

## TURUN KIINTEISTÖLIKELAITOKSEN JOHTOKUNNALLE

**Asia** Oikaisuvaatimus 16.2.2016 kiinteistöliikelaitoksen kokouksessa tehtyyn päätökseen Kilajk § 71, joka asetettu nähtäville 25.2.2016: Rekkaliikenteen kieltäminen Ratapihankadulla ja keskustassa

### Oikaisuvaatituksen tekijät:

- 1) **Turun Autoilijat ry**  
**Maariankatu 4 B 32**  
**20100 TURKU**  
**Puh 0400 824545**
  
- 2) **Länsi-Suomen Kuljetusyrittäjät ry**  
**Maariankatu 4 B 32**  
**20100 TURKU**  
**Puh 040 8600 901**

turku åbo

Saap. 17-03-2016 K/6 14.40  
Anl.

Dno 9804 2017  
(230)

## 1. OIKAISUVAATIMUKSEN SISÄLTÖ

Turun Autoilijat ry ja Länsi-Suomen Kuljetusyrittäjät ry pyytävät kunnioittavasti, että Kiinteistöliikelaitoksen johtokunta muuttaa 25.2.2016 tekemäänsä päätöstä ajoneuvojen suurimman sallitun ajoneuvon pituuden rajoittamisesta 15 metriin muun muassa Ratapihankadulla ja keskustassa. Rekkaliikennettä ei tule rajata Ratapihankadulla eikä keskustassa. Melun ja korjauskulujen minimoimiseksi Turun Autoilijat ry ja Länsi-Suomen Kuljetusyrittäjät ry esittävät, että yli 15 metriä pitkien ajoneuvojen liikenne voisi jatkua Ratapihankadulla ja keskustassa esimerkiksi seuraavin rajoituksin:

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

## 2. PERUSTELUT

Tehty päätös on mielestämme Euroopan unionin TEN-T verkosta annetun asetuksen vastainen ja sotii liikenne –ja viestintäministeriön tavoitteita vastaan.

Euroopan Parlamentti ja Neuvosto on säätänyt asetuksen EU N:o 1315/2013 11.11.2013 koskien unionin suuntaviivoja Euroopan laajuisen liikenneverkon kehittämiseksi ja päätöksen N:o 661/2010/EU kumoamisesta. Tehty päätös on käsityksemme mukaan asetuksen N:o 135/2013 38 art vastainen ja sotii liikenne –ja viestintäministeriön tavoitteita vastaan. Päätöstä ei mielestämme voida tehdä nyt esitetyillä perusteilla.

Kysymys on TEN-T asetuksesta, joka on hyväksyttävä kansallisesti. Suomi on sitoutunut toteuttamaan ydinverkon 2030 mennessä. Ydinverkkokäytävien tieverkkoon kuuluu maanteiden osalta Suomessa yksi väylä: E18 Turku/Naantali-Vaalimaa (Scandinavia – Välimeri -ydinverkkokäytävä). On muistettava, että E18-tieyhteys on Suomessa länsipäästään ”kaksihaarainen”. Toinen haara tulee idästä suoraan Turkuun ja sen satamaan ja toinen haara kulkee ohitustietä (kt 40) Naantalın satamaan. Sen sijaan tiet E8 ja E63 (Raisio - Turun satama) eivät tietääksemme kuulu TEN-T ydinverkkokäytävän tieyhteyksiin. Liite 1 (myös linkkinä)

[http://ec.europa.eu/transport/infrastructure/tentec/tentec-portal/site/maps\\_upload/SchematicA0\\_EUcorridor\\_map.pdf](http://ec.europa.eu/transport/infrastructure/tentec/tentec-portal/site/maps_upload/SchematicA0_EUcorridor_map.pdf)

Ydinverkkokäytävän väylien on tarkoitus helpottaa liikenteen solmukohtia ja avata paremmat yhteydet tavaroiden liikkumiselle.

Tehty päätös aiheuttaa haittaa ja hidastaa raskaan liikenteen reittejä, sillä Ratapihankatu on oleellinen osa ydinverkon alkua.

