

Litterointi

Ihan Raisiosta! E18 Raison keskusta

Transcribed by [TurboScribe.ai](https://turbo.scribe.ai).

Äänitteen kesto: 24 min 8 s

Haastattelija: viestintäjohtaja Mirkka Ruuhonen

Haastateltavat: kaupunginjohtaja Eero Vainio, tekninen johtaja Timo Oja

Mirkka Ruuhonen:

Turun kehätie, eli E18, on yksi Suomen tärkeimpiä päätieyhteyksiä. Kehätie kulkee Raison keskustan läpi ja liikennettä voi olla jopa 30 000 autoa päivässä. Tänään puhutaan siis kehätiestä ja niistä Raison kuuluisista risteyksistä. Meillä on aiheesta keskustelemassa kaupunginjohtaja Eero Vainio ja tekninen johtaja Timo Oja. Tervetuloa Eero ja Timo.

Eero Vainio ja Timo Oja:

Kiitoksia.

Mirkka Ruuhonen:

Lähdetään siis nilkka suorana Turun kehätielle. Tämä on Ihan Raisiosta -podcast.

[alkumusiikki]

Mirkka Ruuhonen:

Aloittaisiko Eero kertomalla, että missä mennään tällä hetkellä Raison keskustan parantamisen kanssa?

Eero Vainio:

Raison keskustan kohta, eli E18 Raison keskusta niminen hanke on tuolla valtion liikenneviranomaista, eli Väyläviraston kärkihanke. Ne ovat omassa kahdeksanvuotisessa investointiohjelmassaan sitä mieltä, että se pitäisi kiireellisesti toteuttaa. Suunnitelmathan täällä paikallisestikin meillä on valmiit ja kaavat ja muut. Valmiusaste on korkein mahdollinen suunnittelutasolla. Nyt odotetaan valtioneuvoston eli maanhallituksen päätöstä. Seuraava hetki, milloin rahoituspäätös voisi tulla, on tämän kevään kehysriihi tai syksyllä budjettiriihi. Nyt on odottava vaihe meillä paikallisesti käynnissä.

Timo Oja:

Tuohon voidaan lisätä, että kaikki on valmiina ja odottaa lähtökäskyä. Kaavat on lainvoimaisia ja tarvittavat tiealueen edellyttämät maanlunastukset on tehty. Voidaan toteuttaa tiesuunnitelman mukaiset toimenpiteet, kun vain valtiorahoitusta myötään.

Mirkka Ruuhonen:

Valmiusaste on tosi pitkällä. Kuinka kauan kehätieremonttia Raison kohdalle on suunniteltu, Timo?

Timo Oja:

Sitä on varmaan mietitty jo 2000-luvulla ja ehkä joskus aiemminkin on näitä eri Raison ohikulkutie-nimisiä vaikutuksia selvitetty. Nykyinen tiesuunnitelma perustuu 2010 aloitettuun aluevaraus selvitykseen, joka valmistui 2014 ja hyväksyttiin. Siinä oli neljää vaihtoehtoa. Vaihtoehtoa mietittiin ja tosiaankin siellä on vaihtoehto numero neljä, mihin tämä nykyinen tiesuunnitelmaratkaisu perustuu. Siinä on lyhyt tunneli ja kasitien ja kehätien kohdalla on kolmitasonen eritasoliittymä.

Mirkka Ruohonen:

Mikä tässä on, Eero, Raision kaupungille kaikkein olennaisinta?

Eero Vainio:

Raisiolle tässä olennaisinta on meidän keskustan liikenneturvallisuuden parantuminen. Tämä on E18-hankkeen myötä. Liikenneturvallisuus siis paranee, kaikki rekkaliikenne muuttuu sujuvammaksi. Sitten tässä tällainen kaupungin sisäinen estevaikutus poistuu. Eli vaikkapa tästä kaupungintalon korttelista tonne Tasalan aukiolle, niin on huomattavasti helpompi kulkea jatkossa, kun liikenne meneekin tunnelissa tuossa alla. Eli kevyt liikenne, pyöräily, kävely, kaikki tällainen helpottuu meillä merkittävästi.

