

## **E18 TURUN KEHÄTIE (KT40) PARANTAMINEN VÄLILLÄ NAANTALI - RAISIO, TIESUUNNITELMA YLEISÖTILAIUUS NRO 1**

**Aika:** Torstai 28.10.2021 klo 17.00 – 19.00

**Paikka:** Kristoffer-sali, Opintie 2, Naantali

**Osallistujat:** Vesa Virtanen, Väylävirasto  
Timo Oja, Raision kaupunki  
Oscu Uurasmaa, Naantalin kaupunki  
Mika Hirvi, Naantalin kaupunki  
Seppo Parantala, Ramboll  
Martti Lehtinen, Ramboll  
Vilma Vuori, Ramboll  
Topi Vuorio, Ramboll  
Yleisöä n. 90 henkilöä

### **MUISTIO**

#### **1. Yleisötilaisuus**

Yleisötilaisuuden tarkoituksena oli esitellä tiesuunnitelman lähtökohdat, aikataulu ja suunnittelun organisointi sekä kertoa osallistumis- ja vaikutusmahdollisuuksista suunnitteluprosessin aikana.

Yleisötilaisuudessa puheenvuorot pitivät:

Väyläviraston avauspuheenvuoro, Vesa Virtanen, Väylävirasto

Tiesuunnitelmavaiheen esittely, Seppo Parantala, Ramboll

Raision kaupungin kaavoitusasiat, Timo Oja, Raision kaupunki

Naantalin kaupungin kaavoitusasiat, Oscu Uurasmaa, Naantalin kaupunki

Palautteen jättäminen, Vilma Vuori, Ramboll

#### **2. Tilaisuuden avaus**

Vilma Vuori avasi tilaisuuden klo 17.00. Hän kertoi, että tilaisuuden esitykset ja esittäjien puhe tallennetaan verkkoon laitettavaa videota varten, mutta ettei yleisökysymyksiä ja keskustelua tallenneta. Vuori kertoi salissa saatavilla olevista palautelomakkeista ja mahdollisuudesta liittyä postituslistalle. Hän kävi läpi tilaisuuden kulun ja puheenvuorot sekä keskustelulle ja kysymyksille varatun ajan.

### 3. Yleisötilaisuuden puheenvuorot ja esitykset

#### 3.1 Väyläviraston avauspuheenvuoro

Vesa Virtanen Väylävirastosta kertoi hankkeen taustoista ja tavoitteista. Yleisöllä ei ollut kysymyksiä Virtaselle.

#### 3.2 Tiesuunnitelmavaiheen esittely

Seppo Parantala kertoi yleisellä tasolla tietoa tiesuunnitelmasta. Sen jälkeen hän esitteli tämän hankkeen lähtökohtia, tavoitteita ja suunnittelun etenemisen aikataulua. Parantala jatkoi käymällä läpi suunnittelukohteen nykytilaa tieverkon, liikenteen, kaavatilanteen, arvokkaiden luontokohteiden ja suojelualueiden sekä melutason näkökulmasta. Tämän jälkeen esiteltiin vuoden 2017 yleissuunnitelmaa. Tässä kohdassa tuli useita yleisökysymyksiä, joihin Parantala vastasi:

(Esityksen kohta: Järvelän eritasoliittymä)

Kysymys: Miten kaupungin keskustasta ihmiset menevät kävellen Luolalanjärvelle virkistäytymään?

Vastaus: Samoja reittejä kuin nykyäänkin, Järvelän ja Ruonan eritasoliittymissä pääsee vaihtaman puolta eri tasossa. Tälle välille, järven pohjoisreunalle, ei ole tulossa kevyen liikenteen väylää.

Kysymys: Tärkein kaupungin keskustan virkistysalue tullaan sulkemaan pois?

Vastaus: Yleissuunnitelmassa ei olla sulkemassa yhteyttä virkistysalueelle. Tie säilyy kaksikaistaisena ja yhteydet virkistysalueelle tulevat säilymään entisellään.

(Esityksen kohta: Ruonan eritasoliittymä)

Kysymys: Eli järven rannalla asuvien ja keltaisella alueella asuvien täytyy lähteä kiertämään entistä pidempää reittiä pitkin kävellen Naantaliin?

