

E18 – TURUN KEHÄTIE

JOKILAAKSOJEN KÄYTÄVÄ

KEHITTÄMISSELVITYS



Elinkeino-, liikenne- ja
ympäristökeskus

RAMBOLL

MAAMERKKI

MAISEMA

VÄYLÄN OLEMUS

VÄYLÄMLJÖÖ

MAHDOLLISUDET

TULEVAISUUS

E18 on Suomen tärkein tieyhteys. Se on osa Euroopan TEN liikenneverkkoa halki Pohjois-Euroopan. Se välittää liikennettä ja kuljetuksia Etelä-Suomen suurten kaupunkien, kaupan keskuksikköjen, teollisuusalueiden ja satamien välillä. Lisäksi E-18 palvelee kansainvälistä liikennettä Turun ja Naantalın satamien sekä Pietarin välillä. Turun kehätie on osa tätä liikenteellistä kokonaisuutta. Kansallisen palvelutehtävänsä lisäksi Turun kehätieellä on suuri merkitys koko Turun kaupunkiseudun kehittämisessä.

Tämä kehitysselvitys käsittelee E18:n läntisintä osuutta, niin kutsuttua Turun kehätietä Naantalın satamasta Helsingin johtavalle moottoritiele. Turun seudun yhdyskuntarakenteessa kehätie on hyvin merkittävä tekijä. Sen läheisyyteen sijoittuu seudulle tärkeimmät suurkaupan palvelukeskittymät ja teollisuus sekä näiden kehityspotentiaali.

Väylä lävistää Suomen asutus- ja kulttuurihistorialle keskeisiä alueita. Historiallisesti tärkeät jokilaaksot teineen ovat palvelleet pitkään kulkuyhteyksinä Turusta muualle Suomeen. Nyt E18 kehätietä on aloitettu parantaa vaiheittain ja sen kehittämisen myötä seuraa uusi jakso Turun alueen liikennehistoriassa.

Tämän selvityksen ja ideasuunnitelman tarkoituksena on tarkastella kehätietä väylän visuaalisen ilmeen, arkkitehtuurin ja identiteetin kokonaisuutena. Selvitys tuo esiin kehätielle oleellisia ominaisuuksia ja ideasuunnitelma avaa ajatuksia kehitettävistä ominaispiirteistä avuksi väylän erillisille, lyhyempien jaksosten suunnitelmille.

Kehittämisselvityksen ovat laatineet arkkitehti SAFA Eevaliisa Härö ja maisema-arkkitehti Kalle Kemppainen Ramboll Finland Oy:stä. Työ kuuluu osana E-18 Turun Kehätien YS ja YVA projektiin, jonka työryhmä on ohjannut ja kommentoinut selvitystä.

22.2.2017

SISÄ YS UETTE O

E18

TURUN
KEHÄTIE

KEHÄTIE ON OSA SUURTA KOKONAISUUTTA	6
E-18 ON OSA EU:N TEN-VERKOSTOA.....	6
TURUN SEUDUN LIKENNE ON TUKOSSA.....	7
TIE JOKI AAKSOJEN MAISEMASSA	8
LUONNONLOTO TURUSSA.....	8
VALTAKUNNALLISESTI ARVOKKAITA LUONTOKOhteITA.....	9
SUOJELUN TARPEET.....	11
MAISEMA JA KULTTUURIPERINTÖ.....	12
SELVITYSALUEEN ARVOKKAAT MAISEMAN JA KULTTUURIYMPÄRISTÖN KOhteET.....	16
PAIKKOJEN TUNNISTETTAVUUS.....	20
MAANKÄYTTÖ.....	24
TURUN KAUPUNKISEUDUN RAKENNEMALLI.....	25
E-18 TURUN KEHÄTIE	26
TIEN IMAGO.....	26
TIEN NYKYTILA.....	30
TIEN NYKYTILA, ANALYYSIKARTTA.....	32
TIEN KEHITTÄMINEN.....	34
MELUNTORJUNTA.....	37
TIEN KEHITTÄMINEN, SUUNNITELMAKARTTA.....	38
SAAVUTETTAVA YHTENÄINEN ILME.....	40

KEHÄTIE ON OSA SUURTA KOKONAISUUTTA

E-18 ON OSA EU:N TEN-VERKOSTOA

6

E18 kuuluu EU:n TEN-T Skandinavian - Mediterian ydinverkkokäytävään ja Turun kehätie on osa tätä käytävää. Turun kehätie liittyy Turun ja Naantalien TEN- satamat ja toisen Suomen TEN-T lentokentistä eli Turun lentokentän tähän ydinkäytävään. Lisäksi Turun kehätie yhdistää Turun kaupunkiseudun kuntien ja valtateiden VT8, VT9, VT10 ja VT1 välistä liikennettä.

E18 – kehityskäytävä on yksi Suomen tärkeimmistä poikittaisliikenteen yhteyksistä sekä henkilöautoliikenteelle että elinkeinoelämän kuljetuksille. Tiedyhteys on lisäksi merkittävä kuljetusten välittäjä Turun satamien ja Pietarin välillä. Yhteysväliä on viime vuosina kehitetty sekä Turun ja Helsingin välillä että Helsingin ja Vaalimaan välillä.

Tavoitteena on rakentaa koko väyliä Turusta Vaalimaille moottoritietasoisiksi vuoteen 2018 mennessä. Turun kehätie on tällä hetkellä palvelutasoltaan muuta Suomen E18 TEN-T -tiedyhteyttä heikompi.

Turun kehätien osuudelle ei viime vuosien aikana ole toteutettu merkittäviä kehittämistoimenpiteitä. Toteuttamista valmistelevan suunnittelun osalta tapahtuu paljon. Turun kehätietä on tarkoitus parantaa kolmessa eri osahankkeessa ja ne etenevät kukin omissa tahdissaan.

Naantali-Raisio

Varsinais-Suomen ELY-keskus laatii yleissuunnitelmaa ja YVA-lain mukaista ympäristövaikutusten arviointia väliillä Naantali-Raisio. Työ on käynnistynyt ympäristövaikutusten arviointiohjelman laatimisella syksyllä 2015.

Raision keskusta

Varsinais-Suomen ELY-keskus ja Raision kaupunki ovat laatineet yhdessä Raision keskustan osayleiskaavaan liittyvää liikenteen aluevarausuunnitelmaa. Suunnitelma valmistui syksyllä 2014. Kehätien kehittämiselvityksessä nousi selvästi esille tarve Raision keskustan ja eritasoliittymän parantamiselle. Keskustan kohdan tiesuunnitelman laatiminen pyritään käynnistämään alueen asemakaavoituksen rinnalla syksyllä 2017.

Kausela-Kirismäki

Varsinais-Suomen ELY-keskus on valmistellut yleissuunnitelman Turun kehätien parantamisesta väliillä Kausela-Kirismäki. Yleissuunnitelma on saanut lainvoimaisen päätöksen helmikuussa 2016. Hankkeesta on käynnistynyt tiesuunnitelman laatiminen vuoden 2017 alkupuolella. Tiesuunnitelmassa jakso suunnitellaan noin 8 km:n matkalta nelikaistaiseksi, korkealuokkaiseksi väyliäksi poistamalla kaikki tasoliittymät ja korvaamalla ne eritasoliittymäratkaisuilla ja rinnakkaisväyillä. Ensimmäisessä vaiheessa toteutetaan eritasoliittymät ja tarvittavat rinnakkaistie- ja katujärjestelyt.

E18

TURUN
KEHÄTIE

TURUN SEUDUN IIKENNE ON TUKOSSA

Turun kaupunkiseudulla kehätie yhdistää Turun ja ympäristökuntien alueita toisiinsa, välittää satamien henkilöliikettä että kuljetuksia Turusta säteittäisesti lähteviä valtateitä pitkin muualle Suomeen. Turun seudulla kehätie on merkittävä osa sekä paikallisen että valtakunnallisen liikenteen verkkoa.

Kehittämisen tavoitteissa ovat mukana myös laajemmat yhteiskunnalliset ja alueelliset tarpeet ja tavoitteet ja se on kytketty osaksi Turun seudun rakennemallia.

Turun kaupunkiseudun alueelle on laadittu rakennemalli 2035, jonka mukaan kehätien varren maankäyttöä tehostetaan nykyisestään painottuen asumisessa kehätien sisäpuolelle ja työpaikoissa kehätien varteen. Lisäksi tavoitteena on vähentää raskasta läpikululiikennettä Turun ja Raision keskuksista ja siirtää satamaliikenne käyttämään enenevissä määrin kehätietä.

Yhteiskunnallisia tavoitteita kehätien kehittämiselle asettavat mm valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet, liikennepoliittiset selonteot, turvallisuusvisiot ja ympäristöstrategiat. Nämä näkyvät väylän visuaalisessa maailmassa mm yhdyskuntarakenteen tiivistymisenä, kaupan suuryksiköiden edelleen keskittymisenä kehätien varteen, väylän varteen rakennettavina melusteina ja myös jalankulun ja pyöräilyn sekä joukkoliikenteen palveluiden kehittämisenä.

Väyläjaksoista on valmistunut 2014 kehittämisselvitys, jossa uuden liikennepolitiikan mukaisesti on keskitytty käyttäjätarpeisiin ja tarvelähtöiseen kehittämiseen. Kehittämisselvityksen mukaan kehätietä aletaan kunnostaa vaiheittain. Ensimmäiseksi alkaa itäisimmän osan, Kausela-Kirismäki, tiesuunnitelman laadinta.

Keskeisimmät liikenteelliset ongelmat kohdistuvat yhteydellä oleviin tasoliittymiin. Valo-ohjatuissa liittymissä toimivuus ruuhka-aikoina ovat ääriarjoilla ja mm. kuljetukset ja muu päätien liikenne joutuu pysähtymään.



TIE JOKI AAKSOJEN MAISEMASSA

UONNONO OT TURUSSA

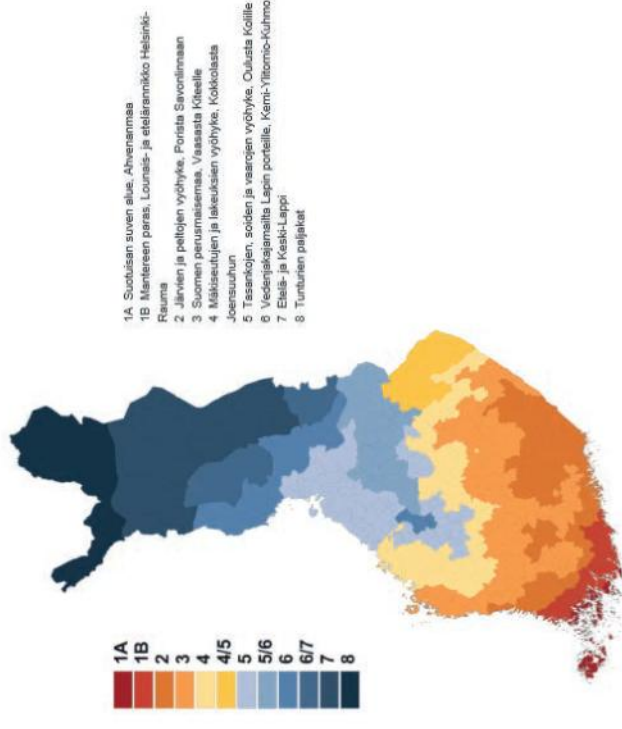
8

Kehätie kuuluu havumetsä- ja lehtimetsävyöhykkeen vaihettumisalueeseen. Lounais-Suomessa kasvukausi on pitkä, ilmasto on meren läheisyydessä leutoa. Kasvilajisto on monipuolista ja se vaihtelee suuresti sijainnista ja paikallisista kasvuolosuhteista riippuen.

Kehätien maisemalle tyypillisiä ovat kalliometsät ja niiden väleissä laajat, viljellyt jokilaaksot. Jokilaaksot ovat ikiaikaista viljelymaisemaa ja ne rytmittävät maisemaa vahvasti. Maiseman ytimenä on savimaassa meandroivat joet, jotka ovat joen varren kasvillisuudeltaan reheviä ja monipuolisia ja näkyvät maisemassa usein vihreinä vyöhykkeinä peltoaukeiden keskellä.

Merkittäviä jokilaaksoja ovat Aurajokilaakso, Vähäjokilaakso, Raisionjokilaakso ja Raisionlahteen laskeva Piuhanjoki. Rehevien ja historiallisten jokivarsien läheisyydessä on valtakunnallisesti arvokkaita luontokohteita. Hallitsevaa maisemassa ovat avoimet, jokilaaksojen viljelymaisemat. Itse vesipinta on yleensä kapea, sitä reunustaa lehtipuukaistat ja veden merkitys maisemassa on hyvin vähäinen.

Lähde: Ilmatieteenlaitos

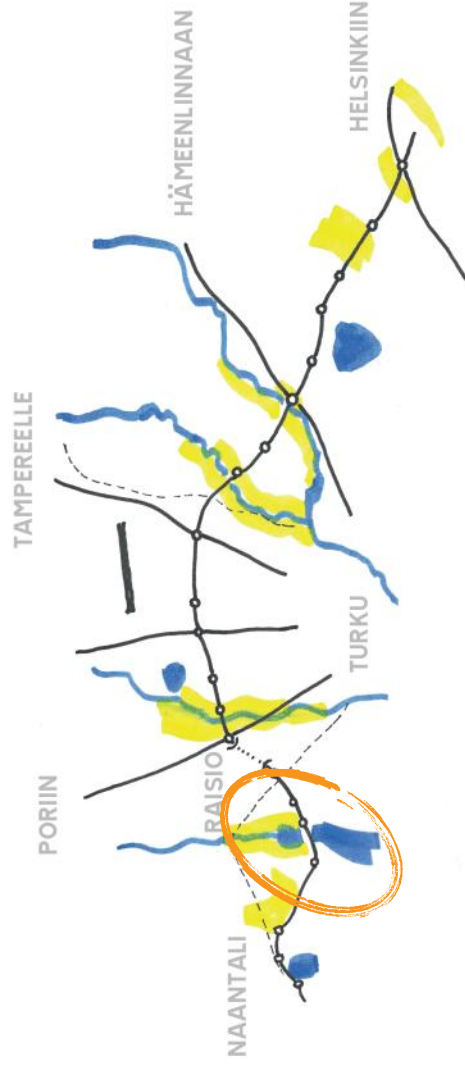


VA TAKUNNA ISESTI ARVOKKAITA UONTOKOHTEITA

RAISION AHTI

Kehätie sivuaa Raisionlahden ja Raisionlahden pohjujan luonnonsuojelualueita noin 900 metrin matkalla. Alueet kuuluvat valtakunnalliseen lintuensiensuojeluohjelmaan. Raisionlahti on rehevä merenlahti, jossa monet lintulajit pesivät ja levähtävät. Suojelun perusteena on alueen arvo kasvistoltaan ja eläimistöltään monipuolisena lintuvedenä.

