

## **Turun raitiotien yleissuunnitelman tarkennuksen vuorovaikutus**

1. Yhteenveto vuorovaikutuksesta (kohdista 1-5)
2. Internet-kyselyn tulokset, kevät 2017
3. Työpaja 18.4.2017
4. Työpaja 21.8.2017
5. Yleisötilaisuus 7.2.2018
6. Internet-kyselyn tulokset, kevät 2018

## Liite 2. Yhteenvedo vuorovaikutuksesta

Työn yhteydessä järjestettiin kaksi sidosryhmätyöpajaa ja kaikille avoin Internet-kysely. Koko työn tulosten julkaisun yhteydessä järjestettiin yleisötilaisuus.

Kesällä 2017 toteutettiin kaikille avoin Internet-kysely, josta kerrottiin paikallislehdissä. Kyselyssä selvitettiin vastaajien mielikuvia runkobussin, superbussin ja raitiotien eroista sekä niiden vaikutuksista kaupunkiseudun kehitykseen ja näkemystä siitä, miten eri joukkoliikennejärjestelmät vastaavat raitiotiesuunnittelulle asetettuihin tavoitteisiin. Kyselyssä selvitettiin myös valintakriteereitä parhaimman joukkoliikennejärjestelmän valinnassa, näkemyksiä reittivaihtoehdoista sekä kommentteja joukkoliikenteen kehittämiseen Turun seudulla. Kyselyyn saatiin yli 2 200 vastausta. Vastaajien määrä vaihteli kysymyksittäin, sillä kaikki eivät vastanneet kaikkiin kysymyksiin.

Kyselyn vastaajat kokivat raitiotien parantavan parhaiten Turun seudun ja keskustan vetovoimaisuutta sekä houkuttelevan investointeihin ja tukevan kaupunkirakenteen kehittymistä joukkoliikenteen varaan. Raitiotien koettiin myös houkuttelevan matkustajia, toimivan täsmällisesti ja luotettavasti sekä parantavan matkustusmukavuutta, esteettömyyttä ja liikennejärjestelmää kokonaisuutena. Lisäksi raitiotie oli vastaajien mielestä ympäristöystävällinen ja se varmistaa katutilan kehittämisen viihtyisäksi sekä parantaa liikenneturvallisuutta. Mielikuvat superbussista olivat myönteisempiä kuin runkobussista, mutta molemmat jäivät heikommiksi kuin raitiotie. Toisaalta runkobussin ja superbussin investoinnin kannattavuus arvioitiin keskimäärin hieman paremmaksi kuin raitiotien. Lisäksi raitiotien riskejä kustannusten kasvusta ja hyötyjen toteutumattomuudesta pidettiin muita järjestelmiä suurempina.

Internet-kyselyssä joukkoliikennejärjestelmän valinnan tärkeimmiksi valintaperusteiksi nousivat järjestelmän täsmällisyys ja luotettavuus sekä liikenneturvallisuus ja ympäristöystävällisyys. Joukkoliikennejärjestelmien vertailussa bussijärjestelmien joustavuutta arvostettiin suunnilleen yhtä tärkeänä kuin raitiotien pitkäikäisyyttä ja pysyvyyttä. Raitiotien perinteistä, toimivaa imagoa arvostettiin enemmän kuin superbussin modernia, vähemmän tuttua imagoa.

Internet-kyselyssä raitiotiesuunnittelulle asetetuista tavoitteista tärkeimpänä pidettiin sujuvaa liikennejärjestelmää ja houkuttelevaa joukkoliikennettä. Seuraavina tulivat asukkaiden viihtyvyys ja hyvinvointi sekä investoinnin taloudellinen kestävyys. Ensimmäiseksi raitiotie- tai superbussilinjaksi kannatettiin selvästi eniten väliä Varissuo-Raisio. Reittivaihtoehdon valinnassa tärkeimpänä pidettiin saavutettavia työpaikka- ja asuinalueita sekä saavutettavia palveluja.

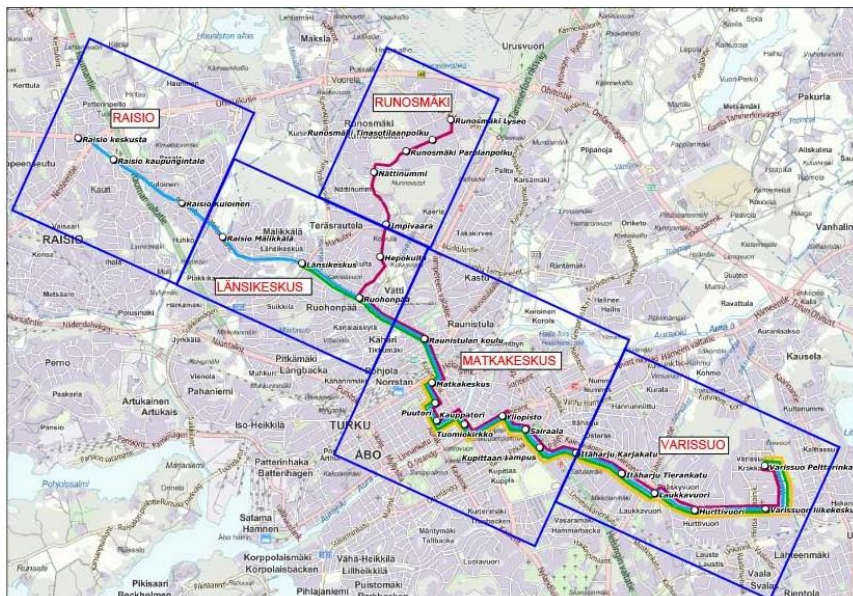
Kyselyn lisäksi järjestettiin kaksi vuorovaikutustyöpajaa, joihin kutsuttiin eri sidosryhmien edustajia. Molempiin työpajoihin osallistui noin 30 henkilöä, jotka edustivat mm. viranomaistahoja, kansalaisyhdistyksiä, yrittäjiä ja elinkeinoelämää sekä luottamushenkilöitä.

Työpajoissa raitiotie ei noussut yhtä selvästi superbussia ja runkobussia paremmaksi vaihtoehdoksi kuin Internetkyselyssä. Työpajoissa pohdittiin myös superbussin potentiaalia raitiotien välivaiheena. Pidempiä linjauksia pidettiin parempina vaihtoehtoina. Raision vaihtoehdon lisäksi osa kannatti myös Runosmäkeä.

Koko työn tulosten julkistamisen yhteydessä pidettiin kaikille avoin yleisötilaisuus. Paikalla oli noin 60 henkilöä. Tilaisuuden alussa pidettiin esittely ja sen jälkeen keskustelutilaisuus, jossa yleisö sai esittää kommentteja ja kysymyksiä. Käyty keskustelu oli vilkasta. Yksityiskohtaisia kysymyksiä esitettiin erityisesti kustannusarvion laskentaperiaatteista. Joukossa oli sekä raitiotien että superbussin puolesta puhujia. Superbussin etuna nähtiin erityisesti sen kustannukset raitiotiehen nähden sekä mahdollisuus sille, että raitiotien yhden linjan investointisummalla saataisiin superbussilla kokonainen verkosto. Toisaalta moni nosti esille huolensa siitä, että superbussi on arvioitu liian halvaksi.

TURUN KAUPUNKIRAITIOTIEN  
YLEISSUUNNITELMAN TARKENNUS

# NETTI KYSELYN TULOKSET KEVÄT 2017



7.8.2017  
Venla Pesonen  
Anne Vehmas

## SISÄLTÖ

1.	KYSELYN TOTEUTUS.....	1
2.	VASTAAJIEN TAUSTATIEDOT .....	2
3.	MIELIKUVAT RAITIOTIESTÄ, SUPERBUSSI STA JA RUNKOBUSSI STA .....	5
4.	JOUKKOLI I KENNEJÄRJESTELMI EN VERTAI LU .....	8
5.	YHTEENVETO.....	14

## LIITTEET

1. Kyselylomake
2. Vapaamuotoiset kommentit

## 1. KYSELYN TOTEUTUS

Turun raitiotien yleissuunnitelman tarkennuksessa arvioidaan raitiotien, superbussin ja runkobussin eroja ja paremmuutta, määritellään potentiaalisin ensimmäinen toteutusvaihe, parannetaan teknistä suunnittelutarkkuutta sekä tarkennetaan kustannusarvioita.

Alkukesällä toteutetussa kaikille avoimessa nettikyselyssä selvitettiin kunta-laisten ja muidenkin tulevien käyttäjien mielikuvia raitiotiestä, superbussista ja runkobussista sekä niiden vaikutuksista kaupunkiseudun kehitykseen. Kyselyn tuloksia hyödynnetään suunnittelussa.

Vastaajan taustatietojen lisäksi kyselyssä selvitettiin vastaajien mielikuvia runkobussin, superbussin ja raitiotien eroista ja näkemystä siitä, miten eri joukkoliikennejärjestelmät vastaavat raitiotiesuunnittelulle asetettuihin tavoitteisiin. Kyselyssä selvitettiin myös valintakriteereitä parhaimman joukkoliikennejärjestelmän valinnassa, näkemyksiä reittivaihtoehdoista sekä kommentteja joukkoliikenteen kehittämiseen Turun seudulla.

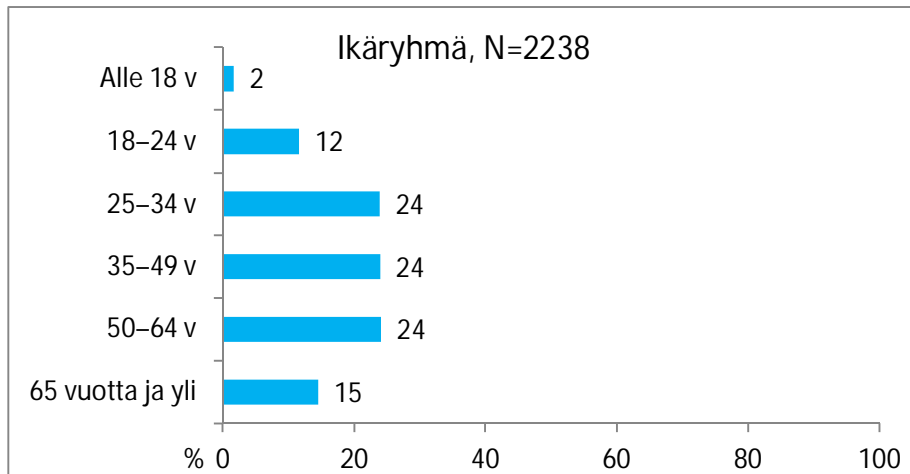
Kyselystä julkaistiin tiedote maanantaina 29.5.2017 Turun kaupungin Internet-sivuilla. Lisäksi kyselystä tehtiin lehdistölle suunnattu tiedote ja siitä kertoi mm. Päivänlehti, Turkulainen ja Auran aallot.

- [www.turku.fi/uutinen/2017-05-26\\_raiotie-vai-superbussi-vastaa-kyselyyn-joukkoliikenne-ratkaisujen-vaikutuksista](http://www.turku.fi/uutinen/2017-05-26_raiotie-vai-superbussi-vastaa-kyselyyn-joukkoliikenne-ratkaisujen-vaikutuksista)
- [www.epressi.com/tiedotteet/logistiikka-ja-liikenne/raiotie-superbussi-vai-runkolinja-kaupunki-selvittaa-kyselylla-turun-seudun-asukkaiden-nakemyksia-ja-mielikuvia.html](http://www.epressi.com/tiedotteet/logistiikka-ja-liikenne/raiotie-superbussi-vai-runkolinja-kaupunki-selvittaa-kyselylla-turun-seudun-asukkaiden-nakemyksia-ja-mielikuvia.html)
- [www.paivanlehti.fi/raiotie-superbussi-vai-runkolinja-turku-valitsee-nyt-joukkoliikenteensa-suunnan/](http://www.paivanlehti.fi/raiotie-superbussi-vai-runkolinja-turku-valitsee-nyt-joukkoliikenteensa-suunnan/)
- [www.turkulainen.fi/artikkeli/524694-raiotie-superbussi-vai-runkolinja-kaupunki-selvittaa-kyselylla-turun-seudun](http://www.turkulainen.fi/artikkeli/524694-raiotie-superbussi-vai-runkolinja-kaupunki-selvittaa-kyselylla-turun-seudun)
- [www.auranaallot.fi/uutiset/paikallinen/raiotie-superbussi-vai-runkolinja-kaupunki-selvittaa-kyselylla-turun-seudun](http://www.auranaallot.fi/uutiset/paikallinen/raiotie-superbussi-vai-runkolinja-kaupunki-selvittaa-kyselylla-turun-seudun)

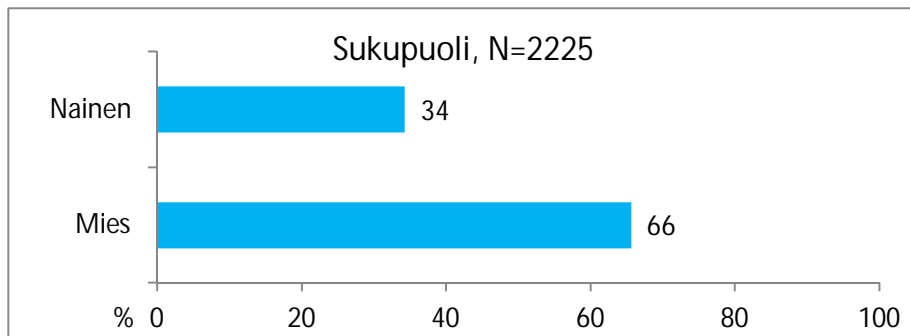
Internet-kysely oli avoinna nelisen viikkoa 29.5.–25.6.2017. Vastauksia ryhdyttiin analysoimaan 26.6.2017 jolloin niitä oli kertynyt 2 247. Vastaajien määrä vaihtelee kysymyksittäin, sillä kaikki eivät vastanneet kaikkiin kysymyksiin. Tilastollisesti merkitseviä eroja eri vastaajaryhmien välillä on raportoitu lähinnä kokoavien muuttujien alla (kuvat 17, 19 ja 21), sillä erot yksittäisissä mielikuvissa ja tavoitteissa olivat samansuuntaiset.

Kyselyn suunnittelusta ja raportoinnista vastasi Anne Vehmas Ramboll Finland Oy:stä. Kysymyksiä muokattiin yhdessä Turun kaupungin edustajien kanssa. Kysely toteutettiin Webropol-ohjelmalla, jota käytti Anu Kolinummi. Venla Pesonen analysoi tulokset kaaviokuviksi ja kokosi ne raporttiin.

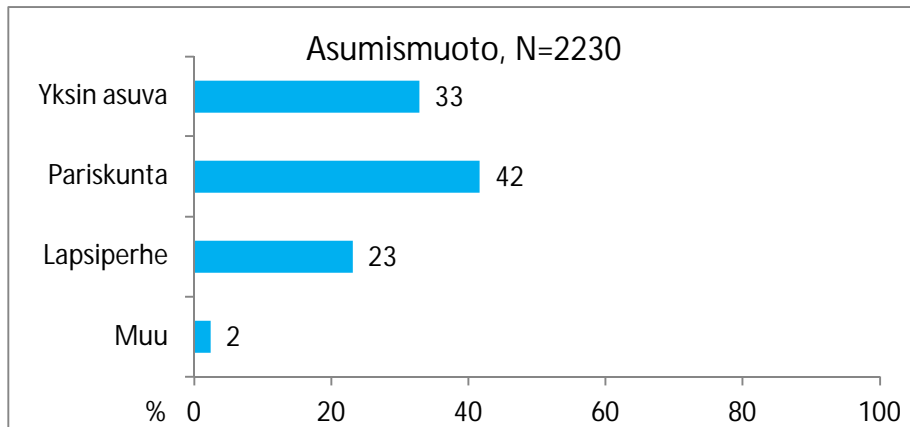
## 2. VASTAAJIEN TAUSTATIEDOT



Kuva 1. Vastaajien ikäjakauma

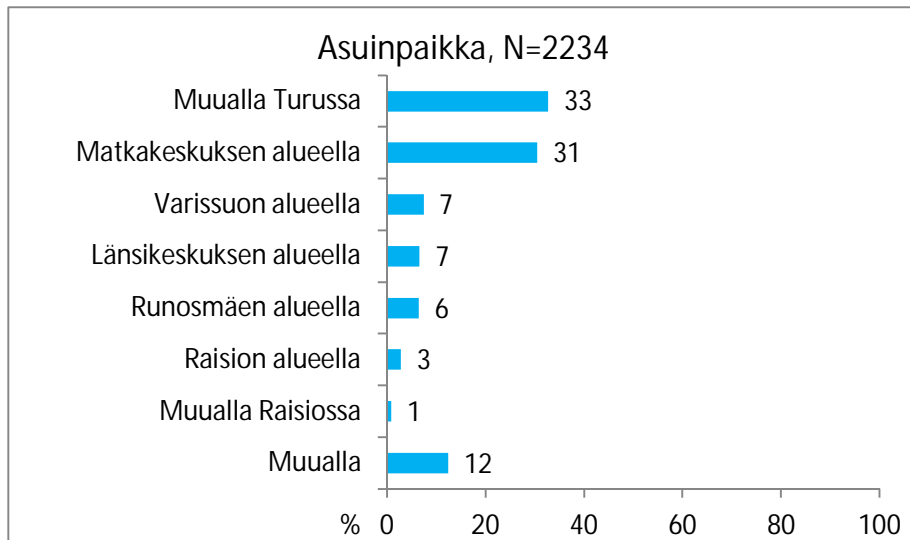


Kuva 2. Vastaajien sukupuolijakauma

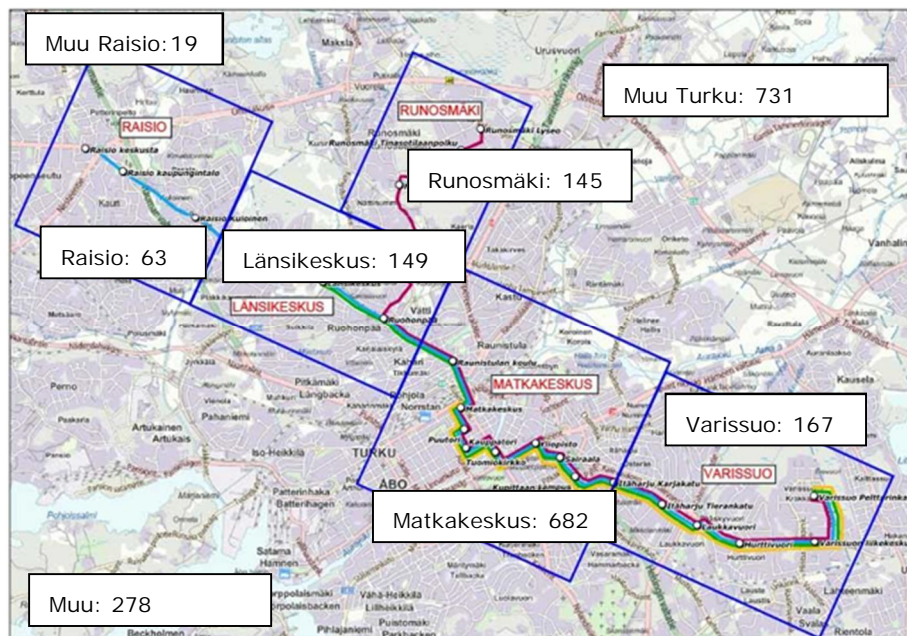


Kuva 3. Vastaajien asumismuoto

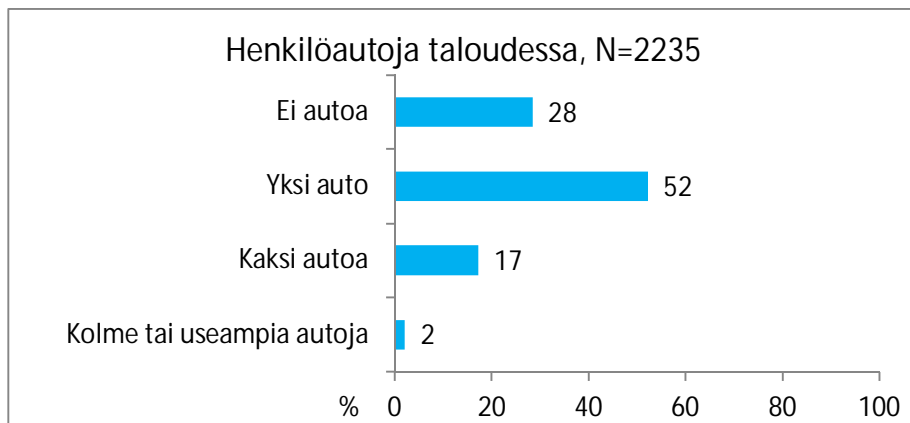
Muu asumismuoto oli useimmiten kimppakämpä, soluasunto tai vanhempien luona asuva aikuinen.