Suomessa on neljä merkittävää yhtämittaista pidempää moottoritietä: Turku – Helsinki 165 km, Vantaa – Ylöjärvi 180 km, Helsinki – Lusi 140 km ja Helsinki – Hamina 130 km. Turusta lähtee lisäksi kaksi lyhyempää moottoritietä Turku – Raisio 5 km ja Turku – Lieto as 13 km. Moottoriteiden rakentaminen on kallista ja aikaa vievää. Rahoja moottoriteiden rakentamiseen on osoitettu varsin kitsaasti ja moottoritiekilometrien määrä Suomessa on hyvin vaatimaton verrattuna esimerkiksi muihin Euroopan maihin. Kun moottoritie Turku – Helsinki välille on viimein saatu, tekee Turku päätöksen ohjata raskas liikenne huonokuntoiselle ja pääosin kaksikaistaiselle Ohikulkutielle mielellään jo Piikkiöstä. Tätä ei voida pitää liikenne- ja työturvallisuuden eikä minkään muunkaan näkökannan mukaan hyväksyttävänä päätöksenä.

Tästä on osoituksena muun muassa Ohikulkutiellä 4.2.2016 tapahtunut kuolonkolari, jossa henkilöauton kuljettaja menehtyi auton ajauduttua tuntemattomasta syystä vastaantulijoiden kaistalle ja törmättyä vastaantulevaan raskaanliikenteen ajoneuvoon. Ei ole todennäköistä, että tämän tapainen onnettomuus näin järkyttävin seurauksin olisi tapahtunut, jos liikenne olisi tapahtunut nelikaistaisella tiellä. Liikenteen ohjaaminen kaksikaistaiselle Ohikulkutielle ei ole turvallinen vaihtoehto verrattuna liikenteen ohjaamiseen nelikaistaiselle moottoritielle. Kiinteistöliikelaitos on kuitenkin vain vajaa kaksi viikkoa tapahtuneen onnettomuuden jälkeen päättänyt, että pääosin kaksikaistainen Ohikulkutie (E18 / kt 40) on parempi vaihtoehto raskaalle liikenteelle kun nelikaistainen moottoritie. Vetoammekin raskaanliikenteen edunvalvojina ennen kaikkea liikenneturvallisuuksitekijöihin ja toteamme, että Ratapihankatu - moottoritie yhteyttä ei tule katkaista, ainakaan ennen kuin Ohikulkutie on E18 liittymään asti nelikaistainen.

Nyt tehty päätös ei myöskään tue kaupungin laatimaa ja 23.6.2014 hyväksyttyä Uutta kaupunkistrategiaa 2029, johon on kirjattu otsikon 3.1. Yrittävä ja osaava kaupunki alle:

*”Turun alueella on monipuolinen elinkeinorakenne, joka tarvitsee tuekseen laadukkaat ja joustavat yritys- ja innovaatiopalvelut. Paras tapa hoitaa työllisyyttä on kehittää ja tukea yritysten syntyä, kilpailukykyä ja kasvua, jolloin työvoimalle syntyy aitoa ja pysyvää kysyntää. Turun logistinen sijainti EU:n*

*TEN-T (Trans European Network) runkoverkossa ja osana Tukholmasta, Turun ja Helsingin kautta Pietariin ulottuvalla kasvuvyöhykkeellä tarjoaa kaupungille mahdollisuudet kehittyä merkittävänä logistisena solmukohtana.”*

Raskaan hyötyliikenteen kieltäminen Ratapihankadulla ja keskusta-alueella ei mitenkään osoita kaupungin tahtoa kehittyä merkittävänä logistisena solmukohtana. Viesti on päinvastainen. Jos Ratapihankatu suljetaan raskaalta liikenteeltä, muodostuu se todelliseksi solmukohdaksi, tosin eri merkityksessä kun kaupunkistrategiassa ehkä tarkoitetaan. TEN-T ydinverkkoon kuuluvan Turun sataman ja sieltä lähtevän, maamme ainoan, ydinverkkoikäytävän tieyhteyden katkaiseminen hyötyliikenteeltä ja sen ohjaaminen Raisioon ja Ohikulkutielle antaa viestin, ettei Turku todellisuudessa halua tukea sataman kehittämistä eikä tue sellaisten yritysten toimintaedellytyksiä, jotka käyttävät tai tuottavat logistisia palveluita sataman ja Ovakon alueella. Mikäli kulkua satamaan vaikeutetaan ja yritysten toimintaa Turussa hankaloitetaan, tekevät nämä toimijat päätöksen siirtää toimintansa muualle. Tehdy päätös ei kaupunkistrategian mukainen eikä sillä mitenkään paranneta kaupungin elinkeinoelämän kilpailuetua.

