpoisuuden ja sijoittumisen sekä asiakkaan, kuluttajan kannalta. Nyt paikallisesti näemme nykyisen tiesuunnitelman heikentävän tarpeettomasti liiketoimintaedellytyksiä Raision keskustan alueella.

Tiesuunnittelussa on huomioitava paremmin paikallis- ja lähialueen liikennöintitarpeet, joihin kuuluvat työmatkaliikenteen lisäksi harraste- ja ostosmatkat, jotka usein yhdistetään työmatkaan. Nämä työmatkaliikenteeseen liittyvät nopeat asiointipysähdykset Raision keskusta-alueella edustavat määrällisesti sekä rahallisesti merkittävää osuutta alueen liikevaihdosta. Raision keskustan elinkeinoelämän mukaan ei-raisiolaisten asiakkaiden osuus on toimialasta riippuen 20-60% asiakasvirrasta. Tämä vahvistaa sitä toteamusta, että Raision keskustassa liiketoiminnan ehto on ulkopaikkakuntalaisten helppo keskustan saavutettavuus.

POISTUVIEN LIITTYMIEN KORVAUS

Edellä esitetyn mukaisesti Raision kokoisen kaupunkiyksikön elinkeinoelämän toimintaedellytykset edellyttävät saavutettavuuden olevan idästä ja pohjoisesta nykyistä tiesuunnitelmaa paremmat. Esitetystä tiesuunnitelmasta Turun kehäntien suunnasta saapuville poistuu 3 liittymää (Voudinkatu, Raisiontie, Soliniuksenkuja) Raision keskustan suuntaan ja tilalle korvautuu vain yksi uusi liittymä (Soliniuksenkatu). Liittymien poistuminen tulee korvata ja tiesuunnitelma laatia siten, että E18 tieltä sekä idästä että lännestä saavuttaessa on Raision keskusta saavutettavissa kahdesta liittymästä (ennen ja jälkeen keskustan).

ELINKEINOVAIKUTUSTEN ARVIOINTI

Tiesuunnitelma on nyt esitetystä viimeisimmässä hankekortissa budjetoitu 187 miljoonan euron hankkeeksi. Siksi on ollut epätodellista havaita, että eri tunneli- ja tievaihtoehtojen taloudellisia vaikutuksia paikalliseen elinkeinoelämään ja kuntatalouteen ei ole vaivauduttu arvioimaan millään laadukkaalla mittarilla ennen päätösten tekoa. Lukuisten pyyntöjen jälkeen asemakaavan laadinnan loppuvaiheessa toteutettu elinkeinovaikutusten arviointi ei tuonut sisällöllisesti mitään uutta verrattuna olemassa olleeseen dataan. Nyt esitetty tiesuunnitelma ollaan vahvistamassa ilman tutkittua tietoa sen vaikutuksesta alueen elinkeinoelämän toimintaedellytyksiin sekä työllistämismahdollisuuksiin.

Yritysvaikutusten arviointi osana kuntien päätöksentekoprosessia – hankkeen osaraportissa (2014) mainitaan esimerkiksi Porin seutukunnan kuntien päätöksenteon yritysarviointin käsikirjan mukaan: *”Yritysvaikutusten arviointimenettelyn perusajatuksena on arvioida kunnallisten päätösten vaikutuksia yritystoimintaan etukäteen, jo ennen päätöksentekoa.”*

OECD (2013) ehdottaa, että vaikutusarviointi olisi kannattavaa tehdä esimerkiksi, jos

- 1) hanke sisältää innovointia;
- 2) hanke on pilottimainen ja suuri; ja
- 3) hankkeesta saatu aiempi kokemus vaikutuksista on rajallinen.

Käytännössä edellä mainitut kriteerit tarkoittavat, että mikäli päätöksentekijöillä ei ole tarvittavaa informaatiota hankkeen vaikutuksista tai niiden tavoitteiden toteutumisesta ja implementoitava hanke on suuri, olisi hyvä tehdä vaikutusarviointi.