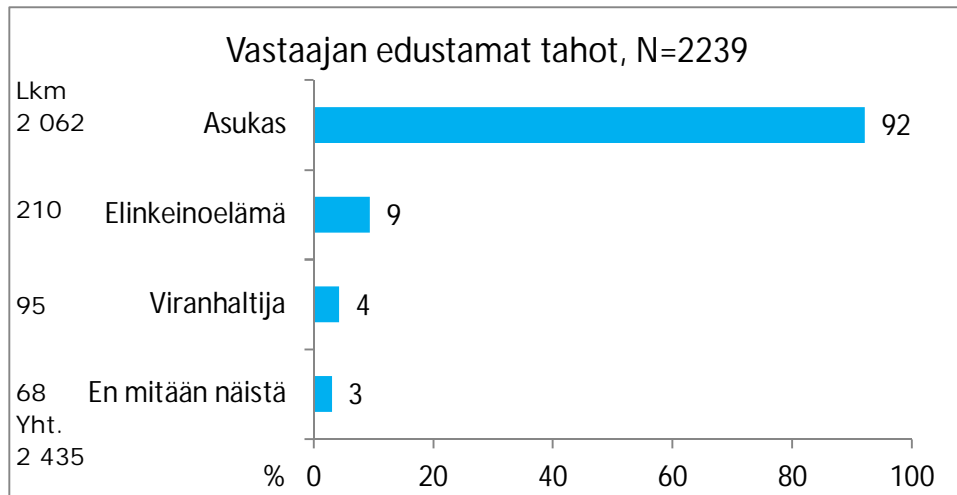
Kuva 4. Vastaajan asuinpaikka raitiotielinjauksen lähialueella tai muualla



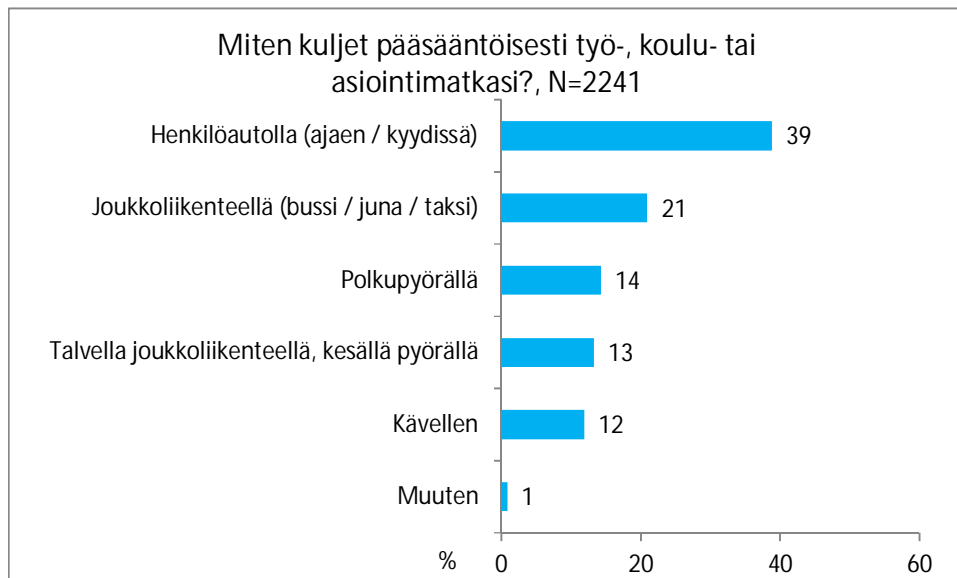
Kuva 5. Vastaajamäärät asuinpaikan mukaan (2234 vastaajaa 2247:stä ilmoitti asuinpaikkansa)



Kuva 6. Kotitalouksien autonomistus



Kuva 7. Vastaajan edustamat tahot, mahdollisuus valita useampi kuin yksi vastausvaihtoehto (2 435 vastausta, 2 239 vastaajaa)

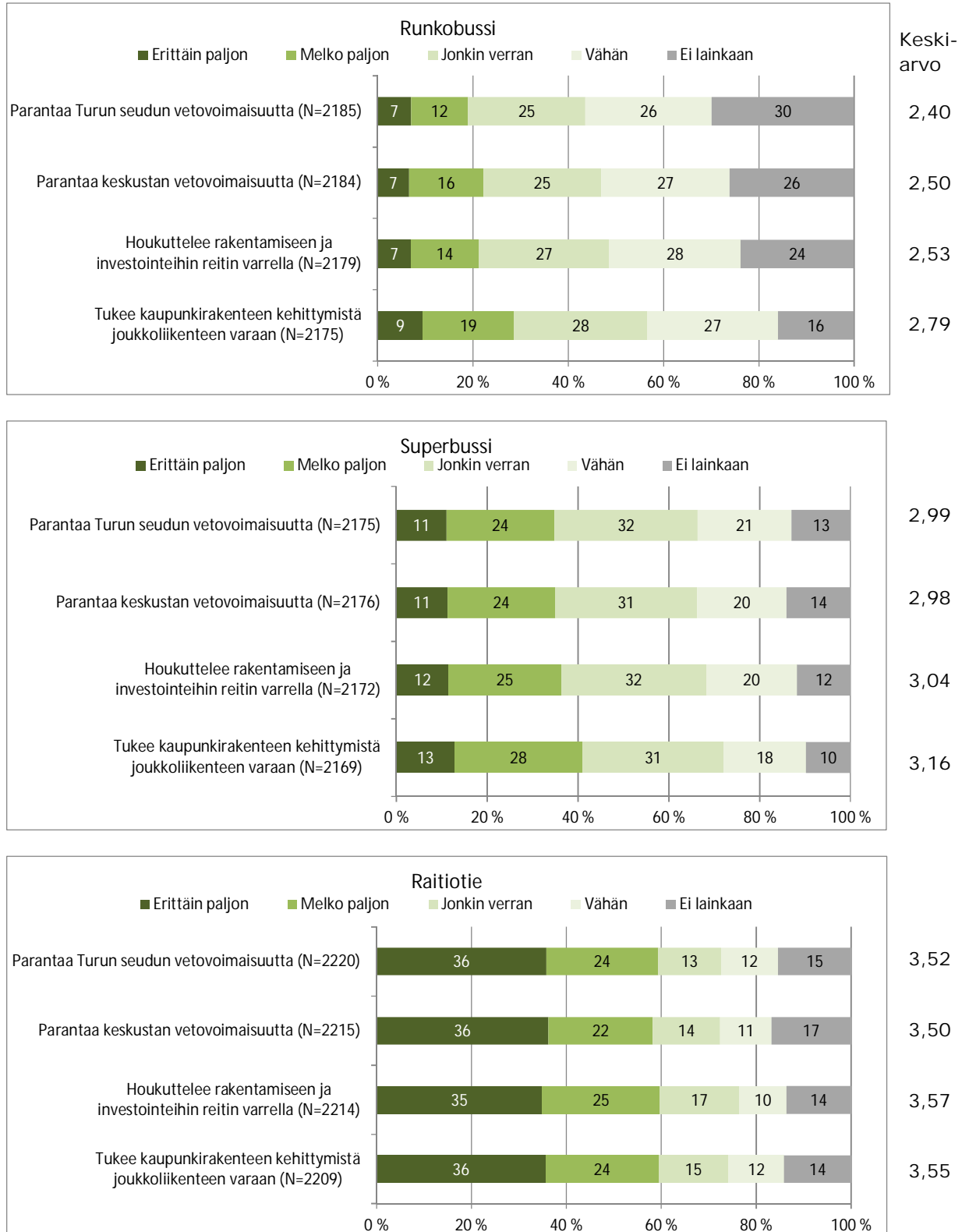


Kuva 8. Pääasiallinen kulkutapa

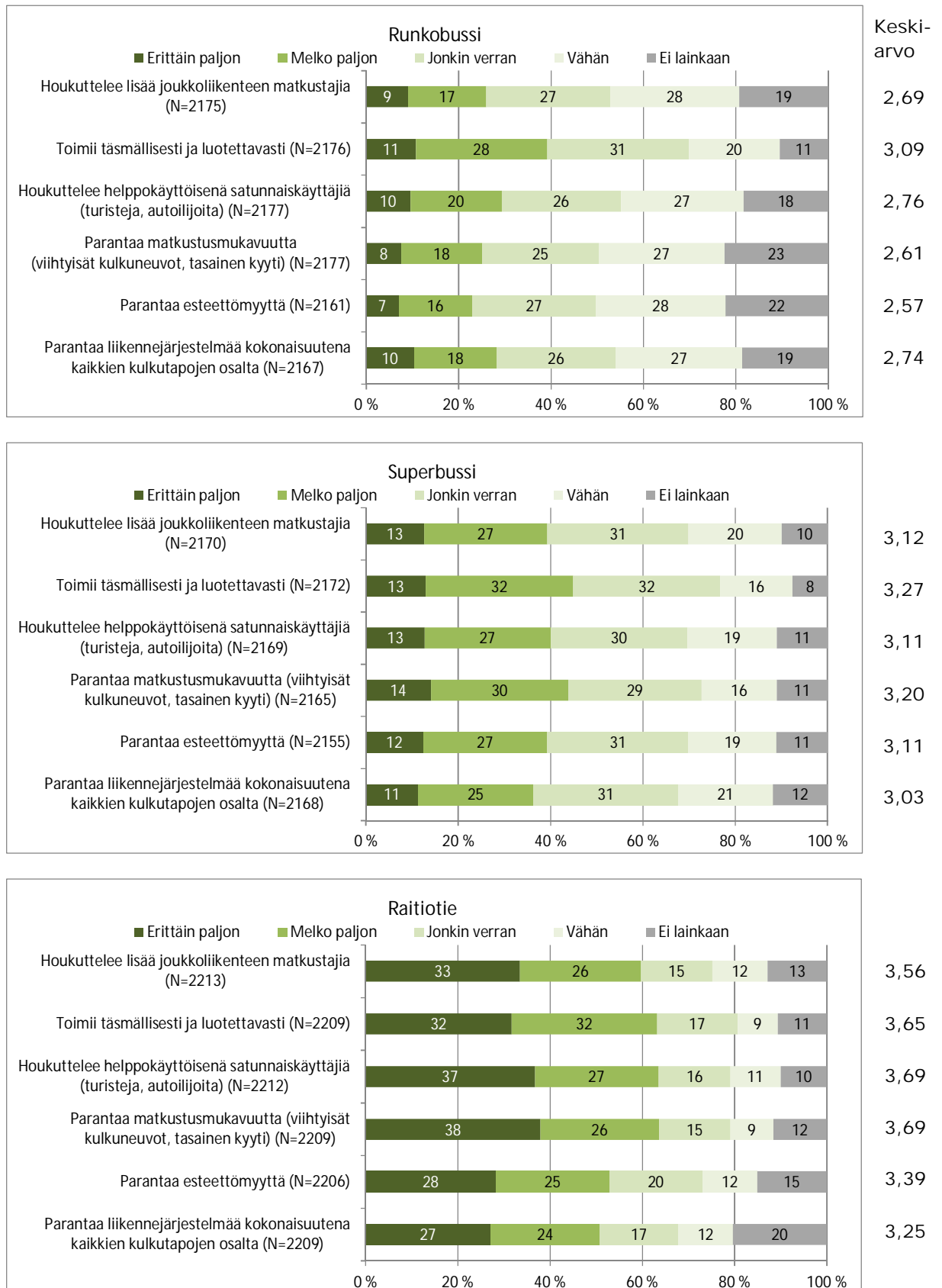
- Miehistä suurempi osa kulkee henkilöautolla ja pienempi joukkoliikenteellä kuin naisista
- Autottomista 34 % käyttää joukkoliikennettä ympäri vuoden ja 22 % talvella
- Autotalouden vastaajista 54 % kulkee henkilöautolla, 16 % joukkoliikenteellä ympäri vuoden ja 10 % talvella
-



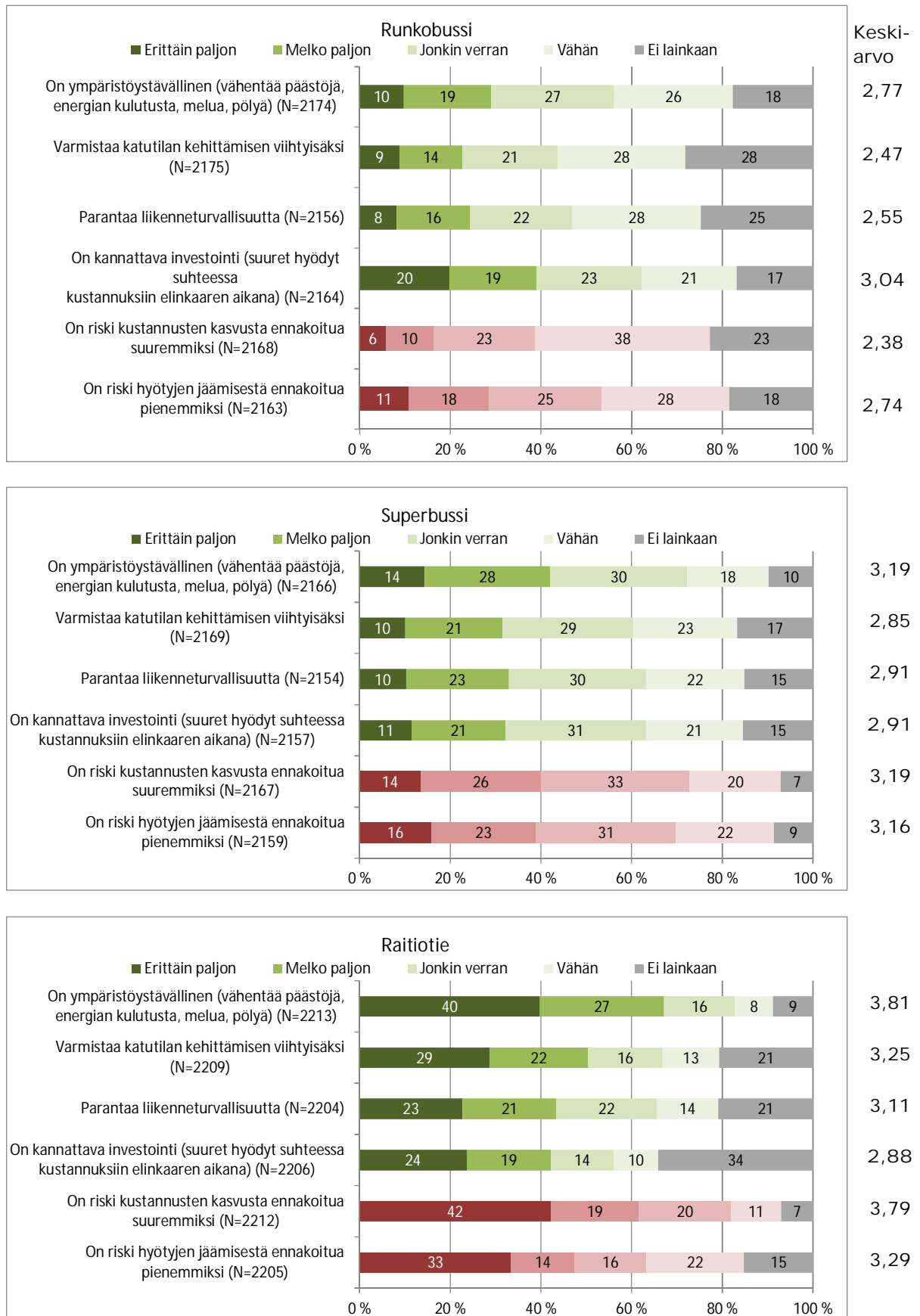
### 3. MIELIKUVAT RAITIOTIESTÄ, SUPERBUSSISTA JA RUNKOBUSSISTA



Kuva 9. Mielikuvat runkobussin, superbussin ja raitiotien vetovoimaisuudesta ja vaikutuksesta kaupunkirakenteeseen

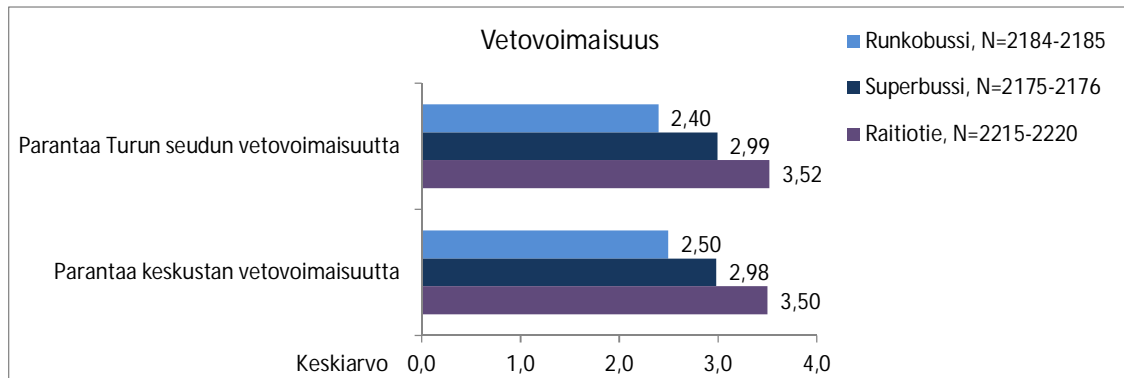


Kuva 10. Mielikuvat runkobussin, superbussin ja raitiotien vaikutuksista joukkoliikenteeseen

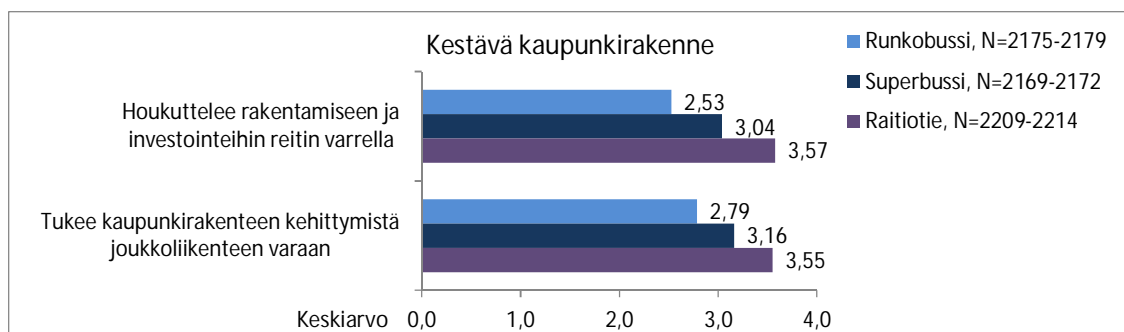


Kuva 11. Mielikuvat runkobussin, superbussin ja raitiotien vaikutuksista ympäristöön, turvallisuuteen ja taloudellisuuteen

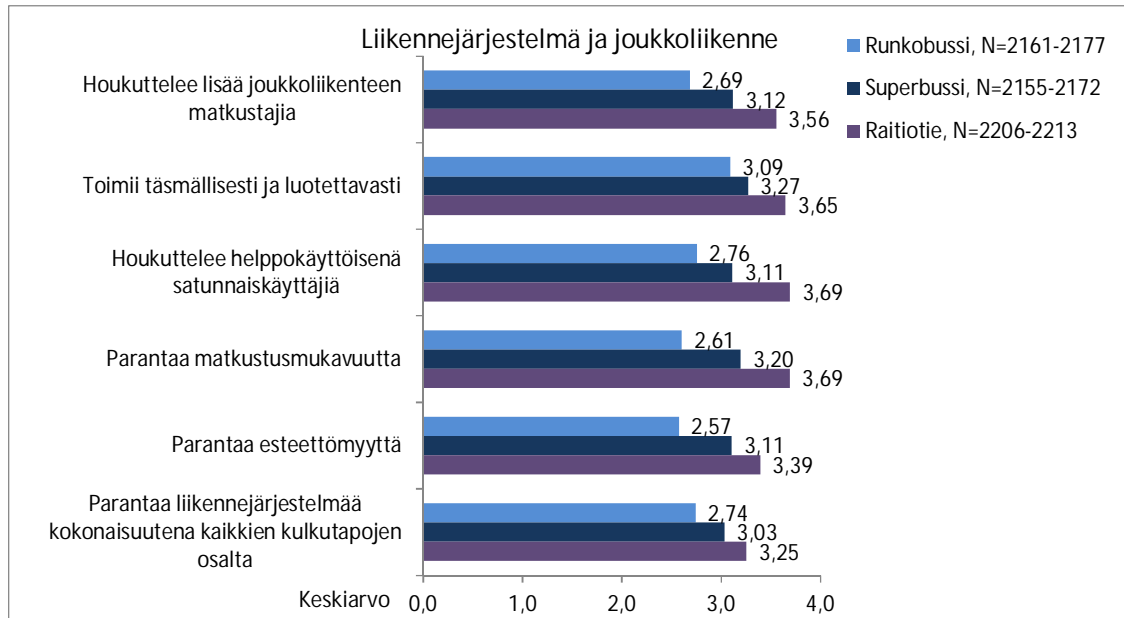
## 4. JOUKKOLIIKENNEJÄRJESTELMIEN VERTAILU



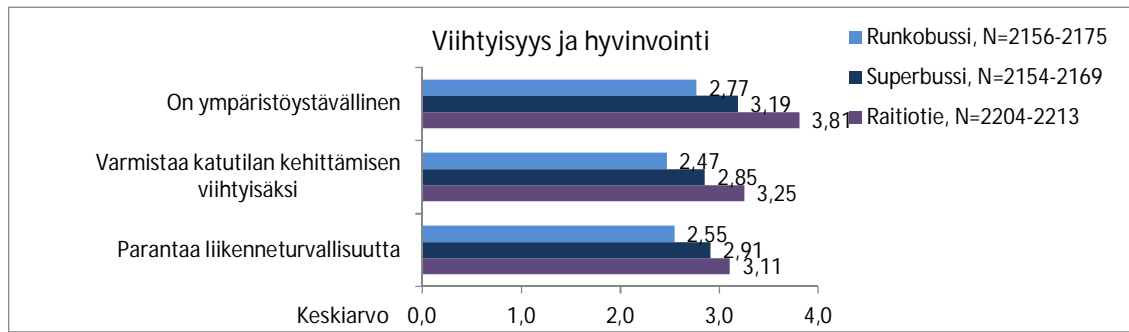
Kuva 12. Mielikuvat eri joukkoliikennejärjestelmien vaikutuksesta Turun vetovoimaisuuteen



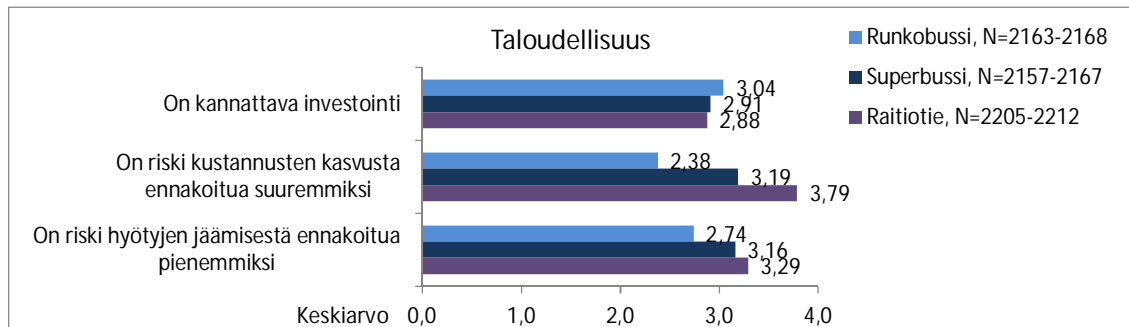
Kuva 13. Mielikuvat eri joukkoliikennejärjestelmien vaikutuksesta kaupunkirakenteeseen



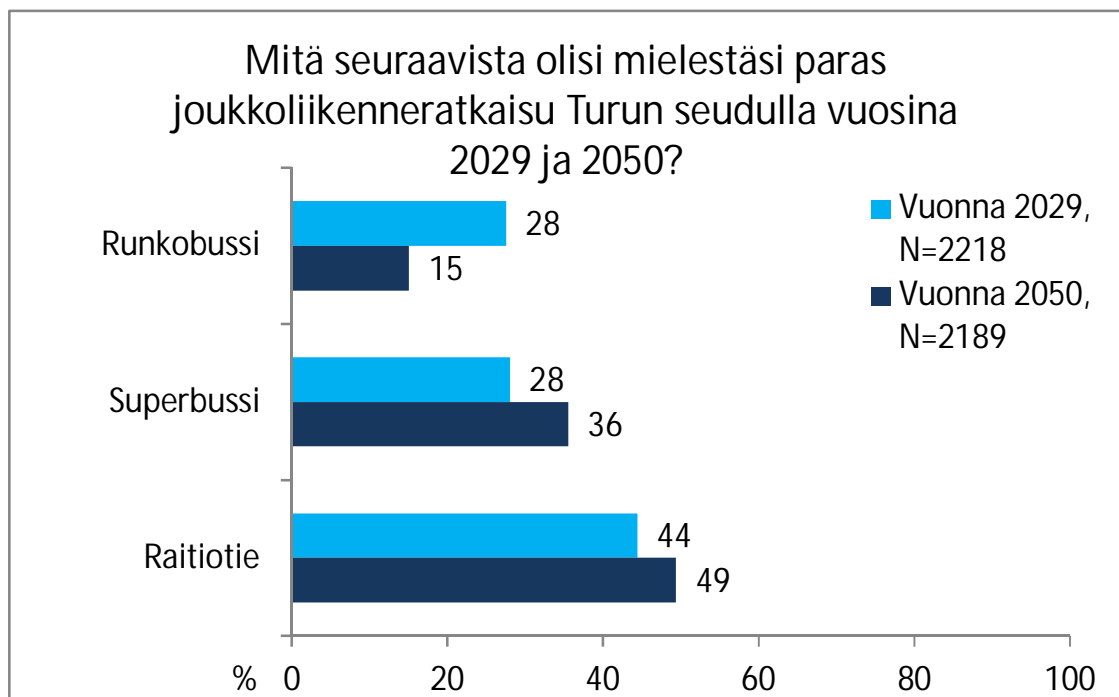
Kuva 14. Mielikuvat eri joukkoliikennejärjestelmien vaikutuksesta joukkoliikenteeseen ja liikennejärjestelmään



Kuva 15. Mielikuvat eri joukkoliikennejärjestelmien vaikutuksesta ympäristöön, viihtyisyyteen ja turvallisuuteen