Vastaus: Väistämättä eritasoliittymän rakentaminen muuttaa jotakin yhteyksiä, mutta katuverkkoa pitkin pääsee kyllä edelleen keskustaan käytännössä kuten nykyisinkin. Yksityiskohtaiseen suunnitteluun ei vielä ole päästy, katsotaan tiesuunnittelun ollessa pidemmällä, mitkä ratkaisut tulevat olemaan.

(Esityksen kohta: Vanton eritasoliittymä)

Kysymys: Ovatko läpinäkyvät meluesteet järven kohdalla?

Vastaus: Ei ole vielä suunniteltu niin pitkälle, mutta periaatteena on, että läpinäkyvät meluesteet tulisivat vesistöjen kohdalle.

(Esityksen kohta: Raision länsiosa)

Kysymys: Eläinten kulkutiestä vasemmalla on Satulavahantien risteysilta? Mitä tämä tarkoittaa?

Vastaus: Se on siinä oleva ns. ekosilta, jonka ali on turvattu kulku myös eläimille; päätien silta ja kevyen liikenteen silta.

Kysymys: Onko vain tietyille eläimille tämä silta, ei ihmisille?

Vastaus: Ei ole rajoitteita. Alikulku on sekä ihmisten että eläinten käyttöön.

Lopuksi Parantala kertoi tiesuunnitelman vaikutusten arvioinnista.

Yleisö esitti Parantalan esityksen jälkeen kysymyksiä, joihin Parantala vastasi:

**Kysymys:** Kuulostaa hyvältä, että hulevesistä huolehditaan entistä paremmin. Olen ollut huolissani, miten vähän arvostetaan tätä upeaa keidasta, joka on 1,5 km päässä Naantalın keskustasta. Eniten käyttävät raisiolaiset ja turkulaiset, naantalilaiset eivät vielä niin paljon. Mutta ongelma on, että miten sinne päästään. Ei kuulemma kuulu tähän, mutta täytyyhän kokonaisuutta ajatella. Täytyy päästä kaupungin keskustasta kävelen, jotta pääsee virkistäytymään luontoon. Ei voi autolla joutua ajelemaan sinne. Kokonaisuus kuulostaa hyvältä. Miten meneillään olevan rakennustyön aikana huomioidaan rekat ja työmatkaliikenne, kun työmaa on läsnä monta vuotta?

**Vastaus:** Rakentamisen aikaiset haitat pyritän minimoimaan työnaikaisilla liikennejärjestelyillä. Tulee kuitenkin useamman vuoden vaikutukset.

**Kysymys:** Vanton risteuksen rampitko tulevat myös muuttumaan?

**Vastaus:** Kyllä, Vanton liittymästä poistetaan lännen suunnan rampit.

**Jatkokysymys:** Nämä on hiljattain tehty, joten onko rahan heittämistä hukkaan? Toivottavasti liikenneympyröistä tehdään riittävän isoja, jotta rekatkin pääsevät kulkemaan. Yritykset ja teollisuus Luolalassa, miten ihmiset pääsevät kulkemaan muuten kuin henkilöautoilla?

**Vastaus:** Ramppien poistaminen on tarpeen, koska Ruonan eritasoliittymän itäpuolen rampit tulevat niin lähelle Vanton eritasoliittymää, etteivät erkanemis- ja liittymiskaistat enää mahdu. Emme voi ottaa kantaa aikaisemman vaiheen käsiteltyihin asioihin. Kiertoliittymät suunnitellaan niin, että kaikki sitä käyttävät ajoneuvot siitä mahtuvat.