Nyt toteutettava hanke on täysin edellä esitetyt OECD:n kriteerit täyttävä, joten yritysvaikutusarvio olisi ollut syytä suorittaa ennen päätösten tekoa.

Liikennevirastonkin (2011) mukaan laajemmat taloudelliset vaikutukset ovat todennäköisiä ja merkittäviä suurissa hankkeissa, joilla on laajoja vaikutuksia liikennejärjestelmään. Liikenneväylähankkeen laajemmilla taloudellisilla vaikutuksilla tarkoitetaan sellaisia merkittäviä vaikutuksia, jotka eivät sisälly tai tule riittävästi esiin suorien liikenteen käyttäjähyötyjen kautta. Näissä hankearvioissa on eriteltävä valtakunnalliset ja alueelliset hyödyt. Nyt lausuttavana oleva tiesuunnitelma on laajuudessaan tällainen, joka edellyttää laajemman paikallisemmän taloudellisen arvioinnin suorittamista. Tämä laajempi taloudellinen arviointi olisi pitänyt suorittaa lähtökohtaisesti niiden alkuvaiheessa olleiden neljän erilaisen tie- ja tunneliratkaisun välillä, jotta päätösten ja valintojen tukena olisi ollut muutakin kuin teknisen toteutuksen helppous ja hyöty-kustannussuhteen laskelma.

HYÖTY-KUSTANNUS-LASKELMA

Liikenneviraston tutkimusten mukaan (34/2017) vakiintuneet hyöty-kustannusmallit eivät pysty käsittelemään liikenneinvestointien aikaansaamia yritystoiminnan, investointien, kotitalouksien ja työpaikkojen määrän ja sijainnin muutoksia. Nämä rajoitukset edellyttävät monimuotoista arviointikokonaisuutta, jota ei ole toteutettu suunnitteluvaiheessa. Hyöty-kustannuslaskennan teoriaa ja käytäntöjä on tarvetta laajentaa ja kytkeä yhteen muiden päätöksenteon kriteerien kanssa. Liikenneviraston mukaan laajempien taloudellisten vaikutusten arviointi on perusteltua ottaa mukaan väyläinvestointien hankearvioihin.

Liikenneinvestointien vaikutusten arvioinnista liikenne- ja kuntaministeri Risikko totesi (4/2015), että ”Liikenneinvestoinneissa pitää ottaa nykyistä paremmin huomioon palvelurakenteen ja elinkeinoelämän tarpeet perinteisten maankäyttöön, asumiseen ja liikenteeseen liittyvien vaikutusten lisäksi. Nyt käytössä oleva hyöty-kustannus-laskelma kuvaa liikennehankkeen tietynlaisia liikenteellisiä vaikutuksia, mutta päätöksiä tehtäessä tarvitaan paljon laaja-alaisempaa analyysia hankkeiden yhteiskunnallisesta merkityksestä ja vaikutuksista.”

Hyöty-kustannus-laskelman rinnalla tai asemasta olisi voitu käyttää hyvinvointimenetelmää tai resurssikustannusmenetelmää, jossa lasketaan yhteen kaikkien hankkeen vaikutuspiirissä olevien tahojen (kuluttajat, yritykset, muu yhteiskunta) hyödyt ja haitat. Tällöin olisi saatu lisätietoa päätösten tueksi, sillä halvin ei tarkoita aina kokonaistaloudellisuudeltaan pitkällä aikajänteellä järkevintä vaihtoehtoa.

LIIKENNEINFRAN MERKITYS YHDYSKUNTARAKENTEeseen

Liikenneviraston mukaan (Maankäyttö hankearvioinnissa, esiselvitys 2018) saavutettavuus ja saavutettavuuden muutokset ovat keskeisessä asemassa arvioitaessa liikennejärjestelmän vaikutuksia yhdyskuntarakenteeseen. Kaupunkiseutujen liikennejärjestelmä on kokonaisuus, jonka kehittäminen ei voi perustua vain yksittäisten väylähankkeiden vaikutusten tarkasteluun. Tämä tarkoittaa myös sitä, että E18 pääväylän haittavaikutukset kaupungin sisäiseen liikenteeseen ja kaupungin tavoitettavuuteen pitää huomioida ja minimoida nyt esitettyä tiesuunnitelmaa paremmin, koska liikenneinfraratkaisujen vaikutukset ulottuvat Raisiossa vähintään 30-50 vuoden päähän. Lyhyellä ja pitkällä aikajänteellä liikenneratkaisulla on merkitystä yhdyskuntarakenteen muodostumiseen, ja yritystoiminnan alueelliseen ja määrälliseen jakautumiseen sekä siten myös kunnan ja alueen työvoimatarpeeseen.