Lisäksi tämä hanke paikallisesti puolittaa liikenteen päästöt. Ja sitten tässä on myös sellainen vaikutus, että meillä on mahdollisuus 4 500 asukkaalle maksimissaan kaavoittaa uutta asumista. Eli mahdollistaa kaupungille kokonaan uudenlaisen keskustan rakentamisen ja suunnitteluja. Tästähän meillä on keskustavision pohjalta niin arkkitehtuurikilpailu käynnistymässä myöskin vielä tänä kesänä.

Timo Oja:

Joo ja vielä voidaan lisätä tosiaankin, että turvallinen kevyen liikenteen kulkeminen mahdollistuu tämän suunnitelman toteuttamisen myötä. Niin kuin Eero sanoikin, että Raisiotien yli jatkossa pääsee menemään molemmille puolille uudet väylät, mikä nykyisin ei ole mahdollista. Myöskin tämän Kasitien yli tulee menemään kaksi uutta kevyen liikenteen siltaa. Elikkä nythän siellä odotetaan valoissa sitä ylitystä, mutta sitten jatkossa mennään omaa siltaan pitkin kevytväylään. Ja myöskin tämä sisäinen liikenne kaupungissa paranee. Eli Raisiotien osalta tulee paremmaksi ja sitten Vohdinkadulle päästään jatkossa tämän Kehätien ali. Elikkä sehän on Vohdinkadun ja Kehätien liittymä tällä hetkellä Lounais-Suomen vaarallisimpia risteyksiä. Siinä pelti kolisee aika usein huolimatta siitä, että siinä on liikennevalot ohjaamassa liikennettä. Mutta kun se on niin vilkas, niin siellä mennään vanhoilla vihreillä ja uusilla punaisilla. Silloin autot ehkä kohtaavat väärässä kohtaa, niin se tulee muuttumaan oleellisesti. Elikkä turvallisuus paranee sekä autoilijoilla että kevyillä liikenteillä.

Mirkka Ruohonen:

Ja sanoit Eero, että sitä valtionrahoitusta odotetaan jo tänä keväänä, tai päätöksiä siitä. Miltä se tilanne nyt vaikuttaa?

Eero Vainio:

Tilanne vaikuttaa jännittävältä. Että semmoinen 50-60 sanoisin. Me on Raisiossa tehty paljon edunvalvontatyötä. On edellisen hallituksen ministereitä kutsuttu. Tänne on kansanedustajia kutsuttu. Ja Raisiolla on omat tällaiset edunvalvontatavoitteet ollu, joissa on tätä esiin tuotu. Sitä on tehty aktiivisesti. Ja sitten toisaalta, niin tähän on valtion ja Raision yhteishanke, mutta tämä on kuitenkin ensisijaisesti valtion hanke. Ja kun valtion viranhaltijat, meidän kollegat, valtio pitää tätä kansakunnan ykköshankkeena, niin ei tässä nyt kauhean paljon enempää pystytä tekemään. Se on nyt sitten meidän kansanedustajista ja hallituspuolueiden ministereistä kyse, että rahoitetaanko sitten tällaisia isoja hankkeita vai jätetäänkö isot hankkeet toteuttamatta. Ja tehdään sitten esimerkiksi maaseudulle pienempiä hankkeita vastaavalla rahalla. Mutta kyllä nyt toiveet on korkealla, että tänä vuonna rahoituspäätös tulisi.

Mirkka Ruohonen:

Voiko tämä hanke jäädä odottamaan Raision näkökulmasta?