**Kysymys:** Yleissuunnitelman mukaan taloudellisesti paras liikenneyhteys on Vanto-Kaanaa-väli. Toiseksi paras on Tempelivuoren kohdalla oleva järjestely, kohtalaisen hyvä on vielä Ruonalakin. Kysymys, eikö ole mahdollista, että tiesuunnitelma jaettaisiin osiin, jolloin tiesuunnitelma tehtäisiin siinä järjestyksessä, jotka ovat eniten hyötyä tuottavia ja että ne voitaisiin toteuttaa ennen Raision tunnelihanketta. Tunnelihanke tulee aiheuttamaan erittäin paljon liikenneongelmia väliaikaisjärjestelyjen vuoksi, ja sen vuoksi pitäisi Naantali–Turku-välin liikenteen sujua hyvin nykyistä väylää pitkin. Onko teillä mahdollista jakaa tiesuunnitelma siten, että kaikkein taloudellisesti paras lähtisi Ruonan liittymästä Kaanaan?

**Vastaus:** Koko tiejaksoa koskeva tiesuunnitelma tehdään yhdellä kertaa, jotta voidaan katsoa kokonaisuutena. Rakentamisvaiheessa voidaan miettiä eri vaiheiden toteutusta. Tällä suunnitelmalla perustetaan vasta oikeus rakentaa koko matkalle.

**Jatkokysymys/kommentti:** Nimenomaan siitä kyse, että oikeus tulisi perustaa mahdollisimman nopeasti tälle parhaalle välille, etteivät muut osat ole esteenä tämän osan toteuttamiselle. Raisionkaarelta ajatellaan tehtäväksi suora yhteys Jaalan liittymään Turku-Naantali-pikatielle, joten olisi paljon järkevämpää, että Raision keskustaan painetta aiheuttava liikenne ohjattaisiin turvallisempi Ruonantielle ja sitä kautta Turkuun. Näin saavutettaisiin liikenteen kannalta vähemmän haittoja.

Erityisesti Vanton liittymässä rekkojen kautta tuleva kuormitus Kaanaseen aiheuttaa todennäköisesti tukkeumaa ennen kuin uusi tieyhteys saadaan toimimaan.

Kysymys: Onko suunnitelmassa huomioitu liikenteen sähköistyminen? Nykyään satamasta tulee raskasta liikennettä ja niiden päästöjä. Tiiviin asuinrakentamisen lähellä alkaa olla mahdollisuus käyttää johdinliikennettä. Eurooppalaista kalustoa voitaisiin hyödyntää siten, ettei päästöjä jäisi lähialueille ihmisten hengitettäväksi. Onko tällainen ollut esillä suunnitelmassa? Esitän, että huomioidaan sähköautojen ja johdinautojen tarpeet suunnittelussa.

Vastaus: (Seppo Parantala) Ajoneuvokannan kehittyminen huomioidaan v. 2040-2050 asti tiesuunnitelmassa. Nämä huomioidaan myös hyöty-kustannus-laskelmissa. Tiesuunnitelmaan ei ole tehty varsinaisia suunnitelmia johtimille; vielä ei ole aineistoa, jonka varassa voisimme huomioida tätä suunnitelmassa. Asemakaava-alueella voidaan jatkossa operoida näiden kanssa.

Vastaus: (Vesa Virtanen) Tässä hankkeessa ei tiehen varattavaa latausmahdollisuutta ole ajateltu, mutta kuten muuallakin kehätien rakennushankkeella, tähän tierakenteeseen tullaan suunnittelemaan ja rakennusaikana toteuttamaan suoja-putket lähinnä 5G-verkkoa varten. Ajorataan ei vielä ole löytynyt toimivaa ratkaisua Suomen olosuhteisiin, mutta kolmostiestä Helsinki-Tampere on juuri valmistunut selvitys, mikä voisi olla sen sähköistys. Mutta pitkät etäisyydet ja tavaravirrat aiheuttavat haastetta. Toimijoillakin vielä epäselvää, miten sähköistystä voidaan hyödyntää.

### 3.3 Raision kaupungin kaavoitusasiat

Timo Oja esitteli lyhyesti Raision kaupungin kaavoitusasioita, erityisesti Raision keskustan ja länsiosan asemakaavaehdotusten kautta.

Kysymys: Miten Kaanaalta pääsee Raisionlahden virkistysalueelle kevyenliikenteen väylää pitkin? Entä kuinka Kaanaalta pääsee autolla esim. Myllyyn?