Raisionlahdessa on pienvenestama, joka kesämaisemassa näkyy värikkäänä ja vireänä alueena rantapuuston takaa. Talvella alue on tyhjä ja avoin. Raisionlahden ympärillä on kaksi perinnemaisemaa valtatien läheisyydessä: Raisionlahden länsirannan rantaniitty ja Raisionlahden itärannan rantaniitty. Uutena luontomaiseman elementtinä on Meyerin telakan massiiviset, maisemassa pitkälle näkyvät rakenteet.



TIE JOKI AAKSOJEN MAISEMASSA

10

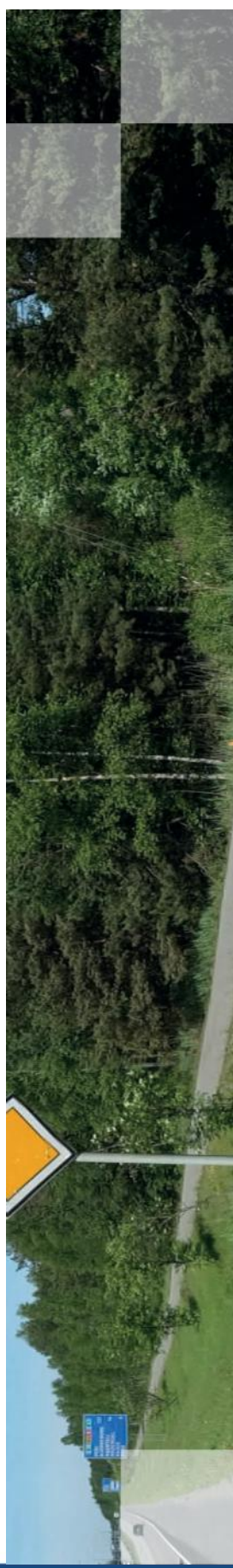
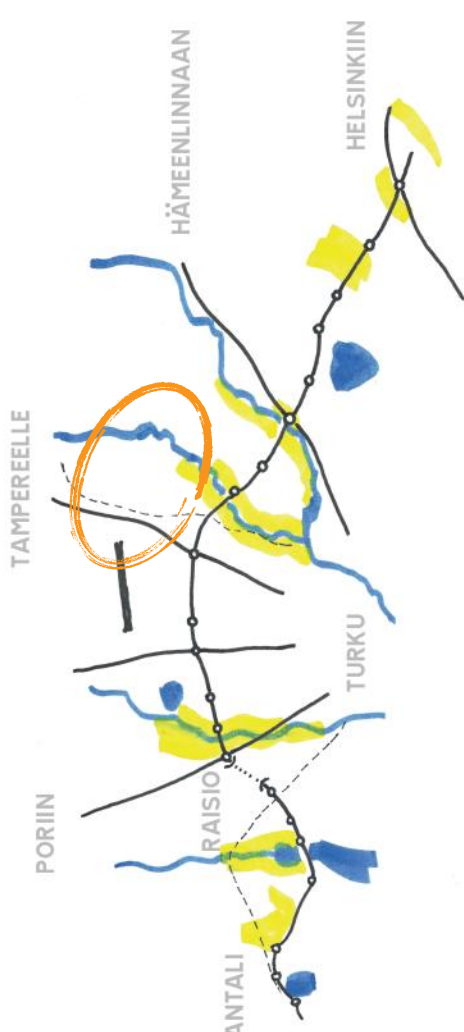
VA TAKUNNA ISESTI ARVOKKAITA UONTOKOHTEITA

POMPONRAHKA

Väylä sivuaa keskivaiheillaan noin 370 metrin matkalla Pomponrahkan luonnonsuojelualuetta ja Natura 2000-aluetta. Pomponrahka kuuluu valtakunnalliseen soidensuojeluohjelmaan. Suo on eläimistöltään ja kasvistoltaan erittäin edustava sekä suotyypeiltään monipuolinen alue, joka kuuluu Saaristo-Suomen kermikeitaisiin.

Pomponrahkalla pesii noin kolmekymmentä lintulajia. Selkärangaton eläinlajisto on poikkeuksellisen monipuolinen ja lajirikas, alueella tavataan lukuisia harvinaisia lajeja.

Varsinkin hämähäkilajisto on edustava etenkin suon eteläosassa. Monimuotoisuutensa vuoksi Pomponrahka on erinomainen tutkimusalue.



E18

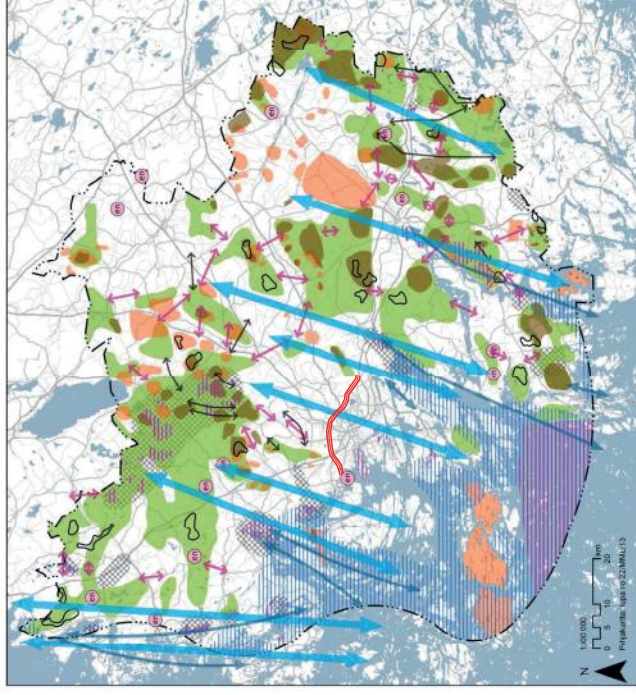
TURUN
KEHÄTIE

SUOJE UN TARPEET

Kehätien tuntumassa on tehty runsaasti liito-oravahavaintoja. Eniten niitä on valtatiien 10 lähellä Kaarinan Ravattulassa ja Kauselessa sekä Liedon Tammen alueella.

Varsinais-Suomen ekologisia yhteyksiä on tarkasteltu tuulivoimavaihe- ja maankuntakaavassa (2013). Selvityksissä tunnistetut ekologiset yhteydet eivät ulotu kehätien poikki, mutta kokemusperäisesti metsäiset kohdat ja jokilaaksot toimivat tärkeimpinä eläinten kulkureitteinä. Nämä kohdat täytyy ottaa erityisesti huomioon suunnittelussa. Suunnittelussa voidaan esim. saukkojen pääsy jokivarresta ajoradalle estää riista-aidoin ja kulkureitein.

Turun kaupunkiseudun maankuntakaavassa (2004) on osoitettu maakunnallisesti merkittävät virkistysalueet ja ulkoilureitit, jotka viheralueina ja -yhteyksinä ovat tärkeitä myös eläinten liikkumiselle. Näitä vihervestoston osia on useissa kohdissa kehätien varrella.



Potentiaaliset ekologiset alueet ja vyöhykkeet
(Tuulivoimavaihe- ja maankuntakaava, Varsinais-Suomen liitto 2014)



TIE JOKI AAKSOJEN MAISEMASSA

12

MAISEMA JA KU TUURIPERINTÖ

Kehätie kulkee maisemassa, jota voidaan luonnehtia Varsinais-Suomen vauraimmaksi ja luonnoitaan ja maisemaltaan monimuotoiseksi alueeksi. Tämä näkyy laajoissa, viljavissa pelloissa, kallioselänteissä ja rehevissä lehdöissä. Kehän maisemalle tyypillistä on avointen, viljeltyjen jokilaaksojen ja niiden väliin sijoittuvien kallioisten metsäsuuksien vaihtelu.

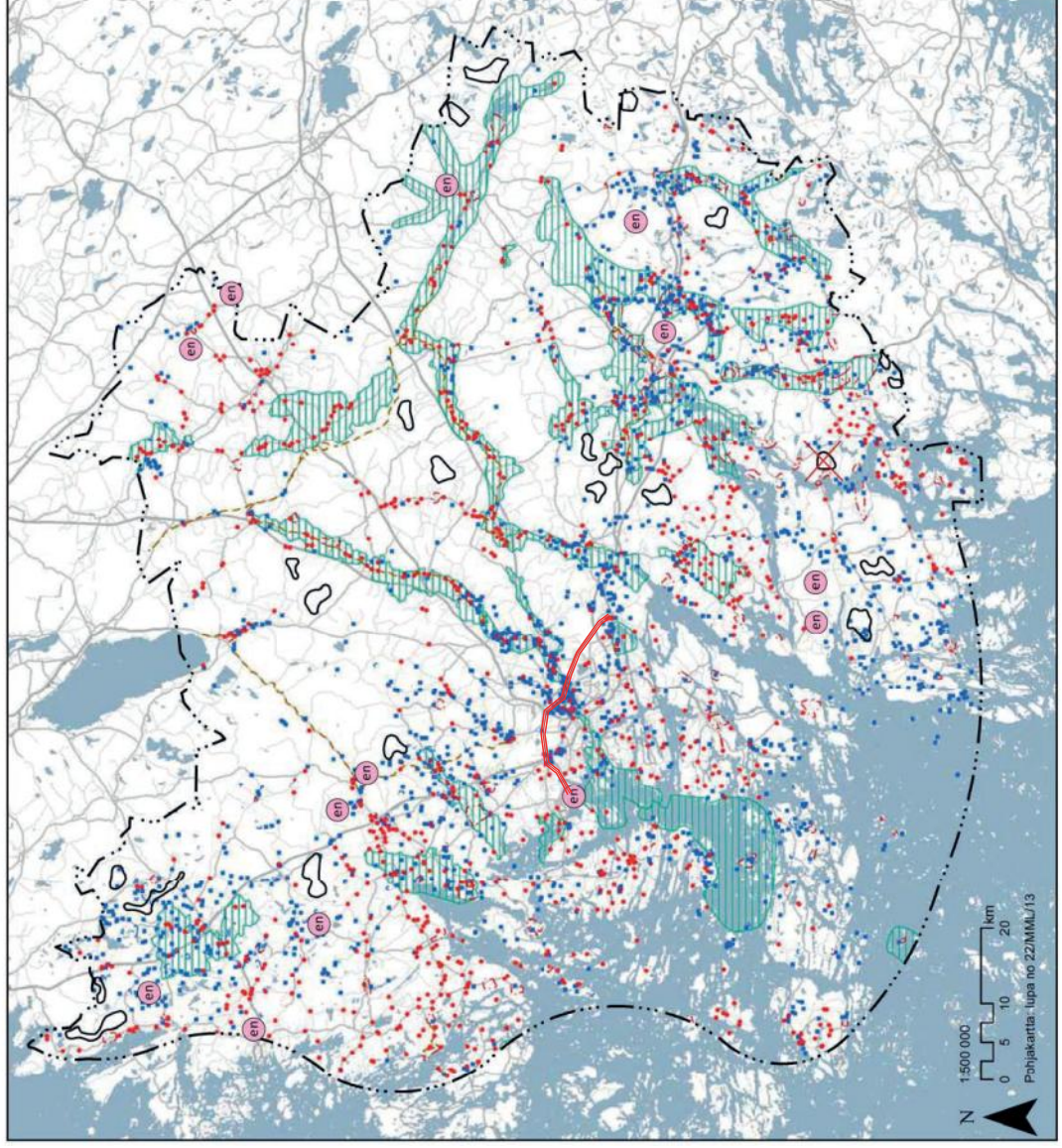
Koko alueen maisemalliset kerrostumat ulottuvat kauas esihistoriaan ja selkeänä ominaispiirteenä on asutuksen vuosituhantinen jatkumo samoilla paikoilla. Nykyisen muotonsa jokien viljelymaisemat saivat jo keskiajalla. Ihmisen vaikutus maisemassa on vahva, kaikki viljelykelpoinen maa on tarkoin hyödynnetty. Jokilaaksojen välissä olevat kallioiset selänteet ovat taas luonnoitaan karuja ja kuivia.

Kehätie kulkee koko matkaltaan maisemarakenteen suuria linjoja vastaan. Se leikkaa kallioharjanteita, pengertyy peltomaisemaan ja ylittää joet ja jokilaaksot pitkillä silloilla. Suhteelliset korkeuserot maisemassa vaihtelevat suuresti.

Vaikuttavimpia maiseman väyliä näkyviä elementtejä ovat viljeltyjen jokilaaksojen ylitykset, kuten Aurajokilaakso, Vähäjokilaakso ja Raisionjokilaakso. Jokilaaksot ovat muodostuneet kallioerän murrelinjoihin. Kallioerä on paksun savipatjan alla ja nousee näkyviin jyrkkäpiirteinä paikoin äkkijyrkinä, usean kymmenen metrin korkuisina kallioseinustoina viljelylaakson reunoille ja ryhdittävät maisemaa. Joet ovat vesitilavuudeltaan pieniä eikä myöskään vesipinnalla ole maisemassa suurta merkitystä.

Jokilaaksojen luonnossa ja kasvillisuudessa näkyy ihmisen pitkään jatkunut toiminta alueella. Jokirannat ovat jyrkkiä ja viljelyalueet niiden yläpuolella. Jokirannoissa on reheviä, lehtomaisia puu- ja pensasvyöhykkeitä, jotka tarjoavat hyvän suojan lajirikkaalle linnustolle, perhosille ja piennisäkkäille. Nämä rantavyöhykkeet ovat myös luontaisia eläimistön kulkureittejä.



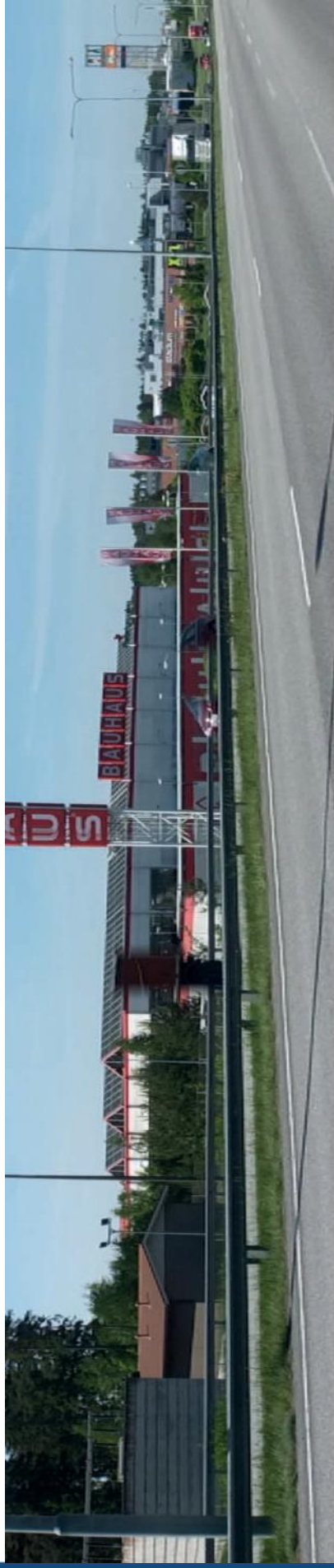


Kulttuuriympäristön ja maiseman kannalta arvokkaat alueet
(Tuulivoimavaihtakaava, Varsinais-Suomen liitto 2014)

TIE JOKI AAKSOJEN MAISEMASSA

14

MAISEMA JA KU TUURIPERINTÖ



Kehätie on maisemaltaan kaupungin reuna-alueen ympäristöä, jossa on voimakasta muutosta ja rakentamista. Turun seudun rakennemallin perusteella kehätien varren maankäyttöä kannattaa edelleen kehittää palveluiden, kaupan suuryksiköiden, rakentamisen palveluiden ja logistiikan osalta.