Eero Vainio:

Raision näkökulmasta niin hanke ei voi jäädä odottamaan. Että kyllähän tässä on liikenne, kuten Timo tuossa sanoi, niin liikenneonnettomuuksia sattuu koko ajan. Ja tästähän näiden

teiden kautta menee Naantalin sataman liikenne, Turun sataman liikenne, käytännössä Rauman sataman liikenne, Uudenkaupungin sataman liikenne. Ja Naantaliin alkaa tulla uusia laivoja ja paljon enemmän sitten rekkaliikennettä, rahtiliikennettä. Ja joiden sitten myös tämmöinen liikenneturvallisuus ja vaikka nastarenkaat, renkaattomuus, tällaiset kysymykset on aika lailla erilaiset. Niin kyllähän se semmoinen kauhuskenaario on, että tuossa joku kemikaalirekka kolaroi tuossa Raision keskustassa. Ja se on sitten hyvin ikävä tilanne, jos näin käy. Ja esimerkiksi Lahden kehätietä aikanaan kun tehtiin, niin siellähän kävi tällä tavalla, että siellä kemikaalirekka törmäsi asuinkerrostaloon ja sen jälkeen sitten tämä rahoituspäätös tehtiin. Että nyt mä toivoisin, että tässä päättäjät olisivat sillä tavalla sitten kansakunnan tasolla fiksumpia, että tähän rahoituspäätöstä tehtäisiin ennen kuin tämä tilanne on mennyt vielä nykytilannetta huonommaksi.

Mirkka Ruohonen:

Ja rahoitus sitten kun se myönnetään, niin mitä Timo siinä kohtaa tapahtuu, että mistä hommat alkaa?

Timo Oja:

Joo siinä varmaan, kun rahoituspäätös tulee, niin jossakin taholla ehkä korkataan kuohuviiniä, mutta ei tietysti kaupungintalolla vaan täällä ryhdytään töihin. Tässä on tiesuunnitelma, kun vahvistu jo kaksi vuotta aikaa, niin johto-operaattorit on alkanut tehdä jo näitä kaapelisiirtotöitä tässä vuosien, parin vuoden aikana. Heillä on aika paljon jo täällä eri puolilla Raisiota on ollut näitä kaivantoja, ja he on tehnyt uusia linjoja näille heidän kaapelilleen, mitkä nyt kulkee tuossa kehätien reunassa. Ja tulevat siis menemään, ne poistetaan sieltä tai ne katkaistaan tai jäävät pois käytöstä, niin niille täytyy olla korvaavat linjat. Sen lisäksi tulee meidän oma vesiyhtiö, joutuu tekemään korvaavia linjoja. Siinä on yksi tällainen ratkaiseva päälinja, mikä menee tuossa kehätien alla ja sen suuntaisesti. Niin sille pitää olla korvaava linja tehtynä ennen kuin sitä voidaan ottaa pois käytöstä tämän tien rakentamisen töiden alkamista ennen. Ne on ne, mitkä alkaa, eli tuossa Martinkadulla tehdään isoja vesihuoltotöitä, ja Martinkatuakin parannetaan sitten tämän katusuunnitelman mukaisesti. Martinkatu tietysti tehdään sitten täysin valmiiksi vasta, kun tunneli ja muut on tuossa jo valmiina. Ja Väylävirasto tosiaankin aloittaa tämän urakan valmistelut, kilpailutukset, suunnitelmia tarkennetaan, tehdään rakennussuunnitelmia. Tiesuunnitelman vaiheessa ne on aika pitkälle jo tehty, mutta joitakin tarkennuksia vielä tehdään. Ja urakoitsija voi jotakin omia pieniä muutoksia siellä esittää. Ja työt todennäköisesti alkaa näiden kiertotiejärjestelyjen rakentamisella. Eli tähän tunneliosuudelle tulee rinnakkaisetie, myöskin tuohon Valtatie 8 tulee kiertotiet. Eli liikenne pääsee menemään sitten tuonne pohjoisen suuntaan ja myöskin Itä-Helsingin suuntaan. Nämä alkaa näillä kiertotiejärjestelyillä.

Mirkka Ruohonen:

Jos vähän jossitellaan ja ajatellaan, että se rahoitus tosiaan tänä keväänä sieltä tulisi, niin milloin olisi se ensimmäinen aika, kun autot voisi sujahtaa tuossa Raisian kohdalla tunneliin?