ELINKEINOELÄMÄ JA TIESUUNNITTELU

Tiehankeeseen suunnittelussa on oltava mukana laaja asiantuntijajoukko. Nyt toteutuneessa hankkeessa hankeryhmään ja suunnitteluryhmään ei ole osallistunut elinkeinoelämän asiantuntijaa. Laadituista pöytäkirjoista on todennettavissa, että hanke on toteutettu vain liikenneinfran näkökulmasta ja ainoa peilauspinta elinkeinoelämään on ollut alueellisten suurtoimijoiden logistiikkatarve. Konsultoinnissa ja suunnittelussa on ollut mukana museovirasto sekä ELYn ympäristöosasto. Elinkeinopuolen edustusta ei ole ollut läsnä. Ei ELYn elinkeino-osastosta eikä paikallisesta elinkeinoelämästä siitäkään huolimatta, että Liikenneministeriön asettamispäätöksessä (9/2012) on todettu jo seuraavaa: ”Liikenteen, maankäytön, asumisen, palveluiden ja elinkeinoelämän (MALPE) toimintaedellytysten yhteensovittamista vahvistetaan seudullisella ja alueellisella tasolla. Tarvittaessa hallinnon rakenteita uudistetaan yhteistyön tehostamiseksi. ELYjen eri vastualueiden yhteistyötä vahvistetaan ja osaamisesta huolehditaan, jolloin ELYjen roolia alueellisena elinkeinoelämän, liikenteen ja ympäristön kokonaisvaltaisena asiantuntijana voidaan nykyistä tehokkaammin hyödyntää.” Tavoite olisi pitänyt olla liikenneratkaisun lisäksi edellytysten luominen Raision keskusta-alueen kehittymiseksi Turun länsipuolen palveluveruriksi. Tämän toteutuessa Raision keskusta-alueella olisi hyvä asua ja asioida, koska monipuoliset palvelut olisivat läsnä ja tänne olisi helppoa ja mielekäästä tulla asioimaan. Raision haluttavuus asumis- ja asiointipaikkana lisääntyisi ja vaikutus kuntatalouteen olisi suotuisa ja vakauttava.

Liikenneviraston tutkimusten mukaan (38/2016) liikenneinvestointeja perustellaan yleisesti hankkeen rakentamisen positiivisilla talousvaikutuksilla. Suuret välilliset vaikutukset suhteessa suoriin vaikutuksiin ovat tunnusomaisia rakennushankkeille. Rakentamisen vaikutuksista suuri osa kohdistuu hankkeen sijaintialueelle ja lähiseuduille. Tästä syystä alueellisilla edunvalvojilla ja toimijoilla on vahva intressi edistää omien alueiden hankkeiden toteutumista paitsi liikenteellisistä myös aluetaloudellisista syistä. Edellä esitetty Liikenneviraston kanta puoltaa vahvasti elinkeinoelämän nyt toteutunutta laajemman huomioonottamisen hankesuunnitelman ja tiesuunnitelman laatimisessa ja toteuttamisessa.