Tiemaiseman hienoimpia kohtia ovat Vähäjokilaakson ja Aurajokilaakson ylitykset, joissa on vanhaa kulttuurimaisemaa ja näkyvät avoimilla viljelyalueilla ovat kauas ulottuvia. Veden merkitys tiemaisemaan on vähäinen, kapea vesipinta ei tienkäyttäjälle juurikaan näy. Merkittävämpää on avoimet peltomaisemat ja jokivarsien tiheät kasvillisuusvyöhykkeet.

E18

TURUN
KEHÄTIE



Vanhaa maaseutumaisemaa on vielä näkyvissä mm. maisemallisesti arvokkaiden jokilaaksojen ympäristöissä. Pääosin tielle näkyvä rakentaminen on kehän itäosissa omakotirakentamista, keskiosassa massiivista suurkaupan ja teollisuuden rakentamista ja länsipäässä saaristohenkistä luontomaisemaa.



Vesistöjä näkyy muutamissa kohdissa, joista suurimman avoimen vesimaiseman muodostaa Naantalin Luolalanjärvi. Kehätie ulottuu merenrantaan Raisionlahden kohdalla, mutta rehevän lahden tiheä kasvillisuus peittää näkymiä erityisesti kesäaikaan.

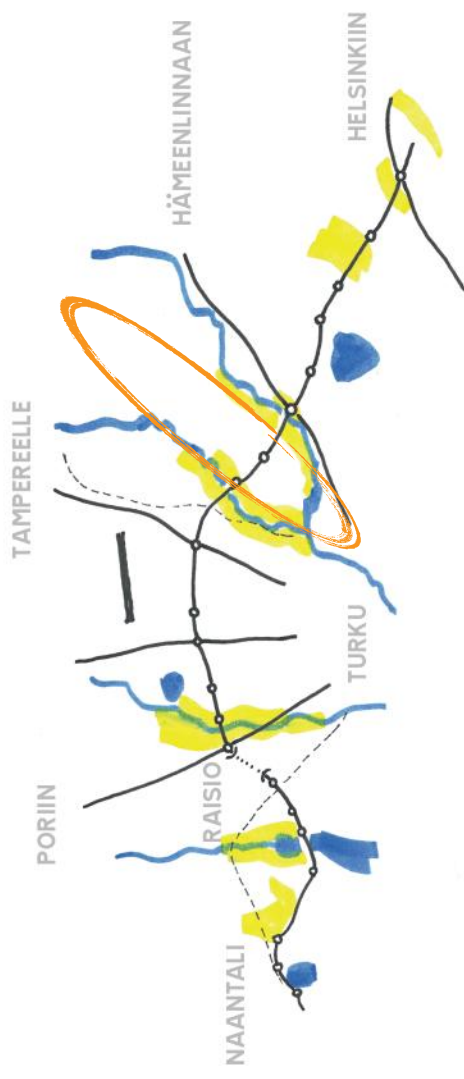
TIE JOKI AAKSOJEN MAISEMASSA

SE VITYSA UEEŃ ARVOKKAAT MAISEMAN JA KU TUURIYMPÄRISTÖŃ KOHTEET

Turun Vähäjokilaaksossa valtatie risteää Varkkaantien kanssa, joka on määritelty valtakunnallisesti merkittäväksi kulttuuriympäristöksi (RKY). Varkkaantie on Aurajokea Turusta Oripäähän seuraava keskiaikainen tieosuus ja on osa merkittävää Varsinais-Suomen ja Satakunnan välistä keskiaikaista tieyhteyttä. Aurajokea seuraava Varkkaantie kulkee Varsinais-Suomen vanhimpien asutusalueitten ja kylien halki. Varkkaantien pienempiä mutkia on oiottu, mutta se noudattaa edelleen maastonmuotoja, vesistöjä ja harjanteita seurailevaa historiallista linjausta.

Esihistoriallisella kaudella jokien varsia ja harjujaksoa seuraavat reitit toimivat eräritteinä ja kulkuväylinä vanhoille kauppapaikoille. Vanhimmat säilyneet kirjalliset merkinnät Varkkaantiestä tehtiin 1400-luvun alkupuolella. Keskiajalla ja uuden ajan alussa Varkkaantiellä oli huomattavaa hallinnollista merkitystä ja 1600-luvulle saakka se muodosti osan Varsinais-Suomesta Pohjanmaalle vievästä postireitistä.

Tie säilyi yleisenä tienä Ruotsin vallan aikana, vaikka uusien maanteiden käyttöönotto 1600-luvulla vähensikin sen merkitystä. Myöhemmin Varkkaantie oli osa Turusta Tampereelle viennyttä yleistä maantietä.



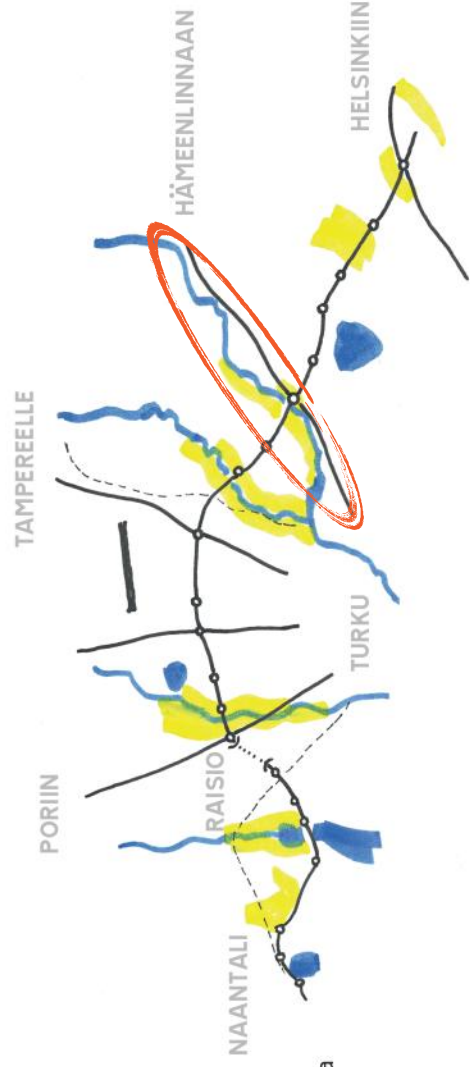


Hämeen Härkätie, nykyisin VT10, on historiallisesti merkittävin Turun kehätietä risteävä historiallinen tie. Hämeen härkätie on Turun ja Hämeen linnojen yhdistyminen ja Suuren Rantatien ohella keskiajan merkittävin tie Suomessa. Se kulkee Varsinais-Suomen ja Hämeen vanhimpien asutusalueiden ja kyllien halki. Hallinnon lisäksi tie on palvelullis kauppa ja eränkävynnin tarpeita jo rautakauden loppupuolelta alkaen, jolloin se yhdisti Varsinais-Suomen ja Vanajan Hämeen rautakautiset asutusalueet. Hämeen Härkätien linjaus on vakioitunut varhaiskeskiajalla. Tiekohteen linjaus perustuu pääosin tähän keskiaikaiseen linjaukseen.

Hämeen härkätie on tärkeä museotie, matkailutie ja sen varrella mm on Liedon Vanhalinna, yksi Suomen merkittävimmistä esihistoriallisista ja varhaishistoriallisista linnavuorista.

Aurajokilaakso on ihmistoiminnan muovaamaan kulttuurimaisemaa, yksi Suomen kansallismaisemista sekä valtakunnallisesti arvokas maisema-alue. Jokivartta on asutettu esihistoriallisista ajoista lähtien.

Asutus on levinnyt joen varrelle nauhamaisesti sitä seuraillen, kuten tiestökin. Viljelysmaat ovat laajoja Aurajoen savikoilla ja ne kohoavat välillä jyrkästikin joesta, osa metsäsiiksiksi kumpareiksi. Luonnon monimuotoisuuden kannalta rikkaaksi jokivarren tekevät lehdot, kosket, asutuskumpareet ja vanhat jokivarsilaitumet.



TIE JOKI AAKSOJEN MAISEMASSA

SE VITYSA UEEEN ARVOKKAAT MAISEMAN JA
KU TTUURIYMPÄRISTÖN KOHTEET

18



Kuralan kylä Aurajokilaakson kansallismaisemassa 1899 (Suomen valokuvataiteen museo).

Perinteinen kulkuväylästä on lähtenyt Turun keskustasta säteittäisesti ja seurannut jokilaaksoja. Kehätie kulkee jokilaaksojen ja vanhan väylästä poikki.

Kehätie on nykyisin maisemaltaan kaupungin reuna-alueen ympäristöä, jossa on voimakasta muutosta ja rakentamista. Massiivinen teollisuus- ja kaupan suurmyymälöiden rakentaminen on sijoittunut perustamiseltaan hyville selänne- ja kallioalueille. Tämä on säästänyt arvokkaiden peltoaukeiden rakentamista ja säilymistä maaseutumaisina, avoimina alueina. Massiiviset hallit ja laajat logistiikkakentät ovat vähentäneet kallioselänteiden metsiä ja heikentävät suurmaiseman ymmärtämistä.

Vanhaa maaseutumaisemaa on vielä näkyvissä mm. maisemallisesti arvokkaiden jokilaaksojen ympäristöissä. Tiemaiseman hienoimpia kohtia ovat edelleen viljeltyjen jokilaaksojen yhtykset, kuten Aurajokilaakso, Vähäjokilaakso ja Raisionjokilaakso.

Kehätie ylittää Kaarinan Ravattulassa Aurajokilaakson valtakunnallisesti arvokkaan maisema-alueen, joka muodostaa selkeän solmukohtan valtatie ympäristössä. Alueen maisemallinen arvo perustuu kauniiseen vakiintuneeseen viljelymaisemaan ja edustavaan lounaissaomalaiseen maaseutuasuutukseen. Kehätien kohdalla maisema on rakennettua, mutta vanhaa kulttuurimaisemaa on nähtävissä. Maisema Aurajoen suuntaisesti kuuluu hyvin säilyneisiin kulttuuriympäristöihin.

E18

TURUN
KEHÄTIE

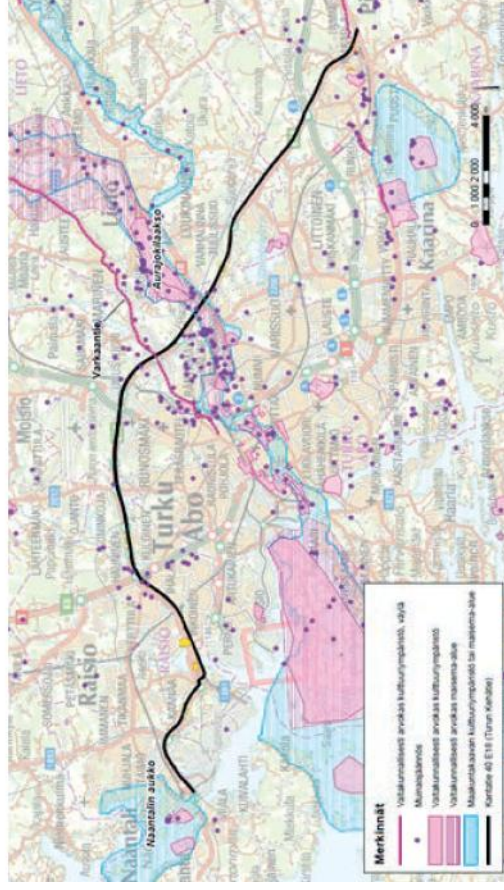


Näkymä Liedon Vanhanlinnan laelta kohti Aurajokilaaksoa (Wikimedia).

Arkeologisia löytöjä, alkaen kivilta yli 1000 eaa, on löydetty Kehätien läheisyydestä paljon. Erityisesti arkeologisia ja kulttuurihistoriallisia keskittymiä on Raision keskustan ja Aurajokilaakson kohdilla.

Jo rautakaudella Aurajoen ja Vähäjoen laaksoissa oli runsaasti maaseutumaista asutusta ja kyliä vilkkaine kauppayhteyksineen. Alueen taloudellisesta voimasta ja merkityksestä kertoo myös Liedon ja Koroisten linnavuorten rakentaminen.

Turun kaupungin aseman vakiinnuttua 1200-luvulla ja linnan ja kirkon valmistuttua, on ympäröivän maaseudun merkitys päivittäistarvikkeiden tuottajana tullut tärkeäksi ja asutuksen määrä sujuvien, säteettäisten kulkuyhteyksien varassa jokilaaksoissa on kasvanut.



Maiseman ja kulttuuriympäristön arvohteet selvitysalueella (Lähteet: OIVA ympäristöjä paikkatietopalvelu 2013 ja Museovirasto 2013).

TIE JOKI AAKSOJEN MAISEMASSA

20

PAIKKOJEN TUNNISTETTAVUUS

Kehätielle on tunnistettavissa muutamia maisemallisesti vaikuttavia näkymiä sekä niihin usein liittyen kiinnostavia maamerkkejä kaukomaisemassa.



Naantalin Luolalanjärvi avautuu kehälle arvokkaana vesistönäkymänä juuri saavuttaessa Naantaliin. Järven yli kaukomaisemassa näkyy kaksi maamerkkiä: Suomen Viljava Oy:n korkeat, valkoiset viljasiihot sekä vanha tehtaan piippu.



Raisionlahden kohdalla Kehätie ulottuu merenrantaan, mutta rehevän lahden tiheä kasvillisuus peittää näkymiä kesäkaudella. Lahden etelärannalla on Meyerin telakka, jonka suuri, sininen nosturilaitte näkyy kehälle sekä Naantalin suunnassa Katteluksessa että Raision suunnasta pian keskustan jälkeen. Telakka on investoimassa vielä suurempaan nosturilaitteeseen, jonka vaikutus kaukomaisemaan voi olla nykyistäkin merkittävämpi. Avoimen näkymän säilyttäminen merenlahdelle on erityisen tärkeää.



Raisionlahden itärannan Temppeleluoren (Upalingon temppeleluori) komea kalliomuodostelma on aivan kehän vieressä. Temppeleluoren uumeniin on rakennettu kymmentuhansien ihmisten jätevedet käsittelevä puhdistamo. Pohjoisessa peltoaukioiden takaa näkyy valkea vesitorini.



Raision keskustan kohdalla Raisionjoen peltomaiseman eteläpuolella erottuu Pyhän Martin keskiaikaisen kirkon korkea paanukatto. Kirkko on yksi maamme vanhimmissa, rakennusvuotena on pidetty vuotta 1305. Kehä kulkee avoimen peltoalueen läpi, jota lisäksi leikkaa useampikaistaiset Raumantie ja Raisiontie.