Timo Oja:

Jos heitetään tällä oikein optimistinen arvaus, niin mä sanoisin, että joulukuun ensimmäisenä päivänä vuonna 2027. Silloin leikataan nauhat auki ja pääsee tunnelista ajamaan.

Mirkka Ruohonen:

No niin, eli joulukuussa 2027. Onko tästä rakentamisen ajanvaiheesta asukkaalle kovasti vaivaa?

Timo Oja:

No siinä on tietysti semmoista, että ne tiejärjestelyt itsessään aiheuttaa, että kaikista, mistä pääsee tällä hetkellä kulkemaan, ei välttämättä pääse. Ja pitää ottaa huomioon, että sinne

tulee näitä kiertotiejärjestelyjä ja kuitenkin Kehätiellä, kuten Eero sanoi, se 30 000 auton vuorokaudessa, niin se on aika huikea määrä ja siinä on raskasta liikennettä, onko kymmenen prosenttia mukana, niin niitä joutuu tuolla väistelemään. Sitä liikennettä ei toki ohjata kaikille kaupungin kapeille kujille, että ainoastaan rekkaliikennettä pyritään ohjaamaan, mikä Naantalin satamasta lähtee, niin tuolta Härkämäen kautta, että ne kiertäisi sieltä, että niitä ei ensisijaisesti ohjata Raision läpi silloin työn aikana. Kiertotien mutkat jätettäisiin henkilöliikenteelle ja myöskin autoilijat varmasti löytävät hyvät reitit, kun nämä työt alkaa, että sellaiset toimivat ratkaisut. Tunnelityömaa, kun sehän konkreettisesti tehdään kaivamalla tuohon keskusta, niin siinä kuitenkin kevyen liikenteen ylitykset tehdään väliaikaisilla silloilla tästä Tasalan puolelle, että aina pääsee kulkemaan. Mutta tiedottamista ja vähän sellaista tarkkaavaisuutta totta kai kaippaa, että ihan ei pääse niitä tuttuja reittejä menemään silloin sen kolmen vuoden aikana. Ei se nyt päivittäin muutu, mutta sanotaan, että aika ajoin tietysti muuttuu. Tästä on edellytetty, että niistä Väyläviraston urakoitsija sitten aikanaan tiedottaa aktiivisesti, että milloin missäkin on katu suljettu ja mistä pääsee menemään. Ja tästä varmaan eri kaikki somekanavat otetaan käyttöön ja muut tiedottaminen. Löytyy se kulkuväylä sitten.

Mirkka Ruohonen:

Ja nykyinen keskusta ei jää mottiin, vaan asiakkaat edelleen löytää tuonne keskustan yrityksiin?

Timo Oja:

Joo, se on tärkeää. Sen koko tiesuunnittelun aikana on jo kaupungin taholta esitetty, että sitä ei saa sulkea. Ja näin ei tietysti tule tapahtumaankaan, että sinne oikeastaan pääsee jopa paremmin jatkossa. Eli tehdään tämä Soliniuksen kadun jatke tähän Kehätielle, niin se on ensimmäisiä töitä myöskin. Siitä liikenne pääsee suoraan keskusta. Ja tosiaankin siitäkin sitten tullaan tiedottamaan, että mistä sinne kuljetaan. Mutta tosiaankin se ei suljeta autoliikenteeltä työn aikanakaan. Raisiotyöltä pääsee Soliniuksenkadulle ja Raisiotietä pääsee ylittämään tuosta tuon työmaan yli joka hetki. Että siellä kuitenkin ne liikkeet, mitkä siellä on, niin he pystyvät toimimaan siellä. Ja asiakasvirtaa varmasti riittää heiltäkin.

Mirkka Ruohonen:

Tämä hanke on tärkeä Raisiolle, mutta myöskin seudullisesti ja valtakunnallisestikin. Valottaisitko, Eero, että miksi?