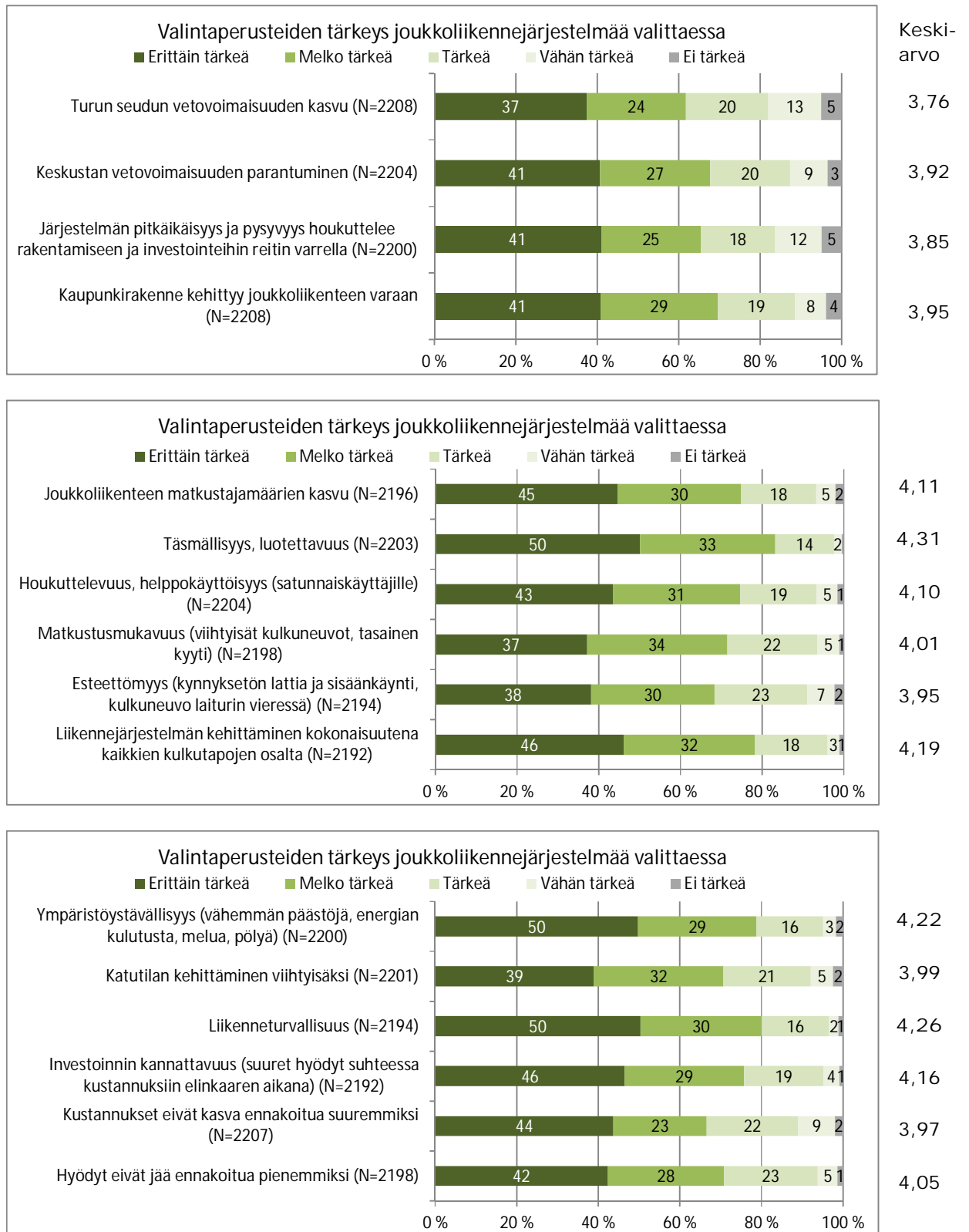


Kuva 16. Mielikuvat eri joukkoliikennejärjestelmien vaikutuksesta taloudellisuuteen

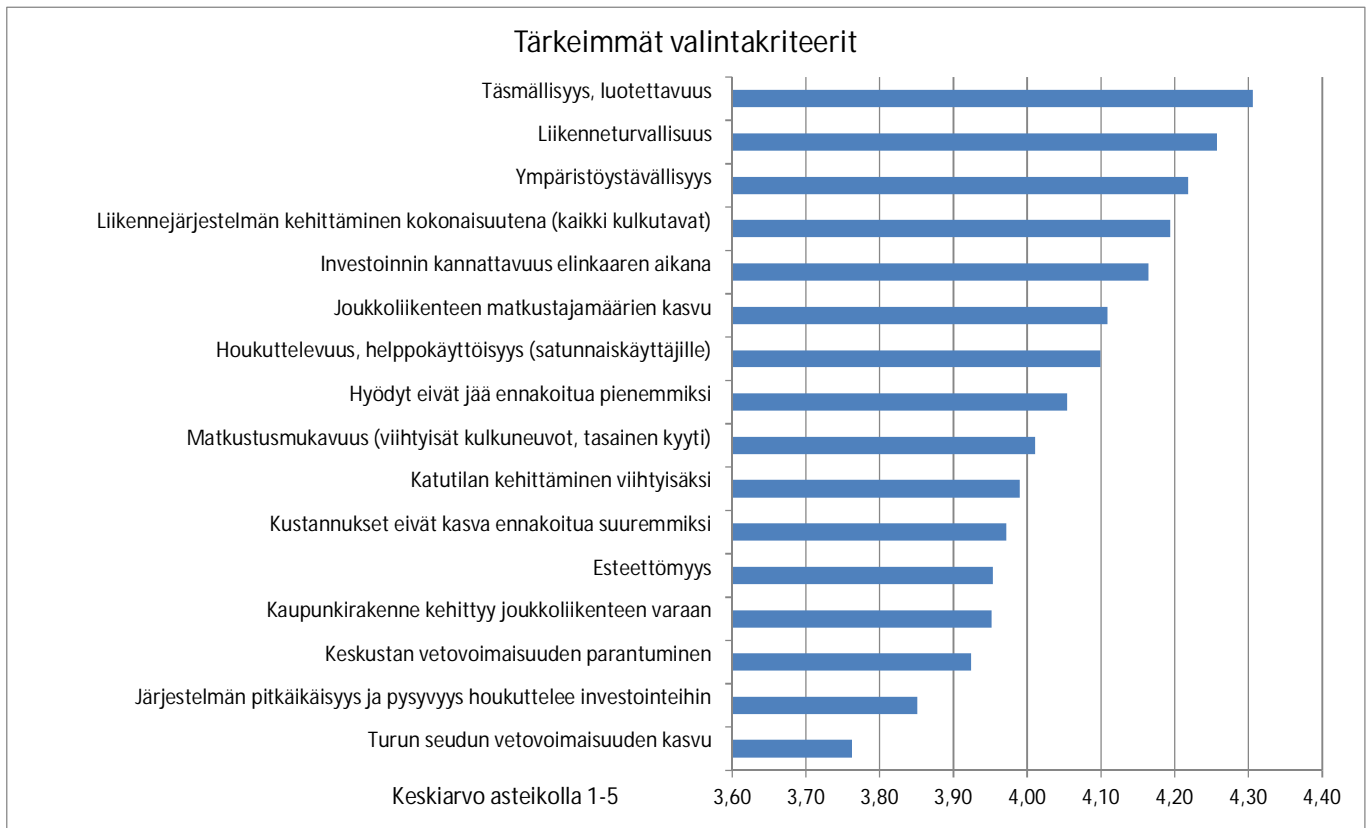


Kuva 17. Paras joukkoliikennetarkaisu vuosina 2029 ja 2050

- Miehet kannattavat enemmän raitiotietä kuin naiset
- Alle 50-vuotiaat kannattavat eniten raitiotietä molempina vuosina, yli 50-vuotiaat runkobussia vuonna 2029 ja superbussia vuonna 2050
- Autottomista suurempi osa kannattaa raitiotietä kuin autoillisista
- Pyöräilijät ja kävelijät kannattavat enemmän raitiotietä kuin autoilijat molempina vuosina. Joukkoliikenteen käyttäjien näkemykset jäivät edellisten välimaastoon - lähemmäs autoilijoita kuin pyöräilijöitä ja kävelijöitä.



Kuva 18. Valintaperusteiden tärkeys joukkoliikennejärjestelmää valittaessa

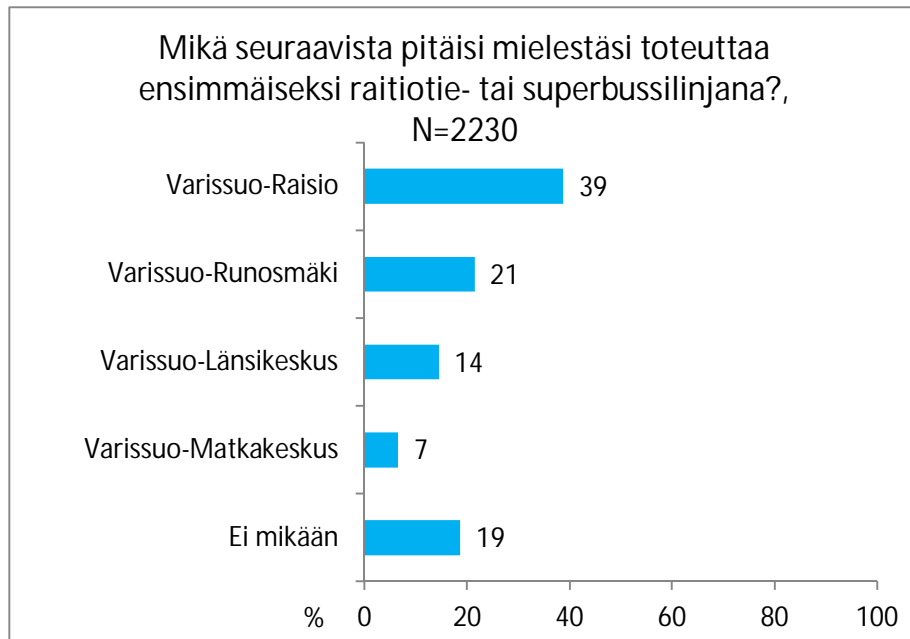


Kuva 19. Valintaperusteiden tärkeys joukkoliikennejärjestelmää valittaessa (keskiarvot)

- Naiset arvostavat miehiä enemmän liikenneturvallisuutta, esteettömyyttä, ympäristöystävällisyyttä, täsmällisyyttä ja luotettavuutta sekä helppokäyttöisyyttä.
- Yli 50-vuotiaat ja autolliset pitivät tärkeämpänä investoinnin kannattavuutta - ettei kustannukset kasva ja hyödyt kutistu ennakoidusta. Alle 50-vuotiaat taas pitivät tärkeämpänä muita mainittuja perusteita, paitsi liikenneturvallisuuden ja esteettömyyden arvostuksessa ei ikäryhmillä ollut eroa.
- Kävelijät ja pyöräilijät pitivät lähes kaikkia valintaperusteita tärkeämpinä kuin joukkoliikenteen käyttäjät ja autoilijat. Poikkeuksina tästä
  - Joukkoliikenteen käyttäjät pitivät täsmällisyyttä ja luotettavuutta tärkeämpänä kuin muilla kulkumuodoilla liikkuvat.
  - Liikenneturvallisuuden tärkeydessä ei ollut tilastollisesti merkitsevää eroa kulkumuotojen välillä
  - Joukkoliikenteen käyttäjät ja autoilijat pitivät kustannus- ja hyötyriskejä tärkeämpinä kuin kävelijät ja pyöräilijät. Investoinnin kannattavuudessa ero oli samansuuntainen, mutta vain tilastollisesti melkein merkitsevä.

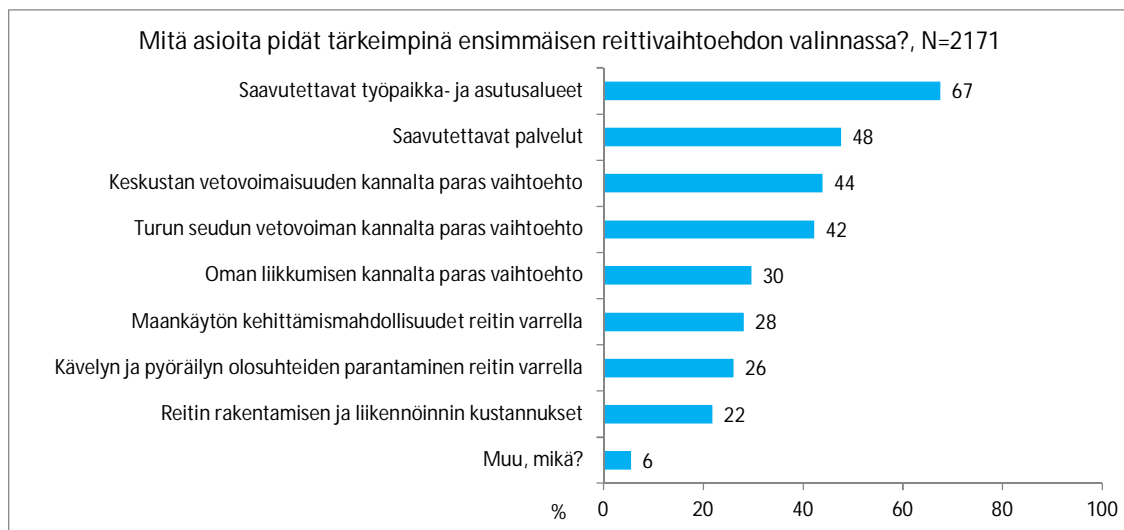






Kuva 22. Näkemys ensimmäisenä toteutettavan reittivaihtoehdon sijainnista

- Miehistä suurempi osa kannatti linjausta Raisioon kuin naisista, joilla taas Länsikeskus sai enemmän suosiota.



Kuva 23. Tärkeimmät asiat reittivaihtoehdon valinnassa (6 785 vastausta, 2 171 vastaajaa)

## 5. YHTEENVETO

Internet-kysely oli avoinna nelisen viikkoa 29.5.–25.6.2017. Vastauksia kertyi 2 247.

Pääosa vastaajista oli 25–64 -vuotiaita ja kaksi kolmasosaa miehiä. Vastaajat olivat valtaosin turkulaisia. Yli puolella vastaajista oli yksi auto, viidesosalla useita. Suurin osa vastaajista kulkeekin työ-, koulu- tai asiointimatkansa henkilöautolla. Viidennes vastaajista käytti matkoillaan pääsääntöisesti joukkoliikennettä. Vastaajat olivat valtaosin asukkaita. Lisäksi heissä oli 210 elinkeinölämän edustajaa ja 95 viranhaltijaa.

Mielikuvissa raitiotien koettiin parantavan parhaiten Turun seudun ja keskustan vetovoimaisuutta sekä houkuttelevan investointeihin ja tukevan kaupunkirakenteen kehittymistä joukkoliikenteen varaan. Raitiotien koettiin myös houkuttelevan matkustajia, toimivan täsmällisesti ja luotettavaksi sekä parantavan matkustusmukavuutta, esteettömyyttä ja liikennejärjestelmää kokonaisuutena. Lisäksi raitiotie on vastaajien mielestä ympäristöystävällinen ja varmistaa katutilan kehittämisen viihtyisäksi sekä parantaa liikenneturvallisuutta. Mielikuvat superbussista olivat myönteisempiä kuin runkobussista, mutta molemmat jäivät heikommiksi kuin raitiotie.

Paitsi mielikuvat investoinnin kannattavuudesta elinkaaren aikana koettiin toisin: runkobussin ja superbussinkin investoinnin kannattavuus arvioitiin keskimäärin hieman paremmaksi kuin raitiotien. Mielikuvat raitiotien kannattavuudessa jakautuivat selvemmin ääripäihin: ei lainkaan kannattava tai erittäin kannattava. Myös raitiotien riskejä kustannusten kasvusta ja hyötyjen toteutumattomuudesta pidettiin muita järjestelmiä suurempina.

Vajaa puolet vastaajista piti raitiotietä parhaana joukkoliikennetarkaisuna sekä vuonna 2029 että 2050. Alle 50-vuotiaat kannattavat eniten raitiotietä molempina vuosina, mutta yli 50-vuotiaat pitivät parhaana runkobussia vuonna 2029 ja superbussia vuonna 2050. Miehet ja autottomat kannattivat enemmän raitiotietä kuin naiset ja autolliset. Pyöräilijät ja kävelijät kannattavat enemmän raitiotietä kuin autoilijat. Joukkoliikenteen eli nykyisten bussin käyttäjien näkemykset jäivät näiden välimaastoon - lähemmäs autoilijoita kuin pyöräilijöitä ja kävelijöitä.

Joukkoliikennejärjestelmän valinnan tärkeimmiksi valintaperusteiksi nousivat järjestelmän täsmällisyys ja luotettavuus sekä liikenneturvallisuus ja ympäristöystävällisyys. Yli 50-vuotiaat ja autolliset pitivät investoinnin kannattavuutta tärkeämpänä kuin nuoremmat ja autottomat - etteivät kustannukset kasva ja hyödyt kutistu ennakkoidusta.

Joukkoliikennejärjestelmien vertailussa bussijärjestelmien joustavuutta arvostettiin suunnilleen yhtä tärkeänä kuin raitiotien pitkäikäisyyttä ja pysyvyyttä. Suurempi osa vastaajia (45 %) piti superbussin riskinä sitä, että katutilan laadullisista tavoitteista lipsutaan, kuin sitä, että raitiotien rakentamisesta aiheutuu enemmän ympäristöhaittoja (36 %). Raitiotien perinteistä, toimivaa imagoa arvostettiin enemmän kuin superbussin modernia, vähemmän tuttua imagoa. Lähes puolet (47 %) näki superbussin vastaavan riittävän hyvin ja 42 % raitiotien vastaavan paremmin Turun seudun tulevaisuuden tarpeisiin.

Raitiotiesuunnittelulle asetetuista tavoitteista tärkeimpänä pidettiin sujuvaa liikennejärjestelmää ja houkuttelevaa joukkoliikennettä. Seuraavina tulivat asukkaiden viihtyvyys ja hyvinvointi sekä investoinnin taloudellinen kestävyys.

Ensimmäiseksi raitiotie- tai superbussilinjaksi kannatettiin selvästi eniten väliä Varissuo-Raisio. Reittivaihtoehdon valinnassa tärkeimpänä pidettiin saavutettavia työpaikka- ja asuinalueita sekä saavutettavia palveluja.

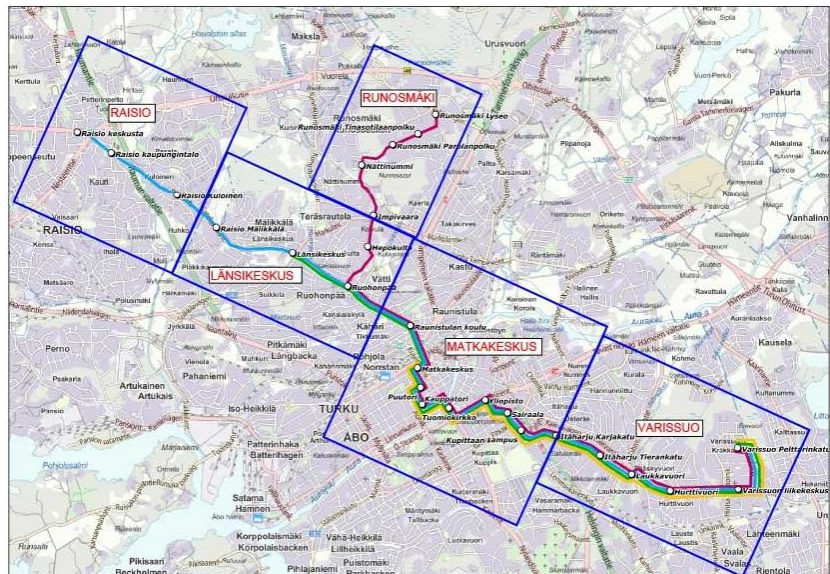
## LIITE 1. KYSELYLOMAKE

### TAUSTATIEDOT

- Sukupuoli
  - Nainen
  - Mies
- Ikäryhmä
  - Alle 18 v
  - 18–24 v
  - 25–34 v
  - 35–49 v
  - 50–64 v
  - 65 vuotta ja yli
- Asumismuoto
  - Yksin asuva
  - Pariskunta
  - Lapsiperhe
  - Muu
- Onko taloutesi käytössä henkilöautoa?
  - Ei autoa
  - Yksi auto
  - Kaksi autoa
  - Kolme tai useampia autoja
- Asutko jollain karttaan merkityllä raitiotielinjauksen lähialueella vai muualla (kartta avautuu isommaksi omaan ikkunaan sitä klikkaamalla)?

#### Asun

- Varissuon alueella
- Matkakeskuksen alueella
- Länsikeskuksen alueella
- Runosmäen alueella
- Raision alueella
- Muualla Turussa
- Muualla Raisiossa
- Muualla



- Mitä tahoja koet edustavasi?
  - Asukas
  - Elinkeinoelämä
  - Viranhaltija
  - En mitään näistä

MR

- Miten kuljet pääsääntöisesti työ-, koulu- tai asiointimatkasi?
  - Kävelen
  - Polkupyörällä
  - Talvella joukkoliikenteellä, kesällä pyörällä
  - Joukkoliikenteellä (bussi / juna / taksi)
  - Henkilöautolla (ajaen / kydyssä)
  - Muuten

**MIELIKUVAT RAITIOTIESTÄ, SUPERBUSSISTA- JA RUNKOBUSSISTA**

8. Arvioi, kuinka hyvin koet runkobussin vastaavan seuraaviin tavoitteisiin?

Runkobussi	Ei lain- kaan	Vähän	Jonkin verran	Melko paljon	Erittäin paljon
	1	2	3	4	5
parantaa Turun seudun vetovoimaisuutta	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
parantaa keskustan vetovoimaisuutta	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
houkuttelee rakentamiseen ja investointeihin reitin varrella	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
tukee kaupunkirakenteen kehittymistä joukkoliikenteen varaan	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
houkuttelee lisää joukkoliikenteen matkustajia	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
toimii täsmällisesti ja luotettavasti	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
houkuttelee helppokäyttöisenä satunnaiskäyttäjiä (turisteja, autoilijoita)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
parantaa matkustusmukavuutta (viihtyisät kulkuneuvot, tasainen kyyti)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
parantaa esteettömyyttä	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
parantaa liikennejärjestelmää kokonaisuutena kaikkien kulkutapojen osalta (kävely, pyöräily, joukkoliikenne, autoilu)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
on ympäristöystävällinen (vähentää päästöjä, energian kulutusta, melua, pölyä)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
varmistaa katutilan kehittämisen viihtyisäksi	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
parantaa liikenneturvallisuutta	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
on kannattava investointi (suuret hyödyt suhteessa kustannuksiin elinkaaren aikana)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
on riski kustannusten kasvusta ennakoitua suuremmiksi	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
on riski hyötyjen jäämisestä ennakoitua pienemmiksi	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

9. Arvioi, kuinka hyvin koet superbussin vastaavan seuraaviin tavoitteisiin?

Superbussi	Ei lain- kaan	Vähän	Jonkin verran	Melko paljon	Erittäin paljon
	1	2	3	4	5
parantaa Turun seudun vetovoimaisuutta	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
parantaa keskustan vetovoimaisuutta	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
houkuttelee rakentamiseen ja investointeihin reitin varrella	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
tukee kaupunkirakenteen kehittymistä joukkoliikenteen varaan	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
houkuttelee lisää joukkoliikenteen matkustajia	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
toimii täsmällisesti ja luotettavasti	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
houkuttelee helppokäyttöisenä satunnaiskäyttäjiä (turisteja, autoilijoita)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
parantaa matkustusmukavuutta (viihtyisät kulkuneuvot, tasainen kyyti)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
parantaa esteettömyyttä	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

parantaa liikennejärjestelmää kokonaisuutena kaikkien kulkutapojen osalta (kävely, pyöräily, joukkoliikenne, autoilu)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
on ympäristöystävällinen (vähentää päästöjä, energian kulutusta, melua, pölyä)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
varmistaa katutilan kehittämisen viihtyisäksi	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
parantaa liikenneturvallisuutta	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
on kannattava investointi (suuret hyödyt suhteessa kustannuksiin elinkaaren aikana)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
on riski kustannusten kasvusta ennakoitua suuremmiksi	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
on riski hyötyjen jäämisestä ennakoitua pienemmiksi	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

10. Arvioi, kuinka hyvin koet raitiotien vastaavan seuraaviin tavoitteisiin?

Raitiotie	Ei lain- kaan	Vähän	Jonkin verran	Melko paljon	Erittäin paljon
	1	2	3	4	5
parantaa Turun seudun vetovoimaisuutta	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
parantaa keskustan vetovoimaisuutta	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
houkuttelee rakentamiseen ja investointeihin reitin varrella	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
tukee kaupunkirakenteen kehittymistä joukkoliikenteen varaan	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
houkuttelee lisää joukkoliikenteen matkustajia	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
toimii täsmällisesti ja luotettavasti	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
houkuttelee helppokäyttöisenä satunnaiskäyttäjiä (turisteja, autoilijoita)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
parantaa matkustusmukavuutta (viihtyisät kulkuneuvot, tasainen kyyti)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
parantaa esteettömyyttä	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
parantaa liikennejärjestelmää kokonaisuutena kaikkien kulkutapojen osalta (kävely, pyöräily, joukkoliikenne, autoilu)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
on ympäristöystävällinen (vähentää päästöjä, energian kulutusta, melua, pölyä)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
varmistaa katutilan kehittämisen viihtyisäksi	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
parantaa liikenneturvallisuutta	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
on kannattava investointi (suuret hyödyt suhteessa kustannuksiin elinkaaren aikana)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
on riski kustannusten kasvusta ennakoitua suuremmiksi	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
on riski hyötyjen jäämisestä ennakoitua pienemmiksi	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

## PARAS JOUKKOLIIKENNEJÄRJESTELMÄ

11. Mitä seuraavista olisi mielestäsi paras joukkoliikennetarkaisu Turun seudulla vuonna 2029 ja 2050?

	Runkobussi	Superbussi	Raitiotie
Vuonna 2029	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Vuonna 2050	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

12. Rastita lähemmäs asteikon sitä päätä, kumpaa pidät tärkeämpänä valintakriteerinä. Jos molemmat yhtä tärkeitä tai merkityksettömiä, niin valitse keskikohta.