Lisäksi Uuden kaupunkistrategian alaotsikon 3.1.3 alla on *sataman kehittäminen ja toimintaedellytyksien parantaminen kumppanuuksiin perustuvalla yhteistyöllä logistiikka-alan johtavien toimijoiden kanssa.*

Turun Autoilijat ry edustaa lähes 160 jäsenyritystä, joilla on lähes 600 ajoneuvoa. Länsi-Suomen Kuljetusyrittäjät ry:llä on yli 930 jäsenyritystä, joilla on yli 2 300 ajoneuvoa. Kantanaan kuljetusyrittäjät esittävät, ettei asiassa ole kuultu riittävästi niitä tahoja, jotka toimivat logistiikka-alalla. Ratapihankadun ja keskustan sulkeminen rekkaliikenteeltä aiheuttaa monia sellaisia ongelmia, joiden vaikutuksia ei ole lainkaan selvitetty eikä ongelmia ole ratkaistu. Liikenteen ohjaaminen jo Piikkiössä Ohikulkutielle kuormittaa Raision eritasoliittymää jo nyt siten, että Turkuun kääntyvien jono ylittää yli Mahittulan tien risteyksen. Jos Ratapihankatu ja keskusta suljetaan, on todennäköistä että Ohikulkutie ruuhkautuu vielä paljon pidemmältä matkalta. Ohikulkutien korjaaminen ja rakentaminen nelikaistaiseksi tulee olemaan vuosia vievä projekti. Ei ole tarkoituksenmukaista että raskas hyötyliikenne osoitetaan sinne ja vasta tämän jälkeen aloitetaan tien saattaminen kuntoon.

Nyt tehdyllä päätöksellä on merkittävät vaikutukset myös poikittaisliikenteeseen. Tiedossanne varmastikin on, että Raision ja Vahdon suunnassa on merkittäviä rakentamiseen käytettävien materiaalien toimittajia. Jos nyt tehty päätös saatetaan voimaan tulevat esim. Hirvensaloon omia kotejaan rakentavien perheiden rakentamiskustannuksen lisääntyneen kuljetusmatkan kaksinkertaistumisen vuoksi. Toki vastaavia materiaaleja toimitetaan myös Liedon suunnasta, mutta kilpailutilanteen muututtua myös siellä hintataso

nousee varmasti. Samoin käy luonnollisesti myös kaupungin omien kohteiden kustannuskehityksen osalta.

Myös keskustassa on alkamassa merkittäviä kehittämisprojekteja, kuten Kakolan ja torin rakentaminen. Näiden ja muiden vastaavien kohteiden kuljetukset hoidetaan nykyisin pääosin yli 15 metriä pitkillä ajoneuvoilla. Koska suurelle osalle nykyisestä, rajoituksen piiriin kaavaillusta ajoneuvomäärästä joudutaan joka tapauksessa poikkeuslupa myöntämään, esitämme jo tämänkin vuoksi, että suunnitellusta rajoituksesta luovutaan.

Yleensä kaupunkien ei ole tarpeellista kieltää liikennöintiä kaupungin kaduilla tai teillä. Tällainen menettely tulee kyseeseen vain silloin, kun asioita ei muutoin pystytä järjestämään tarkoituksenmukaisesti. Ihmiset ja yritykset noudattavat määräyksiä ja lakeja, jotka koetaan oikeudenmukaisiksi ja asiallisiksi. Jos taas määräykset koetaan epätarkoituksenmukaiseksi, ei ohjeita yleensä noudateta. Tämä tarve rajoittaa raskasta hyötyliikennettä kaupungin keskustassa ja Ratapihankadulla on tässä kategoriassa. Rakennetaan nelikaistainen nopea tie ja sitten kielletään sille liikennöinti. Tarjolla on vain huonoja vaihtoehtoja, jotka vievät enemmän aikaa ja aiheuttavat suuria kustannuksia. Mikäli kaupungin liikenne olisi järjestelty siten, että tarjolla olisi nopea ja suora reitti, on selvää, että kaikki toimijat käyttäisivät sitä. Ohikulkutie ei ole tällainen ratkaisu, ei myöskään Suikkilantie-Markulantie -reitti. Maarian kirkkosilta on aivan liian kapea, jotta tätä reittiä voitaisiin pitää sopivana raskaan liikenteen ulosmenoväylänä.