Eero Vainio:

Joo, no tähän on myös Varsinais-Suomen kauppakamarin, Turun seudun kauppakamarin, niin myöskin kärkihankkeita tässä. Ja tosiaan niin tästä menee se Naantalin sataman liikenne, Turun sataman liikenne. Käytännössä myös sitten Rauman ja Uudenkaupungin liikennettä. Jos ajatellaan, mitä toimintoja tässä on, niin tässä on meillä huoltovarmuuden kannalta merkittävät viljasiilot. Meillä on terminaalit, mistä polttonesteitä jaellaan kuitenkin Vaasa-Jyväskylä-Helsinki-Akselille. On Raision tehtaot. Tässä on merkittävää teollisuutta. Ja tosiaan tässä jo itsessään on melkoinen määrä argumentteja. Plus sitten ihan se päivittäinen työmatkaliikenne, koulumatkaliikenne, kaikki muu liikenne, mikä tässä kulkee. Kyllähän tämä on koko seudulle hyvinkin tärkeä. Ja etenkin tässä tämä risteys ja sen järjestelyiden muuttuminen ja sujuvoituminen on siinä se iso juttu näihin. Ja sitten tämä tunnelinäkökulma taas tekee sitä liikennettä sikäli sujuvammaksi ja sitten parantaa meille raisiolaisille tätä tilannetta. Mutta tosiaan tuo kolmikerroksinen risteysjärjestely ennen kaikkea palvelee juuri sitten tätä Raision läpikulkevaa liikennettä. Joskin totta kai meitä raisiolaisia myöskin.

Mirkka Ruohonen:

No mites sitten kun joulukuussa -27 leikataan nauha ja autoliikenne menee tunneliin, mitä Raision keskustassa tapahtuu sen jälkeen?

Eero Vainio:

No Raision keskustassa tosiaan on määrä tapahtua paljon uutta rakentamista eli keskustan uudistuminen. Sen pohjaksi Raisiossa on aikanaan 2017 tehty tällainen keskustavisiio. Sen pohjalta tiesuunnitelmien tarkennuttua tehdään tällainen päivitetty arkkitehtuurikilpailu, joka toimii asemakaavoittamisen pohjana. Tämä kilpailu tosiaan järjestetään tänä vuonna ja nyt varmasti sitten jo ensi vuonnakin ensimmäisiä kaavaluonnoksia siitä saadaan. Raision keskustaan tosiaan mahdollista on enimmillään semmoinen 4500 uutta asukasta sijoittua. Mutta totta kai pyritään sitten tässä kaavoituksella tuomaan sitä vihreyttä ja viihtyisyyttä tuohon keskustaan. Mutta että myöskin se, että uudet asukkaat pääsee tuossa Raision keskustassa asumaan sitten erinomaisen liikenteellisellä sijainnilla. Ja myöskin sitten sitä kautta, että saadaan uusia asukkaita Raision keskustaan, niin me myös tuetaan Raision keskustan nykyisten toimijoiden ja uusien kaupallisten toimijoiden elinvoimaa ja kivijalkakaupan säilymistä ja näin poispäin.

Timo Oja:

Joo, ja Eero mainitsikin tosiaankin tämän keskustan kaavoituksen ja tällaisen vapaa-ajan viettoalueita tulee lisää. Eliikkä tunnelin kannen päällehan tulee tällainen 50 metrin leveä, vajaa 500 metriä pitkä alue, mitä voidaan hyödyntää sitten erilaisiin tällaisiin oleskelualueina, torialueina. Ja nämä myöskin tässä tulevassa suunnittelussa otetaan huomioon. Eliikkä sinne mitä toimintoja sinne sitten aktiviteetteja pystytäänkään luomaan. Kuitenkin mahdollistaa ihan erilaisen käytön kuin tällä hetkellä, eliikkä siihen ei kannata astua nykyisellään siihen kehätielle, siinä jää varpaat auton alle aika nopeasti.