Bussijärjestelmät ovat joustavia muutoksille ja häiriötilanteille.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Raitiotien pitkäikäisyys ja pysyvyys houkuttelee rakentamiseen ja investointeihin reitin varrella.
Superbussissa on riski, että katutilan laadullisista tavoitteista lipsutaan.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Raitiotien rakentamisesta aiheutuu enemmän ympäristöhaittoja kuin bussijärjestelmän.
Superbussin imago on modernimpi, mutta siitä on vähemmän kokemusta.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Raitiotien imago on perinteisempi, mutta se on varmaksi ja toimivaksi todettu.
Superbussi vastaa riittävän hyvin Turun seudun tulevaisuuden tarpeisiin.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Raitiotie vastaa paremmin Turun seudun tulevaisuuden tarpeisiin.

13. Miten tärkeitä valintaperusteina pidät ala olevia asioita, kun tehdään päätös, valitaanko Turun seudulle toteutettavaksi raitiotie, superbussi vai runkobussi?

	Ei tärkeä 1	Vähän tärkeä 2	Tärkeä 3	Melko tärkeä 4	Erittäin tärkeä 5
Turun seudun vetovoimaisuuden kasvu	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Keskustan vetovoimaisuuden parantuminen	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Järjestelmän pitkäikäisyys ja pysyvyys houkuttelee rakentamiseen ja investointeihin reitin varrella	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Kaupunkirakenne kehittyy joukkoliikenteen varaan	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Joukkoliikenteen matkustajamäärien kasvu	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Täsmällisyys, luotettavuus	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Houkuttelevuus, helppokäyttöisyys (satunnaiskäyttäjille)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Matkustusmukavuus (viihtyisät kulkuneuvot, tasainen kyyti)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Esteettömyys (kynnyksetön lattia ja sisäänkäynti, kulkuneuvo laiturin vieressä)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Liikennejärjestelmän kehittäminen kokonaisuutena kaikkien kulkutapojen osalta (kävely, pyöräily, joukkoliikenne, autoilu)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Ympäristöystävällisyys (vähemmän päästöjä, energian kulutusta, melua, pölyä)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Katutilan kehittäminen viihtyisäksi	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Liikenneturvallisuus	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Investoinnin kannattavuus (suuret hyödyt suhteessa kustannuksiin elinkaaren aikana)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Kustannukset eivät kasva ennakoitua suuremmiksi	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Hyödyt eivät jää ennakoitua pienemmiksi	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

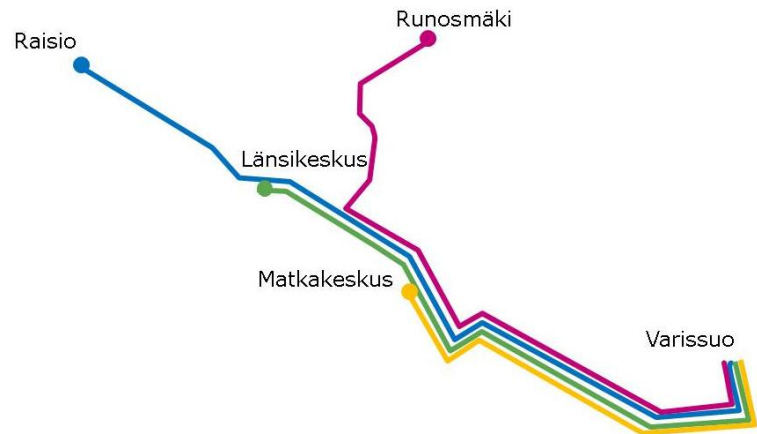
14. Kuinka tärkeinä pidät raitiotiesuunnittelulle asetettuja tavoitteita?

Tavoite	Ei tärkeä 1	Vähän tärkeä 2	Tärkeä 3	Melko tärkeä 4	Erittäin tärkeä 5
1. Kaupungin kilpailukyky, kasvu ja keskustan veto-voima nousevat	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
2. Kestävä kaupunkirakenne	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
3. Sujuva liikennejärjestelmä ja houkutteleva joukkoliikenne	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
4. Kaupungin asukkaiden viihtyvyys ja hyvinvointi lisääntyvät	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
5. Taloudellisesti kestävä investointi	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

## NÄKEMYKSET REITILINJAUKSISTA

15. Mikä seuraavista pitäisi mielestäsi toteuttaa ensimmäiseksi raitiotie- tai superbussilinjana?

- Varissuo-Runosmäki
- Varissuo-Raisio
- Varissuo-Länsikeskus
- Varissuo-Matkakeskus
- Ei mikään



16. Mitä asioita pidät tärkeimpinä ensimmäisen reittivaihtoehdon valinnassa? (mahdollista valita useita)

- Oman liikkumisen kannalta paras vaihtoehto
- Turun seudun vetovoiman kannalta paras vaihtoehto
- Keskustan vetovoimaisuuden kannalta paras vaihtoehto
- Saavutettavat työpaikka- ja asutusalueet
- Saavutettavat palvelut
- Maankäytön kehittämismahdollisuudet reitin varrella
- Kävelyn ja pyöräilyn olosuhteiden parantaminen reitin varrella
- Reitin rakentamisen ja liikennöinnin kustannukset
- Muu, mikä? \_\_\_\_\_

MR

17. Mitä muuta haluaisit kertoa joukkoliikenteen kehittämisestä Turun seudulla?

---

KIITOS VASTAUKSESTA!



## LIITE 2. VAPAAMUOTOISET KOMMENTIT JOUKKOLIIKENTEEN KEHITTÄMISESTÄ

1) Poikittaisliikennettä enemmän, esim. joukkoliikennettä Martista/Hirvensalosta tms. It. Pitkäkatua pitkin Kupittaa asemalle tarvittaisiin kipeästi. 2) Pkaraitiontien markkinointia tulee terävöittää. Tarkemmin ja selkeämmin hyödyt ja perusteet esille, ja höpöpuheet "nostalgiasta" ja "1800-luvun tekniikasta" pitäisi heti kumota.
1)Turku vihaa julkista liikennettä ja siinä liikkuvia. Sujuvaa tai täsmällistä se ei ole. 2) Turku ei välitä pääseekö liikuntarajoitteinen asukas ikinä ovestaan ulos. 3) Suunnitellut kustannukset kasvavat jo nyt yli budjetin. 4) Koska toriparkki, siksi yhtäkään joukkoliikenteen parannusta tuskin tehdään, pääseehän sitä omalla audilla tuumaa kokoomus. 5) Turkulainen ajaa risteyksen tukkoon koska hän voi. Suojatien kohdalla ei pysähdytä vaikka naapurikaistalla joku urpo niin tekisi.
1960-luvulla tehtyjä kaavoitusvirheitä ei voida raitiotiellä tai toriparkilla korjata. Hölmöyden korvaaminen uudella hölmöydellä näyttää kylläkin olevan maantapa.
2020-luvulla ei pidä investoida vanhaan raitiotiehen. Kehitys menee älyliikenteen suuntaan, johon kiinteät runkolinjat eivät sovi missään muodossa.
25 m sähköbussuja ei ole saatavissa tällä hetkellä.
70-luvulla raitioliikenteen poistumiseen vaikuttaneet asiat pidettävä mielessä. Yksityisautoilu lisääntynyt ja ruuhkautunut niistä ajoista huomattavasti: miten uusi raitioliikenne tulee vaikuttamaan muuhun liikenteeseen. Muistutan lisäksi, että ratakiskoilla sattui aikanaan paljon tapaturmia. Toivon, että runkolinjojen lisäksi julkinen kehäliikenne olisi nykyistä monipuolisempaa ja sujuvampaa.
Aiemman sivun kysymyksestä saa mielikuvan, että koko seudun liikennejärjestelmä rakentuisi ratikan, superbussin tai runkobussin varaan vuonna 2029 tai 2050. Näin ei ilmeisesti kuitenkaan tule olemaan, vaan järjestelmä painottuu eri tavalla?
Aikataulujen pitävyydessä on parantamisen varaa!
Aikataulut ja reitit pitäisi rukata. Miksi kaikki bussit menevät ja roikkuvat torilla. Suunniteltuja vaihtopaikkoja pitäisi olla muullakin. Miksi samaan suuntaan menevät bussit lähtevät samaan aikaan ja tulevat torin suuntaan samaan aikaan mm. Uudenmaan- ja Hämeenkadulla?
Aino tapa saada Turun seutu nousuun ja arvokkaaksi ja viityisäksi on Raitiotie11
Ainoa toimiva ja taloudellinen vaihtoehto on raitiotie.
Aivan hölmöä suunnitella kiskojen rakentamista, kun ne kerran on jo purettu. Koko raitiovaunukouhotus on pelkkää mielikuvahöttöä, järkevämpää satsata ja tutkia uusien bussien (max. pit 15 m) eri tekniikoihin (sähkö, polttokenno ym.). Bussi on ketterämpi ja toimivampi tiukkaan rakenetussa kaupunkiympäristössä ja mahdollistaa tarvittaessa erilaisten poikkeusreittien toteuttamisen.
Aivan älytöntä satsata satojamiljoonia vanhentuvaan tekniikkaan ( superbussi, raitiotie ), mutta kysymystenkin perusteella "päätös" on jo tehty vaikka kohdan 15 linjavaihtoehtojen alueella asuu vain 20-25 % väestöstä, loput saavat kunnian vain maksaa!
Alueiden Mylly-Länsikeskus-keskusta yhdistäminen järkevämmällä tavalla. Kuninkojantie liian ahdas. Liikkeitä kuitenkin paljon ja houkuttelava alue uusillekin liikkeille.
Raikas sisäilma liikennevälineissä ehdottoman tärkeä. Etenkin Varissuolle menevissä linjoissa aina hajuongelmia.
Använd den existerande järnvägen till spårvagnsrutt från Kuppis till Meyer Turku.
Aurinkoenergia kehittyi melkoista vauhtia. Sähköbussien vaihtomahdollisuus jos reitillä tapahtuu jokin häiriö, niin on mahdollista siirtää sinne korvaava liikenne.
Ratikka taas aiheuttaa infran rakentamista ja korjaamista reitillä. Kiskoilla ei tehdä kiertotietä nopeasti. Tai siirretä rikkoutunutta kulpupeliä niin vain syrjään.
Olisihan se turisteille hetkeksi, mutta mihin hintaan.
Otetaan mallia niistä yrittäjistä jotka jo hyödyntävät aurinkoenergiaa ja sitä kautta opetellaan ottamaan käyttöön hybridejä ja sellaisia kulkuneuvoja jotka kehittyvät yhä enemmän.
Ratikka ei ole sitä tulevaisuuden luontoa suojelevaa tekniikkaa.
Autoilu on myös muistettava
Busseja on kehitetty jo sähköisiksi ja toiminnassakin todettu hyväksi sekä kannattaviksi. Miksi palata vanhaan ja ei niin toimivaan tilanteeseen sekä ahtauttaa katuja entisestään kiskoja rakentamalla liikenteen sekaan jolloin myöskään autoilijoille ei jää nykyistäkään tilaa käyttöönsä?
Bussi joustava, raitiotie jäykkä,
Bussi- tai raitiotielinjoja pitäisi rakentaa myös ilman Kauppatorin pysäkkiä: ainoastaan 99 taitaa nykyisin olla sellainen.
Bussien kuljettajat eivät muutu, ajavat ihme linjoja pisin ajotiellä ja pitävät busseja saunana kesällä ja talvella jääkylminä. Nykyiset kuskit ovat todella työkeitä ja eivät pysähdy pysäkillä kun asiakas heiluttaa kättään. Raitiovaunut ajavat suoraan laiturille ja pysähtyvät varmasti. Asiakkaitakin tulee enemmän kun kaikki saavat tulla kyytiin.
Bussien käyttö on joustavin ja halvin ratkaisu, eikä aseta alueita eriarvoiseen asemaan.
Bussien reittejä voi muuttaa tarpeen mukaan
bussihinnat pitäisi olla nykyistä edullisemmat; vaikka puolet edullisempia niin volyymia saisi lisää käyttäjäkuntaan.

Bussikysely ei ota lainkaan huomioon joukkoliikenteen teknologista disruptiota, joka tapahtuu robottiautojen ja sähköisten ajoneuvojen saralla. Itse uskon, että joukkoliikenne käsitteenä lakkaa olemassa ja sähköiset robottiautot korvaavat kaiken liikenteen tulevaisuudessa. Investoiminen katoavaan teknologiaan tässä vaiheessa on erittäin typerää ja tyypillistä, jotka eivät osaa ottaa huomioon teknologian S-käyrää.
Bussiliikenne on nyt jo aivan sujuvaa investoidaan uusiin ympäristöystävällisiin sähköbussiseihin. Raitiotiehanke on aivan liian joustamaton!
Bussiliikenne toimii nyt hyvin. Aivan naurettavaa pelleilyä suunnitella ratikkalinjaa... :(
Bussiliikennettä on hyvä kehittää myös sähköbussuja lisäämällä
Bussiliikenteen kehittäminen on kustannustehokkain valinta
Bussin reitti helppo muuttaa tarpeen tullen katutyöt /sähkö/viemäri/vesi Ratikka menee jurnaa vain niitä kiskoja pitkin EI RAITIOTIETÄ TURKUUN
Bussipysäkkien säilyminen torin reunalla.
Bussireittejä voi vaihtaa, raitiotie on kallis ja pysyvä.
Bussit ajamaan tiheämmin kuin kolme kertaa tunnissa ja reitit enemmän kiertämään.kiitos
Bussit ja superbussit sopivat parhaiten liikuntavammaille kun niihin pääsisi esteetömästi sissään . Se pitää täytyy pitää mielessä liikuntarajoitteiset eivät pääsisi ja mahtuisi rattikaan mitenkään. Ja myös rattikat poistettiin syystä käytöstö. Vie paljon autotilaa autoilijoilta ja on vaarallinen lapsille ja autoilijoille. Se ei sovi turun ja raision imagoon. Muutenki kadut on hankalia turun keskustassa vammallisille esimerkiksi kaupatori on vaikea kulkuista. Huomioikaa vanhat ja vammaisiet ensiksi.!!
Bussit joko kaasulla, tai sähkövoimalla toimivaksi. Turun väkiluku on riittävä vain toimivalle bussiliikenteelle. Lisäksi bussireittejä voi helposti muuttaa vastaamaan uusia asumalähiöitten tarpeita.
Bussit keskustassa ehdottomasti maan alle!!!! Vrt. Kamppi. Täysin käsittämätöntä sekoilua, että kukaan ei ole tätä asiaa ehdottanut missään. Tulisi aika paljon halvemmaksi rakentaa terminaalit samaan aikaan kun toriparkkia tehdään, kuin että sen valmistumisen jälkeen aletaan repimään paikkoja uudelleen auki.
Bussit olisivat joustavampia siirtymään kuin raitiotielinjat jotka ovat rajalliset ja koskisivat vähempää määrää käyttäjiä.
Bussit on aina täynnä kun tulen töistä kotiin. Ei millään jaksais seisoa raskaan työpäivän jälkeen.
Bussit on ketteriä, nopeasti muuttuviin reitteihin ja ongelmatilanteisiin reagoivia. Busseille omia kaistoja ja etuja liikennevaloihin.
Bussit voittaa taloudellisesti ja muutosvalmiuden osalta raitiotien ylivoimaisesti.
Bussit ovat huomattavasti joustavammat kuin raiteet.esim kolari tiellä bussi voi kääntyä seuraavasta risteyksestä ja palata sen jälkeen reitilleen, raitiovaunulla ei pysty. Tulevaisuudessa bussireittejä voidaan muuttaa vaikka viikoittain kysynnän mukaan, raitiovaunun tarvitsemia raiteita ei voida siirtää tarpeen mukaan.
Bussit ovat jo täällä, tulevaisuudessa kulkevat, tai kulkevat jo sähköllä ja ovat siten ympäristöystävällisiä. Ei siis niin minkäänlaista tarvetta ruveta kaivamaan uusia kiskoja pitkin kaupunkia. Keskusta on niin pieni alue, että sen kävelee vaivattomasti päästä päähän, täysin ilman ratikkaa.
Bussit toimii nyt todella hyvin, joten miksi muuttaa hyvin toimivaa systeemiä. Milloinkaan ei ole bussi ollut työmatkallani eikä muutenkaan kokonaan täynnä, aina on tilaa. mihin siis tarvitsemme lisää kapasiteettia. jos jokin linja on ahdas, niin halvempi laittaa vaikka kaksi busssia peräkkäin. Satsataan niinkuin linja 1 tällä hetkellä, akkukäyttöinen bussi, AKKUTEKNOLOGIA ON TULEVAISUUTTA
bussiterminaali torin alle
Både spårväg och superbuss alternativen kräver så stora investeringar att de riskerar utvecklingen av kollektivtrafiken i övriga delar av staden... Åbo stad behöver varken spårvägar eller superbussar, men däremot behöver vi en bra och effektiv kollektivtrafik i hela staden...
Dagens trafikstockningar sker ju på axeln Åbo centrum - Reso/Nädendal och i allt stigande grad Åbo centrum - Hirvensalo.
Denna enkät var dåligt uppgjord. Fråga nr 12 var otydlig och vilseledande. En fråga som är ytterst viktig är att få centrum fritt från avgaser. Det är ytterst viktigt för alla, passagerare invånare och människor som rör sig längs rutterna. Det ger positiva hälsoeffekter för alla!! En spårväg är en lönande investering på lång sikt. Den ger otaliga positiva effekter åt Åbo. De viktigaste är trivsel och hälsoeffekterna. Åbos centrum bör bli så bilfritt som möjligt!!
det skulle se trevligt ut med en spårvagn
Diesel-bussit pois keskustasta.
Dra hela vägen ända till St. Karins. Då får vi med invånaren från staden att dela på notan..
Dra nytta av de beslutade moderna spårvägarna i Tammerfors och Jokerlinjen i Esbo. Projektledningen och val av vagnpark.
Edelleen ne paikat mistä nykyäänkään bussi ei läheltä kulje, ovat jäämässä ilman. Turussa pääsee vain lähiöistä keskustaan ja takaisin. kehälinjat puuttuvat. Jos asuu matkan varrella, ei pääse muualle kuin keskustaan, eli ensin joutuu kävelemään pitkään pysäkille, jotta pääsee jollekin linjalle, eikä tiedä mihin aikaan bussi on siinä, kun se tulee jostain kauempaa, ja Torilta joutuu taas jatkamaan toisella bussilla vaikka samaan suuntaan. Tai esim. kaupunginsairaala - Tyks, Mäntymäki-rautatieasema /Kupittaaan asema.
Ehdotan, olisi sama malli Kamppi Helsingistä. Turun torilla voi kaivataa ja rakentaa matkakeskukseen talo. Turun Linja-aseman ihan turhaa käyttöä esimerkiksi Kamppi ihan paras käyttöä. Myös Aninkaistenkatu-Uudemaankatu tunneli myös suurin huomiot suosikki. Esimerkiksi kävin Tukholmassa heti huomiot paljon