Nyt tehdyllä päätöksellä on negatiivinen vaikutus Turun verotuloihin sekä työllisyyteen. Ei voida ajatella, että raskaan liikenteen sulkeminen pois Ratapihankadulta ja keskustasta toisi tästä huolimatta kuitenkin Turkuun uusia yrityksiä, jotka pitäisivät 10 kilometrin ylimääräistä ajomatkaa per sivu tavaran toimituksille ajallisesti ja rahallisesti kilpailuvaltina.

Ratapihankadun sulkeminen aiheuttaa myös kaupunginosien väliseen logistiikkaan tarpeettomia lisäkustannuksia ja hankaloittaa yritysten toimintaa riippuen siitä millä puolella kaupunkia nämä sijaitsevat. Kaupungin ei tule rajoittaa yritysten keskinäistä kilpailukykyä liikenneratkaisuillaan esimerkiksi mm: Mayerin telakan alihankkijat itäpuolella Turku. Iso-Heikkilän alueen, Harppuunakorttelin ja telakan uuden nosturin rakentaminen vaativat tulevaisuudessa mittavat maanrakennukseen liittyvät urakoinnit. Ei voida olettaa että kaupunki liikenneratkaisuillaan asettaa maa-aines toimittajat eriarvoiseen asemaan tarjouskilpailuissa johtuen siitä millä puolella kaupunkia nämä sijaitsevat.

Päätös antaa naapurikunnille ylivertaisen kilpailuedun toimialan työpaikoista kilpailtaessa. Esimerkkinä tästä Avanti/Tuulissuo alue, jossa on täydet valmiudet vastaanottaa logistiikkayrityksiä ja jossa jo toimii merkittäviä toimijoita. Päätös aiheuttaisi yritysten poistumisen Turun alueelta eikä se

mahdollista uusien yritysten sijoittumista. Tämä tarkoittaisi myös lentokentän alueen logistiikkakeskussuunnitelmista luopumista.

Keskusta-alueelta ja Ratapihankadulta halutaan pois turha raskas liikenne. Ajatus on virheellinen. Keskusta-alueella ja Ratapihankadulla liikennöivät ajoneuvot suorittavat turkulaisten yritysten tilaamia kuljetuksia. Esimerkiksi rakentaminen edellyttää poikkeuksetta yli 15 m pitkiä kuljetusvälineitä.

Edellä on todettu niitä syitä, jonka vuoksi katsomme päätöksen olevan epätarkoituksenmukainen. Katsomme kuitenkin, että asiassa olisi mahdollista saavuttaa kaikkia tukeva päätös, joka ei myöskään olisi EU asetuksen N:o 1315/2103 vastainen. Kannatamme ratkaisua, jossa kaikkien osapuolten edut otetaan huomioon tasapuolisesti. Tehdyn päätöksen epätarkoituksenmukaisuus voidaan poistaa kaikkia osapuolia, kaupunkia, sen asukkaita ja elinkeinoelämää suosivalla tavalla. Ehdotetut toimenpiteet ovat helppoja ja edullisia toteuttaa. Mikäli toimenpiteet eivät ole riittäviä, on niitä helppo lisätä.

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.

Päätöksenne on lähetetty postilla 25.2.2016. Olemme saaneet sen tiedoksi 3.3.2016. Oikaisupyyntö on jätettävä 17.3.2016.