TIE JOKI AAKSOJEN MAISEMASSA

PAIKKOJEN TUNNISTETTAVUUS

22



Kehän keskijakso Porintien (VT 8) ja Hämeenlinnantien (VT 10) välillä on raskaasti rakennettu. Jaksoilla on tiiviisti sekä kaupan suurmyymälöitä että suuria teollisuus/varastorakennuksia. Kauppojen korkeat mainostornit näkyvät kehää pitkin, erityisesti IKEA:n torni.



Maisemallisesti mieleenpainuvimmat kulttuurimaisemat ovat Raisiojoki- ja Kehän eteläpuolella siihen yhtyvän Vähäjoen laajat viljelymaisemat. Kehälle näkyy muutamia kulttuurihistoriallisesti arvokkaita pihapiirejä ja kartanorakennuksia. Arvokkaat, väylältä avautuvat näkymät tulee säästää eikä katkoa rakenteilla tai istutuksilla. Melusteet toteutetaan läpinäkyvinä ja maiseman avaruudesta huolehditaan pitämällä tiealue vapaana vesakoista.

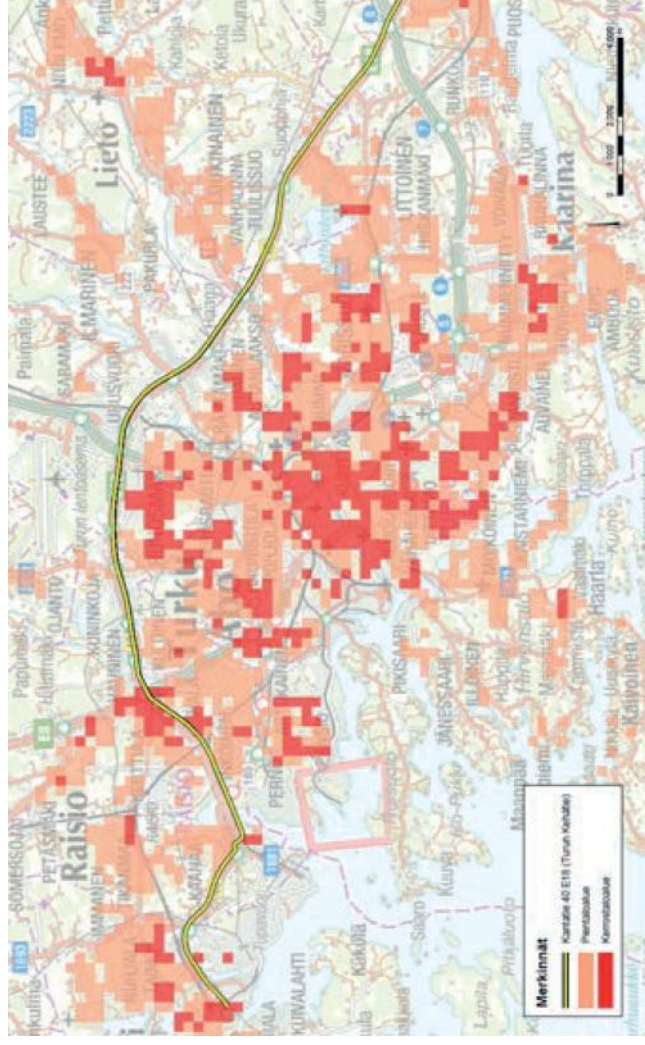
MAANKÄYTTÖ

Turun kehätie kiertää Turun keskustaa lähimmillään 5 km:n etäisyydellä ja kulkee lännestä lukien Turun lisäksi Naantalın, Raision, Liedon ja Kaarinan kuntien kautta. Turku naapurikuntineen muodostaa alueen toiminnallisen keskuksen ja asutuksen tiivistymän. Lisäksi Turku naapurikuntineen on Varsinais-Suomen vahva, taloudellinen veturi.

Seudun kasvu on perinteisesti kulkenut säteittäisesti pääväylä pitkin Turun keskustasta ulospäin. Nämä säteittäiset, kehälle poikittaiset yhteydet ovat tärkeitä seudullisen työssäkäynnin liikennevirtojen reitteinä. Yhteydet ovat tasapuolisesti useaan suuntaan asutuksen, kehätien varren palvelu-, teollisuus- ja logistiikka-alueiden ja keskustan korkean palvelun alueiden välillä.

Turun keskustaa ympäröivät laajat, yli kuntarajojen ulottuvat taajamatoimintojen alueet. Näitä ovat asumiseen tarkoitettut alueet, palvelukeskukset, työpaikka-alueet ja teollisuuden ja logistiikan alueet. Näitä kaikkia on monipuolisesti kehätien lähiympäristössä.

Kehätie sijoittuu tiiviin kaupunkialueen reunavyöhykkeelle ja on toiminut selkärankana teollisuuden- ja suurkaupan rakentamiselle. Turun seudun rakennemallissa ja maakuntakaavoissa tavoitteena on edelleen vahvistaa kehän varren rakentamista.



Asutus suunnittelualueella (OIVA Asuinalueet-paikkatietokanta).

Naantalın keskusta jää kehän viereen, hieman erillisenä saarekkeenaan.

Kehätie halkaisee Raision keskustan ja sitä ympäröivän taajaman. Raision keskusta on suunniteltu alittavaa tunnelia, mikä merkittävästi vähentäisi liikenteen haittoja Raision keskustassa ja mahdollistaisi täydentävää rakentamista.

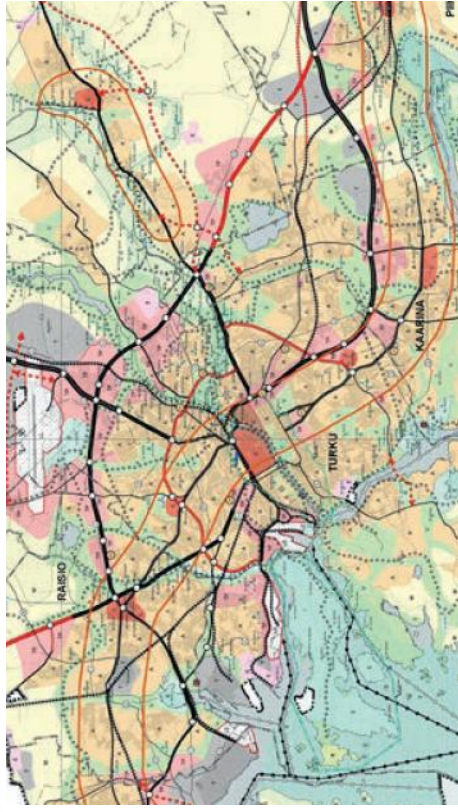
Liedon ja Kaarinan keskukset jäävät etäämmälle kehätiestä.

TIE JOKI AAKSOJEN MAISEMASSA

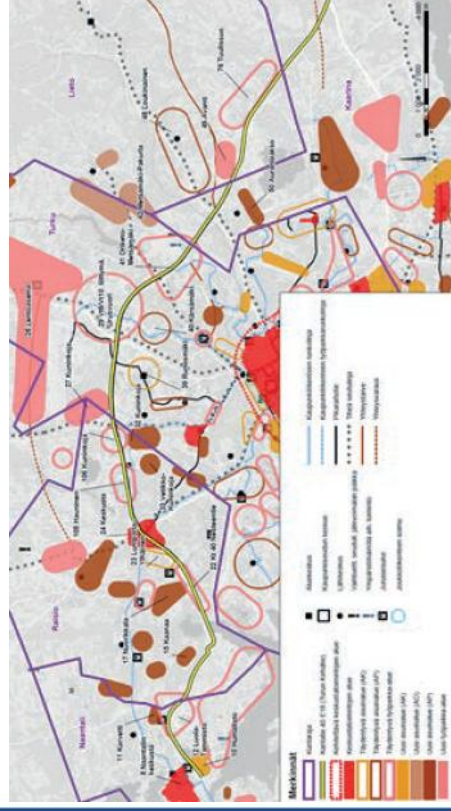
MAANKÄYTTÖ

KAAVOITUS

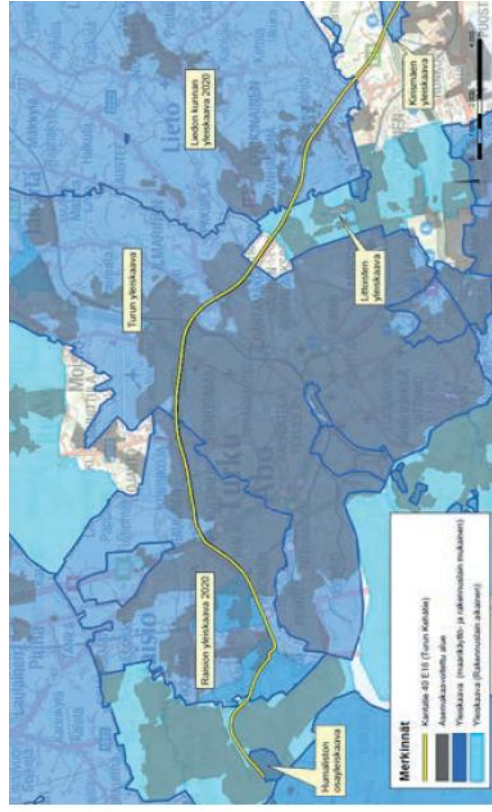
Suunnittelualueella on voimassa Turun kaupunkiseudun maakuntakaava, joka on vahvistettu ympäristöministeriössä 23.8.2004 ja alueella on kattavasti laadittu yleiskaavoja. Maakunta- ja yleiskaavoissa on esitetty runsaasti maankäytön laajentumisalueita Kehätien ympäristössä. Kehätien lähiympäristö on pääosin asemakaavoitettua.



Ote Turun kaupunkiseudun maakuntakaavasta (YM 23.4.2013).



Turun kaupunkiseudun rakennemallin vuoden 2035 varaukset kehätien lähiympäristössä.



Suunnittelualueen kaavatilanne (lähde: OIVA - Ympäristö- ja paikkatietopalvelu asiantuntijoille 2013)

TURUN KAUPUNKISEUDUN RAKENNEMA I

Turun kaupunkiseudulle on seudun kuntien yhteistyönä vuonna 2011 valmistunut Turun kaupunkiseudun rakennemalli 2035. Työhön on osallistunut Turun lisäksi 13 ympäröivää kuntaa.

Rakennemalli 2035 -työn tärkeimpänä tavoitteena on ollut löytää yhteinen näkemys kaupunkiseudun yhdyskuntarakenteen pitkän aikavälin päälinjoista. Rakennemallilla etsitään keinoja tukea kestävää kehitystä ja edistää alueen vetovoimaisuutta. Luonteeltaan rakennemalli on maankäyttöpoliittinen, kuntien yhteinen maankäyttöstrategia, jolla yhdessä pyritään toimimaan aluerakenteeseen ja yhdyskuntarakenteen eheyttämiseen.

Turun Kehätie on tunnistettu maakunnan ainoaksi, poikittaista liikennettä välittäväksi pääyhteydeksi. Sen toimivuuden turvaaminen on kriittistä koko lounaisrannikon liikennejärjestelmälle ja elinkeinoelämän kuljetuksille.

Kaupunkiseudun kasvu sekä Kehätien varsi-alueiden voimakas teollisuus- ja liiketilarakentaminen kasvattavat kehätien liikennemäärää nopeasti. Kehätien läheisyyteen on esitetty useita maankäytön laajenemisaalueita, sekä työpaikka- että asuinalueita. Seudun yhteisen strategian toteuttaminen edellyttää selkeitä toimenpiteitä kehätien kehittämiseksi ja parantamiseksi maankäytön selkärangana.



Turun kaupunkiseudun rakennemalliin vuoden 2035 tavoitteellinen tie-, katu- ja rataverkko uusine ja parannettavine osuuksineen.

E-18 TURUN KEHÄTIE

26

TIEN IMAGO

Turun kehätie on läntisin osa Turusta Vaalimaalle johtavaa, pääosin moottoritietasoista väylää. E-18 on rakennettu vaiheittain, viime vuosikymmeninä johdonmukaisesti lännestä kohti itää.

Turku-Helsinki moottoritien ensimmäinen jakso on Tarvontie, joka valmistui vuonna 1962 Helsingistä länteen.

Moottoritien rakentamista jatkettiin 1990-luvulla Turun päästä. Ensimmäisenä valmistui Paimion ja Kaarinan välinen osuus 1990-luvun puolivälissä. Kaarinan ja Turun välinen osuus valmistui 1990-luvun lopulla ensin valtatie 10 liittymään saakka; viimeinen osuus, johon kuului Aurajoen ylittävä silta, valmistui

2000-luvun alussa. Muurlan ja Paimion välinen moottoritieosuus valmistui vuonna 2003. Viimeisenä jaksona Turku-Helsinki moottoritietä valmistui 51 km pituinen ja 7 tunnelia sisältävä osuus Muurla Lohja vuonna 2009.

Pääkaupunkiseudulla E-18 ohittaa Helsingin nimellä Kehä 3. Se kiertää 15-20 kilometrin etäisyydellä Helsingin ydinkeskustan. Kehä III on rakennettu ja kunnostettu alkaen 1960-luvulta. Viimeisin suuri kunnostus lentoasemantien liittymässä valmistui vuonna 2016.



Suomen ensimmäinen moottoritie Tarvontie 1959 (www.mobilia.fi).

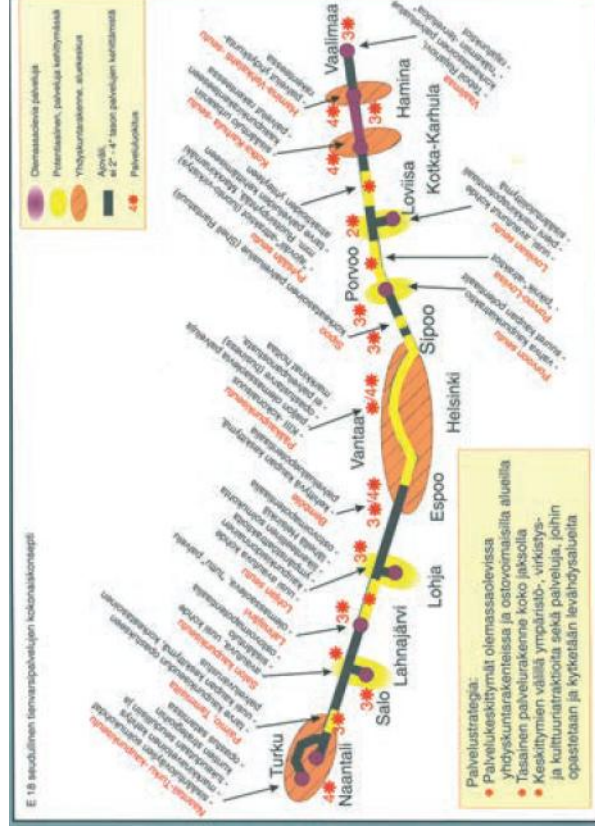
E-18 Helsingin itäpuolella on samoin valmistunut vaiheittain. Moottoritie Porvooseen avattiin v. 1979. Sen jälkeen väylää parannettiin paikoittain. Moottoritie Koskenylästä Kotkaan on pituudeltaan 53 km ja avattiin liikenteelle vuonna 2014. Nyt rakennetaan viimeistä jaksoa Hamina –Vaalimaa, joka valmistuu vuonna 2018.