Vastaus: Tulevan kehätien ali kiertoliittymästä pääsee autolla kehätielle ja toimivasti Myllyyn. Nykyisen kevyen liikenteen väylä päätien pohjoispuolella tulee säilymään. Uusi rinnakkaistieyhteys tulee sulkemaan nykyisen alikulun Raisionlahden kohdalla.

Kysymys: Pääseekö Raisionlahden ympäri meneviä kävelypolkuja eteenpäin Hahdenniemeen saakka? Tällä hetkellä siellä on kohtuullisen vaarallinen suojatieylitys.

Vastaus: Nykyinen suojatie poistuu ja tiesuunnitelmavaiheessa selvitetään, voiko pohjois-etelä suuntaisen yhteyden säilyttää nykyisen, Raisionlahden kohdalla olevan, alikulun kohdalla. Jos ei, niin se tarkoittaa, että pohjois-etelä suunnassa päätie poikitetaan Kaanaan tai Krookilan eritasoliittymien kautta.

Jatkokysymys: Nyt kevyenliikenteenväylät ovat pahoilla myrskyillä olleet veden alla.

Vastaus: Totta; korkeus asemia tullaan tarkastelemaan, ja tämä tilanne varmasti paranee nykyisestä.

### 3.4 Naantalin kaupungin kaavoitusasiat

Oscu Uurasmaa kertoi Naantalin kaupungin kaavoituksen tilanteesta. Osayleiskaava tukee kehätien järjestelyjä. Asemakaavallisesti iso hanke. Uurasmaa esitteli suunnitteilla olevia asemakaavamuutoksia.

Uurasmaa huomautti, että Ruonan eritasoliittymän kohdan kevyen liikenteen yhteyksiin liittyen: Yleissuunnitelmassa reittiin ei ole tulossa muutosta; ylitys tulee samaan kohtaan kuin missä se nyt jo on, mutta eritasoliittymän uudelle sillalle.

Kysymys: Miten liikenne kulkee, kun E18-työt alkavat: Onko ajateltu, että käytettäisiin Satamatietä ja Viestitietä rekkujen kuljetukseen rakentamisen aikana? Pääsisi Nesteen alueelle, ja tarvittaisiin 700 m uutta tiepohjaa, niin ei tarvitsisi tehdä koukkausta niemenpohjassa.

Vastaus: Osako joku muu vastata? Tuli minulle uutena asiana. Tälläkin hetkellä raskaan liikenteen ensisijainen väylä on Viestitie.

Jatkokysymys: Kolmasosa autoja kulkee Järveläntietä tälläkin hetkellä.

Vastaus: Asemakaavalla järjestetään katualueita, joita pitkin voi ajaa. Tie- ja katusuunnittelu vastaa siitä, miten teitä käytetään.

Vastaus: (Mika Hirvi) Rekkujen ajamiseen on vaikea vaikuttaa. Yksi syy, miksi haetaan vaihtoehtoreittejä, on Viestitien nykytila: paljon liittymiä, jyrkkä mäki ja hankala liittyä sieltä nykyisin kehätielle. Tässä on huomioitava monia asioita liikenteen sujumisen suhteen. Olen itsekin ollut katsomassa rekkujen määrä Järveläntiellä, ja mielestäni 1/10 ajaa sitä tietä.

Kysymys: Kysymys on siitä, että rekat hakeutuvat Järveläntielle, koska Vanton tieltä Kaanaan suuntaan menevälle tielle on vaikea päästä. Siksi hakeutuvat jopa Humaliston liittymään asti. Nopeassa vaiheessa tehtäisiin Ruonan ERITASOLIITTYMÄ ja sitten nopeassa vaiheessa Vanton-Kaanan-välinen tieosuus niin, että siinä olisi kaksi ajorataa molempiin suuntiin, jolloin rekat pääsevät liittymän siihen. Nyt, kun tulevat vielä suuremmat Finnlinkin lautat, Vanto-Kaanaa-väli tulee tukkeutumaan, ja siitä seurauksena Järveläntiellä ja Humalistonkin kautta tulee entistä enemmän liikennettä. Ainoa keino hoitaa tämä on, että Vanton liittymästä pääsee tielle joustavasti. Siksi esitin sitä ajatusta, että pitää nopeuttaa nimenomaan tuon osuuden suunnittelua ja toteutusta. Asia ei ratkea muulla tavoin. Viluluodon kohdalla olisi aivan luonnollinen kevyen liikenteen ylikulku Luolalanjärven puolelle Naantalin nykyisen tien yli ei olisi kovin kallis rakentaa, ja siitä pääsisi kaikki kätevästi kulkemaan Luolalanjärven ympärille. Olisi myös hyvä näköala. Yksinkertainen, melko lailla halpa ratkaisu kokonaishintaan nähden.