<p>autoilijat ajaa tunneliin kautta. Tukholman keskustassa vähemmän autot ja jalankulkija enemmän myös päästöt vähemmän ilmasto puhtas. Ehdotan helppo Aninkaistenkatu-Uudemaankatu tunneli voi myös matkakeskukseen bussiin oma tiellä. Tärkeä ajattelu tori ympäri liikenne ruuhka. Talven ajan aurakadulla on riski ylämäeä. On louhissa yksi vaihtoehtoa paras! Verran Euroopassa paljon kulkee autot tunneliin kautta kaupungit. Myös rautatieaseman on lähellä torilta. Suosittelem torilta tulee rakennukseen matkakeskukseen lajitteluun. Myös palvelu paranne. Pitää vähän katsoa miten Tukholmasta, Hampurista, Frankfurtista ja Helsingistä. Mikä onnistuvat toimii.</p>
<p>Ei ainakaan mitään perkeleen kiskoja maahan. Taloudestani löytyy kaksi autoa ja moottoripyörä, ja moottoripyöräilijänä en kannata liukkaita ja vaarallisia kiskoja laitettavaksi maahan. Puhumattakaan niiden laittamisen kustannuksista. Joukkoliikennettä en käytä ollenkaan, niin muuten on aivan sama mitä päätetään, kunhan se ei ole raitiotie.</p> <p>Keskustassa en muutenkaan ikinä käy, kun autolla pääsee helpommin, nopeammin, mukavammin ja ilmaiseen parkkiin kauppakeskuksiin ostoksille. Juurihan oli jokin tutkimus, että keskustan kaupoissa eniten maksavia asiakkaita on joukkoliikenteen käyttäjät, varmaankin juuri em. asian takia. Keskustasta voi minun puolesta tulla vihervasemmiston ituhippien temmellyskenttä autottomana alueena pyöräkaistoineen, en menetä mitään.</p>
<p>Ei ainakaan ratikkaa!</p>
<p>Ei ihmiset halua mitään kolhoosiliikennettä. Jokaisen pitää päästä milloin tahansa mihin tahansa. Yksityisautoilua kehitettävä kuskittomaan suuntaan.</p>
<p>Ei junia saa päästää kaduille</p>
<p>Ei jätetä kehittämistä Turun rajalle, vaan sujuvat yhteydet naapurikuntien keskuksiin ovat myös tärkeitä työssäkäynnin ja asumisen kannalta. Bussit järkevimpiä vaihtoehtoja; linjat muuttuvat joustavasti työpaikkojen ja asuinalueiden kehittymisen ehdoilla.</p>
<p>Ei kiitos nivelbusseille, pyörien peittäminen on ei paranna nivelbussien kyseenalaista matkustusmukavuutta.</p>
<p>Ei kiitos raitsikoille. Turha ja kallis tehdä. Kerran poistettu, ei enää. Täytyy keskittyä kehittyneempiin busseihin. Bussit ovat halvempia ja helpompi vaihtoehto uusia. Kiskot hankala tehdä ja repiä pois. Järjen käyttö on sallittua ja pakkomielleen voi hyvin muuttaa. Ei tehdä samaa virhettä kuin Tampereella. Otetaan omat ideat käyttöön.</p>
<p>EI MISSÄÄN NIMESSÄ RAITIOTIETÄ !!!!</p>
<p>EI MISSÄÄN NIMESSÄ RAITIOTIETÄ !!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!</p>
<p>Ei missään nimessä raitiotietä Turkuun!</p>
<p>Ei missään tapauksessa raitioiteitä - hankalia pyöräilijöiden ja autoilijoiden kannalta. Ovat myös kiinteitä ja hankalasti muutettavia jos olosuhteet/ ihmisten liikkumisvirrat muuttuvat, vrt esin Ukin tilanne nyt vs 3 v sitten.</p>
<p>Ei mitään raitiotietä, siitä olette luopuneet jo aikaisemmin! Tulee hankaloittamaan elämää katutöiden vuoksi joka kestää. Sähköbusseista ei kovin hyvää kuvaa, latauspisteet ei toimi ja muutenkin tuntuu vikoja löytyvän.</p>
<p>Ei muut ko päätös ja hommiin vaa!</p>
<p>Ei nivelbusseja / superbusseja. Sellaisessa seisomine ei houkuttele. Voisin kulkea enemmän raitiovaunulla oman auton sijasta.</p>
<p>Ei pidä jäädä kiinni puolivillaisiin keinoihin kun halutaan tehdä tulevaisuuden pitkäkestoisia ratkaisuja. Nuo superbussit tuntuvat aika utopistisilta, ei tuollaisia katutiloja ikinä saada varattua busseille. Kapeilla, erityisesti varatuilla tiloilla kiskoliikenne lienee kuitenkin turvallisempi vaihtoehto.</p>
<p>ei raitioiteitä Turkuun kun niistä jo kerran on päästy eroon</p>
<p>Ei raitioiteitä, vaan bussiliikenteen kehittämistä.</p>
<p>Ei raitiotietä</p>
<p>Ei raitiotietä kiitos</p>
<p>Ei raitiotietä Turkuun!</p>
<p>Ei raitiotietä! Vanha ja kankea järjestelmä</p>
<p>EI RAITIOTIETÄ!</p>
<p>Seutuliikenne bussilla on jo kehittynyt paljon, sitä voisi vielä kehittää.</p>
<p>Ei raitiotietä, liian jäykkä ratkaisu, busseilla saadaan joustavuutta kun ympäristö, tarpeet ja olosuhteet muuttuvat.</p>
<p>Ei raitiotietä, sillä olen sen raiteilla riittävästi aikoinaan kaatunut polkupyörällä kiskoja ylittäessäni. Järki käteen ja sähköjohdoilla kulkevat bussit käyttöön.</p>
<p>Unohtakaa huuhaa raitiotie jo viimein.</p>
<p>Ei raitiotietä.</p>
<p>Ei raitiotietä.ei palata menneisyyteen, katse tulevaisuuteen! Bussien kehitystä.</p>
<p>Ei raitiovaunu missään tapauksessa.</p>
<p>Ei raitiovaunua Turkuun! Jos jotain niin kaikilla linjoilla pitää päästä joka puolelle. Ei vain keskusta-varissuo!</p>
<p>EI RAITIOVAUNUJA KIITOS</p>
<p>EI RAITIOVAUNUJA YM.. FÖLI KULKEE JA JOS EI KULJE NIIN KÄVELLEN PÄÄSEE</p>
<p>Ei raitiovaunuja, KIITOS. Aivan tyhmä ajatuskin, superbussi ok.&amp;#128512;</p>
<p>Ei raitiovaunuja,kiitos</p>
<p>Ei raitiovaunuja.</p>

Ei raitivaunuja enää
Ei Ratikkaa!
Ei ratikoita, ne ovat turhia ja liian hankalia toteuttaa. Hyvät kevyenliikenteen väylät ja tehostusta busseihin, niillä pärjätään.
Ei saa unohtaa syrjäisempiä alueita, kuten pohjoinen Turku. Toivottavaa myös olisi, ettei joukkoliikenteen kehittäminen johda tilanteeseen, jossa keskusta-alueella yksityisautoilu estyy kokonaan tai muuttuu sekavaksi ts. nykyistäkin vaarallisemmaksi.
Ei tehdä liikaa liikennesumppua. Olisi hienoa jos panostettaisiin toimivaan, nopeaan ja saavutettavaan joukkoliikenteeseen niin yksityisautoilu ja ruuhkat vähenisivät!
Ei voida ennustaa, missä työpaikat ja työssäkäyntialueet ovat 10 tai 30 vuoden päästä, joten investointi esim. raitiotiehen voi olla hukkainvestointi. Raitiotie yksinään ei riitä varmistamaan sen kannattavuutta, vaan Turun seudulla pitää miettiä myös muita tekijöitä (korkeakoulut, teknologiateollisuuden alueet, asu-alueiden rakentamista väljemmin ja viihtyisemmäksi kuin nykyisin, maahanmuuttajien asuttamista tasapuolisesti eri kaupungin alueille jne.) Esteettömyyttä ei myöskään ole ennen kuin se pääsy esim. raitiotiepysäkillä on esteetöntä.
Eiköhän kiskot jo pantu rullalle. Eurooppalainen malli, jossa taajaman ulkopuolella on parkkitalo, johon auto tai muu kulkuväline on jätettävissä ja sieltä taajamaan nopeasti kulkeva joukkoliikenne takaa parhaan ja saasteettomimman tulevaisuuden. Pakolla ja huonolla suunnittelulla ei synny toimivaa yhteiskuntaa.
Eli raitiovaunu mielestäni ykkönen
En asu raitiolinjan lähellä. Miksi haluaisin, että kaupunki panostaa asiaan satoja miljoonia? Miksi maksan Varissuon maahanmuuttajien raitiovaunuista?
En halua antaa euroakaan näille hankkeille, ottakaa kaupungin päättäjien omista taskuista! Superbussi on liian kallis vanhaan kaupunkilayoutiin ja liian kankea, raitioliikenne on aivan liian kallis, Taiwanilla Taichungin kaupungissa tehtiin tällainen pikaraitiotie, mutta nyt se purettiin huonona päätöksenä, harjoituksen hinnaksi tuli 200 Me , meillä yleensä kaikki maksaa 4x enemmän ja ylläpito tulee huomattavan kalliiksi johtuen talvestamme. Eli olkaamme järkeviä ja käyttäkäämme varojamme paremmin, kehittämäämme kaasu- ja sähköbusseja. Väittäjä etteikö bussin paikkatietoja voitaisi toteuttaa nykyisiin pysäkkeihin on väärä, kaikki voidaan toteuttaa jos teemme asiat oikein. Mutta vastustan näitä järjettömän kalliita hankkeita.
En henkilökohtaisesti näe, että joukkoliikenne olisi merkittävä kynnyskysymys esim. keskustan viihtyvyyden kannalta, vaan tärkeämpiä ovat saatavilla olevat palvelut ja keskustan yleinen ilmapiiri, mihin taas vaikuttavat voimakkaasti keskustassa olevat ihmiset (kuten kerjäläiset). Näihin ei paljoo joukkoliikenteellä vaikuta. Oleellisin kysymys ei liene niinkään se, toimiiko raitiotie, vaan se, paljonko se maksaa. Niinpä huomion tulisi kiinnittyä hyöty/kustannusanalyysiin, ja esim. Tampereen kokemuksia tulee seurata tarkasti. Pidän enemmän kuin todennäköisenä, että raitiotien toteutuessa mikä hyvänsä kustannusarvio tulee ylittymään. En ole vakuuttunut siitä, onko Turun alueen matkustajamäärillä perusteltavissa raskasta infraa vaativa joukkoliikenneprojekti.
En hyväksy raitiovaunuliikennettä perustamiskustannusten ja liikennettä haittaavien töiden vuoksi
En jaksa uskoa keskustan kehittämisen tuovan sinne enemmän asiakkaita. Niin kauan kun on hyvät, monipuoliset kauppakeskittymät keskustan ulkopuolella joissa ilmainen pysäköinti. Näin vaan on
En kannata raitiotietä Turkuun. Mielestäni bussit toimivat aivan loistavasti.
En kannata raitiotietä!
En löytänyt linkkiä suomenkieliseen kyselyyn, mutta onneksi täällä ruotsalaisille suunnatussa kyselyssä oli yksi valinnanmahdollisuus sekä suomeksi, että ruotsiksi. Ei herätä luottamusta kyselyn tekijöihin. Kysymyssissäkin ajettiin raitsikkaa kun käärmettä pyssyy. Pääasiassa rakennusliikkeet hyötyvät suunnitelmista. Aika harva työpaikka lopulta raitiovaunulinjojen varrella.
En milloinkaan ole pärjännyt päivittäin ilman autoa. Kauppakassien ja muiden ostosten kuljetusta, muuta tarviden kuljetusta, lasten kuljetusta. Auto on myös hetkellinen varasto monille asioille... illan kokousmateriaali, jumppavaatteet, kirjaston kirja, pesulaan vietävät.... miten niitä bussissa kuljettaisi ja kantaisi mukanaan koko päivää. Yksityisautoilu on edellen ja tulee olemaan tärkeää.
En missään nimessä halua Turkuun ratikkaa. Parikymppisenä ihmettelin raitsikoista luopumispäätöstä, mutta siitä huolimatta en halua uudelleen ratikoita Turkuun. Miksi tukeutua yli 100v. vanhaan kulkupeliin, kun lähitulevaisuudessa fiksumpia ja joustavampia ratkaisuja on tulossa. En myöskään halua veroeurojani käytettävän muutaman lähion asukkaiden hyväksi. Tulevien ratkaisujen tulee hyödyttää laajempaa käyttäjäkuntaa. Olen sitä mieltä, että käyttäjä maksaa ei ne, jotka eivät ko välinettä käytä. Sama pätee Kakolan rinnehissiin. Käytän nykyään säännöllisesti bussia keskustareissuillani ja olen tyytyväinen saamaani palveluun. Dieselit voidaan korvata saasteettomammilla vaihtoehdoilla, ei siihen sporaa tarvita. Pistäkää säästävät rahat koulutukseen ja vanhustenhoitoon ym. terveyden ylläpitoon. Antaa Tampereen tehdä ratikkansa.
En näe järkeä raitiotien tai superbussilinjan investointiin.
En näe, miksi superbussi olisi imagoltaan modernimpi kuin raitiotie. Minkä vuoksi autoilijana haluaisin vaihtaa yksityisautosta joukkoautoon? Mielestäni osa raideliikenteen vetovoima on se, että se liikkuu kiskoilla: se tuntuu mukavammalta ja luotettavammalta kokonaisuudessaan. Olen ulkomailla jonkin verran liikkunut raitiovainuilla ja minua miellytti tasainen kulku sekä tarkka ja reaaliaikainen informaatio, jota en linja-autoissa ole kokenut. Minulla myös kokemusta Eindhovenin superbussista ja sen liikkeessä huomasin selvästi enemmän epämukavaa huojuntaa kuin tavallisissa linja-autoissa, kun taas raitiovaunuissa huojuntaa ei esiinny.
En osaa sanoa, onko ratikka superbussia parempi - sillä on kuitenkin parempi/tutumpi imago ja kaupunki rakentuu fiksummin ympärille. Yksityisautoilua pitää vähentää rankasti ja keskusta rauhoittaa kävelijöille.

Ilmainen joukkoliikenne, kiitos!
En spårvägslinje till Hallis vore välkommen i en andra fas med tanke på den stora mängden invånare i stadsdelen. En elektrifiering av kollektivtrafiken är nödvändig med tanke på miljövänligheten och användandet av stålhjul på stålräler (=spår-/järnväg) är nödvändig för att minska utsläppen av gummipartiklar i naturen. Lokaltrafik på järnvägarna till Salo, Loimaa och Nystad (efter nystadsbanans elektrifiering) upphandlad av den kommande regionen enligt svensk modell vore en mycket välkommen dellösning på regiontrafikproblemen.
En tiedä, ovatko bussirallin kasvattamista haikailevat ihmiset koskaan asuneet kaupungeissa, joissa bussiralli on ISOA? Bussilla pääsee liikkumaan, mutta kun bussien määrä kasvaa, se tekee ympäristön todella epäviihtyisäksi. Raitiovaunun idea on sen kapasiteetti, mahdollisuus vastata linjojen matkustajamääräkasvuun paitsi tiuhemmalla vuorovälillä, myös isommilla vaunuilla. Tasainen kyyti, tietää, että kun ostaa asunon kiskojen vierestä, niin raitiovaunu on aina vaihtoehto.
En valinnut reittivaihtoa, sillä minusta pitäisi olla kolme reittiä ja siten, että kaikki alkaisivat torilta janiin, etteivät bussit enää ajaisi torille. Asia joka askarruttaa on se, että yleensä kun kaupunki investoi, niin sovitto urakkahinta tuplaantuu.
En vastannut kysymyksiin, jotka ihannoivat raitiotietä, siis puolueellisia ja johdattelevia! Miinuksista em. liikennöille ei ollut ollenkaan, esim kankeus, kalleus, melu ja se että suuri osa kaupungista jää joka tapauksessa bussiliikenteelle.
En ymmärrä tätä Varissuo-Runosmäki - ajattelua. Varissuolle menee jo kaupungin parhaat bussiyhteydet ja Runosmäkeen bussi 18, joka ainoana linjana koko kaupungissa liikennöi lähes asiallisin aikatauluin. Sen sijaan muut alueet on lähinnä hylätty oman autoilun varaan. Miksi parhaita yhteyksiä pitää parantaa ensimmäisenä? Ratikalle on selkeä tarve Skanssin suunnalla sekä Hirvensalossa. Nyt Hirvensaloon on rakennettu ja koko ajan rakennetaan kokonaisia asuinalueita, joissa ei ole edes bussipysäkkejä katujen varsilla! Säälittävää pikku puuhailua tämä Turun joukkoliikenne!
Enemmän hiljaisia sähköbussseja ja tulevaisuudessa robottibussseja
Enemmän joustavuutta ja käytännöllisiä ratkaisuja. Sellaisia ratkaisuja, kuten linja-autoaseman ja rautatieaseman sijoittaminen 15min kävelymatkan päähän toisistaan pitää pyrkiä korjaamaan tai ennakoehkäämään. Mielestäni kehityksen pitää tapahtua tasapuolisesti, ei esim. seutuliikenteen kustannuksella! Jotta keskustan kehittämisestä olisi todellista hyötyä koko Turun seudulle joustavan joukkoliikenteen pitää kattaa myös kaupungin lähiö- sekä seutualueet. Lisäksi Turun seudulla Salosta Naantaliin ja Auraan asti on yhtenäinen ja toimiva (!!!) raideverkko, jonka varrella on myös asemapistetä. Miten ihmeessä tällainen valtava resurssi ja potentiaali on jätetty täysin käyttämättä?!? Lähijunaliikenne olisi huomattava parannus Turun seudun vetovoimaisuuden kannalta!
Enemmän poikittaisliikennettä! Kupittaan alueen joukkoliikennettä parannettava, kaikkien ei tarvitse mennä keskustan läpi!
Enemmän yhteyksiä raisioon ja naantaliin.
Eniten maalaisjärjen mukainen on nopea yhteys Kaarina - Turku - Raisio.
Ensimmäinen raitiotielinja tulee toteuttaa Haarla - Moikoinen - Kauppatori - Runosmäki - Lentokenttä. Hirvensalon saari on täyteen puukattu ja lisää rakennetaan. Aamu- ja iltapäiväruuhkat ovat varmaan Turun alueen suurimmat. Runosmäki on suuri lähiö ja lentokentältä tulee turisteja keskustaan. Uskon, että raitiotie on ratkaisu Hirvensalon aamu- ja iltapäiväruuhkaan.
Ensimmäiset reittivaihtoehdot kummastuttavat. Miksi ensisijaiset vaihtoehdot kaikki päättyvät Varissuolle? Eikö raitiotien aloitusvaiheeseen kuuluisi ottaa ehdottomasti mukaan kaupungin autoilun kannalta pullonkaulat eli Hirvensalo-Kauppatori -reitti? Muutoinkin Hirvensalon osalta on erikoista, että reitti päättyy Moikoisiin, vaikka autoruuhka alkaa Haarlasta, jonka asukasmäärä on moninkertaistunut vuosien aikana. Helpottaakseen ruuhka-aikoja, Hirvensalon reitti Haarlasta alkaen olisi aivan ehdoton. Raitiovaunu ei ole riippuvainen ruuhkista, ja siksi varmasti keräisi melkoisen määrän työ- ja koulumatkaliikkujoita kyytiinsä, kun pystyisi välttämään autoilun hitauden. Toinen silta jäänee hamaan tulevaisuuteen, ja tarvitaanko sitä edes, jos julkista liikennettä kehitettäisiin niin ettei se jumita ruuhkissa. Bussihan joutuu seisomaan ihan saman jumiajan kuin henkilöautokin, jolloin oma auto voittaa valinnoissa. Raitiovaunulla tätä ongelmaa ei olisi. Tuntuu, että reittivalinnoissa käytännön ongelmat on taas kartoitettu/otettu huomioon melkoisen suppeasti. Mä hyppään heti raitiovaunun kyytiin, jos tänne sellainen tulee. Mutta bussiin en lähde jonottamaan.
Ensin lyhyemmät keskustalinjat kuntoon, m.m. keskusta-satama ja siitä sitten pidemmät linjat...
Ensivaiheen reittivalinta Raisioon tai Runosmäkeen on molempien osalta omilla kestäville perusteilla asetettava toisen edelle. Tärkeimpänä pitäisin, että molemmissa reitti kulkee Länsikeskuksen palveluiden äärelle, koska muuten hukataan merkittävä määrä potentiaalisia käyttäjiä. Reitti Raisioon pitäisi kulkea Satakunnantietä pitkin, jolloin raitiotie sivuaa Länsikeskuksen palveluita jättäen ne ne oikealle puolelle. Runosmäen reitti tulisi kulkea Satakunnantieltä Citymarketin kulmalta Markulantielle ja sieltä Hepokullan kautta eteenpäin. Tässä vaihtoehdossa Länsikeskuksen palvelut saavutetaan reitin vasemmalta puolelta. Olemassa olevissa suunnitelmissa Runosmäen reitti ei huomio riittävästi Länsikeskuksen potentiaalia ja siksi hukkaa osan potentiaalisista raitiotien käyttäjämääristä.
Eri liikennemuotojen lisääminen Föliin (vesibussi, funikulaari) on ollut erinomainen asia, kun samalla järjestelmällä pääsee liikkumaan joustavasti. Vielä kun saisi valtakunnallisesti toimivan matkakortin (ml. VR, bussien pikavuorot ja paikallisliikenne eri kaupungeissa) ja tänne Föli-alueelle yksilöllisempiä liikkumismuotoja (polkupyörät, yhteiskäyttösähköautot, segwayt, ym.) erittäin helposti käyttöön otettavina, oltaisiin todella hyvässä tilanteessa. Tässä kyselyssä häiritse se, että alun kuva- ja värivalinnat vaikuttivat suorastaan tarkoitushakuisesti luovan raitiotiestä kaikkein positiivisinta kuvaa. Vaikka pitkäaikainen raitiotien kannattaja

olenkin, yhdenvertaisen käsittelyn pitäisi mielestäni tarkoittaa sitä myös näissä kyselyissä.
Erittäin huono, tarkoitushakuisesti laadittu kysely. Vaihtoehdot ja rinnastukset keuhkoja. Perusbussien järkevä kehittäminen lapsipuolen asemassa. Tämän kyselyn tulosten perusteella ei johtopäätöksiä voi tehdä. Roskikseen vaan.
Koko maanomistajien ajama ratikkatouhu on pikkukaupungissa rahan tuhlausta. Vain konsultit voittavat. Tälle rahalle olisi oikeaakin tarvetta.
Erittäin hyvä että asioita ja vaihtoehtoja tutkitaan mutta päätös on tehtävä ripeästi ja turha poliittinen jähkailu pois. Föli oli jo hyvä parannus, nyt vaan samaan malliin lisää ripeyttä.
Esteettömyys ei tarkoita ainoastaan kynnyksetöntä lattiaa ja sisäänkäyntiä, sekä kulkuneuvon pysähtymistä laiturin viereen. Esteettömyyteen kuuluu hyvin olennaisesti myös pysäkkiväljen pituus, ja se ettei liikennevälinettä joudu odottamaan pitkään. Jo pelkkä pitkittynyt seisominen voi olla joillekin ihmisille haasteellista. Pölyä Turku vähentäisi liikenteestä raitiovaunun rakentamista tehokkaammin ja huomattavasti edullisemmin keräämällä hiekoitushiekat kaduilta nykyistä aiemmin pois.
Ett fungerande spårvagnsnät skulle gynna Åbo väldigt. Det skulle passa med den mer historiska bilden av Åbo och ge mer säkerhet till butiker som finns vid linjen eftersom den fysiskt inte kan flyttas. Dock borde det också finnas förbindelser som går mellan hamnen-centrum-hallis då mycket av de som inte använder sig av biltrafik också bor i dessa trakter (de som bor i centrum, studerande, etc)
Että ei kuitenkaan hinnat nouse pilviin!!
Finns denna förfrågan även på svenska Tycker busskortet ska vara billiga, så flera, många åker med buss. Enstaka biljetter, engångs biljetter kan däremot kosta mera, såsom i Stockholm, där ett tiogångers busskort kostar nästan samma som en enkel biljett, och på så sett blir smidigare
fråga 12, sista alternativet, var felaktigt samma sak, t v på svenska o t h på finska = kysymys 12, viimeinen vaihtoehto, sama lause oli asetettu vastakkain, vasemmalla ruotsiksi, oikealla suomeksi!
Föli on hyvä askel! Kiitos. Tästä eteenpäin seudullista joukkoliikennettä kehittämään. Kaupunkiratikka voidaan laajentaa seudullisesti, se investointi kannattaa ja siitä hyötyvät kaikki mukanaolijat. Myös Turun seutukunnat.
Föli toimii tällä hetkellä hyvin eikä ole vielä kauaa ollut toiminnassa, joten sillä on syytä jatkaa. Aikanansa oli typerimpiä päätöksiä, kun raitsikat poistettiin Turusta. Nykyisessä taloudellisessa tilanteessa on vielä typerää rakentaa kankea raitiotiea Turkuun. Yhtä typerää kuin toriparkin rakentaminen saveen. Lähellä on iso parkkihalli. Ei siis muut kuin toriparkkia rakentava liikemiesryhmä tarvitse toriparkkia. He keräävät siitä voiton kaupungin veronmaksajien kustannuksella.
Hei , oikeasti miten ihmeessä Turkuun mahtuu raitiotie, koska nykyäänkin on jo vaikeata saada henkilöautoliikenne toimimaan. Yksinkertaisesti Turun kadut on liian kapeat.
Hei! Raitiotie on turhan jämäkkä valinta pieneen ja hajanaiseen Turkuun. Kupittaan alue kasvanut nopeasti, eikä raitiotietä ole suunniteltu edes sinne. Ei Turussa hyödy kukaan työpaikkamatkustamisesta (esim Varissuo - Länsikeskus), jos raitiovaunu kulkee max 45km/h, bussilla pääsee nopeammin. Keskustan sisällä pääsee hyvin kävelemään paikasta toiseen, kun niin pieni alue. Bussi halvempi ja fiksumpi vaihtoehto. Hyvä idea olisi myös laittaa toriparkkiin bussipysäkit, jos maanalainen toriparkki on pakko toteuttaa. Sieltä hissillä tai portailla keskustorille. Autoilijat mahtuvat Louheen, jos hinnat vaan olisivat kohdillaan. Yksityisen parkkihallin myötä autoilijat vaihtavat bussiin.
Hellre sen metro än spåra
Helsingissäkin luovuttiin nivelbusseista niiden tehottomuuden ja jatkuvien huoltojen takia. Ei tuo mitään lisäarvoa joukkoliikenteelle!
Henkilöautot pois Turun keskustan alueelta! Jokiranta, kauppatorin ympäristö
Hetken Malmössä asuneena voin suositella superbussia!
Hieman ihmeellistä että linjat päättyvät/alkavat Varissuolta. Kuinkahan moni turisti tai satunnainen kulkija haluaa nähdä ko alueen ? Palvelee varmasti muita kuin kantaväestöä
Hieno hanke, jonka toivoisi etenevän. Turun tärkeätä kyetä kehittämään kaupunkia ja vastaamaan tulevaisuuden tarpeisiin, mitä tulee sekä kaupungin laajempaan kehittämiseen että joukkoliikenteeseen. Toivottavasti poliitikot eivät nyt tyri tätä hanketta - se vasta kävisikin kaupungille pitkän päälle kalliiksi.
Hieno juttu, että tästä järjestettiin julkinen kysely.
Hienoa, että näihin uudistuksiin otetaan kantaa ja ennen kaikkea että kaupunkia kehitetään!
Hirvensalon kasvu asuinalueena on merkittävä, joten raitiovaunu- tai superbussilinja tulisi ehdottomasti saada myös Hirvensaloon. Tämä helpottaisi selvästi ruuhkautuvaa liikennettä Hirvensalosta keskustaan.
Hirvensalon ruuhkien takia ykkössijalla on saada raitiotiet rakennettua välille Hirvensalo-Keskusta-Matkakeskus. Raisio, Kaarina mukaan raitiotiesuunnitteluun ja mieluiten n koko Föli alue
Hirvensalon suunnan ruuhkat on myös ratkaistava!
Hirvensaloon rakennettava toinen silta pitäisi olla prioriteettihanke tällä hetkellä ja kiireesti ja alkaa miettiä kannattaisiko rakentaa tunneli sieltä sataman suuntaan vaikka Ovakon sillalle päin. Joukkoliikenteen suunnittelussa unohdetaan, että täällä on yli puolet vuodesta "talviset olosuhteet" vaikka ilmasto lämpeneekin. Kuitenkin raideliikenteen etuja esitellään vertailemalla asiaa keski- ja etelä Euroopan kaupunkeihin. Pyöräilyn ja jalankulun varaan ei voi laskea kuin lyhyen kesäajan; kukaan ei hae lapsiaan pyörällä päiväkodista räntäsateessa tai kaupasta kasviksia ja hedelmiä. Tällöin pitäisi huomioida, että joukkoliikenteen tulee olla ketterää (ei raiseisiin sidottua) ja pysäkinväljen lyhyitä. Henkilöautoliikenne ei Turussa ja sen lähikunnissa tule vähenemään; olemme niin vauras kansa, että teineilläkin on mopoautot. Puolella porukasta on kesämökki ja sinne pääsee vain omalla autolla, koska jokko-