RAKENNUSAIKA JA VAHINKOJEN KORJAUS

Rakentamisesta aiheutuvat haitat tarkoittavat joidenkin yritysten kohdalla sitä, ettei edellytyksiä liiketoiminnan jatkamiselle keskusta-alueella ole. Rakentamisen aikana iso osa Raision keskustan yrityksistä kokee merkittäviä tulonmenetyksiä, mistä aiheutuu rakentamisen aikana (arviolta kolme vuotta) myös yritys- ja liiketoiminnan lakkautuksia sekä menetettyjä työpaikkoja. Elinkeinoelämän näkökulmasta rakentamisen aikaiset ongelmat liittyvät ennen kaikkea asiakkaiden muuttuviin asiointimahdollisuuksiin ja niiden mahdolliseen heikentymiseen alueella. Muuttuneiden kulkuyhteyksien vuoksi aiemmin rutiininomainen liikkuminen vaatii nyt enemmän tarkkaavaisuutta ja poikkeaa totutusta, aiheuttaen usein enemmän älyllisiä ja fyysisiäkin ponnisteluja ja vieden mahdollisesti enemmän aikaa. Rakentamisen ajanjakso on pitkä eli arvioituna kolme vuotta. Tänä aikana asiakaskäyttäytyminen syventyy vaihtoehtoisissa kauppapaikoissa asiakassuhteiksi. Rakentamisen aikana muualla syntyneiden asiakassuhteiden kääntäminen Raision keskustaan palaavaksi uskolliseksi asiakaskunnaksi on erittäin haasteellinen. Tältä osin hankkeen vastuuosapuolten (ELY ja Raision kaupunki) pitää kantaa vastuunsa haittavaikutuksista liiketoimintaedellytyksiin ja toimia tiehankkeen päätyttyä markkinoinnin ja asiakashankinnan taloudellisena ja tiedollisena tukena minimissään kolme vuotta tien valmistuttua.

YHTEENVETO

Nyt kommentoitavan suunnitelman keskeinen tavoite on ollut E18 väylän liikennevirran sujuva johtaminen Raision keskustan läpi. Hankkeen suunnittelussa on tehty perusteellista selvitystyötä luonto- ja kulttuurimaisemanäkökohtien osalta. Sen sijaan vaikutuksia elinkeinoelämään ei ole otettu huomioon suunnittelutyössä ja tavoiteasetannassa asianmukaisella painoarvolla. Raision kuntatalouden sekä kunnan kasvuedellytysten kivijalkoja on keskusta-alueen menestyvä yritystoiminta, jonka voimavarana ovat sekä raisiolaiset että ympäristökunnista tulevat asiakkaat. Raision keskusta-alueen merkitys palveluntarjoajana koko seutukunnalle on niin merkittävä, että suunnittelutyössä olisi ehdottomasti täytynyt olla mukana elinkeinovaikutuksia arvioivia tahoja. Suunnitelma, joka kuvaa perusteellisesti rakentamisen teknisiä näkökohtia, ei tutki eikä nosta riittävästi esiin tiehankkeen vaikutuksia elämiseen Raisiossa. Raision keskusta-alueen muodostuminen palvelevaksi, viihtyisäksi, houkuttelevaksi ja edelleen kehittyväksi asuin ympäristöksi on keskeisesti riippuvainen monipuolisesta yritystoiminnasta keskustan alueella. Tätä tavoitetta ei suunnitelma tue siten kuin pitäisi. Siksi korjaavia toimenpiteitä tarvitaan.

Raision keskusta-alue tarvitsee siis tiesuunnitelman, joka mahdollistaa nykyistä ehdotusta paremman tavoitettavuuden etenkin pohjoisen ja idän suunnasta ja yhden liittymän lisää E18 tieltä poistuvia liittymiä kompensoimaan esimerkiksi Voudinkadun-Kirkkotien alueelle.

Siksi pyydämme palauttamaan tiesuunnitelman valmisteluun ja huomioimaan paikallisen elinkeinoelämän tarpeet ja toiveet jo suunnitteluvaiheessa.

Puolesta

Puheenjohtaja Jukka Liukas, yrittäjä, fotokauppias
Raision kauppakeskus Oy, Kauppiasyhdistys Raikas ry
jukka@kuvamestari.fi p. 0400 520 636

Apteekkari, FaT Sakari Alaranta
p. 040 551 4251
sakari.alaranta@elisanet.fi

Yrittäjä, optometrismi, B.Sc in Optometry Jari Ahlgren
p. 0400 429 700
jari.ahlgren@raisionnakokulma.fi