Kysymys: Rekkaliikenteen lisäksi on Aholan iso varikko, joka aiheuttaa raskasta liikennettä edestakaisin.

Kysymys: Toinen varikko Rauta-Keskon varikko Karvetin alueella.

Kysymys: Minkä takia rekkaliikenne ylipäättään halutaan ohjata tänne? Olen aina kuvitellut, että tämä olisi alun perin suunniteltu E18-väyläksi satamaan. 2010 tehty keskusta-alueen kaavasuunnitelma, ja jos siihen olisi Humaliston alueelle piirretty paljon kerrostaloja, joka olisi kaupungin luonnollinen laajentumisalue. Jos iso tie tehdään siihen, se sulkee Luolalanjärven kokonaan pois kaupungin rakentamisesta. Naantalin asumistiheys poikkeaa muista. Kun suljetaan toinen puoli kokonaan, ei sada lisää asukkaita kaupunkiin Siksi näkisin, että Viestitielelle pitäisi ohjata raskasliikenne

Vastaus: Tällä hetkellä Viestitie on katu. Kaikki raskas liikenne pyritään ohjaamaan ja opastamaan sinne. Osa rekoista hyödyntää Järveläntien katuyhteyttä, vaikka sitä ei edistetä eikä sitä kautta opasteta ajoa. Vaikka Viestitie muutettaisiin maantiekseksi, ei se silti estä rekkojen Järveläntien käyttämistä. Vanton eritasoliittymä on yksi Naantalin suurimpia liikenneongelmia, joka tulee lähivuosina pahenemaan ja laajenemaan. Tämä on varmasti Naantalin osalta toinen erityisen merkittävä asia, miksi halutaan edistää hanketta. Toinen on Ruonan yhdystie ja eritasoliittymä, on varsin toimimaton risteys henkilöautoliikenteelle tai kaiken Ruonan suunnalta tulevan liikenteen osalta. Rekkavarikot siinä lähellä, ja eritasoliittymä ratkaisee tulevaisuudessa ongelmia. Yllättävän iso osa Naantalilaisista kulkee Ruonan kautta. Nämä kaksi ovat Naantalin liikenteen toimivuuden kannalta hirveän tärkeitä asioita. Olisi pitänyt ratkaista jo aiemmin, etenkin Ruonan liittymän osalta. Mutta sitä on turha enää jahkailla, koska nyt olemme onneksi tekemässä asioita sen ratkaisemiseksi. Vanton liittymän osalta tämä on aikanaan ratkaistu; on tehty eritasoliittymä ja rampit. Silloin ei kuitenkaan tiedetty, kuinka valtava liikenne sataman osalta siihen tulee. Nyt liikennemäärien kasvettua ongelmaa ollaan ratkaisemassa. Aikataulut suunnitteluvaiheesta asfaltointivaiheeseen ovat harmittavan pitkiä.

Kysymys: E18 oli tarkoitus vähentää meluhaittoja ja päästöjä. Ammattiliikenteeltä rekalta Järvelän monttuun jarruttaminen ja ylämäkeen jyrääminen ei ole ympäristöteko. E18 pitäisi ilmeisesti olla nelikaistainen keskustaan asti?

Vastaus: On tarkoitus tehdä nelikaistaiseksi Ruonan eritasoliittymään asti. Rampien osalta on käytännössä nelikaistainen Ruonan ja Järvelän välillä. Välissä on pieni osa kaksikaistaista. Liikenteen määrät eivät vaadi nelikaistaisuutta. Nelikaistaisuusmääräykset tulevat EU:n kautta, ja halutaan turvata sataman liikenteelle nelikaistaisuus. Viestitiestä ei todennäköisesti ole tulossa nelikaistaista. Jos kuitenkin saadaan sujuvaksi rakenteeltaan, saadaan paremmaksi, vaikka ei olla nelikaistais- tamassa varsinaisesti.