Mirkka Ruohonen:

Millaisia visioita tai toiveita siihen tunnelin päälle on saatu tai on olemassa?

Timo Oja:

Niitä on varmaan moniakin. Yksi tilaisuus on ainakin järjestetty kirjastolla vuosi-puolitoista aikaa. Ja siellä tuli liimalappuja, tuli useita ja siellä oli luistelurataa ja vesiaihetta oli. Ja tietysti tällaisia varmaan kuntosalia ja kioskia ja tämän tyyppistä toimintaa, oleskelutiloja. Ja kuitenkin tällaista aktiviteettiäkin, että kaikki ei liity tällaiseen oleskeluun. Ja tietysti jos on vesiaihetta, niin sitten talvella se olisi järjestettävissä luistelun käyttöön. Katsotaan, mikä se toteutus sitten on.

Eero Vainio:

Esimerkiksi tällaisia. Ja siinähan on aikanaan suunnittelussa poissuljettu tällainen, että se kannen päälle voisi rakentaa kustannussyiden takia. Ja nyt sitten tosiaan sitä tilaa siinä on aika paljon, että siihen taitaisi mahtua semmoinen nelisen kappaletta jalkapallokenttiä ja muuta, että se on semmoinen hyvän suunnittelun paikka kyllä siinä. Mutta eittämättä, jos siihen ei kerran rakennuksia rakenneta, niin silloin siihen on mahdollista tehdä nimenomaan tällaista puistoaluetta, liikunta-aluetta, kevyempiä rakennelmia. Siinä mahdollisesti voisi olla tällaisia varmaankin yksikerroksisia kahvilarakennuksia tai jotain tämän tyylistä kenties.

Timo Oja:

Joo, tämän tyyppisiä sallii kyllä ihan huoltorakennuksia, tällaista ehkä kioskityyppistä toimintaa. Siitä tulee aika lailla erilainen sitten.

Mirkka Ruohonen:

Mites sitten kustannukset? Valtio maksaa hankkeesta vain osan, mitä jää Raision kaupungin maksettavaksi?

Timo Oja:

Joo, tällainen näin iso hanke, niin sieltä on silloin aika huikeat kustannukset. Eli vuonna 2020 lopulla, kun tiesuunnitelma valmistui, niin kustannusarvio oli 165 miljoonaa. Ja nyt tällä hetkellä 2023 lopussa, kun on tehty indeksikorotukset, niin puhutaan, 235 miljoonaa on siellä

mittarissa. Siitä osuudesta Raision kaupungilla on noin 7 prosenttia. Sillä sillä osuudella kaupunki osallistuu tähän hankkeeseen ja se tarkoittaa noin vajaata 17 miljoonaa tällä hetkellä. Toiveena on tietysti, että kustannukset ei enää järjestäen nousisi, että muuten tämä kaupungin maksuosuus nousee siinä mukana. Mutta tosiaankin valtio maksaa suurimman osan, koska on tietysti heidän hankkeensa. Siinä joitakin katupätkiä jää pelkästään Raision tehtäväksi, mutta väylävirasto tekee suurimman osan myöskin niistä väylistä, mitkä sitten jää kaduiksi kaupungille jatkossa. Ja siellä on tietysti sitten nämä operaattorit, puhelinoperaattorit ja kaukolämmöt ja vesiyhtiö, niin heidän siirtokulu tulee tähän myöskin. He maksaa suurimman osan itse. Valtiolla on näitä sopimuksia, että se antaa luvan sijoitusluvalla laittaa johtoja alueelleen, mutta sillä ehdolla, että jos valtio tarvitsee sitä aluetta, niin johdonomistaja siirtää sitä kustannuksellaan pois. Ja suurin osa tässä keskustan alueella on tällaisella sopimuksella, että omalla kustannuksella operaattorit joutuu niitä siirtämään. Sitten on vielä valtion liikenteenhallintoyhtiö. Heille tulee jonkun verran tällaista telematikkakustannusta tästä, joitakin miljoonia myöskin. Mutta joka tapauksessa valtiolla on tämä suurin lasku tässä hankkeessa.