E-18 väyläarkkitehtuuria ja väylän systemaattista ja loogista ulkonäköä on suunniteltu määrätietoisesti 1990-luvulta alkaen. Ensimmäinen, koko väylää E-18 käsittelevä selvitys valmistui vuonna 1996 professori Antti Nurmesniemen johtamana. Työssä etsittiin väylälle koko sen matkalle tyyppillisiä, toistuvia elementtejä, kuten väri ja kalusteet. Samalla määriteltiin myös maiseman kirkkohdat ja maamerkit.

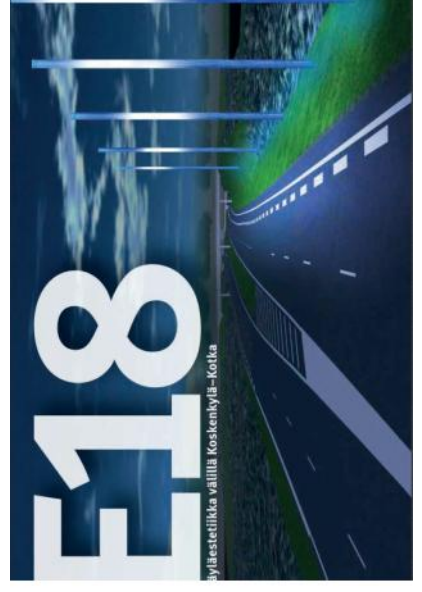
Tämän ideasuunnitelman näyttävien tulosten Espoossa E-18 ja Kehä 3 risteyksen modernisti muotoillut energiaverkon suurjännitepylväät, nimeltään "Kurjet".

Selvitys sisälsi myös näkemyksen tienvarsi- ja väyläarkkitehtuurin kehittämiseen. Esimerkkinä kartta tienvarsi- ja väyläarkkitehtuurin kokonaiskonseptista. E-18 läntisille jaksolle laadittiin laajat luontoseelvitykset sekä maiseman ja väyläarkkitehtuurin konseptit, joita toteutettiin erityisesti välillä Muurla-Lohja.

E-18 itäiselle jaksolle Koskenkylä-Kotka-Vaalimaa laadittiin laaja väyläestetiikan konsepti yhdessä taidekonsultti Freizimmer ja Ramboll. Konsepti valmistui vuonna 2010. Konsepti oli pohjana väylän ilmeen toteutukselle, ja se liitettiin osaksi jaksoselvityksen elinkaarimallin mukaista urakkakilpailun teknisiä vaatimuksia. Konseptista toteutui mm. väylän brändivärit, useat eritasoliittymien siltojen keskikaistan taidepilarit sekä lukuisia erityisvalaistuksen kohteita.



Tienvarsi- ja väyläarkkitehtuurin kokonaiskonsepti.



E-18 TURUN KEHÄTIE

28

TIEN IMAGO

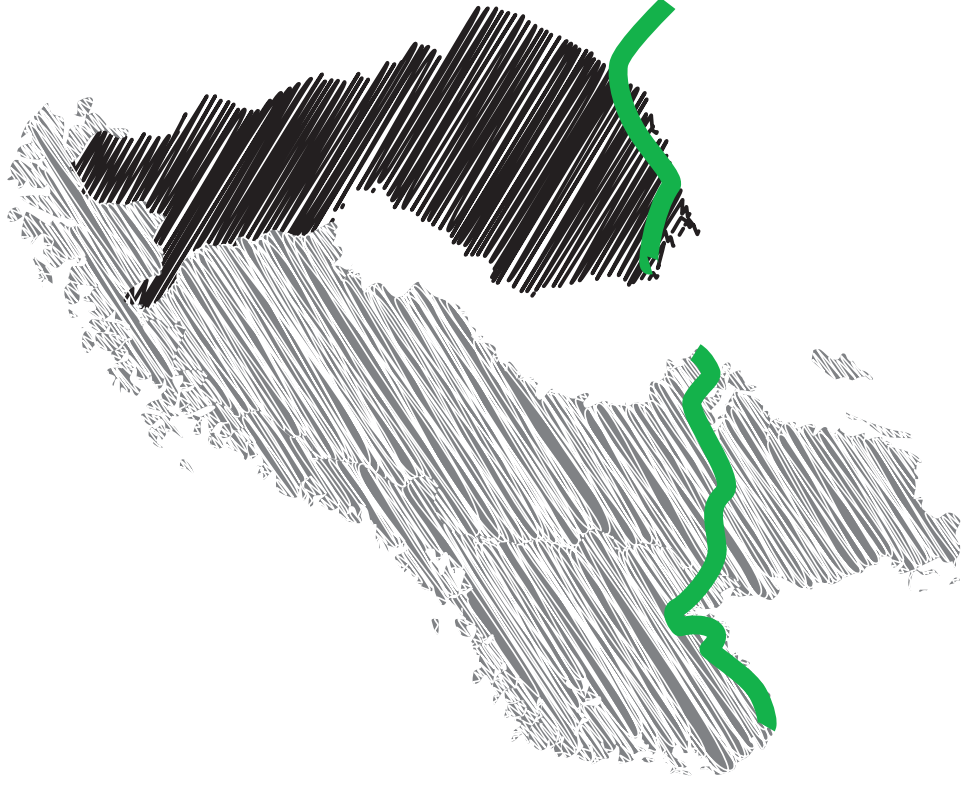
Vuonna 1996 valmistuneen E-18 ensimmäisen kokonaiskonseptin jälkeen E-18 väyläarkkitehtuurille on rakentamisen myötä jaksottain määritelty imagoon ja ulkonäköön kohdistuvia tavoitteita. Näissä on sovellettu ja eteenpäinkehitetty kokonaiskonseptia, kuten väylän brändiväriä, erityisvalaistuksen kohteita ja väylän liittämistä maisemaan.

Valtaosaltaan E-18 kulkee maaseutumaisessa tai metsäisessä ympäristössä, joissa tavoitteena on luonnonmukaisuus ja tien luontoon ja maiseman topografiaan soveltaminen. Tavoitteena on ollut, että väylän maisemaan aiheuttamat, pysyvät jäljet olisivat mahdollisimman vähäisiä ja sen aiheuttamat haitat ympäristöön ja ihmisten hyvinvointiin pystytään hallitsemaan ja minimoimaan parhaalla mahdollisella tavalla.

Tien maisemallinen luonne on koko E-18 osuudelta yllättävän samankaltainen. E-18 kulkee koko matkaltaan Turusta Vaalimaalle maisemarakenteen suurelementteihin nähden poikittain ja vastaan maiseman suuria linjoja, kuten jokilaaksoja ja kalliioisia selänteitä. Välillä kehätieltä Saloon on jokilaaksoissa maisemallisesti muita jaksoja laajempia peltomaisemia.

Rakentamisen ja rakenteiden maisemaan soveltamisen kannalta väylä on lähes koko matkaltaan ollut varsin haasteellinen.

Tien rakennetulle maisemalle ovatkin tyypillisiä korkeat ja jyrkkäpiirteiset kallioleikkaukset, kallioselänteiden puhkaiseminen tunneleissa sekä toistuvat, jokiuomien ja laaksojen ylitykset penkereillä ja paikoin pitkilläkin silloilla. Nämä suurmaisemaan liittyvät tekijät ja piirteet sekä kuinka väylän niihin sovituu, toistuvat hyvin samankaltaisina myös Turun kehätiellä.



E-18 ohittaa Helsingin nimellä Kehä III, jossa sille on tyypillistä Turun kehätien tavoin maaseutumaiseman ja kaupan suurmyymäläkeskittymien vaihtelu. Myös Kehä III on rakentunut vaihteittain niin, ettei sen imagolle ole saatu luotua yhtenäistä ilmettä, eikä sillä ole montaakaan tunnistettavaa, paikkaa identifioivaa kohdetta. Paikkojen ja kohteiden tunnistaminen ja sitä kautta käyttäjän oman sijoittumisen hahmottaminen on vaikeaa.

Yksittäisten liittymien arkkitehtuurilla on pyritty nostamaan Kehä 3 ulkonäön tasoa sekä luomaan tunnistettavia ja identifioitavia kohtia väylän varrelle. Näitä ovat mm Kehä III-Turun moottoritien ”Kurjet”, Kehä III-Tuusulanväylän liittymän arkkitehtuuri ja 2016 valmistunut Kehä III-Lentoasemantien liittymän silta-arkkitehtuuri.

E-18 itäiselle jaksolle Koskenkylä-Kotka-Vaalimaa on laadittu väyläestetiikan konsepti yhdessä taidekonsultti Freizimmer ja Ramboll vuonna 2010. Tässä työssä on keskitytty erityisesti väylän brändiin, rakenteisiin liittyvien taideaiheiden tekemiseen sekä erityisvalaistukseen.

Konajskonseptia on sovellettu E-18 toteutuksessa sekä Koskenkylä-Kotka että Hamina –Vaalimaa osuuksilla. Toteutettuja taideaiheita keskikaistapilareissa on useissa eritasoliittymissä ja meluesteissä Erityisvalaistusta on toteutettu siltarakenteissa ja tunnelin suuaukkorakenteissa sekä maisemallisesti merkittävässä kohteissa. Lisäksi molemmilla jaksoilla on toteutettu lukuisia ympäristörakentamisen erityiskohteita, kuten maiseman avaamista läpinäkyvin meluestein, pultterikivien käyttämistä maisemarakentamisessa ja kallioiden erityistä muotoilua. Tien käyttäjälle väyläarkkitehtuuri näkyy selkeimmin tienhen liittyvien rakenteiden värimaailmassa ja rakenteisiin integroiduissa taideaiheissa.

Ympäristörakentamisen ohjeistamiseksi Koskenkylä- Vaalimaa jaksolle on valmisteltu nk. toimenpidekortit, joissa ohjeistetaan ympäristörakentamisen menetelmiä sekä väylän ulkonäköön liittyviä kysymyksiä.



E-18 TURUN KEHÄTIE

30

TIEN NYKYTI A

Turun kehätien nykyinen visuaalinen ilme on tyyppillisesti kehätie: hajanainen ja orientoitavuudeltanaan heikko. Kehätien ulkonäkö muodostuu tien linjauksesta ja sijoittumisesta maisemarakenteeseen sekä tiehen rajaantuvasta rakentamisesta.

Kehätie sijoittuu Turun esikaupunkialueelle ja seudulliselle vaihettumisvyöhykkeelle. Kehän struktuuri suurmaisemassa on selkeä: se ylittää vanhat, hienot viljelylaaksot, Aurajokilaakson, Vähäjokilaakson, Raisionjokilaakson ja Raisionlahteen laskevan Piuhanjokilaakson. Laaksojen avoimet maisemat jaksottavat vahvasti kehää. Kauneudestaan huolimatta viljelylaaksot eivät kuitenkaan orientoitavuuden kannalta ole riittävä tekijä.

Orientoitavuuden kannalta hyvin tärkeää on tienhen rajoittuvan rakentamisen kohteet. Kehän varteen on rakentunut tilaa ja logistiikkaa tarvitsevia toimintoja, kuten suurkaupan yksiköjä, teollisuutta ja varastoja. Paikkojen identifioitavuus tähän perustuu suurelta osin liikeyritysten sijaintiin ja logojen näkyvyyteen.

Ympäristö- ja maankäyttörakenteessa Kehä sijoittuu hyvin erilaisiin ympäristöihin. Osassa kuntia kehä kulkee läheltä keskustaa, kuten Raisiossa, jossa kehän varren rakentumiseen, tunnistettavuuteen ja arkkitehtuuriin on kiinnitetty vakavasti huomiota. Paikalla on identitetti ja tunnistettavuus. Osassa kuntia kehätie sijaitsee kaukana kunnan keskustasta takamailla, kuten Liedossa, ja teollisen rakentamisen arkkitehtuurilaatuun ei selvästikään ole ollut yhtä suuria paineita.

Kaikkein rakennetuin jakso kehää on jakso Aurajokilaaksoista Raisionlahteen. Tälle jaksolle sijoittuvat kehälle sen rakennetuimman julkisivun muodostavat kaupan suuryksiköt

ja suuret teollisuus- ja varastohallit. Jakso on kuitenkin vielä rikkonainen ja sitä leimaa muutos: tyhjä metsätontit kehän varressa odottavat lounasta tuleviksi tuottaviksi kiinteistöiksi. Tämä jakso on identifioitavuudeltaan kohtuullisen hyvä, kunhan muistaa missä järjestyksessä liikeyritysten logot tai mainos-pilarit maisemassa sijaitsevat.

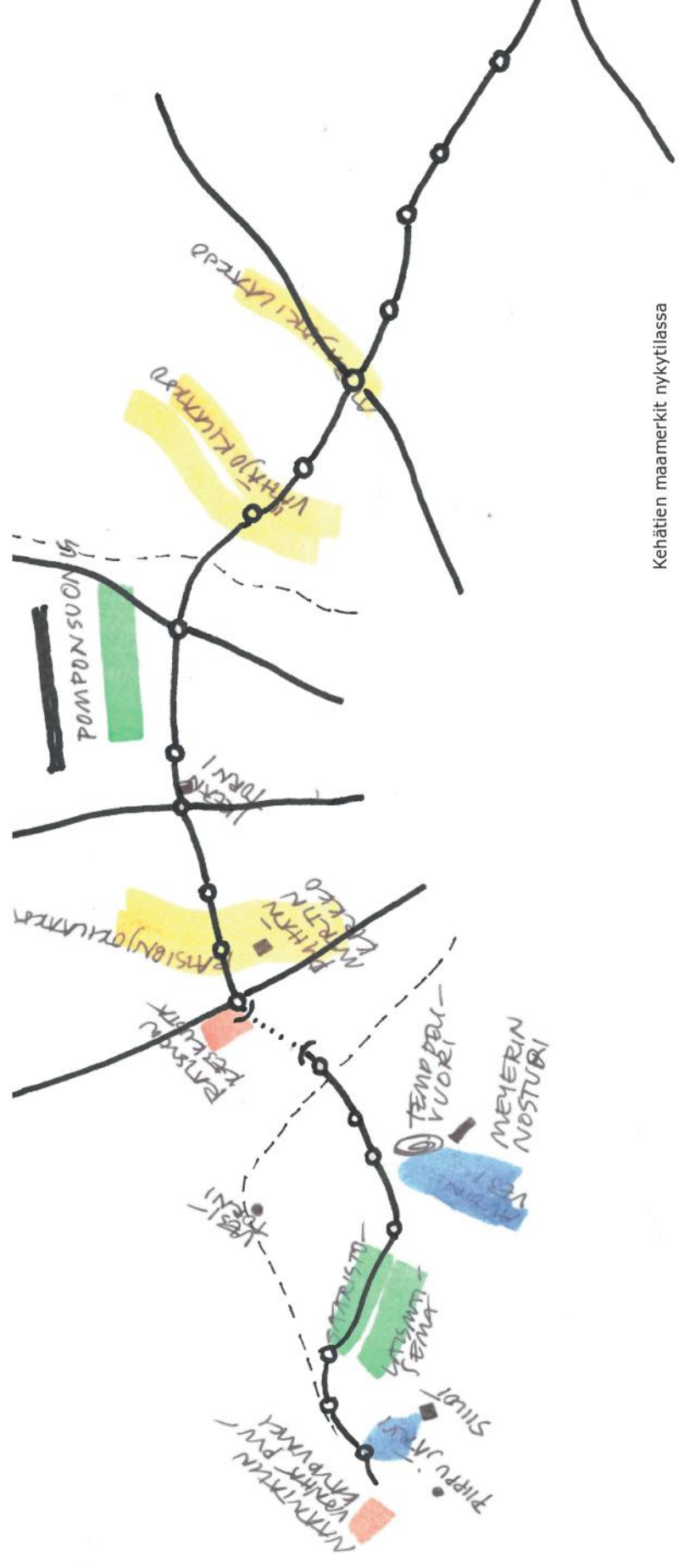
Orientoitavuudeltaan ja visuaaliselta ympäristöltään epäselvin ja rikkonaisin kehän jaksoista on sen itäisin osuus VT1 liittymästä Aurajoelle VT10 liittymään. Tie kulkee maisemaltaan länsiosaa tasaisemman, mutta repaleisen pelto- ja metsäsaaremaiseman läpi. Maisema on viljeltyä ja tielle näkyy lukuisia tilakeskuksia. Väylälle näkyy hajanaista teollisuusrakentamista, omakotiasutusta ja näiden väleissä sirpaleisia luontonäkymiä. Kehän itä/pohjoispuolella on lähes koko matkalla viljelymaiseman välissä teollisuutta. Tiemaisema ja tien fasadi muodostuu erilaisista ja erikokoisista yksittäisistä teollisuushalleista ulkovarastoineen tai muutamiin yritysten ryppäistä. Samalla jaksolla tien "Turun puolella" on viljelymaisemaa ja metsää, jonka siimeksessä tieltä näkymättömistä on asutusta, pääosin omakotialueita.