Kysymys: Syökö viestitien katulinjauksen muuttaminen järven eteläpäätä?

Vastaus: Nykyinen katulinjaus riittää. Luolalan teollisuusalueella on enemmän ongelmia.

Kysymys: Kuinka tullaan teollisuusalueilta ulos? Kuinka niiden liittymät tulevat käytännössä?

Vastaus: Tätä asiaa pitää selvittää, parantaako se tilannetta vai aiheuttaako enemmän ongelmia kuin mitä ratkaisee. Ratkaisua tukee se, että nykyinen katualue on kaavoitettu tosi leveäksi junaratavarauksen takia, eli on mahdollista tehdä järjestyttä. Pitää piirtää ja miettiä ennen kuin tiedetään, kannattaako siihen lähteä. Keväällä on jo ehditty suunnitella asioita, jolloin keväällä voidaan työpajoissa keskustella asioista.

Kysymys: Yläpuolinen iso liikenneympyrä sopisi Vanton kohdalle. Ylipitkien rekkojen suurin ongelma on, että niillä loppuu vauhti ramppiin mennessä ja liikenneympyrässä lopullisesti. Siitä kiihdyttäminen aiheuttaa kustannuksia ja päästöjä. Dunbarissa Englannissa iso yläpuolinen liikenneympyrä mahdollistaa sen, että vauhti pysyy koko ajan päällä. Olisiko Emäntäkoulun liittymän mahdollista tehdä yksitasoinen iso liikenneympyrä?

Vastaus: Ruonan liikenneympyrästä jatkuvasti esitetty ajatuksia. Liikennesuunnittelijoiden mukaan ei toimi, koska liikenneympyrä alistaisi pääsuunnan liikenteen sivusuuntaan nähden. Tienpäällinen kiertoliittymä voi olla toimiva ratkaisu.

Tiesuunnitelman laatijoille on viety saatu palaute; kevyen liikenteen siltaa esitetty Luolalanjärven kohdalle ja tien päällä olevaa kiertoaliittymää Luolalan kohdalle.

Kysymys: Minkä tasoisia asioita tiesuunnitelmassa voidaan tehdä, mitä ei ole ollut yleissuunnitelmassa; kuinka paljon se voi poiketa?

Vastaus: Yleissuunnitelmassa ratkaistu periaatekysymykset: Kaikki tasoliittymät pois; tasossa ei voi olla liittymää, vain eritasoliittymä on mahdollinen. Tekninen ratkaisu on suorat rampit vai yläpuolella kiertokehä, mietitään tiesuunnitelmavaiheessa yhdessä asemakaavoituksen kanssa. Siihen vaikuttaa aika moni asia. Esim. Vantossa idea on, että jää vain idän puolen rampit, joten siinä mielessä kiertokehä on hassu, kun on vain toispuoleiset rampit. Kiertokehä toimii, jos tulee 4-5 rampia eri suunnista. Kaikki silti tutkittavia asioita, mutta Vantossa ei ehkä toimivin ratkaisu. Yleissuunnitelmaan kirjattu, että kaikki väylärakenteet nostetaan tulvariskirajan yläpuolelle, myös kevyenliikenteenväylät. Väylän ylittävissä ratkaisuissa kaikki on mahdollista; pitää katsoa erikoiskuljetusten reitit, että mahtuvat alta. Voi tehdä ylittävät sillat todella korkeiksi ja ovat kalliita ratkaisuja.

Kysymys: Pelastusajoneuvojen pääsy Masku-Rymättylä-suuntaan, miten suunniteltu?

Vastaus: Tällä hetkellä pääsee hyvinkin nopeasti Vanton liittymästä eri suuntiin. Jatkossa, kun rampit länteen poistuvat, paloautot ajavat Ruonan rampeista eteenpäin. Matka ei pitene, mutta joutuvat ajamaan hiukan pidempään katuverkossa ennen isolle tielle pääsyä. Sama ongelma tulee Maskun suunnasta saariston suuntaan lähteville; ajavat jatkossa tätä kautta. Ajallisesti hieman pidempi vaikei matkassa.

