

TURUN KIINTEISTÖLIKELAITOKSEN JOHTOKUNNALLE

Asia Oikaisuvaatimus

Oikaisuvaatimuksen kohde

Turun kaupungin kiinteistöliikelaitoksen johtokunnan tekemä päätös ”Rata-
pihankadun rekkaliikenteen haittojen hillitseminen”, 9824-2014 (630) pöy-
täkirja 15.10.2015 Kilajk § 553.

Oikaisuvaatimuksen tekijä:

Turun Autoilijat ry

Maariankatu 4 B 32, 20100 TURKU

puhelin 0400 824545

1.Oikaisuvaatimus

Pyydämme kunnioittavasti, että Kiinteistöliikelaitoksen johtokunta käsittelee otsikossa mainitun asian ja muuttaisi päätöstä seuraavasti:

- 1) Pansiontien-Ratapihankadun-Helsinginkadun nopeusrajoitusta lasketaan välillä Lonttistentie-Ratavahdinrinne 50 km/h:stä 40 km/h:iin. Nopeusrajoituksen havaittavuutta tehostetaan maalaamalla nopeusrajoitus ajorataan taasisin välein.
- 2) Pansiontien-Ratapihankadun Helsingin suuntaan raskaan liikenteen ajoneuvot ohjataan liikennemerkkein vasemmanpuoleiselle kaistalle välillä Nosturinkatu-Brahenkatu.
- 3) Kaiteen toteuttaminen välille Puistokatu-Käsityöläiskatu Ratapihankadun ajoradan keskustan puoleiseen reunaan.

Ratapihankadulle suunniteltu läpiajokielto perutaan ja liikenne sallitaan ympärivuorokautisesti edellä mainituin parannuksin.

Suikkilantien läpiajokielto raskailta ajoneuvoilta perutaan ja nykyinen valitseva tilanne pysytetään.

Keskusta-alueen totaaliajokielto kumotaan.

Katsomme nyt tehdyn päätöksen olevan epätarkoituksenmukainen

2. Perusteet päätöksen epätarkoituksenmukaisuudelle

2.1. Nyt tehty päätös ei tue kaupungin laatimaa ja 23.6.2014 hyväksyttyä strategiaa.

Uuteen kaupunkistrategiaan 2029, joka on hyväksytty 23.6.2014, on kirjattu otsikon ”Turku lisää kilpailukykyään” alle mm seuraavasti:

Kilpailukyvyn perustana on, että yritykset haluavat toimia ja ihmiset asua Turussa. Kaupungin tavoitteena on, että alueen elinkeinorakenne pysyy jatkossakin monipuolisena ja työpaikkojen määrä kasvaa. **Kaupunki tarjoaa elinkeinoelämälle ja yrityksille kilpailukykyisen ja yritysystävällisen toimintaympäristön, jonka kehittämistä se edistää yhteistyössä eri toimijoiden kanssa...**

...Yhteistyö kaupungin, korkeakoulujen, oppilaitosten ja yritysmaailman välillä mahdollistaa uusia toimintamalleja ja luo edellytykset elinkeinoelämän jatkuvalla uudistumiselle ja innovaatioille. **Lisäksi yritysten kasvuedellytyksistä ja sijoittumisesta Turkuun huolehditaan ennakoivasti maankäytön ratkaisuilla...**

... Turku sijaitsee Tukholmasta Turun ja Helsingin kautta Pietariin ulottuvalla pohjoisella kasvuvyöhykkeellä, jonka dynamiikkaa kaupunki haluaa lisätä. **Tämä edellyttää ihmisten ja tavaroiden nopeaa liikkumista ja toimivia maa-, meri-, ja lentoyhteyksiä, joiden parantamiseen kaupunki entisestään panostaa...**

Nyt tehdyllä päätöksellä ei tuettaisi elinkeinoelämää eikä kaupungin kasvua. Se olisi vastoin tukevia maankäyttöratkaisuja ja se hidastaisi tavaroiden liikkumista ja heikentäisi maa- ja meriyhteyksiä. Nyt tehdyllä päätöksellä saattaa olla negatiivinen vaikutus Turun verotuloihin sekä työllisyyteen.

2.2. Päätös on Euroopan unionin ten-t verkon vastainen ja sotii liikenne- ja viestintäministeriön tavoitteita vastaan.

Euroopan Parlamentti ja Neuvosto on säätänyt asetuksen EU N:o 1315/2013 koskien unionin suuntaviivoja Euroopan laajuisen liikenneverkon kehittämiseksi ja päätöksen N:661/2010/EU kumoamisesta.