Väylän uudistamisessa mahdollisuuksia eheyttämiseen tarjoaa uudet eritasoliittymät, joille on mahdollista maisemarakentaa tunnistettavia piirteitä ja korostaa tärkeitä paikkoja väyläarkkitehtuurin keinoin.

Naantalista Raisioon on kaunis, saaristolaishenkinen ja tasapainoinen luontomaisemajakso, joka päättyy Raisionlahden merinäköymään jyrkkäpiirteisen Temppeleivuoren vieressä. Aivan Naantaliin päässä avautuu myös vesimaisema Luolalanjärven yli, joka myöhemmin E-18 kääntäessä jo Vantoon eritasoliittymästä satamaan leikkaantuu väylämaisemasta pois. Pitkää osuutta jaksolla identifioi Meyerin telakan korkeat rakenteet, jotka

näkyvät kauas ja ovat vahvasti tunnistettavia. Naantaliin saapuminen jää väylämaisemassa täysin huomiotta ja voidaan korjata kunnostamistoimien yhteydessä.

Yksittäinen, tunnistettava kohde on Raision Pyhän Martin kirkko, joka periaatteessa on hyvin näkyvissä kehälle. Pimeän aikana valaistus korostaa kirkon huomaamista.

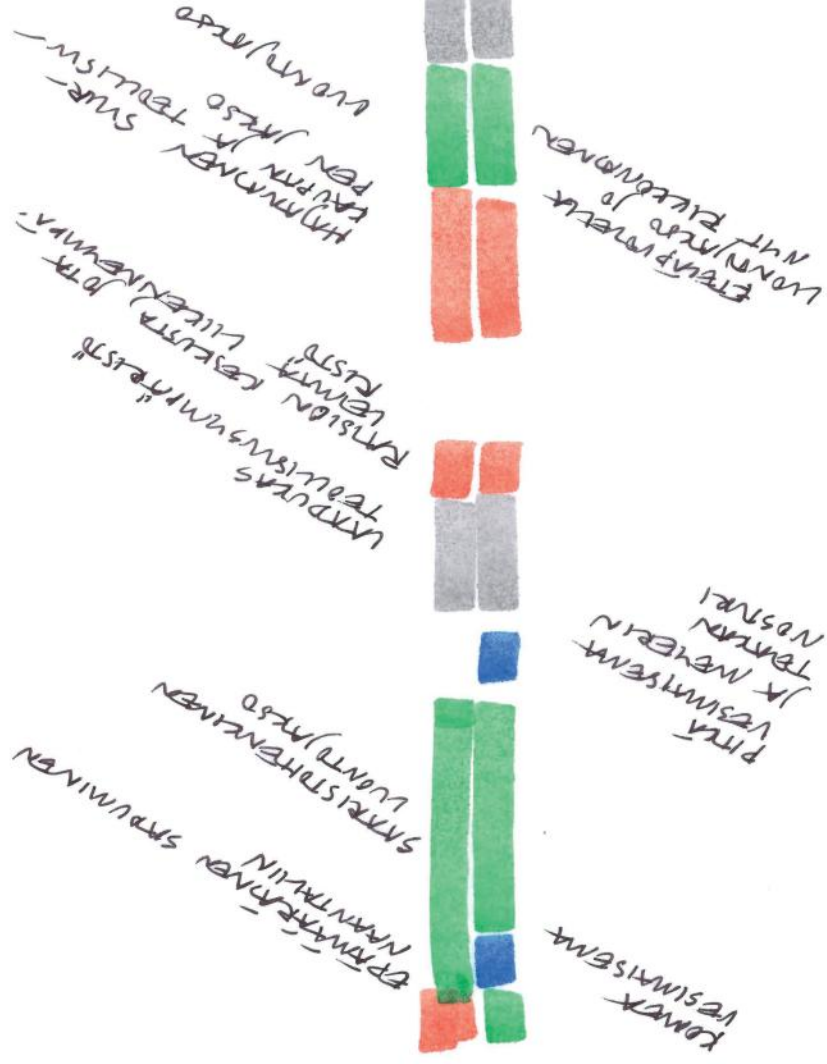
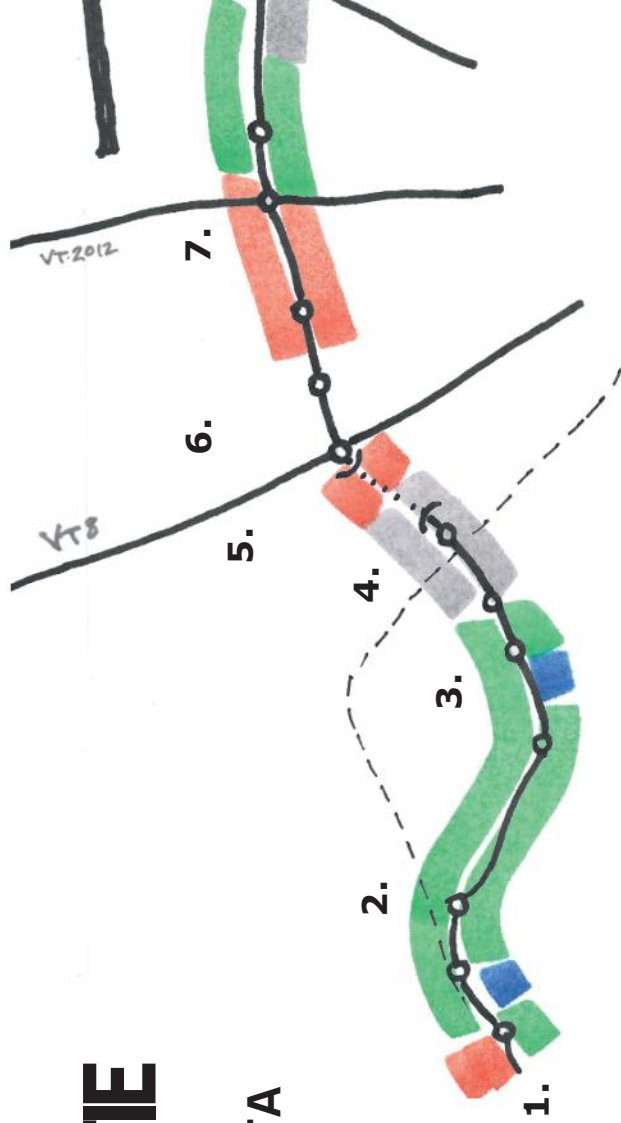


E-18 TURUN KEHÄTIE

32

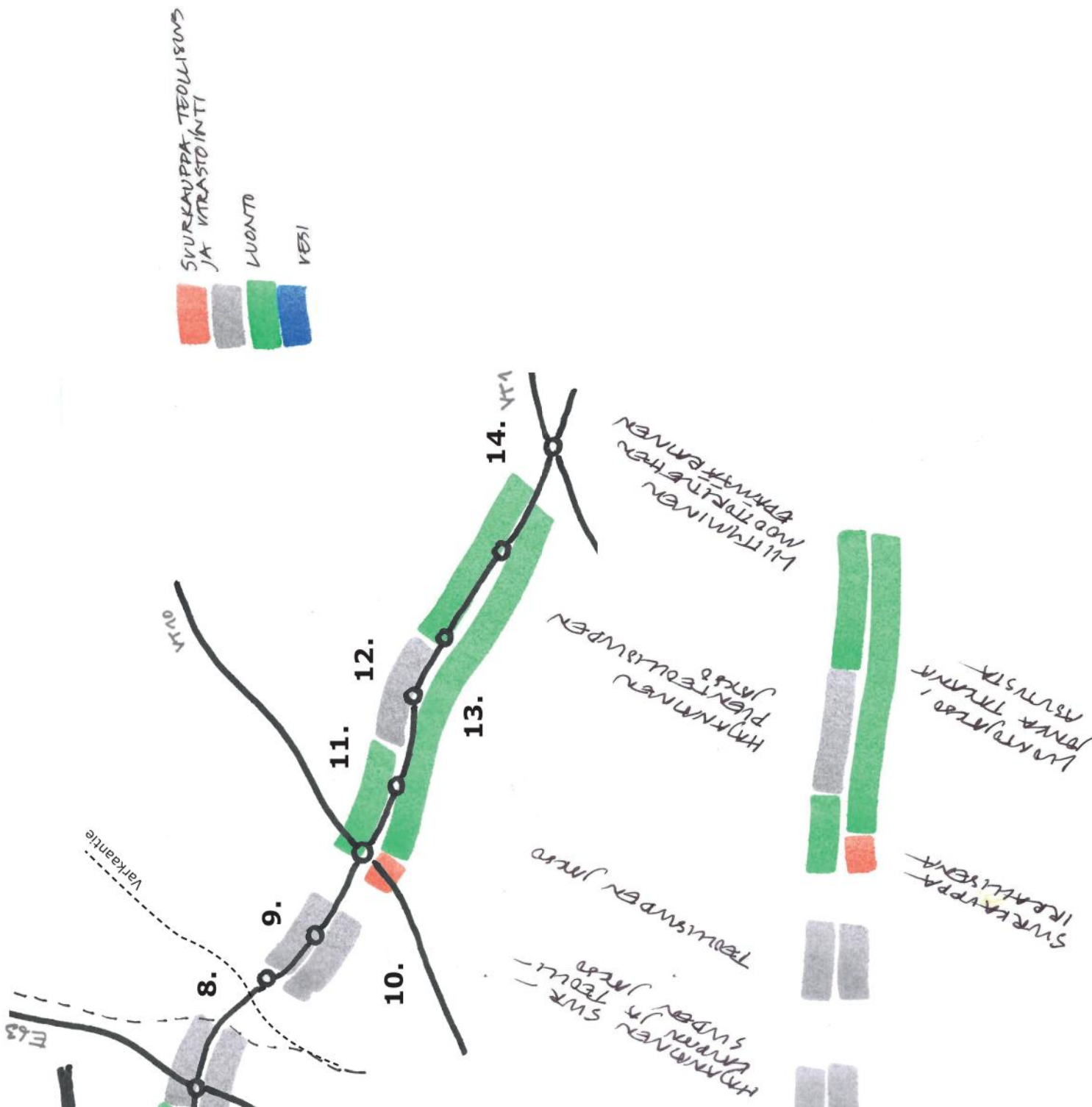
TIEN NYKYTI A, ANA YYSIKARTTA

1. Naantalien sisääntulo ilman selkeää viestiä saapumisesta
2. Vaihteleva kaunis luontojakso, joka alkaa näkyvästi Luolalanjärven yli ja jatkuu pieni- ja kalliomännikköjen kautta.
3. Raisiolahden vesimaisemajakso etelään. Näkyvä Meyerin telakalle, kesäaikaan lähdessä pienvenesatama. Pohjoispuolen näkyvä pusikkoinen.
4. Laadukkaasti toteutettu pienteollisuusalue, joka muuntuu Raision keskuksen lähestymisalueeksi (uimahallit, isot koulut yms)
5. Raision keskusta
6. Raisionjokilaakson avoin maisema, Porintie
7. Suurten kauppojen ja varastojen/työpaikkojen jakso, jota osin katkoo metsäselänteet. Pohjoispuolella osan matkaa metsää. Tunnistettavuus heikko, perustuu muutamiaan kauppaan. Tienäkymä osin takapihamainen.
8. Vähäjoen komea peltomaisemakokonaisuus.
9. Jokimaisemien välissä kaupan/teollisuuden jakso.
10. Aurajoen komea peltomaisemakokonaisuus.
11. Topografialtaan suhteellisen tasainen metsä- ja peltojakso, ei identifioituvia kohtia.
12. Pienteollisuusjakso
13. Topografialtaan suhteellisen tasainen metsä- ja peltojakso, eteläpuolella tunnistettava pientaloalue (meluseinä).
14. Kehätie ylittää VT1 /E-18 eritasoliittymän huomaamatta.



E18

TURUN
KEHÄTIE



E-18 TURUN KEHÄTIE

34

TIEN KEHITTÄMINEN

Kehätien peruskorjauksen yhteydessä on erinomaiset mahdollisuudet parantaa tien visuaalista ilmettä ja erityisesti parantaa tienkäyttäjän orientoituvuutta kehällä. Yleissuunnitelman mukainen ratkaisu lisää uusia eritasoliittymiä vain muutamia, mutta valtaosaan vanhoista eritasoliittymistä tulee merkittäviä täydennyksiä ja muutoksia. Muutosten yhteydessä voidaan parantaa tärkeimpien liittymien tunnistettavuutta, jolla parannetaan samalla koko väylän orientoituvuutta.

Tärkeimmät liittymät ovat suurten säteittäisten valtateiden liittymät, joiden tunnistettavuus voi perustua joko merkittäviin rakenteisiin (esim Raision E18/E8 kolmikierroksinen liittymä) tai vahvapiirteiseen ympäristörakentamiseen.

Kehätien fasadi perustuu tien suuntaiseen rakentamiseen. Laadukkaan ympäristön toteuttamiseksi hyvä yhteistyö kaupunkien rakennusvalvonnan kanssa on tärkeää. Sen avulla voidaan luoda alueellisesti yhtenäistä teollisuusrakentamista ja pystytään hallinnoimaan ja

hoitamaan tien ja kiinteistöjen väliset alueet parhaiten. Tästä hyvä esimerkki on jo toteutettu Nesteentien eteläpuolella Krookilassa. Samaan on pitkäjänteisesti mahdollista päästä kehän itäpäähän teollisuus- ja varastoalueiden uusiutuessa sekä luonnollisesti uusien alueiden rakentuessa.