### 3.5 Palautteen jättäminen

Vilma Vuori kertoi palautteenantomahdollisuuksista sekä miten hanketta voi seurata hankesivujen ja postituslistan kautta.

### 3.6 Yleinen keskustelu ja kysymykset

Lopuksi oli varattu aikaa yleiselle keskustelulle ja yleisökysymyksille.

Kysymys: Missä kohtaa otetaan Föli mukaan, että pääsee kaupunkien välillä?

Vastaus: (Oscu Uurasmaa) Tiesuunnitelma ei ota kantaa joukkoliikenteeseen. Junaradan sähköistäminen Naantalista Turkuun, ja henkilöliikenteen aloittamisen mahdollisuus siinä. Parantaisi joukkoliikennettä.

Vastaus: (Vesa Virtanen) Kehätie ei ole pääyhteys nyt bussiliikenteelle. Föli on jo mukana, ELY-keskuksen joukkoliikenteen hankkijat ovat mukana. Teknisiä työryhmiä ja asiantuntijoita sidosryhmiltä on mukana. Joukkoliikenneasiat käsitellään Väyläryhmässä. Silloin sinne tulee ELY-keskuksen ja Fölin joukkoliikennehenkilöt mukaan. Lähtökohta, kirjattuna, että kaikkein eritasoliittymäkohtien yhteyteen suunnitellaan joukkoliikennepysäkit Fölin mukaisella laatu tasolla. Sama ajatus on läpi koko kehätien, myös itäpäässä: Vaikkei olekaan kovin paljon joukkoliikennettä idässä, on silti suunniteltu eritasoliittymien rampeihin pysäkit niiden tarpeisiin. Hankkeen lähtökohta on kuitenkin ollut ulkomaan rekkaliikenteen mahdollisimman sujuva hoitaminen. Mutta toki pyrimme täyttämään myös kestävä liikenteen kaupunkiseudun tavoitteita.

Kysymys: Vanton risteuksen ja Kaanaan risteuksen korkeuserot ovat suuret. Aio- taanko tätä monttua poistaa tai loiventaa? On rekkaliikenteen kannalta oleellinen paikka, kun jäävät mäkeen.

Vastaus: Kaltevuudet pitää tehdä ohjearvojen mukaiseksi. Tutkitaan asiaa.

Kysymys: Miten me kävelijät menemme bussipysäkeille: onko sinne kävelytiet?

Vastaus: (Vesa Virtanen) Pysäkeille tehdään omat kevyenliikenteen yhteydet. Jat- kossa kehätien yli ei mene yhtään suojatietä, eli ei ole yhtään tasoyllitystä. Voi siis tulla kiertoa, kun tulee ylitys tai alitus. Alitukseen ei kovin monessa paikassa ole mahdollisia ratkaisuja mm. tulvatilanteen takia.

Vastaus: (Oscu Uurasmaa) kannattaa ehdottaa luovia ratkaisuja, koska niitä voi olla mahdollista toteuttaa näissä.

Kysymys: Mikä kiertoliittymien koko on?

Vastaus: (Vesa Virtanen) Yleissuunnitelmassa kiertoliittymän sijoitus rampin pää- hän ei vielä kerro minkälainen ramppliittymän ratkaisu tarkasti ottaen on, vaan rat- kaisu suunnitellaan ja mitoitetaan tarkasti tiesuunnitteluvaiheessa. Mutta jos yleis- suunnitelmassa on eritasoliittymä, se siihen myös lähtökohtaisesti tulee. Pisaraliit- tymillä pyritään mahdollisimman tehokkaasti estää ramppien väärään suuntaan ajamista.

Keskustelun taustalla näytettiin yleissuunnitteluvaiheessa tehtyä havainnevideota.

#### **4. Tilaisuuden päättäminen**

Vilma Vuori kiitti yleisöä mielenkiinnosta ja osallistumisesta ja päätti yleisötilaisuus- den klo 19.00.