Kysymys on Ten-T asetuksesta, joka on hyväksyttävä kansallisesti. Suomi on sitoutunut toteuttamaan ydinverkon 2030 mennessä. Ydinverkkoon kuuluu maanteiden osalta Suomessa yksi väylä. Väylä Turku/Naantali-Vaalimaa. Ydinverkon väylien on tarkoitus helpottaa liikenteen solmukohtia ja avata paremmat yhteydet tavaroiden liikkumiselle. Aiheesta tarkemmin liitteissä.

Nyt tehty päätös ei ole asetuksen mukainen eikä vastaa liikenne- ja viestintäministeriön linjausta. Päätös aiheuttaa haittaa ja hidastaa raskaan liikenteen reittejä. Ratapihankatu on oleellinen osa ydinverkon alkua eikä sitä voida korvata sallimalla liikenne vain Suikkilantiellä. Ne eivät ole toisiaan korvaavia liikenneväyliä.

Turku tarvitsee jatkossakin infra-hankkeisiin Eu:n tai valtion mukana oloa. Onko nyt tehty päätös omiaan auttamaan Unionin tai valtion mukana oloa jatkossa, kun päätös tällaisenaan on ristiriidassa Unionin tavoitteiden kanssa, joihin Suomi on sitoutunut.

2.3 Päätös sumputtaa liikenteen Raisiossa ja lisää päästöjä ja kustannuksia

Raision liittymä ohikulkutielle ei ole valmis ottamaan vastaan raskasta liikennettä siinä määrin kuin nyt päätöksellä siirtyisi Suikkilantielle. Tämä aiheuttaa liikennemuutoksia sekä lisääntyviä päästöjä. Päästömäärälaskelema liitteessä.

Kustannukset lisääntyvät yrityksille, kun autot eivät voi käyttää suorinta ja tarkoituksenmukaisinta reittiä. Tämän kustannuksen maksavat yritykset ja yritysten työllistämisedellytykset heikentyvät.

2.4. Päätös synnyttää riskin yritysten siirtymisestä muualle.

Päätöksellä on suora vaikutus yritysten sijoittumispäätöksille. Tällä hetkellä jo olemassa olevat Pansion alueen yritykset varmasti miettivät jatkoaan alueella, jonka liikenneyhteydet huononevat. Samoin voidaan olettaa, että päätös haittaa Turun Kaupungin omistaman Sataman toimintaa. Mikäli tarkoitus on saada vuokrattua Sataman Pansion alueen maa-alueita Sataman toimijoille; voidaan kysyä, tukeeko nyt tehty päätös tätä pyrkimystä ja onko tarkoituksenmukaista vaikeuttaa yritysten sijoittumista Turun kaupungin alueelle?

Tällä päätöksellä luodaan suoranainen tarjotin naapurikuntien puolesta yrityksille sijoittua ohikulkutien varteen esimerkiksi Avanti/Tuulissuo alueelle, jossa on täydet valmiudet vastaanottaa logistiikkayrityksiä ja, jossa jo toimii merkittäviä toimijoita. Päätös aiheuttaa yritysten poistumisen Turun alueelta eikä se mahdollista uusien yritysten sijoittumista. Tämä tarkoittaisi myös lentokentän alueen logistiikkakeskussuunnitelmien pois heittämistä.

2.5. Keskusta-alueen totaalikielto vaikeuttaa koko Turun alueen rakentamistoimintoja ja jakeluliikennettä.

Mikäli keskusta-alueen totaalikielto olisi voimassa, tarkoittaisi se esimerkiksi sitä, että yksikään elementtiauto ei voisi tuoda rakennustarvikkeita keskusta-alueelle tai keskusta-alueen lähialueille. Rakentaminen edellyttää poikkeuksetta yli 15 m pitkiä kuljetusvälineitä.

Päätöksessä mainitaan poikkeuslupamahdollisuus. Poikkeuslupa ei ole käytännössä toimiva mahdollisuus, sillä kuljetusliikkeitä on niin paljon, ettei lupakontrollia voida ulottaa yrityksiin. On mahdotonta tietää, mikä kuljetusyritys milloinkin tavaraa viedessään tai tuodessaan tarvitsisi poikkeusluvan. Alalla vakiotoimijoiden lisäksi on valtava määrä satunnaisia toimijoita, joiden tavoittaminen poikkeusluvalla on täysin mahdotonta.