<p>liikennettä maaseudulla on niin vähän. Keskustan parkkihallien kovat tuntihinnat eivät jatkossakaan houkuttele niihin ja jos kadunvarsipaikkoja vähennetään, niin ajetaan Skanssiin tai Myllyyn. Eräissä Suomen kaupungeissa tämä onkin havaittu ja keskustan parkkipaikkoja alettu lisäämään ja kävelykatuja lyhentämään. Nyt kannattaisi "ottaa lusikka kauniiseen käteen" ja unohtaa toiveajattelu. Eräs kunnallispoliitikko sanoi taannoisessa vaalipaaneelikeskustelussa, että "pukumiehet suosivat raitiotieliikennettä". Mitähän pukumiehiä välillä Varissuo-Runosmäki liikkuu???</p>
<p>Hokasin aika pian, että tähän onkin spärakonsulentin tekemä. Eli jos tähän vastaa, on heti ratikan kannattaja. Minä en kannata, koska pieni Turku ei ratikkaa tarvitse. Meillä ei ole Hervantaakaan. Perusbussi kaikkine hienouksineen on paras ratkaisu. Ratikka huonoin monesta syystä. Yksi on se, että sen reitti ei joustu muuttuvassa maailmassa.</p>
<p>huolelliset kustannusarviot (vrt. impivaara, kaupunginteatteri, ym."päättäjien kustannusmunaukset". potkut, jos sattuisi meillä yksityisyrittäjillä !!!</p>
<p>Huonoja kysymyksiä, "oikea" tulos pakko saada? Jos maksaa muka puoli miljardia, Turussa summaksi tulee ainakin kolminkertainen! Siis ei kannata. Eivätkä omat tai lainatut rahat riitä.</p>
<p>Hur sedan säkra deras resa som inte bor på Runosbacken eller i Kråkkärret? bertyder det att det inte mera finns medel för att uppehålla de här linjerna?Dedt bor ju folk på andra stället ände nämnda tre ställena.</p>
<p>Hyvin on kehitetty, kiitoksia järjestävälle seuralle.</p>
<p>Hyvä, jos saadaan kestävä ja ympäristöystävällinen ratkaisu.</p>
<p>Hyvät bussiyhteydet ja satsataan sähkö/ yms. Busseihin !</p>
<p>I första hand borde spårvägen gå längs rutten Åbo hamn-Salutorget-Resecentrum-(Runosbacken)-Flygplatsen. Absolut vettigaste rutten med tanke på A) nyttan för reserörare av alla slag B) invånarantalet längs rutten C) förbättring av gatubilden längs bussbelamrade gator</p>
<p>Ihmettelen kovasti miten yhden miehen aloite Superbussi on voinut päästä näin pitkälle keskustelussa.</p>
<p>Ikea-Mylly suuntaan superbussi!</p>
<p>Ilman raitiotietä Turku jatkaa vajoamistaan D-kategorian kaupungiksi Porin, Lahden, ym. sekaan. Tampere on jo maamme kiistaton kakkoskeskus, mutta nyt pitää oikeilla päätöksillä varmistaa että pysytään edes Oulun ja Jyväskylän kanssa samalla kartalla.</p>
<p>Vain raideliikenne takaa sellaisen kapasiteetin, pysyvyyden ja uskottavuuden jonka varaan niin yritykset kuin yksityisetkin uskaltavat rahansa sijoittaa. "Superbussin" perusteella ei kukaan investoi penniäkään, eikä se todellakaan houkuttele kaupunkiin ketään, ellei sitten turkulaisten tyhmyydelle naureskelevia tamperelaisia turisteja.</p>
<p>ingen idé att bygga linjen till kråkkärret. Det är svårt att fortsätta linjen därifrån. Varför satsa 400 miljoner på spårvagn? helsingfors metro går på 1 miljard... dvs spara pengarna och bygg metro 2030-2050. Bussarna och trafiken skulle löpa bättre med busslinjer, dessa trafikändringar skulle även vara till nytta för bilister den dagen som bussen försvinner från gatubilden.</p>
<p>It is trendy for a city to have a tram, but it is quite an old technology. What about pursuing PRT (Personal Rapid Transit) or some other newer transport technology that would set Turku ahead of global cities?</p>
<p>Itse kuljen töihin Raision kerttulassa aurajoen rantaan. Bussia joudun kerran vaihtamaan 300 -&gt; 1. Työ matkoihin kuluu 1h per suunta. Pyörällä sama matka sujuu 30-40 minuutissa. Minusta olisi parempi lisätä bussivuoroja turun ympäryskuntiin ja hankkia enemmän sähköbussuja. Voisi miettiä kehämällä ettei aina tarvitsisi mennä linja-autoasemalle tai torille asti.</p>
<p>itse liikun usein ystävän/ystävien kanssa sähköpyörätoleilla ja harvoin mahdumme samaan linja autoon.jos on mahdollista tehdä oma vaunu paikka ja oma pt paikka joihin mahtuisi useammat vaunut omassa vaunussaan ja useampi pyörätuoli toisessa vaunussa varsinkin superbussissa ja raitiovaunussa.ja on vielä paljon pysäkkejä joissa emme voi poistua/nousta bussiin pysäkin kapeuden+katukivetyksien vaarallisuuden vuoksi</p>
<p>Itse vaihdoin julkisista omaan autoon fölin rajauksen takia, piti päästä tallille paimioon. Myös työmatka myllyn lähelle vaati 10/20min (naantalini/myllyn linja) bussimatkan lisäksi yhteensä 15-20min kävelyn, joka teki matkasta yhtä hidasta kuin pyörällä mennessä</p>
<p>itseni ja varmaan muidenkin kannalta ko. yhteys, siis suberbussin käyttömahdollisuus, myös länsikeskuksesta turun messukeskukseen olisi erittäin tervetullut. superbussi mielestäni paras vaihtoehto ja ainoakin noista? joka hyödyttää myös meitä liikuntarajoitteisia. kaupunki voi säästää vammaisille myönnettävistä taksimatkoista ainakin jonkin verran tai enemmänkin. nimim. alkaisin käyttää myös superbussia.</p>
<p>Itsenäisesti liikkuvat pienet sähköbussit.</p>
<p>Jag bor själv i Hammarbacka och en av de saker som gör det området så trivsamt är att förbindelserna till</p>

centrum är goda. Jag noterade nu att Hammarbacka ligger utanför planerna för den nya linjen men hoppas trots det att det området inte glöms bort i utvecklandet av kollektivtrafiken.
Jag har bott länge i Helsingfors och har varit väldigt nöjd med spårvagnsnätverket, då det är pålitligare än bussnätverket vis á vis tidtabeller och trafiksäkerhet. Det är också lättare att ta sig till sådana ställen som ligger längre bort från stora huvudvägar, t.ex. "gamla stan" (Bulevarden-Eira-Ulrikasborg-hamnsområdet) då spårvagnen ofta har tillstånd att åka dit bussar inte får eller kan åka. Också utsläppen och trafikbullret är mindre med spårvagnar. Jag är väldigt glad att se att Tammerfors nu tagit spårvagnar i bruk, och hoppas se Åbo göra det i framtiden också.
Jag hoppas att Åbo vågar satsa på långsiktiga lösningar som är miljövänliga och uppmuntrar stadens invånare att välja kollektivtrafiken. Man kunde mycket väl se spårvägen som en del av större helhet som förbättrar hela regionens livskraft: Bygger man en spårvägslinje från flygfältet via centrum (resecenter) till hamnen så har man samtidigt satsat på utvecklingen av flygfältet och färjetrafiken. Då skulle Åbo flygfält kanske också framstå som ett mer lockande alternativ även för flygbolagen att satsa på.
Jag undrar, varför frågorna är ställda gör att stöda spårvagnsalternativen
Jag var tidigare starkt för spårväg, men lutar nu mer mot en superbuss. Det ger samma tydlighet och bra med skilda filer, men till ett billigare pris.
Jag, liksom de flesta som fyller i enkäten, är inte tillräckligt insatta för att göra ordentliga avvägningar. Hoppas ni inser det i beslutsfattandet. Spårvagn skulle vara kul av traditionella och historiska synvinklar.
Jalkakäytävät saatava jalankulkijoille! Nyt on erittäin vaarallista jäädä pysäkillä bussista pois, koko ajan vaarana jäädä polkupyöräilijän yliajamaksi. Erityisesti Matkakeskuksen alueella!
Jatkossa reittien on yhdistettävä eri matkustustermiinaalit Turussa sekä myös tärkeimmät lähikunnat työ-säkäyntialueen osalta (Raisio, Kaarina ehdottomasti).
Jatkuvasti huomaa Yiooppilaskylän / Caribian alueen olevan aliedustettuna erilaisissa kulkemisen suunnitelmissa. Siellä on paljon turisteja, vaihto-oppilaita, opiskelijoita ja heidän viereitaan. Turku selkeästi on ylpeä opiskelijakaupunki, mutta silti julkinen liikennöinti loppuu jo ennen puolta yötä arkisin. Käyttämätöntä matkustajapotentiaalia olisi kyllä sen verran, että Turku voisi hyvin tarjota yölinjat myös arkisin. Sama koskee uusia vaihtoehtoja - jos reitti on sinänsä hyvä, mutta sillä ei ole liikennettä kun pitäisi liikkua, ei vaikakaapa raiteista tiessä ole mitään hyötyä. Pitäisi ottaa askel aina hereillä olevaan kaupunkiin - opiskelijoiden ja vuorotyöläisten kaupunkiin.
Jo nykyisin Runosmäkeen liikennöivät bussit ovat karmeassa kunnossa (sotkua, tägejä yms.). Täysin valvomat ratikka (kuljettajalla ei lainkaan kontaktia matkustajiin) olisi varmasti huonoin vaihtoehto ja voi vain kuvitella, kuinka epäviihtyisää ja jopa turvatonta niillä matkustaminen olisi.
Joihinkin paikkoihin tarvittaisiin lisää bussivuoroja esim. Hirvensaloon. Moikoisiin pääsee bussilla vielä helposti, mutta siitä eteenpäin papinsaareen, pikisaareen ja oriniemeen meneviä vuoroja on liian vähän. Asutusta tulee kyseisille alueille kuitenkin koko ajan lisää.
Jos ensin mennään superbusseilla, jonka linja on myöhemmin muutettavissa raitiotieksi, niin voin elää sen päätöksen kanssa. Mutta toivon, että katseet otetaan todellakin sinne vuoteen 2050 ja ratikka rakennetaan kerralla. Iso investointi, mutta takuulla hintansa väärsti ja tulevaisuuden turkulaiset kiittää. Toki molemmat, sekä superbussi sekä ratikka voivat olla päällekkäisinä joukkoliikennemuotoina. Eihän sen ole pakko olla joko tai. Jos Runosmäki - Varissuo tarjoaa riittävästi matkustajia ratikalle, mutta Raisiosta Turkuun ei, niin mikä estää toista olemasta bussein hoidettu ja toisen kiskoliennettä. Eikä ratikka tai suberpussi sulje pois 2020 alkavaa runkoliikennöintiä. Kaikille muodoille on takuulla tarvetta ja käyttöä. Kunhan vaan linjat suunnitellaan huolella, jotta saadaan niistä mahdollisimman tehokkaita.
Jos halutaan kehittää keskustan vetovoimasta on järjetöntä rakentaa toriparkkia. Paitsi jos se on ilmainen paikoitus. Ilmaiset paikoitus on jo nyt kauppakeskuksissa. Paras ratkaisu on raitioliikenne keskustaan.
Jos jotain omaa kaistaa vaativaa joukkoliikennettä ryhdytään Turkuun hankkimaan, ihmetyttää, että mihin ne mahtuvat keskustassa. Vai onko tarkoitus samalla kokonaan lopettaa bussiliikenne keskustaan? Toinen ongelma on pyörien mahduttaminen kuvaan: olen aktiivinen pyöräilijä, mutta esim Helsingissä raitiovaunujen läheisyydessä pyöräily tuntuu todella turvattomalta.
Jos joukkoliikenteen hintoja laskettaisiin, se mahdollistaisi joukkoliikenteen runsaamman käytön myös pieni tuloisille ja täten pienemmät päästöt sekä vähemmän yksin ajelua.
Jos katuja muutenkin myllätään, olisi hyvä lisätä pyöräteiden määrää ja jatkuvuutta. Mieluiten niin, että samaan suuntaan pyöräilevät ovat omalla kaistallaan, joka on selkeästi erotettu niin jalankulkijoista kuin autoilijoistakin.
Jos katutila todella järjestetään superbusseja varten viimeisen päälle, kiskojen vetäminen ei ole enää suuri kustannus.
Jos kilpailukyvästä puhutaan, Hyperloop tarvitaan Tuhkolma / Tku / Salo / Hki välille.
Jos maailmalla suurkaupunkeissa raitiotieliikenne on se ydin kulkuväline niin ihmettelen miksei se Turussakin olisi. Turun suurin virhe oli sen kun raitiotiet poistettiin. Nyt on korkein aika korjata virhe. Tampere toimii aina fiksummin kuin Turun päättäjät.
Jos pora toimii helsingissä kuin kello, niin miksei turussa?
Jos raitiotie- tai superbussilinjat toteutetaan, ei pidä unohtaa muita alueita pääreitit ulkopuolella. Joustava ja usein kulkeva syöttöliikenne pääreitit linjoille tarpeen. Syöttöliikenne niin, että se tavoittaa useimmat pääreitit ulkopuolella.
Jos ratikka tulee, niin linjat pitäisi olla lyhyehköjä molempiin suuntiin kulkevia rengaslinjoja kaupungin laitamilta keskustaan. Kauas ja kaupungin ulkopuolelle on turha tehdä kallista raitiolinjaa, bussit toimii sinne loistavasti. Bussitermiinaali ja parkkihalli torin alle siten, että sinne voi ajaa suoraan joen toiselta puolelta ja



joka suunnasta keskustan ulkopuolelta. Kun keskustaan on helppo tulla kaikilla liikkumistavoilla, tulee keskustaan varmasti vilskettä ja palveluille tulee lisää kysyntää. Keskusta ja jokiranta on houkutteleva paikka, johon ihmiset kyllä tulevat, jos sinne pääsee helposti myös pöndeltä omalla autolla tai bussilla. Ei niitä rati-kalla tarvitse naapurikunnista hakea.
Jos superbussikaistat rakennetaan, niissä ei yleensä autot pääse olenkaan, joten kadut kapenevat ja ruuhka kasvaa. Toisaalta raitiovaunujen päällä voi joskus ajaa, joka helpottaisi liikennettä.
Jos Tampere rakentaa raitiotien niin kyllä Turunkin pitää niin tehdä. On absurdi ajatus että Turkulaiset ovat Tamperetta jäljessä ja heillä olisi paremmat palvelut kun entisellä pääkaupungilla.
Jos teette linjan Turun pahimpaan ghettoon voitte olla varmoja siitä että mitään hyötyjä ei hankkeesta tule. Ei palvele työssäkäyviä eikä turisteja.
Jos tehdään superbussi varissuo-raisio nii sen pitäis jatkua Raisiosta Naantaliin asti
Jos tänne halutaan lähivuosina paljon uusia asukkaita, on myös panostettava vetovoimaisuuteen! Tässä oli yksi keino siihen.
Jos verkon halutaan palvelevan myös matkailijoita, tulisi rautatie- ja linja-autoaseman, keskustan ja sataman yhdistävä reitti toteuttaa. Nykyiset suunnitelmat eivät erityisemmin vastaa matkailijan tarpeita.
Joukkoliikenne kauemmas ydinkeskustasta (Kauppatorin ympärys), ja ydinkeskusta vain jalankulkijoille (ts. autoliikenne pois keskustasta, joukkoliikennepysäkit n. 1-3 korttelin päähän torilta). Näin keskustan viihtyvyys nousee.
Joukkoliikenne toimii nykyisellään hyvin. Vuoroja voisi lisätä esim. Rauhakylään. Miksi uusi suunnitelma on niin Varissuo painotteinen?
Joukkoliikenne toimii parhaiten markkinaehtoisena. Jos raitiotie olisi järkevää, se olisi jo rakennettu yksityisellä rahalla.
Joukkoliikenne tulee saada edullisemmaksi. Jos kertalippu vielä nousee, ei ole mitään järkeä kulkea julkisella. Nyt jo pääsee Helsinkiin ja takaisin miltei samalla hinnalla kuin 2x joukkoliikennelippu. Myös kausikorttien hinnat tulisi saada alemmas. Esimerkiksi Wienissä joukkoliikenteen hintoja on laskettu tuntuvasti ja saatu ihmiset käyttämään sitä enemmän. Tämä toki vaatii myös lisävuoroja työssäkäyntiaikaan. Tuolloin omalla autolla ei kannattaisi ajaa. Yksi vaihtoehto voisi olla tuntuvat verohelpotukset julkisten käyttäjille.
Joukkoliikenne tulee toteuttaa kestävä kehityksen kannalta parhaalla mahdollisella tavalla. Silloin siellä missä sille ei ole esteitä, sen toteuttaminen raiteilla on ainoa oikea ratkaisu. Erityisesti kun ajatellaan veto-voimaisiin matkailukohteisiin ja väestöpohjaltaan suuriin asuinalueisiin suunnattua joukkoliikennettä, raitsikat hoitavat liikenteen sekä kestävä kehityksen (esim. hiilijalanjälki pienempi) että taloudellisen kannattavuuden (vaunukohtaiset kustannukset/matkustaja pienemmät kuin busseilla) kannalta tarkoituksenmukaisemmin ja paljon edullisemmin. Bussiliikennettä Turun lähialueille/-alueilta voidaan järjestää silloin, kun se kohdistetaan väestöpohjaltaan pienempiin taajamiin tai kyliin, jolloin syystä pienemmät matkustajamäärät voidaan (ehkä kätevämminkin?) kuljettaa busseilla. Syöttöliikenne ratikkareiteille (!) hoidetaan runkobusseilla. Jotta liikenne busseilla vastaisi kestävä kehityksen normeja, bussien moottorit ovat hybridejä eli ne käyttävät energiakombinaationa esim. biopolttoainetta ja sähköä.
Naantaliin ja Kaarinaan sekä muihin mahdollisiin ympäryskuntiin raitsikkaliikennettä suunniteltaessa ja toteutettaessa kaikkien osallistujakuntien olisi osallistuttava myös kustannuksiin. Kuntien sitoutuessa valtiokin tulee paremmin mukaan rahoitukseen. On hyvin todennäköistä, että tällaisesta premissistä ratikkaliikennettä järkipäisesti suunniteltaessa myös EU:lta on helposti saatavissa osarahoitusta ja lainoitusta joukkoliikenteen rahoitukseen.
Edellä (myös kysymyksiin vastatessa) tuli esiteltyä eräitä keskeisimpiä perusteluja raitsikoiden paremmuuden puolesta super- ja runkobusseihin nähden erityisesti silloin, kun kyseessä on keskustan/kauppatorin ja asumistiheydeltään suurten tai suurehkojen kaupunkialueiden sekä ydinkeskustan ja sataman sekä ydinkeskustan ja lentokentän välisen joukkoliikenteen kehittäminen. Silloin kun puhumme kaupunkiimme/alueellemme saapuvien matkailijoiden palvelemisesta ja heidän viihtymisestään, raitsikkakyyti tarjoaa selvästi parhaimman matkustusmukavuuden ja paljon miellyttävämmän muistijäljen siirtymisestä paikasta toiseen – kokonaisvaltaisesti rikkaat muistot Turusta ja sen ympäristöstä! Mitä lähemmäs keskustaa tullaan, tiheään liikennöivien bussien aiheuttama melu ja saasteet tuottavat pahoja ongelmia ja vievät pohjan torikeitaan – Turun uuden näyteikkunan – suunnittelulta ja toteutumiselta. Sitä paitsi bussit jo pelkästään suuremman lukumääränsä (superbussin kerrallaan kuljettama matkustajamäärä jää vielä kauas raitsikan kapasiteetista!) ja liikennöintitiheydensä vuoksi vievät paljon tilaa jalankulkijoilta, pyöräilijöiltä ja ihmisten kokoontumisilta. Bussien paljous, niiden ruuhkautuminen ja rauhattomuus tuottavat vastenmielisiä tukkoisuuden, ahtauden ja epäviihtyvyyden tunnetta ydinkeskustaan. Edellä mainittujen muiden ongelmien kanssa bussiliikenteen näin negatiiviset vaikutukset tuskin ovat sopusoinnussa kaupungin matkailun strategia- ja markkinoinstisuunnitelmien kanssa, jotka mieluusti tähtäävät kaupungin suuren matkailutulon säilyttämiseen ja erityisesti sen kasvattamiseen.
Joukkoliikennejärjestelmää tulee kehittää katsoen kauas tulevaisuuteen ja ottaa huomioon maankäytön kehittämismahdollisuudet sekä väestökehitys.
Joukkoliikennettä pitää parantaa sinne missä ovat Turun suurimmat työnantajat ja ne ovat Pansio- Perno – Artukainen
Joukkoliikennettä kehitettäessä täytyy myös uudemmat asuinalueet, kuten Maaria-Paattinen sekä satama ja lentoliikenteen kehittäminen ottaa huomioon. Runosmäkeä yksinään en ymmärrä päätepysäkinä/kohteena vaan tuo reitti Karsämäen kautta jatkumaan lentokentältä Paattisille, niin myös kaupunginosat laajemmin hyötyisivät.