Kaupan suurkohteiden alue Hauniston ja Kuninkojan välissä ja edelleen Aurajokilaaksoon on lähitulevaisuuden merkittävää muutosaluetta sekä alueelle tulevan täydentävän, massiivikokoisen rakentamisen että varmuudella nykyisen rakennuskannan laajenemisen ja täydentämisen myötä. Houkuttevalta tuntuisi alueen suunnittelu yhtenäisenä niin, että rakentamisen ja kehän välisestä hukkamaasta, joka nykyisin on pääosin varastointia sekä pysäköintiä, päästäisiin kokonaan eroon. Tämä tarkoittaisi rakentamista tiiviisti kiinteistön rajaan kehän puolella. Samoin olisi hyvin tavoitteellista, että kehän estevaikutus saataisiin poistettua. Tämä toteutuisi jalankulun ja/tai paikallisen ajoneuvoliikenteen silloilla tai kansirakentamisella ja rakennusten rakentamisella ylittämään kehää.



Petuelpark Münchenissä Saksassa toimii hyvänä esimerkkinä suurten väylien kansirakentamisesta (Wikimedia).



Kehätien johdonmukaiseen kehittämiseen tarvitaan monia toimenpiteitä, ja niiden toteuttaminen pitää olla harkittua ja hyvin suunniteltua. Kehätien maiseman ja imagon kehittämiseksi ehdotetaan toimenpiteiksi:

- Tärkeitä, identiteettiä ja tunnistettavuutta luovia liittymiä ovat E8, MT 2012, E63, VT10 ja E18 eritasoliittymien korostaminen arkkitetuurin ja maisemarakentamisen keinoin. Kohteiden tunnistettavuuden kehittämisen kautta koko kehän jaksotus paranee ja väylällä liikkuminen tuntuu helpommalta.
- Muiden eritasoliittymien luonne voi olla luonnonmukaisempi. Mikäli maankäytön tulevat ratkaisut tuovat lähialueelle erityisiä toimenpiteitä ja erityistä rakentamista, kuten esimerkiksi merkittävää urheilu- tai vapaa-ajanrakentamista, voi olla perusteltua korostaa myös liittymien luonnetta ja tunnistettavuutta.
- Kehän varsinaiset tiejaksot ovat tulevaisuudessa suhteellisen lyhyitä eritasoliittymien välillä. Erityisesti kulttuurimaiseman kannalta tärkeillä alueilla kehän luonne tulee ylläpitää rauhallisena ja maisematilat avoimina. Tieympäristön toimenpiteet tarkoittavat laadukasta ja helposti ylläpidettävää väyläympäristöä. Näille jaksoille tulevat meluntorjuntatoimenpiteet pitää kohdentaa, suunnitella yksilöllisesti, tyylikkään pelkistetyiksi ja mielellään maisemaan avautuvina.
- Naantalın sisääntulo on huomaamaton ja tarvitsee esillennosta. Koska E-18 ja raskas liikenne tulee tulevaisuudessa kääntymään satamaan jo Vanton eritasoliittymästä, voidaan Naantalın liittymään tehdä muutoksia sekä rakenteellisesti että ulkonäöltä. Alueella voisi sijaita esimerkiksi kiertoliittymä, jonka keskiosaan voitaisiin sijoittaa ympäristötaideteos korostamaan Naantalın saapumista.
- Saaristolaisluonteisen kehän ominaispiirteet Naantalista Raisiolahdelle on tavoitteellista ylläpitää ja korostaa tulevassa tierakentamisessa huolellisella tasauksen suunnittelulla, luonnonmukaisilla kalliointojen leikkaamisella ja luonnonmukaisilla viimeistelyperiaatteilla.
- Meyerin telakan suuret nosturit näkyvät maisemassa kauas. Niille parhaat näkymäkohdat -10-20 sekuntia riittää minimissään- voidaan tarkemman suunnittelun kuluessa etsiä ja pyrkiä huolehtimaan, että näkymän eteen ei tule rakenteita

E-18 TURUN KEHÄTIE

TIEN KEHITTÄMINEN

36

- Raision tunnelin suuaukoista muodostuu haasteellinen ja vaativa kaupunkikuvallinen kohde, joka parhaimmillaan nostaa Raision tunnettavuutta. Kehän imagona tunnelissa voisi toimia hyvin kaupungin brändi Valon kaupunkina. Mahdollisen täydentävän meluntorjunnan olisi suotavaa olla arkkitehtuuriltaan samanhenkistä, ja sisältävän riittävästi läpinäkyviä osuuksia.
- Haunisten ja Kuninkojan eritasoliittymien väliin keskittyy tiivein ja tavalliselle kuluttajalle tärkein kaupallisten palveluiden alue. Kehän yllirakentaminen ja pohjoispuolen rakentamisen tehostaminen lisäisi entisestään paikan kaupallista elinvoimaisuutta. Laadukkaat, palveluiden kuorruttamat jalankulkuyhteydet kehän yli vähentäisivät turhaa ajoneuvoliikennettä.
- E63 Lentokentän liittymän tunnistettavuuden parantaminen nimenomaan lentokentälle johtavana yhteytenä parantaa lentokentälle löytämistä. Liittymä on laaja ”neliäpila” ja sen ramppien sisäosat ovat vihreitä. Puusto on vaatimattoman kokoista, mutta kehitettävissä omaleimaisen liittymän visuaalisena runkona. Aivan liittymän kupeessa on komea ja pitkä Tolponpolun ylikulkusilta, joka valaistuna voisi tuoda tunnistettavuutta ja identiteettiä liittymälle. Vastaavanlainen, korkea ja kauas näkyvä ylikulkukäytävä on Orikedon ja Topinojan eritasoliittymien välissä oleva Pollenpolun ylikulkusilta.
- Kauselan eritasoliittymä sijoittuu maisemallisesti arvokkaaseen paikkaan Aurajokilaakson itäiselle reunalle. Alas painuvat rampit ja ylittävän sillan puuttuminen tekevät liittymästä lähes huomaamattoman idästä saavuttaessa. Lännessä liikekiinteistö Citymarket on paikan tunnistettava piirre. Liittymään istutettu puusto on vielä kooltaan vaatimatonta, mutta varttuessaan voisi olla hyvä valaistuksen kohde.
- Kauselan ja Kirismäen välillä ei nykyisin ole selkeää, visuaalista syistä kehitettävää kohdetta. Maankäytön painopisteet saattavat tuoda tarpeita jonkun alueen tai liittymän korostamiseen.
- Kirismäen liittymä on nykyisellään huonosti havaittavissa ja tunnistettavissa sekä lännessä, kehätietä myöten tultaessa että myös Helsingin suunnasta tultaessa. Liittymän tunnistettavuus on käytännössä ainoastaan viitoituksen varassa. Helsingin suuntaisten ramppien välialueilla on komeita mäntyjä, joiden valaisu olisi helppo ja tehokas keino lisätä liittymän tunnistettavuutta pimeänä aikana.

ME UNTORJUNTA

Paras menetelmä meluntorjuntaan on määrätietoinen maankäytön suunnittelu, jossa melulta herkäät toiminnot ja yhdyskuntarakenteen liikennesuonet sijoitetaan toisiinsa nähden niin, että liikenteen häiriöitä, kuten melua, pienhiukkasten leviämistä tai turvallisuuspuutteita ei muodostu. Uuden maankäytön suhteen tavoite on hyvällä suunnitelmien yhteensovituksella toteutettavissa. Vanhan rakenteen osalta konfliktteja syntyy ja ne joudutaan tapauskohtaisesti ratkomaan.

Kehätielle tyypillisesti myös Turun kehätie on sijoittunut yhdyskuntarakenteen reuna-alueelle eikä se merkittävästi sivua laajoja asuinalueita tai muuten häiriintyviä alueita. Poikkeamana on Raisio, jonka keskustan kehätie halkaisee ja aiheuttaa merkittävää haittaa asutukselle. Raision ydinkustan kohdalle on päätetty toteuttaa tunneli sekä täydentää meluntorjuntaa lisäksi aidoin ja vallein. Kehätien varrelle on jo toteutettu muutamia meluntorjuntakohteita, joista pisin on Alisiippaantien länsipuolella Palomäen asuinalueetta suojaava pitkä meluaita ja sen jatkeena meluvali.

Suunnitelmien tarkentuessa meluntorjunnan määrä tarkentuu ja varmentuu. Tiesuunnitelmavaiheessa meluntorjunnalle esitetään ratkaisuvaihtoehto, jonka perusteella asukkaat ja muut sidosryhmät voivat arvioida torjunnan riittävyyden. Tiesuunnitelmien uudet toteutusmuodot tarjoavat mahdollisuuksia toteuttaa tiesuunnitelmasta esitetty torjuntataso tiesuunnitelmasta, poikkeavalla menetelmällä. Kokemusperäisesti ongelmaksi on muodostunut tiesuunnitelmassa esitetyn vaihtoehdon pohjalta tiukkaan määrätty ja rajattu tiealue, joka ei ole mahdollistanut juurikaan muita vaihtoehtoja, kuin tiesuunnitelmavaiheessa esitetyn. Kehätien tulevissa suunnitelmissa olisi hyvä varautua riittävästi tiealueeseen, joka paremmin mahdollistaa vaihtoehtoisten torjuntakeinojen käyttämisen.

E-18 tien imagoon on kuulunut luontoon sovitettavien melurakenteiden toteuttaminen ja myös erilaisten, näkymiä aukaisevien, läpinäkyvien torjuntakeinojen käyttäminen. Näitä on toteutettu esim välillä Muurla-Lohjanharju ja Koskenkylästä itään sijoittuvilla jaksolla. Näillä on mm kehitetty siltojen reunapalkkeihin kiinnitettävä, täyskorkea läpinäkyvä melukaide, joka avaa koko halutun näkymän. Kokemukset tästä läpinäkyvästä kaidetyypistä ovat olleet hyviä ja sen kaltaista olisi suotavaa käyttää maisemallisesti arvokkaiden kohteiden suojauksessa kehätiellä. Näitä ovat erityisesti arvokkaat jokilaaksokokonaisuudet sekä näkyvät vesimaisemaan.

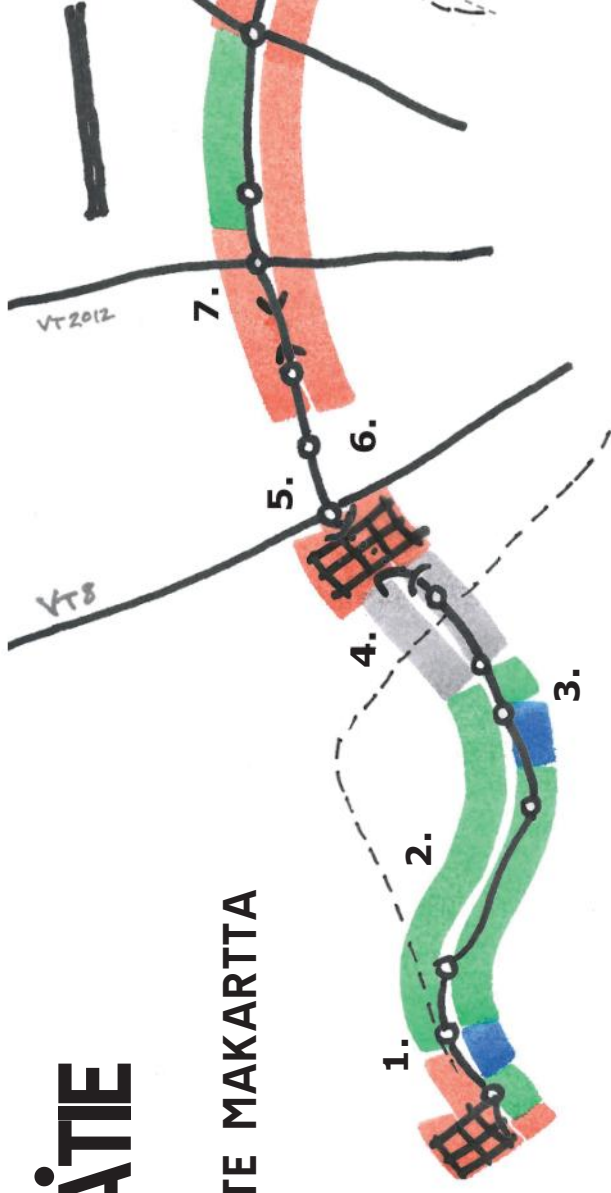
Metsäisillä selännealueilla vaihtelevasti muotoillut ja istutetut meluvaliit ovat luonteva ratkaisu. Meluvalia voidaan muotoilla lähinnä ylikorottamalla sitä ja jyrkentämällä ja tukemalla luiskia. Riittävä tilavaraus antaa parhaan mahdollisuuden muotoiluun.

Kun tilaa on niukasti on turvauduttava meluaitoihin. Meluaidoissa on E-18 useilla jaksolla käytetty brändiväriä tumman sininen ja ruskea sekä niistä johdannaisia samasta väriperheestä. Koska liikenteen suuri määrä vaatii yleensä korkeat, yli 5m meluaidat, on niitä hyvä joko madaltaa ja/tai jaksottaa läpinäkyvin osin.