Turussa, 17.3.2016

**Turun Autoilijat ry**



Sami Mäkinen  
hallituksen puheenjohtaja



Terhi Laurén  
toimitusjohtaja

**Länsi-Suomen Kuljetusyrittäjät ry**



Ralf Hellsberg  
puheenjohtaja

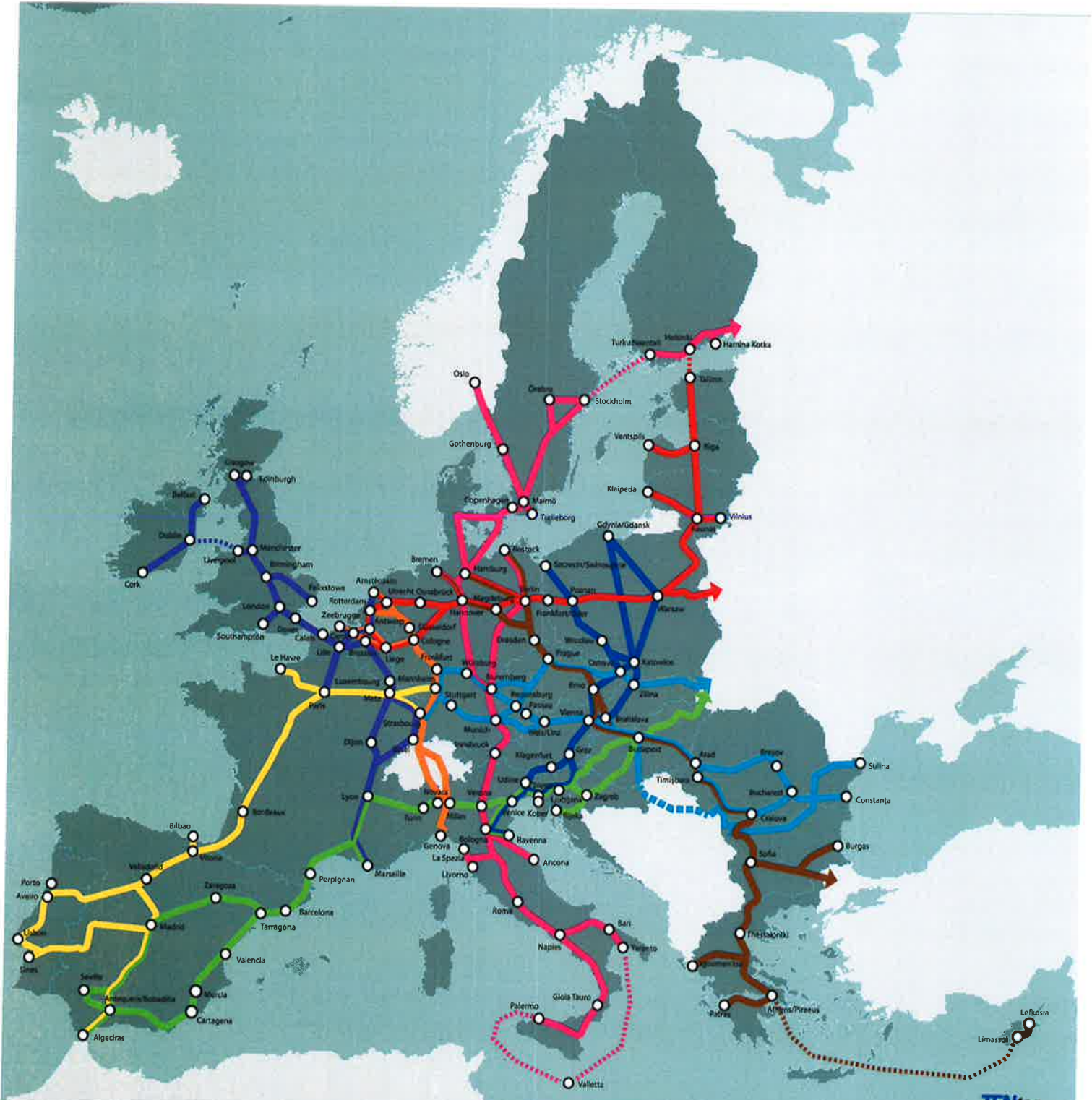


Tero Siitonen  
toimitusjohtaja



European Commission

TRANS-EUROPEAN TRANSPORT NETWORK  
TEN-T CORE NETWORK CORRIDORS



TENtec

WORLDWIDE PROJECTS AND SERVICES



- BALTIC - ADRIATIC
- NORTH SEA - BALTIC
- MEDITERRANEAN
- RHINE - ALPINE
- ORIENT / EAST MED
- SCANDINAVIAN MEDITERRANEAN
- NORTH SEA - MEDITERRANEAN
- ATLANTIC
- RHINE - DANUBE