Joukkoliikennettä kehitettävä koko kaupungin alueella.
Joukkoliikennettä on erittäin tärkeä kehittää niin, että siitä saadaan varteenotettava vaihtoehto autoilulle. Oli joukkoliikennemuoto mikä tahansa, sen on oltava helppokäyttöinen (aikataulut jne.) ja helposti saavutettava (keskusta-alueella voi mennä pysäkillä melkein aikataulua katsomatta, ja kulkupeli tulee max 5 minuutin odottelun jälkeen). Myös pyöräilyä joukkoliikenteen osana on kehitettävä, pyöräilijöille varataan tilaa vaikka autoilun kustannuksella. Ihan keskustassa ei tarvita autoja eikä pyöriä.
Joukkoliikennettä pitää ehdottomasti kehittää markkinaehtoisesti eikä joukkoliikennettä pidä missään nimessä suosia muun liikkumismuodon kustannuksella. On aivan käsittämätöntä ajatella, että usean sadan miljoonan investointi olisi taloudellisesti mitenkään järkevää Turun kokoisessa kaupungissa. Lisäksi valitut reittivaihtoehdot tosiasiallisesti vaarantavat liikenneturvallisuuden ja viihtyvyyden, koska autot tulevat seiso- maan ruuhkassa keskustassa.
Joukkoliikennettä tulisi laajentaa lähikuntiin. Esim Maskuun.
Joukkoliikenteen kehittäminen on erittäin tärkeää jotta kaupunki pysyy kilpailukykyisenä Tampereen kans- sa. Raitiotie on imagon ja kilpailukykyyn kannalta ylivoimaisesti paras vaihtoehto ja tehokkain julkisen liiken- teen muoto tämän kokoluokan kaupungeissa. Yksikään Euroopan 2000-luvulla toteutetuista raitiotiehan- keista ei ole epäonnistunut kun taas esimerkiksi Malmön superbussihanke ei yltänyt tavoiteltuun käyttäjä- määrään ja raitiotie on nostettu uudelleen pöydälle.
Joukkoliikenteen kehittäminen on välttämätöntä
Joukkoliikenteen kehittäminen Turun seudulla ei saisi tapahtua Turun sisäisen liikenteen kustannuksella.
Joukkoliikenteen kehittäminen, on se sitten mikä kulkuväline tahansa, ei saa olla poissa perusinfrastruktuu- rin kehittämisestä ja ylläpidosta. Turun asfaltoidut tiet ja niiden kunnossapito on ala-arvoista, on kuoppaa ja koloa, uria, kaivonkansia koholla ja ties mitä, siinä ei paljon raitiotie tai superbussikaista lohduta, kun teiden kunnossapitoon ei ole varattu riittävästi rahaa muutenkaan. Katsokaa vaikka kesällä 2017 Puistoka- dun kuntoa, kaivonkansia ei voi kiertää ja ne ovat järjestään koholla, tai Köydenpunojankadun pyöräkaistaa jossa on sekä pitkittäisiä että poikittäisiä uria niin pahasti, että kapearenkaisella pyörällä ei ole mitään asiaa sinne pyöräilemään. Kun nykytaso on tätä, niin mistä meinaatte repiä rahat raitiovaunuverkostoon, tai su- perbussien omien kaistojen muodostamiseen, ylläpitoon ja jatkuvaan vikojen kunnossapitoon.
Joukkoliikenteen kilpailuetua ei saa toteuttaa henkilöautoliikenteen haittaamisen kustannuksella vaan kaik- kia liikennemuotoja pitäisi kehittää tasapuolisesti!
Joukkoliikenteen on oltava nopeaa, jotta se kerää suosiota. Tärkeä suunnittelun lähtökohta tulee olla liik- kumisvälineet korkea keskinopeus!
Joukkoliikenteen pitää olla tasapuolisesti kaikille asukkaille rakennettua ja suunniteltua. Ei niin, että pieni porukka saa hyödyn ja toiset maksavat investoinnit ja muut kulut. Sähköllä kulkeva bussi voi liikennöidä joustavasti ja reittejä voi tarvittaessa vaihdella ja on lisäksi saasteetonta eikä kehitys jämähdä menneen ajan tekniikkaan.
Joukkoliikenteen pitää palvella koko kaupunkia. Ei Varissuo-tori- Runosmäki ole koko Turku. Raitiovaunu vie rahat muulta joukkoliikenteen kehittämisestä, ja jos valtio jotain siihen antaa se on poissa tunnin junalla.
Joukkoliikenteen reitit ovat mielestäni tällä hetkellä kohtuullisella tasolla ja koen ajatuksen raitiotien toteut- tamisesta täysin turhana ja lähes käsittämättömänä. Erityisen huolissani olen toki myös mahdollisen super- bussin vaikutuksista Fölin tämän hetkisen liikennöinnin tasoon lähiöiden bussiliikenteessä. Tällä hetkellä asun jo alueella, jossa vuorovälit ja välimatkat keskustaan ovat ennestään suhteellisen pitkiä ja jos lähde- tään kehittämään ainoastaan muutamaa suurempaa asuinalueetta palvelevaa julkista liikennettä, heikentää se oletettavasti automaattisesti näitä syrjäisempien seutujen bussivuoroja, jopa Turun alueella. Myös käy- tettävyyden ja kätevyys kärsivät aivan suoraan, jos ruvetaan järjestämään liityntälinjoja, joiden pysäkeille pi- tää ensin kävellä vaikkapa 5-10 min, ottaa bussi noin 5-10 minuutin matkan verran ja päässä vaihtaa rai- tiovaunuun tai toisen linjan bussiin. Tämä vie niin runsaasti lisää aikaa, että mahdolliset työmatkat ym. pi- tenevät valtavasti ajallisesti, ja mahdollisesti myös välimatkallisesti. Olen kiinnostunut ympäristön tilan kehityksestä asuinalueellani ja avoin uusille mahdollisuuksille, mutta nämä suunnitelmat saavat minut lähinnä huolestumaan kaupunkini joukkoliikenteen tulevasta kehityksestä. Ennen kuin voidaan ruveta pohtimaan näin isoja investointeja täysin uuteen julkisen liikenteen muotoon, kehottaisin siis hoitamaan tämän hetkisen tilanteen aivan moitteettomaan kuntoon sekä pohtimaan, palve- leeko julkinen liikenne tällä hetkellä asukkaita mahdollisimman tasapuolisesti ja järkevästi. Asukkaiden mie- lipiteet tulisi ottaa muutenkin vahvemmin huomioon sekä järjestää esimerkiksi kansanäänestys aiheesta.
Joukkoliikenteen sujuvuutta keskustassa pitäisi kehittää. Ratkaisu voisi olla esim sellainen että valtaosa lin- joista ei menisikään torille vaan ydinkeskustassa olisi erillinen rengaslinja jonka vuoroväli olisi hyvin tiheä (jatkuva). Muut linjat voisivat mennä etelä -pohjoinen tai itä -länsi akselilla, vaihtoalueet voisivat olla esim Brahenkadulla / Puistokadulla, Itäisellä rantakadulla / rautatieaseman lähistöllä, keskustan rengaslinja hoi- taisi bussien vaihdon. Toinen joukkoliikenteen suosiota lisäävä olisi sen muuttaminen ilmaiseksi, verorahoilla joukkoliikenteen voi- si hyvinkin kustantaa, kustannussäästöä tulisi rahastustarpeen poistumisella ja vetovoimaisuus lisääntyisi itsestään.
Joukkoliikenteen suosiota kasvattavat: 1) tiheä reitistö, 2) tiheä vuoroväli, 3) tiheä pysäkkiväli, 4) laaja lii- kennöinti-aika ja 5) edullinen hinta. Sekä superbussit että etenkin raitiovaunu kuljettavat suuren määrän ihmisiä kerralla ja maksavat paljon, joten seurauksena on 1) harva reitistö, 2) harva vuoroväli ja 3) harva pysäkkiväli.

Joukkoliikenteeseen on satsattava!
joustava bussi liikenne.
Joustava joukkoliikenne niin että reitit muutettavissa tarpeen mukaan. Jos joukkoliikenne rakennetaan verovaroin, ei ole hienoa, että käyttäjät matkustaa siinä verovaroin, vaan on tuettava todellista työpaikkaliik- kuvuutta (vientiteollisuus huomioitava). Kiskot on jo kerran purettu , ei kai ole järkeä tehdä niitä uudes- taan, joten mennään nykyaikaan, ei sata vuotta taksepäin! (Toisten rahoilla on helppo tehdä politiikkaa, omien rahojen kanssa jokainen miettii tarkemmin)
Joustavat nopeat sähköiset bussilinjat. Raitsikat kuuluvat historiaan,
Joustavin ja kustannustehokkain joukkoliikenne on biokaasu- ja sähköbussien käyttöön otto. Esim.biokaasu pystytään tuottamaan Turun biojätteistä niin busseille kuin muillekin autoille. Uusikaupunki - Turku - Salo rautatien varrella jo nyt paljon asukkaita. Lähijunat ja niille tarpeellisten pysäkkien saaminen palvelee huo- mattavasti edullisemmin Turun ja laajemmankin alueen joukkoliikennettä-
Junaliikenne esim loimaa-turku välillä: työmatkat ja koko alueen rakentaminen..enemmän asukkaita. Pysä- kit aura/jäkärä/jne. Sama juttu saloon päin ja uudenkaupungin päin. Vertailu helsingin paikallisjunat!!
Junaliikennettä pitäisi myös kehittää: Turku-Raisio-Naantali ja Turku-Raisio-Uki
Jäkärästä olis kans tosi kiva päästä sujuvasti keskustaan!
Järki käteen ei viheriölle!
Järki käteen, tämä raitiotiehanke on aivan jostain jota en viitsi kirjoittaa. Nostalgiaa jolle ei löydy maksajia vai kuka ne verot maksaa jatkossa ?? Pakkotyöllistetty työtön 6kk / ilman palkkaa, ei ainakaan. Maahanmuuttajat , en usko, vaikka soisin toki heille pitkät raskaat työpäivät pienellä palkalla, niitä joita meidän kantaväestö nyt joutuu tekemään kun porukat on sanearttu ulos.
Järkisyyt edellä, Vanhat poliittiset päättäjät vanhainkotiin"
Kaarina-Naantali linja olisi tärkeämpi myös niin että syöttöliikenne henkilöautoilla tai esim. Vuokrattavilla sähköpyörillä onnistuisi tehokkaasti ja käyttäjien kannalta edullisesti. Myös painotus lähijunatyypiseen (kiskoilla tai pyörillä)ratkaisuun jopa niin että keskustan alueella kulkeminen voisi tapahtua osittain maan alla tai ilmassa pilarien varassa olisi harkinnan arvoista
Kaikkein tärkeintä on että joukkoliikenteen kuukausilipun hinta ei nouse, ja että nykyisen laajuinen joukko- liikenneverkosto taataan. Joukkoliikennealueen ei pidä supistua, eli joukkoliikenteen täytyy säilyä niillä alu- eilla joihin se nyt kulkee, ja lipun hinnat eivät saa nousta. Näitä kahta asiaa ei kyselyssä selvästi kysyty mikä on todella valitettavaa ja amatöörimäinen moka kyselyn suunnittelussa.
Kunhan joukkoliikenteen hinta ja kattavuus on taattu, niissä puitteissa tehkää kaiken maailman superbuss- seille ja raitioiteille mitä parhaaksi katsotte. Mutta projektin ei tule vaikeuttaa nykyisellään joukkoliikenteen varassa olevien ihmisten elämää.
Kaikki hyvin, kunhan ei ruveta pakottamaan sitä raitioverkkoa. Superbussit mieluummin kuin "raitsikat".
Kaikki lähikunnat mukaan suunnitteluun. Saatava mukaan kustannusten kattamiseen aiheuttamisperuste- iden mukaan, ei vapaamatkustajina.
Kaikki raha- ja tekniikkapanostukset nykyiseen tiheään reitistöön. Ilmaston, kustannusten ja liikennepalve- lujen kannalta vain siten kaikille kaupunkilaisille saadaan tasokas julkinen liikenne. Varissuo ja Runosmäki ovat jo nyt elätettäviä lähiöitä. Automaation myötä liikennevälineiden yksikkökoko pienenee. Raitsikkaa ei kannattaisi ottaa ilmaiseksikaan. Joukkoliikenne on jo nyt suurin ruuhkan aiheuttaja.
Kaikki suunnitelmat keskittyvät Varissuolle, miksi? Sielläkö asuvat ne, jotka rahoittavat suunnitelmat ja ehkä joskus toteutuksenkin.
Kannatan busseja ja yksityis-autoilun vähentämistä ydin keskustassa. Turun katuja ei ole suunniteltu 2000 luvun mukaisesti, vaan ne ovat Engelin 1800 luvun korttelimallia. Kuormitus jo nyt liian suuri ahtaille ka- duille. Joten ei sekoteta pakkaa enempää. Panostetaan busseihin, kiitos.
Kannatan ehdottomasti raitiotietä. Rautatielähiliikenteen aloittaminen uudestaan olisi myös toivottavaa. Otetaan mallia edes Helsingistä, siellä on toimiva julkinen liikenne.
Kannatan ehdottomasti sähkö- tai kaasubusseja. Ovat joustavia ja ympäristöystävällisiä. Lisäksi vanhat die- sel-bussit on mahdollista konvertoida päästöttömiksi voimansiirtoa muuttamalla.
Kannattaa odottaa Tampereen kokemuksia raitiotiestä. Turussa kannattaa huomioida kaupungin kukkulat ja se, ettei kaupungin katuja ole suunniteltu raitioliikennettä varten. Tampere on trollikoitten jäljiltä kaduiltaan sopivampi raitioliikenteelle kuin Turku. Raitioliikenne on aivan liian sidottu raiteisiin, etenkin nyt kun uudet sähköbussit edustavat uudempaa teknologiaa joka kehittyy koko ajan. Kustannukset ovat myös pitkällä täh- täimellä huomattavasti edullisemmat sähköbusseilla.
Kannattaa satsata busseihin. Ne ovat joustavia eivätkä vaadi niin kalliita investointeja kuin raitiotie. Ne ovat myös joustavia, asuinalueiden asukkaiden ikärakenne muuttuu, jolloin ei ehkä ole tarvetta enää suu- relle, tiheälle bussiverkolle. Kannattaisi miettiä myös paikallisten palveluiden pysyvyyttä/säilyttämistä, jol- loin liikenteelle ei edes olisi niin suurta tarvetta, mutta nyt kaupungin haluna on vain lahddata kaikki palvelut ja pakottaa ihmiset joukkoliikenteeseen. Asiaa olisi pitänyt miettiä silloin, kun vanhat raitotiet lahdatiin 1970-luvulla, nyt raitiotien uudelleenrakennus on sulaa hulluutta. Ja Turun päättäjien kyvyttömyys tehdä kunnollisia urakoita, joiden hinta-arvio pitäisi, on niin keho, että raitiotien kustannukset nousisivat takuul- la ainakin miljardiin euroon. Busseille voidaan jo nyt antaa etuoikeus valoissa, ja miten kuvitellaan, että Tu- run keskustan kapeille kaduille, joita vielä ollaan kaiken aikaa kaventamassa milloin minkäinlaisella "lii- kennesuunnittelulla", ylipäätään mahtuisi edes superbussija raitsikoista puhumattakaan.
Kannattaako siihen raitiotiehen panostaa, jos kustannukset on tuplat verrattuna superbussiin?

Kannattaisi hyödyntää olemassaolevaa junaratalinjastoa tekemällä kaksiraiteiset linjat nykyisten linjojen yhteyteen paikallisjunaliikennettä varten. Tällä hetkellä junaradat menevät jo Salon, Loimaan, Uudenkaupungin ja Naantalın suuntaan kulkien käytännössä kaikkien lähiöiden ja kauempanakin olevien taajamien kautta/vierestä. Tämä linjaus parantaisi myös muualla kuin Turussa asuvien liikkumista huomattavasti. Lähes kaikissa Euroopan suuremmissa kaupungeissa on toimiva paikallisjunaliikenne, myös pääkaupunkiseudulla.
Kansainvälisesti vetovoimaisen ratkaisun saamisesta ei ole varaa tinkiä. Raitiovaunuvaihtoehto pitää saada mahdollisimman pian, muuten Turku putoaa suurten kaupunkien sarjasta.
Kantakaupunkiin olisi toteutettava superbussi- tai raitiotielinja, joka mahdollistaa esim Martin asukkaille suoran yhteyden Kupittaaalle kulkematta Kauppatorin kautta. Kehälinja hyödyntäen Kupittaankatua, Ratapihankatua, Tuomaansiltaa ja Martinsiltaa olisi helppo toteuttaa.
Kasvavana kaupunkina Kaarina tulisi ottaa mukaan suunnittelukartalle. Kaarinassa asuu paljon Turussa työssä käyviä sekä opiskelevia.
Kauppatori ei ole viihtyisä ja houkutteleva, jos se on bussi/raitiotievaunuvarikko.
Kaupungin joukkoliikennettä on syytä kehittää tasapuolisesti koko kaupungin alueella. Raitiolinjasuunnitelmat sitä ei tee. Suunnitellut raitiolinjat ei palvele minua tai asiointiani ollenkaan, vaikka asun Turun suuressa lähiössä. Itse olen oikein tyytyväinen nykybusseihin ja päivällä 10 min. autoväliin. Suunniteltujen raitiotiereittien varrella ei ole suuria yleisöomääriä vetäviä tapahtumakeskuksia tai turistikohteita, vaan niihin liikennöinti tapahtuu ilmeisesti entiseen tapaan busseilla ja autoilla. Raitiotie ei ole silloin turistivetonaula vaan iso kustannusriski. Itselläni on raitiovaunuista kokemusta Euroopasta, hyviä ja huonoja. Viimeisimmässä hieman Turku suuremmissa kaupungeissa 35000 katsojaa vetävälle tapahtuma-areenalle oli vaihtoehtoina raitiotie tai nivelbussi. Paikalliset näytti valitsevan enemmistönä bussin ja itsekin menin sillä. Se oli toimivampi ratkaisu, kun busseja oli liikenteessä riittävästi.
Kaupungin päättäjien tulee nyt katsoa ilman puoluerajoja pitkälle tulevaisuuteen, kuinka pärjäämme Tampereelle kaupungin kehittämisessä! Tampereella on nyt korkea rakennus ja lisää on tulossa...nyt kunnan visio kehiin esim. Kupittaaan korkeasta toimistotiloista yms. yms. Onnea!
Kaupungin tunnusmerkit: joki, linna ja katedraali. Lisäksi kaikissa viihtyisissä kaupungeissa on raitiotie. Antaa kehityskolmiolle tku-tre-hki ylivoimaisen kilpailuedun.
Kaupungin yhteistä hyvää tukevat ratkaisut, ei itsekästä puoluepolitiikointia, kiitos
Kaupunki on kovin henkilöautopainotteinen verrattuna keskieuropaan. On hienoa että laadukasta joukkoliikennettä on alettu arvostaa kaupungissa ( mm fölin matkustajamäärät nousussa). Isot ja rohkeat päätökset kuitenkin puuttuvat vielä.
Kaupunki vaatii kehittyäkseen ja säilyttääkseen imagollisen arvokkuutensa vuoksi raitiovaunut.
Kaupunkikuvan huomattavan parantumisen ja vetovoiman vuoksi Turku vanhana ratikkakaupunkina tarvitsee ratikan takaisin. Tulee maksamaan itsensä takaisin ja mahdollistaa rakentamisen ja maa-arvon nousun reiteillä. Satakunnantien varteen saisi suuren määrän asuintaloja reitin varrelle.
Kaupunkilaisille on mielestäni "loppuviimeksi" tärkeintä riittävän läheltä kotiovea kulkeva joukkoliikenne monipuolisiin ja elämän kannalta tarpeellisiin paikkoihin. Lisäksi sen eduksi on usein toistuvat vuorot, nopea kulkeminen ja alhainen hinta. Alhaisella hinnalla tarkoitan lipun kustannusta sekä yhteiskunnan laittamia panoksia. Jos kustannus on yhteiskunnalle kovin suuri, olisi tärkeää käydä julkinen arvokeskustelu julkisen panostuksen vaihtoehtoista.
Kaupunkirakenne on ja vetovoima ratkaistaan kaavoituksella, ei liikennevälineellä. Turun keskustan kadut eivät ole sopivia raitiotie- taikka superbussiratkaisuille. Liikennevälineen koon kasvaessa liikennöinti tiheys pienenee, mikä ei palvele asukkaita. Sekä raitiotie että superbussi ovat ylikalliita investoitu- ja ylläpitokustannuksiltaan. Kaavoituksessa voidaan varautua tällaistenkin tarpeiden varalle, mutta marsijärjestys investointien osalta täytyy määrittäytyä tarpeesta eikä epävarmojen ennako-olettamusten varassa.
Kaupunkirakennetta ja liikennejärjestelyitä on kehitettävä kokonaisuutena kaikki kulkemistavat huomioiden. Kaikki eivät kuitenkaan asu tulevaisuudessakaan hyvien joukkoliikenneyhteyksien ulottuvilla tai työ vaatii oman auton käyttöä.
Kehitetään edelleen joukkoliikenteen reittejä niin, että sitä käyttäen pääsisi helposti töihin, harrastuksiin, ostoksille jne. Bussilinjoja myös moottoriteille, niin saataisiin nopeita yhteyksiä esim. Raisioon, Kaarinaan jne. Keskustassa vähemmän tilaa autoille ja enemmän tilaa joukkoliikenteelle, pyöräilylle ja kävelyille, autolla ei tarvitse päästä ihan keskustaan.
Kehittäkää bussiliikennettä ja unohtakaa raitiotie. Se on vanhentunutta tekniikkaa ja reittejä ei voi muuttaa erilaisissa poikkeutilanteissa joita esim. suuret vesivahingot tai siltavauriot. Raitiotien rakentamista ei voi mitenkään perustella taloudellisin perustein. Liikuntaesteisten kulku raitiovaunuihin ei onnistu, esim. pyörätuolilla tai rollaattoreilla, mutta päättäjien mielestä he saavatkin olla vain kotihoidossa, poissa nuorten ja vihreiden silmistä. Otetaanko rahat raitiotien rakentamiseen sairailta, vanhuksilta ja koulutuksesta? Päättäjien tulee ilmoittaa mistä ko. rahat otetaan pois.
Kehyskunnat tulisi mahdollisuuksien mukaan saada osaksi rahoittamaan tätä liikennehanketta, niidenkin hyötyessä infrasta jos verkostoa laajennetaan Raisioon tai Kaarinaan.
Keltaiset ratikat!
Kerran jo älyttiin luopua raitiotiestä. Viisas päätös.
Kerrankin voitaisiin mennä kehityksessä edellä (superbussi) eikä palata muinaishistoriaan (raitiotiet). Varmasti loisi ja toisi kaupungille vetovoimaisuutta. Toisaalta kumpikaan vaihtoehto ei myöskään ole kannattava jollei reittejä kehitetä; voisi olla myös risteileviä reittejä, kaikkien ei tarvitse kulkea kauppatorin kautta.