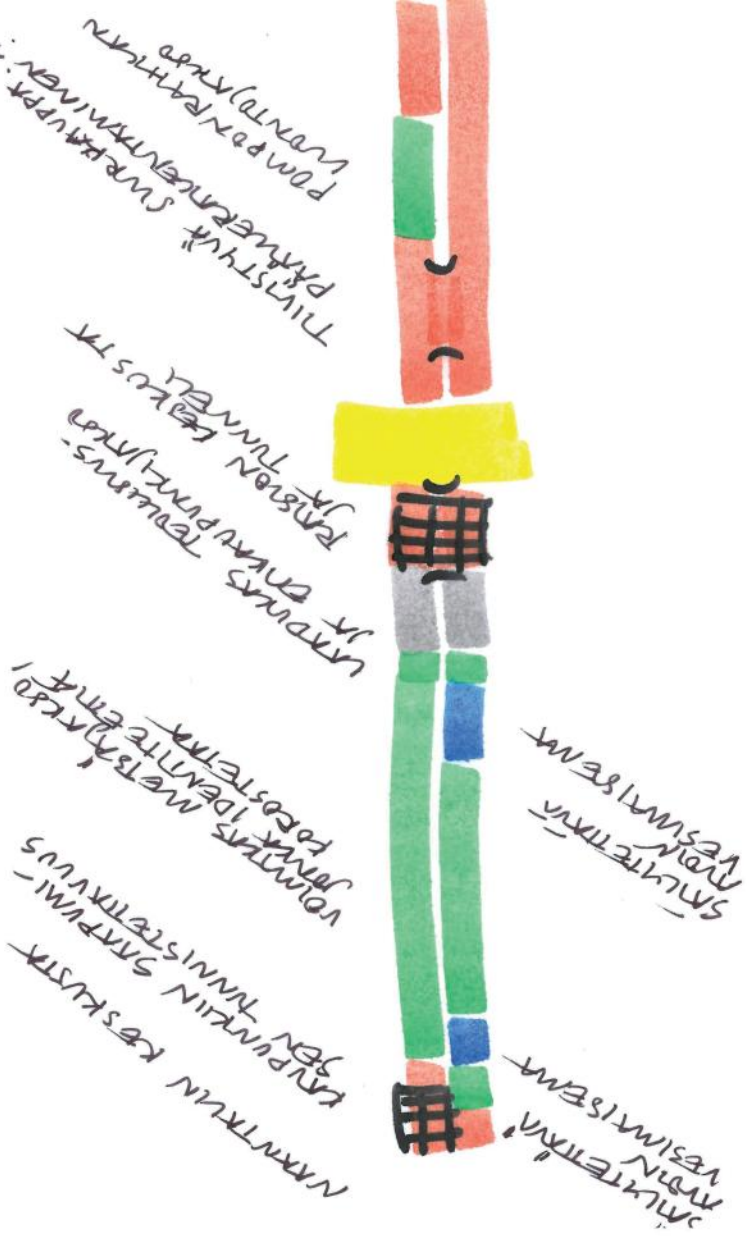
E-18 TURUN KEHÄTIE

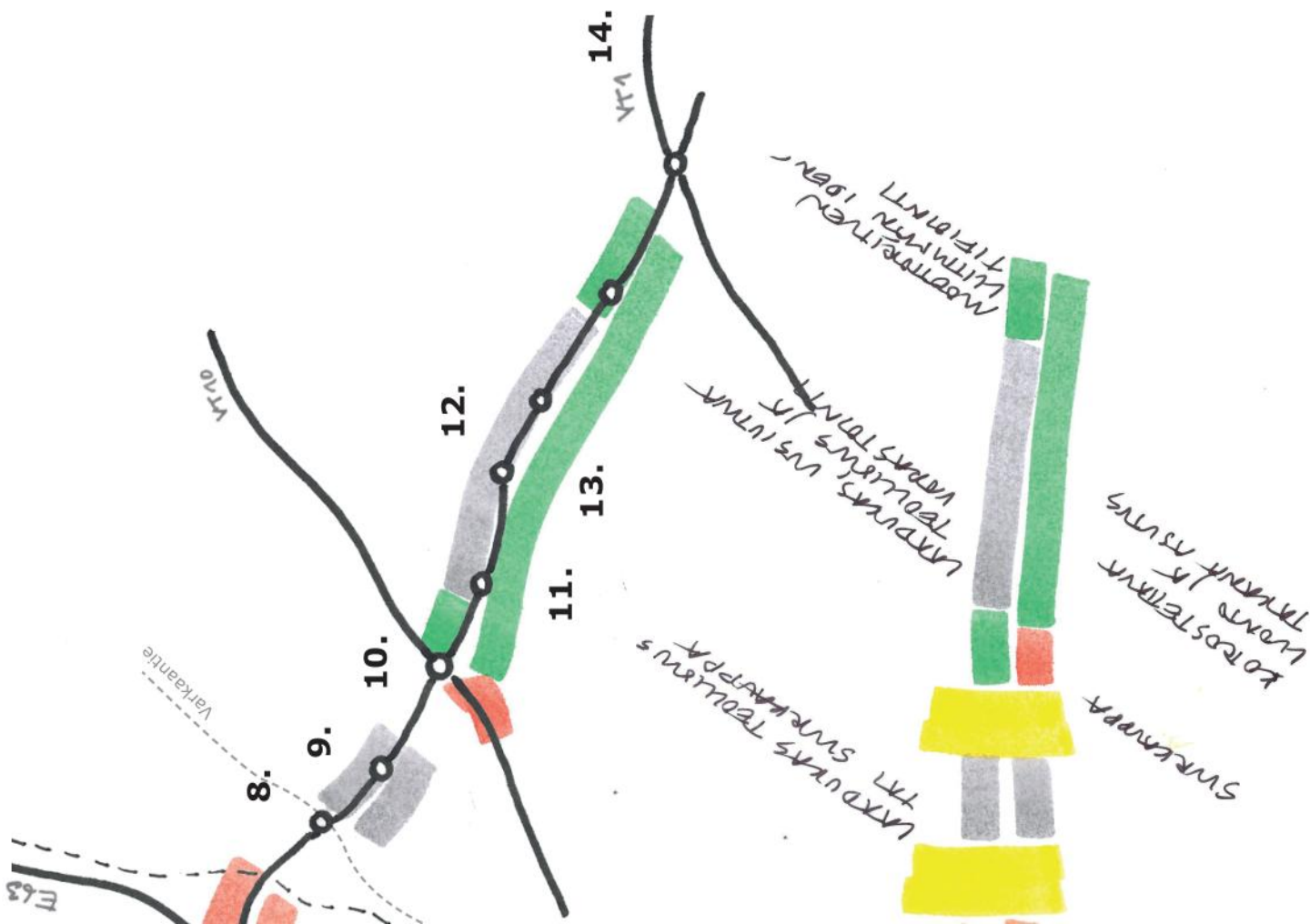
38

TIEN KEHITTÄMINEN, SUUNNITE MAKARTTA



1. Naantalin sisään tuloa korostetaan rakentamalla saapuminen kaupunkimaisemmaksi esim rakentein ja valaistuksella
2. Vaihteleva kaunis luontojakso huomioidaan väylän uusimisen yhteydessä tietoisesti säilyttämällä luontoarvoja
3. Raisiolahden vesimaisemajakso etelään. Näkymä Meyerin telakalle pidetään avoimena, selvitetään nosturin näkymiset Kehälle ja korostetaan niitä. Avataan näkymää pohjoiseen.
4. Täydennysrakennetaan jo nyt laadukkaasti toteutettua pienteollisuusaluetta. Parannetaan melun torjunta kaupunkimaisin rakentein Raisioon saavuttaessa. Tunneliin varautuminen?
5. Rakennetaan väylä ja liittymät Raision keskustaan kaupunkimaisemmiksi.
6. Raisionjokilaakson avoin maisematila säilytetään.
7. Täydennysrakennetaan yhdenmukaista malla suurten kauppojen ja varastojen/työpaikkojen jaksoa esim visuaalisesti "avaamalla" kaupat Kehätielle. Väylän ylitse rakentaminen parantaa tunnistettavuutta ja käyttöä. Rajataan metsäosuudet selkeästi luontoa arvostaen.
8. Vähäjoen komea peltomaisemakononaisuus säilytetään avoimena.





9. Jokimaisemien välissä kaupan/teollisuuden jakso, jonka takapihat väyriälle täydennysrakennetaan, rajataan tms.

10. Aurajoen komea peltomaisemakokonaisuus säilytetään avoimena.

11. Topografialtaan suhteellisen tasainen metsä- ja peltojakso, ei identifioituvia kohtia.

12. Pienteollisuusjakso, uuden eritasoliittymän tunnistettavuus/ identifointi

13. Topografialtaan suhteellisen tasainen metsä- ja peltojakso, eteläpuolella tunnistettava pientaloalue (meluseinä).

14. Kehätie liittymistä VT1 /E-18 korostetaan.

E-18 TURUN KEHÄTIE

40

SAAVUTETTAVA YHTENÄINEN I ME

Yhteenvedo

E-18 tien maisemallinen luonne koko matkallaan Turusta Vaalimaalle on yllättävän samankaltainen ja isoissa linjoissa yhdenmukainen. Se kulkee koko matkaltaan maisemarakenteen suuria linjoja, kuten jokilaaksoja ja seläniteitä, vastaan. Tien maisemalle ovat tyypillisiä korkeat kallioleikkaukset, kallioselänteiden puhkaiseminen tunneleissa ja toistuvat jokiuomien tai laaksojen ylitykset paikoin pitkilläkin silloilla. Tien suomalaisuus näkyy luonnon hallitsevana osuutena tiemaisemassa, kulttuurijaksot ovat viljeltyjä laaksoja ja rakennettua ympäristöä on lähinnä kehäteillä.

E-18 ohittaa Helsingin väylänimellä Kehä III. Sille on tyypillistä maaseutumaiseman ja kaupan suurmyymäläkeskittymien vaihtelu. Kehä III on rakentunut vaihteittain niin, ettei sen imagolle ole luotu yhtenäistä ilmettä. Paikkojen ja kohteiden tunnistaminen on vaikeaa. Turun kehätie on hyvin samankaltainen ja myös sitä on rakennettu ja rakennetaan paloittain, ilman selkeää tavoitetta rakenteiden ja maiseman käsittelyn visuaalisesta jatkuvuudesta.

Kehä III:n ulkonäön tasoa on pyritty nostamaan yksittäisten liittymien arkkitehtuurilla sekä rakentamalla tunnistettavia ja identifioitavia kohtia väylän varrelle. Näitä ovat mm Kehä III-Turun moottoritien ”Kurjet”, Kehä III-Tuusulanväylän liittymän arkkitehtuuri ja 2015 valmistunut Kehä III-Lentoasemantien liittymän silta-arkkitehtuuri.

Maiseman suuret piirteet toistuvat myös Turun kehäteillä. Turun Kehätien eri liittymien ja paikkojen tunnistettavuus on heikko ja perustuu vahvasti ympäröivän rakentamisen antamiin signaaleihin. Paikkoja identifioivilla aiheilla, taiteella ja väyläarkkitehtuurilla väylän kunnostamisen yhteydessä on hyvät mahdollisuudet rakentaa riittävästi omaleimaista ja tunnistettavaa väyläympäristöä.



Uudistettava väylä suunnitellaan ja toteutetaan ympäristöltään esteettisesti korkealaatuiseksi, ekologisesti kestäväksi sekä taloudellisesti rakennettavaksi ja ylläpidettäväksi tieympäristöksi. Esteettinen laatu toteutetaan yhdenmukaisella ja johdonmukaisella maisema-arkkitehtuurilla ja rakenteiden muotoilulla.

Väyläympäristöön suositellaan harkittavaksi yhteistyössä kuntien tai muiden sidosryhmien ja toimijoiden kanssa ympäristöideoita, jotka kytetään rakenteisiin ja tieympäristöön.

Jakotuksella korostetaan väylän kohokohtia ja kohdistetaan vaativat ympäristötoimenpiteet sinne, missä niitä eniten tarvitaan. Muilta osin väylä toteutetaan rakenteiltaan hillittyinä ja maisemakuvailtaan harmonisena.

Väyliään liittyvä arkkitehtuuri sisältyy väylärakenteisiin, kuten siltoihin, melusteisiin ja eritasoliittymien käsittelyyn.

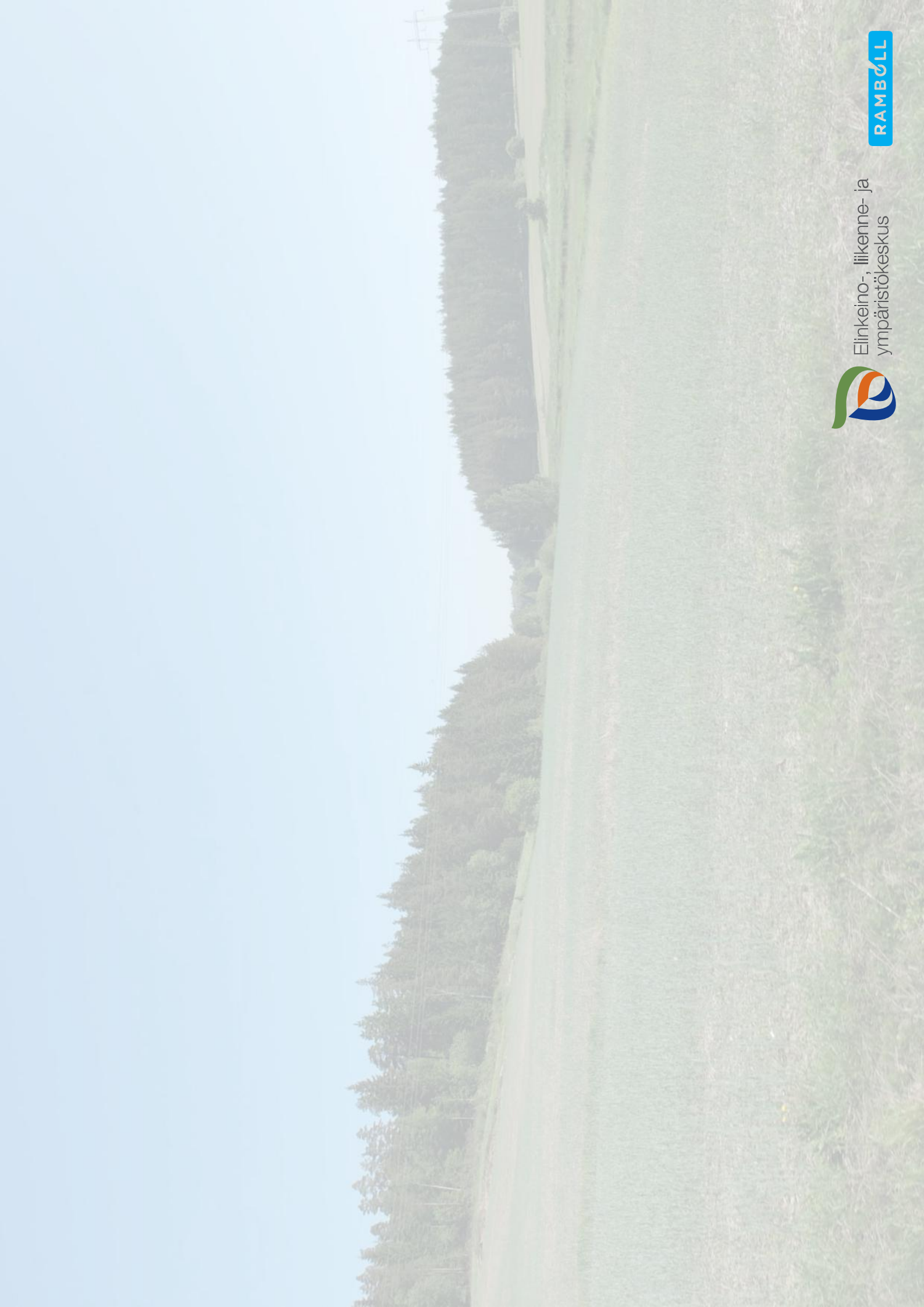
Arkkitehtuurikeinot ovat hillittyjä ja selkeitä ja niillä korostetaan siltojen ja melusteiden rakenteita ja luodaan tiejaksolle yhtenäinen ilme.

Harkitulla värienkäytöllä väyläympäristössä korostetaan kohokohtien ja tärkeiden arkkitehtuurikohteiden merkitystä sekä yhdenmukaistetaan ja visuaalisesti rauhoitetaan rakenteiden visuaalista ilmettä.

E-18 värimaailma on tärkeä väylän brändiä yhtenäistävä tekijä ja sitä voidaan hyödyntää rakenteiden värimaailmassa:

- väylän brändiväri 1. on tumma sininen RAL 5013 (rinnalla voidaan käyttää vaaleampia sävyjä)
- väylän brändiväri 2. on RAL 8003 terrakotan ruskea.





Elinkeino-, liikenne- ja
ympäristökeskus

RAMBOLL