Mirkka Ruohonen:

Olisiko jotain, mitä jompikumpi haluaisi tässä kohtaa lisätä?

Timo Oja:

Tietysti odottavalla kannalla ollaan. Sitä on nyt odotettu rahoituspäätöstä. Se on se ratkaiseva, mitä tässä lähtökuopissa on. Sekä väyläviraston projektitoimisto, että kaupungilla meillä on katusuunnitelmat tehtynä. Vesiyhtiön kanssa yhteistyössä, tai he ovat tehneet tietysti omia suunnitelmia, ja heidän kanssaan ollaan yhteistyössä ja niitä toteutuksia saadaan, ja yhteistoimissa Väylävirastoon aina infotaan, mikä on tilanne puolin ja toisin. Ei tässä nyt muuta keksiä, kun odotetaan tätä rahoitusratkaisua.

Eero Vainio:

Väylävirastollahan onkin Raisiossa jo henkilöstöä täällä, jotka myös yhtä lailla työstävät täyttä päivää tätä hanketta ja suunnitelmia eteenpäin. Varsinainen rahoituspäätös uupuu, mutta sitä odotetaan. Raisiolla on historiallinen mahdollisuus meidän keskustaa uudistaa. Keskustan täysivaltainen muodonmuutos mahdollistuu. Rakentumisessa voi mennä vuosikymmen siinä hyvinkin ennen kuin keskusta on uudenlainen. Vaikuttaa merkittäväällä tavalla meidän raisiolaisten liikkumiseen. Pääasiassa hyvässä, mutta totta kai asioita myös muuttuu, joiltain osin joku vanha pätkä jää pois ja voi sitä kautta hankaloitua. Me saadaan meidän keskusta raisiolaiselle kokonaan omaan käyttöön. Me saadaan merkittävä määrä yhteistä tilaa meidän keskustaan. Kyllä tämä on monien mahdollisuuksien asia tämä hanke. Toivotaan, että meillä on maakunnan kansanedustajatkin aktiivisia ja maakunnan ministerit. Heidän päätettävissään tämä on, ei kenenkään muun. Nyt sitten vaan kaikki ketä on kuulijoinakin, viestiä vaan eteenpäin.

Timo Oja:

Toivotaan, että siellä on päättäjäporukkaa kuulolla.

Eero Vainio:

Näin on.

Timo Oja:

Yksi suuri asia, keskustan kehittämisen kannalta, että mahdollistaa paljon, kun nämä tiet saadaan eri tasoilta menemään eri putkissa. Liikennevaloista aina puhutaan Raisiossa, että täällä joutuu jokaisen tolpan vieressä odottelemaan. Tästähän poistuu keskustahankkeen johdosta seitsemän liikennevaloliittymää. Sehän ikään kuin sujuvoittaa liikennettä. Totta kai tällä hetkellä ne valot tuovat sitä turvallisuutta, että eihän tuossa ilman liikennevaloja pääsisi muuta kuin pääväylällä menemään. Se on aika merkittävää, että näissä punaisissa valoissa odottaminen poistuu. Sitä ei varmaan kenellekään tule ikävä.

Mirkka Ruohonen:

No niin, tänään ollaan tehty aikaisempaa turvallisempaa tieliikenneverkkoa. Käyty avaamassa tulevaisuudessa Raision keskustatunneli ja tuupattu Raision keskustan kehittäminen uudelle vuosikymmenelle. Kiitos keskustelijat kaupunginjohtaja Eero Vainio ja tekninen johtaja Timo Oja.

Eero Vainio:
Kiitos paljon.

Timo Oja:
Kiitoksia.

Mirkka Ruohonen:
Tämä on Ihan Raisiosta podcast. Pysy kuulolla, näitä tulee lisää.

Transcribed by [TurboScribe.ai](https://www.turboscribe.ai).