2.6. Liikenteen ohjaaminen Pläkkikaupunginkadulle ei ole tarkoituksenmukaista.

Suikkilantien läpiajokielto johtaisi siihen, että liikenne ohjataan Länsi-Keskuksesta Markulantien kulmasta Satakunnantielle ja siitä kääntymään

lyhyttä odotuskaistaa noudattaen kapealle Pläkkikaupunginkadulle. Pläkki-
kaupunginkadulta liikenne ohjautuisi takaisin Suikkilantielle ”Motonetin
kulmauksesta”. Kadun varrella on sekä liike- että asuinkiinteistöjä. Katu on
kapeampi ja heikkorakenteisempi kuin Suikkilantie. Päätös haittaa sekä
asukkaita, toimijoita että liikennettä. Päätös ruuhkauttaa Satakunnantien
sisäkaistan ja ryhmittymiskaistan ja koko Pläkkikaupunginkadun. Suikkilan-
tietä ei voida sulkea suunnitellusti.

Rieskalähteentien yritysalueella on monia logistiikkatoimijoita, mm. Valio,
Schenker ja Läänin Kuljetus Oy. Nämä toimijat käyttävät päivittäin linjaa
satama-Rieskalähteentie. Perävaunuja viedään satamaan ja tuodaan sata-
masta. Tätä liikennettä ei voida ohjata mistään muualta kuin Suikkilantieltä.
Nyt tehty päätös siirtää koko tämän liikenteen pläkkikaupunginkadulle. Kat-
somme, että tällä siirretään mahdollisesti koettu haitta vain muiden haitaksi
ja lisätään samalla yritysten ja raskaan liikenteen haittoja.

2.6. Päätöksen epätarkoituksenmukaisuus voidaan poistaa kaikkia osapuolia, kaupunkia, sen asukkaita ja elinkeinoelämää suosivalla tavalla.

Edellä on todettu niitä kovia syitä, jonka vuoksi katsomme päätöksen olevan
epätarkoituksenmukainen. Olemme aiemmin esittäneet kantamme asian
valmisteluvaiheessa sekä selvittäneet aiheutuvia kustannuksia johtokunnalle
erillisellä kustannuslaskelmalla. Liitämme sen vielä päätöksenteon tueksi
tähän oikaisuvaatimukseen.

Katsomme, että asiassa olisi mahdollista saavuttaa kaikkia tukeva päätös.
Kannatamme ratkaisua, jossa kaikkien osapuolten edut otetaan huomioon
tasapuolisesti.

Tällainen ratkaisu voisi olla se, että Ratapihankadun liikenne sallittaisiin
raskaalle liikenteelle ilman mitta- ja vuorokaudenaikarajoitetta. Sen sijaan
liikenne ohjattaisiin ”hyötyliikennekaistalle” kohden ajoradan keskiviivaa.
Tällöin raskas liikenne ei ajaisi viemärikansien tai muiden kadussa olevien
elementtien päältä. Tämän seurauksena tärinä vaimenisi ja kuntatekniikan
korjaustarve vähenisi. Tämä lienee myös Kuntecin kanta.

**Tähän liittyen kaiteen asennus edellä mainittujen katujen väliin johtaisi
välittömään liikenneturvallisuuden parantamiseen. Kun raskas liikenne
kulkee keskikaistalla ja näkyvyys ja reaktioaika paranee ja kaide tur-
vaa jalankulkijoiden kulun tai pyöräilijöiden ajon, vaikuttaa se roimas-
ti liikenneturvallisuuteen.**

Samanaikaisesti ajonopeuden laskeminen 40 kilometriin tunnissa riittävän
joustavan valo-ohjauksen kanssa sallii suoran väylän liikenteelle Ratapihan-
kadun loppuun saakka. Tämä olisi paljon ympäristöystävällisempää kuin

siirtää koko liikenne Raision sumppuun. Tasainen ajonopeus vähentää melua ja päästöjä. Tästä hyötyisi asukkaat, muut autoilijat ja raskasliikenne. Pelkoa yritysten lähtemisestä muualle ei kasvatettaisi ja toisaalta kaupunki huolehtisi omalta osaltaan siitä, että työllisyys ei heikentyisi tämän ratkaisun pohjalta.

Pyydämme kunnioittavasti, että asia otetaan uuteen harkintaan.

Turussa, 3.11.2014

Turun Autoilijat Ry



Tapani Ekuri

Varatuomari, Turku

Liitteet:

- 1) Ratapihakadun vaikutukset ajalla 6-22 (selvitys kustannuksista ja päästöistä)
- 2) Info Euroopan komission liikenneyhteyksistä Suomessa, Turku Ydinasemassa
- 3) Kunnat.net uutinen komission esittelemästä liikenneverkosta
- 4) Unionin asetuksen kansilehti (selviä asetustasoisuus)
- 5) Turun Sataman uutinen liikenneverkosta
- 6) Ote Turun kaupunkistrategiasta 2029
- 7) Valikoituja sivuja Liikenneviraston esityksestä koskien Ten-T verkkoa. Selviää Suomen sitoutuminen ja Turun asema sekä verkon tärkeys.