<p>Keskusta ja sen läheiset risteykset ym ovat jo nyt ahtaita jatkuvasti piteneville joukkoliikenteen ajoneuvoille, ja vetää huonosti ruuhka-aikaan. Niin kauan, kun keskustaa ei voi muuttaa (kun taloja ei voi siirtää), on järjetöntä yrittää tunkea valtavia ajoneuvoja ja varata liikennealuetta vain niiden käyttöön kuten raitiotie- ja superbussivaihtoehdoissa tulee käymään. Lisäksi on huomioitava, että raitiotie on meluisa sen varrella asuville, ja raitiovaunu "jyrää" liikenteessä, se ei pysty kiskoilla kulkevana ajoneuvona väistämään. Turku ei ole suurkaupunki, joten täällä ei tarvita suurkaupungin ratkaisuja. Tai vaikka täällä kuinka toteutettaisiin suurkaupungin ratkaisuja, ei Turku-paha taida suurkaupungiksi sillä kuitenkaan muuttua! Mieluummin edullinen ratkaisu, ja säästyneillä rahoilla lisää linjoja/vuoroja ja matalammat lipun hinnat. Nyt esim. Logomon palvelemiseksi on siirretty linjan 20 reittiä niin, että mikään bussi ei enää aja vanhan tavara-aseman Lidliltä poliisitalolle päin - huononsi kertאהיתולla reittien monimuotoisuutta ja sitä myötä joukkoliikenteen palveluita kokonaisuutena. Kakolanmäen Funikulaari maksulliseksi, ei sen tarvitse olla mikään ilmainen nähtävyyss!!!</p>
<p>Keskusta vois olla pelkästään joukkoliikenteen varassa.</p>
<p>Keskustaa ja liikennettä on kehitettävä myös henkilöautoja silmälläpitäen. Muutoin henkilöautoilijat suuntaavat loputkin asiointinsa Länsikeskukseen, Myllyyn ja Skanssiin.</p>
<p>Keskustan alueella on päästä eroon yksityisautoilusta. Lisää pyöräilymahdollisuuksia ja hyvä joukkoliikenne-neyhteydet.</p>
<p>Keskustan katuverkkoa pitäisi nopeasti kehittää kävely- ja pyöräilypainotteiseksi.</p>
<p>Keskustan ohittavilla bussilinjoilla eim. 99 liikennöintiä oltava myös sunnuntaisin. Palvelubussien liikennöintiä jatkettava iltoihin ja sunnuntaipäiviin.</p>
<p>Keskustan vetovoimaisuus kehittyy parhaiten kävelykatujen kautta. Varissuon vetovoimaisuutta täytyy keskittyä parantamaan. Kastun koulun pellolle tulisi rakentaa iso liikekeskus. Se sijoittuisi kaupungin parhaalle joukkoliikennepaikalle ja runkolinjan varteen. Runosmäki-linjan toinen pää tulisi olla Hirvensalossa (Uittamon kautta). Tätä varten tulee toteuttaa puuttuva silta Uittamolta Hirvensaloon.</p>
<p>Keskustan vetovoimaisuutta voitaisiin lisätä lisäämällä aluetta jonne autot eivät pääse. Keskustassa voisi olla isompi alue jolle autot, eikä joukkoliikenne pääse. Joukkoliikenteelle voisi olla oma alue eikä koko toria käytetä vain busseille. Tori on tällä hetkellä tunnetusti Suomen rumin, tälle olisi hyvä tehdä jotain.</p>
<p>Kesäiseen vesiliikenteeseen Fölin ohjauksessa panostettava.</p>
<p>Kiinteisiin kiskoihin sidottu järjestelmä on viime vuosisadan ratkaisu. Sähköbussit, robottitaksit ja yms tulevat nopeammin kuin poliittiset päättäjät pystyvät kuvittelemaan. Kiinteä linja huonontaisi nykyistä palvelutasoa Länsikeskuksen alueella.</p>
<p>Kiiteän kalliin infran rakentaminen on vastuutonta..vertaa teatterin korjausta jossa budjetit tuplaantuvat, katso mitä on tapahtunut helsinki espoon metrossa! Turun alueen väestömäärä on liian pieni</p>
<p>Kiskojen asentaminen on järkyttävän kallista, joten virheiden välttämiseksi kannattaa ensin aloittaa linjat superbussilla, mutta pitää tarvittava infra raitolinjan tasolla, jolloin raitotie voidaan asentaa sitten, kun linjan toimivuus on ensin varmistettu (yleiskärjestelyt ovat molemmissa melko identtiset, joten kustannusten nousu infran muokkaamisessa jäävät pieniksi). Kannatan kuitenkin ensisijaisena vaihtoehtona raitiovaunuja.</p>
<p>Kiskoliikenne vaarantaa sujuvan ja yhä kehittyvän tekniikan käytön, siis on kankea, tilaa vievä ja parkkipaikkoja yhä nielevä ratkaisu. Pidän itse monissa Euroopan kaupungeissa käytössäolevista pienemmistä busseista, jotka täydentävät isoja vuorolinjoja, jotka voisivat olla sähkö- tai kaasubussein toteutettuja. Itse tulen aivan varmasti käyttämään pyörää (ehkä tulevaisuudessa sähköpyörää) sekä omaa autoa asiointissa ja tavaran kuljetuksessa.</p>
<p>Järjetöntä rakentaa kiinteää infraa(eli kiskoja) joka vaatii paljon huoltoa erityisesti talvella, on ahtailla alueilla esim. Linnankadulla todellinen sumpu ja ansa muille kulkijoille. Muut vaihtoehdot kehitty.</p>
<p>Kiskoliikenteen robotisointimahdollisuus ja muutenkin pienempi henkilöstötarve kuljetuskapasiteettiin verrattuna. Tällainen Turkuun ! <a href="http://ridetheg.com.au/">http://ridetheg.com.au/</a></p>
<p>Kiskoliikenteeseen ei kannata panostaa, koska sen huolto ja ylläpitokulut ovat suuremmat muihin vaihtoehtoihin verrattuna; esimerkkinä lumen ja lehtien poisto kiskoilla vaatii rahaa enemmän kuin teiden huolto. Painavien vaunujen aiheuttamat voimat aiheuttavat ongelmia savipohjaisessa keskustassa. Kumipyörät ovat joustavampi vaihtoehto esimerkiksi kunnallistekniikka uusissa.</p>
<p>Koen että superbussi on vain doupattu bussi niin en näe sitä oikein omana vaihtoehtona. Enemmänkin näen normibussien vaihtumisen superbusseihin tulevaisuudessa kuin että superbussi olisi oma erillinen settinsä. Raitiotie taas on toimiva, ympäristöystävällinen laite joka on ihan oma juttunsa verrattuna busseihin. Lisäksi kun Turku nyt kuitenkin on Suomen historiallinen kaupunki niin sopisi että siellä olisi kunnon historian meininki ja näin myös raitiovaunuja.</p>
<p>Koko seutu raiteille. Lisäksi sataman kaupunginosia pitää jatkaa kohti Pansiota ja Pernoa ja näiden alueen joukkoliikenne raiteille. Pitkän aikavälin suunnitelma, mutta suuri vetovoimatekijä Turulle.</p>
<p>Kokoomus ja Turun tauti tarvii pystyä pitämään kurissa läpinäkyvällä hankkeella raitiotietä suunniteltaessa ja toteutettaessa. Kokoomuksen vatulointi on tuhonnut Turku riittämiin. Kokoomus pelaa omaan maaliin, jos ne siitä kokevat hyötyvänsä. Ja tässä projektissa kun rahaa liikkuu, niin kokkarikärpäsiä pörrää hakemassa kikkareita itselleen.</p>
<p>Kollektivtrafiken bör styras de större gatorna och kollektivtrafikens fara för andra trafikanterna bör tas i beaktande. I dag är t.ex. Eriksgatan farligare för den lätta trafiken än Slottsgatan. Därför bör kollektivtrafiken</p>

styras t.ex. till Aningaisgatan, i stället för att göra Brahegatan farligare än den är i dag.
Kollektrafiken bör favoriseras mycket mer än idag, vi har för mycket bilar som förutom att de förstör luften är bullriga och försämrar säkerheten för gående och cyklister
Kolmen esitetyn vaihtoehdon rinnalla pitäisi nähdä vahvemmin tulevaisuuden muutokset ja uudet ratkaisut joukkoliikenteessä. Nyt esitetty hyvin perinteisiä tämän päivän ratkaisuja. 2050 mikään näistä ei ole paras. Ei edes 2029.
Kysely on laadittu raitiotietä puolustellen. Raitiotie ei ole tulevaisuuden kiinnostavin ratkaisu. Vetovoimatekijänä kunnolliset pyöräilybaanat, robottibussit, jaetut/joukkoistetut liikenneratkaisut pitäisi huomioida paremmin ja rakentaa infraa näille. Runkoreitin kehittäminen on ilmeisesti jo päätetty. Sen suhteen paras ratkaisu tässä vaiheessa ehkä näistä kolmesta vaihtoehdosta olisi superbussi.
korjatkaan kävelyteiden laatoitukset kun niihin kompstelee kävellessä.
Korvaamalla runkorussit sähköisellä kalustolla päästäisiin ympäristötavoitteisiin (imagoetu) ja reittien kattavuus säilyisi. Sähkötekniikka kehittyy jatkossakin, joten bussien kilpailukyky paranee jatkuvasti verrattuna raitiovaunuihin. Lisäksi kiskot ovat erittäin kallis ja jäykkä investointi, joka suosii epäreilusti harvoja reitin varrella olevia alueita. Kiskot eivät pysy mukautumaan kaupungin muutoksiin. Lisäksi: raitiovaunu ei pysty ajamaan kiertotietä poikkeustilanteissa. Turku ei ole Helsinki eikä edes Tampere, joten isommista kaupungeista ei kannata kopioida ratkaisuja, vaan ajatella ratkaisua Turun seudun etujen mukaisesti. BTW: Skanssiin kulkee torilta bussi sunnuntaisin 50 minuutin välein, vaikka kauppakeskus on avoinna normaalisti. Tuohon suuntaan vuoroja pitäisi lisätä, varsinkin kun Skanssiin ollaan taas rakentamassa lisää asuntoja.
Kostnaderna bör beräknas från flera olika synvinklar för att säkerställa att det inte blir dubbelt dyrare än planerat.
Kräkkärret har redan ett stort antal bussar. En rutt via Skansen till Lauste skulle vara bra istället, då det inte går lika många bussar dit och man har satsat på att utveckla området. Eventuellt kunde man förstås efter Lauste fortsätta till Kräkkärret.
Kumpi enemmän tarvitsisi alennusta julkisen liikenteen lipuista, viisisataa euroa kuussa "tienaava" työkyvyttömyyseläkeläinen vai 10000 €/kk palkaa nauttiva 65-vuotias johtaja, jota ei eläkkeelle saa hengissä...
kun joukkoliikenne ratkaisusta päätetään tulee miettiä joukkoliikenneinvestointeja ja käyttökustannuksia kokonaisuutena ei vain yhdenlinjan osalla. Lisäksi tulee arvioida mitä esim.500 M€ kehitetään koko joukkoliikennettä ei vain yhtä reittiä
Kun muutin Suikkilaan. Linja-autot kulkivat 5-10 min. välein kauppatorille ja takaisin. Nyt saattaa mennä 30-60 min. Raitiovaunut kolisevat, kirskuvat kurveissa (menkää Kruunuhaan korville kuuntelemaan). Raitikat ei väistä viemäri. ja kaapelitöitä. Turku, eikä mikään muukaan pikkukunta tarvitse raitiotietä, eikä super- hyperbusseja. Tarvitaan tiheämmät bussivuorot. Hyväksytään, ettei joka vuorosta jää mitään viivan alle. Tulee silti halvemmaksi, kuin moiset hömpötykset. Raitiotiet lakkautettiin Turussa kustannusten takia. Mikä oli jo silloin mielestäni virhe. Mutta ei enää uudestaan. Alkakaapa miettiä metroa, siihen vasta verorahoja saisi upotettua.
Kun tulevaisuudessa kuljetusyksikkö on samannäköinen ulkoisesti, niin minkä ihmeen takia rautapyörä tekee sen vetovoimaiseksi kumipyörään nähden?Maalataan katuun valekiskot ja ylös viritetään valesähköjohtot niin ollaan tienattu 200 miljoonaa ratikkaan verrattuna ja ruvetaan miettimään mitä tällä rahalla tehtäisiin.
Kun Uudenkaupungin rautatie sähköistetään, voi Naantalinkin haaran sähköistää hyvin edullisesti (1 milj) ja aloittaa lähiliikenteen Helsingin seudulta juuri vapautuvilla Sm2-junilla. Investoinnit ovat erittäin pienet.
Kunhan raitiovaunut jää kokonaan pois joukkoliikenteestä,niin hyvä tästä tulee. Ps.Muostan liiankin hyvin sitä aikaa kun raitsikat tukkii liikenteen, ja kadut oli auki johtuen viemäri,sähkö ja vesi linjojen ikuinen korjaus. Bussi senkun kiertää korttelia , ja se siitä.Vakavasti minä sanon ,että unohdetaan ne tosi hankalat,monimutkaiset kiskojen vedot tähän kauniiseen Turun kaupunkiin. Hyvää kesää t.Bengt Fredriksson.(paljasjalkainen Åbo kaveri)
Kuskeille ajokoulutusta.
Kuskittomat robottiautot ovat jo täyttä totta ja tämä tulee huomioida, samaten sähköpyörät tulevat lisäämään pyöräilyä merkittävästi!
Kustannukset kuriin. Pienelläkin rahalla on mahdollista saada aikaa toimiva joukkoliikenne. Päätöksen pitää perustua faktoihin eikä poliitikkojen äänenkalasteluun.
Kustannuksia laskettaessa tulisi ottaa huomioon kokonaisuhyöty: liiketoiminnan kehittyminen reitin varrelle, turismin ja vapaa-ajan toimintojen kasvu, ajansäästö mm. luotettavuuden ja tiheän vuorovälin takia, rakentaminen jne.
Kustannusarviot raitiotien rakentamisesta ovat törkeästi alakanttiin laskettuja ja kaikki (jopa vihreät ja kommunistit) tietävät sen. Muiden puolueiden edustajat jotka kannattavat raitiotietä ovat rakennusliikkeiden yms siitä hyötyvien tahojen lahjomia.
Kyl linjat pitäisi ensin tehdä lentokenttä, satama, rautatie- ja bussiasemat reitille. Ei nyt mentäis pelkästään Varissuo edellä. Lisäksi varmaan kannattaisi miettiä linjaa telakan suuntaan? Siellä on paljon asutusta ja lisäksi teollisuutta, johon nyt kaikki menevät autoilla töihin. Niin ja joku kasarmi taitaa kans olla samal suunnal?
Kyl maar ratikka tartte takas saara!
Kyllä kaiken tutkimustiedon valossa tuntuu aika selvältä, että raitiotie vastaa kaupungin tavoitteisiin paljon

superbussia paremmin, näinhän kävi lähinnä alkuinvestointia lukuun ottamatta jo yleissuunnitelman 1. vaiheessa - viitaten kaikkiin muihin 4 mittariin. Tämä ei, kansainvälisen tutkimustiedon sekä käytännön esimerkkienkään valossa, ole lainkaan yllättävä tulos. Aika merkittävä, että asiaa pitää "tutkia" kyselemällä kansalaisilta sattumanvaraisia, pseudotieteellisiä mielipiteitä, vaikka tutkittuakin tietoa löytyisi. Eikö esimerkiksi välineiden vaikutus esteettömyyteen tai vaikka maankäytön saavutettavuuteen voi olla mikään kyllä-ei-tyyppinen mielipide?

Superbussi on hieman tällainen vaillinainen ratkaisu, jonka vaikutukset ovat huomattavasti raitiotietä väsymä (maankäytön ohjaus, kiinteistöjen arvon nousu, joukkoliikenteen käyttötapaosuuden kasvu, kaupungin imago - kokonaisvaltainen kaupungin kehittäminen yleensäkin). Maksaa vähemmän, mutta myös saadaan vähemmän.

Lisäksi se on aika huolestuttavaa, että valtion tukea tälle hokottimelle ei välttämättä ole tulossa - raitiotielle taas on, mitä ei kuitenkaan tässä yhteydessä jostain syystä mainittu (?) Aika oleellinen tieto mielestäni (jätetty ilmeisesti tarkoituksella pois).

Kyllä poliitikkojen - varsinkin siinä tilanteessa, että Tampere rynnii omilla ratikkapäätöksillään kehityksessä Turun ohi - täytyy olla aika kärsimättömiä ja lyhytnäköisiä, jos sortuvat näihin superbussin kaltaisiin "ratkaisuihin". Itse väitän, että niistä tulee lähinnä kallis pettymys, jota surkutellaan sitten myöhemmin, kun voimme kateellisesti seurata Tampereen raitioiteistä saamaa kaupunkikehityksen nostetta sivusta.

Asiaan voi tietysti hakea positiivisiakin näkökulmia: Oulu, joka parhaillaan on myös aloittanut ratikoiden suunnittelun, voi todeta raiteiden hyödyt Tampereella Turun toimiessa varoittavana esimerkkinä siitä, mihin lyhytnäköinen päätöksenteko johtaa.

Mayerin telakkakaan tuskin muuttui kilpailukykyiseksi sillä, että se olisi elänyt suu sakkia myöten velkaantumatta. Tehtiin investointeja, jotta tulevaisuudessa pärjättäisiin paremmin kilpailijoita vastaan. Kaupunkikehitykseen pätee sama: jos Turku haluaa tulevaisuudessa pärjätä, on sen myös väistämättä tehtävä tässä kaupungistuvassa maailmassa panostuksia ollakseen toimiva ja houkutteleva.

Kyllä raitiotie investointina vaikuttaa pitkässä juoksussa parhaimmalta, joskin alkuinvestoinnin suuruus hieman arvelluttaa.

Toisaalta superbussit siitä riskaabeleita, että niistä saattaa, alun huokeammista investointikustannuksista huolimatta, tulle pitkän päälle kallis pettymys.

En ole aivan vakuuttunut superbussien kaupunkikehityksellisistä vaikutuksista; kokemuksia kun on hyvin vähän ja toisaalta siellä, missä tällaisia suurikapasiteettisia bussijärjestelmiä on ollut, niistä on lähes poikkeuksetta hankkiuduttu eroon (esim. Helsinki, Tampere) tai sitten ne meinataan tulevaisuudessa joka tapauksessa korvata raitioiteillä (esim. Malmö).

Kyllä raitiotie mitä luultavimmin on kaupungin kokonaiskehityksen kannalta paras ratkaisu; nyt pitäisi poliitikoidenkin kyetä pitkäjänteiseen ajatteluun eikä sortua mihinkään typeriin superbussihötkötyksiin, joiden vaikutukset ovat vain kalpea aavistus ratikoiden vastaavista. Luulen, että valtion investointituki ja lyhyempi elinkaari huomioiden, puhumattakaan väisummista vaikutuksista kaupunkikehitykseen, superbussit tulevat käymään pitkän päälle paljon ratikoita kalliimmiksi, vieläkin Tamperekin rynnii kehityksessä ohi. Pelkäänpä, että superbussit ovat vain kallis pettymys. Tärkeintä lieneekin vain keksiä poliitikoille joitakin helppoja kompromisseja ja käyntejä siitä, "mistä aita on matalin". Olevinaan tehdään jotain, vaikka ihan silmän lumetta ja itsepetosta koko homma.

Kyllä Turulla olisi mielestäni paras vaihtoehto se, että näistä super jutuista sekä raitiolinjoista keskusteleminen lopetetaan. Nyt ja heti. Aivan liian kalliita toteuttaa. Perus bussit sekä niiden linjat paremmin toimiviksi sekä vaikkapa niiden kaluston uusiminen toimii paremmin kuin tämä vertailu kahden ei niinkään toimivan vaihtoehdon välillä. Turku ei ole mikään miljoonakaupunki jossa tarvittaisiin ns. "metrolinjaa", joka palvelee vain osaa kaupungin asukkaista.

Silloiset päättäjät oli varmaankin varsin oikeassa, kus Turusta poistettiin nuo kiskot. Halutaanko nyt taas tehdä sama virhe? Pidetään käytössä muutama vuosi ja sitten rommetalliksi koko saysteemi.

Ihan vaan, nyt porut pois ja jäitä hattuun sekä näiden normi bussien liikenne kehitykseen.

Otin taannoin yhteyttä Turun liikennelaitokseen ja pyysin yhdelle pysäkille katettua penkkiä ja vastaus oli, että nyt ei ole varaa tehdä mitään muutoksia!!!

Onko nyt sitten varaa edes muutaman vuoden päästä laittaa muutama miljoona näihin kahteen epätoimiseen hankkeeseen?

Palveluita ja saatavuutta ne ei kasvata, vaan pääseepä nopeammin ohi kaikista niistä ja ulos Turusta

Kyllä turullakin pitää olla oma spora...

Kysely on mielestäni ohjaileva ja yksinkertaistava. Lienee selvää, ettei mikään esitetyistä vaihtoehdoista voi

yksin tarjota riittävää joukkoliikennettä koko Turulle, mutta siitä ei paljon puhuta, että miten eri liikennöintimuodot on ajatus nivoa yhteen missäkin vaihtoehdossa ja miten joukkoliikennedyhteudet täydennetään riittäväksi verkoksi. Miten näin vaillinaisen tiedon pohjalta voi päättää? Esim. mikä on paras vaihtoehto joukkoliikenteelle vuonna 2025 ja 2050 - sehän riippuu juuri kokonaisuudesta sekä ilman muuta väestön ja elinkeinoelämän kehityksestä.

Kuten moni muukin, suhtaudun periaatteessa melko myönteisesti raitiotiehen, mutta en tässä talous- ja maailmantilanteessa. Tätä ajattelua ei saanut kyselyssä esiin.

Nähdäkseni kuvatuunlaisille runkolinjoille on ylipäättään Turussa melko pieni tarve (en sano ettei sitä ole). Kehitys voisi mennä toiseenkin suuntaan, kevyempiin, pienempiin, näppärämpiin ja taloudellisempiin vaihtoehtoihin (niin "superyhteyksiin" kuin nykytilanteeseenkin verrattuna). Helpointa on nytkin päästä jostain päin Turku torille. Sen sijaan poikittaisliikenne, syrjäkadut ja -seudut jne. kaipaavat kehittämistä.

Kokonaan vaietaan myös asiakasmaksuista. Tuskin turisteja tai asukkaita vetää hienokaan raitsikka, jos lip-puhinnat tuplaantuvat nykyisestä. Paine asiakashinnoissa on mielestäni jo nyt alaspäin. Joukkoliikenteen pitäisi olla palvelu eikä bisness, ja ihanteellisesti liput olisivat ilmaisia tai nimellisen hintaisia.

Kysely pohajutui vahvasti pelkkään raitiotien tai superbussin kehittämiseen, turussa on tällä hetkellä hyvä runkobussilinja, joka on ketterä mukautumaan turussa tapahtuviin tapahtumiin sekä tietoihin. Keskustan alue on jo valmiiksi tiivis ja herkästi ruuhkautuva, saati jos sieltä poistetaan raitiotietä tai superbussia varten omat kaistat. Keskusta-alueen ulkopuolella tilaa voisi helpommin löytyä, mutta keskustassa katuja ei voida enää leventää. Mielestäni paras olisi investoida sähköbussisiin, jolloin päästöt ja melu laskisi. Turha lähteä hyvää huonontamaan.

Kysymyksen asettelu oli tehty raitsikka/superbussi edellä. Joustavasti liikkuvat ja aika pian automatisoidut sähköbussit on tulevaisuutta! Pyöräreittien kehittämiseen paukkuja!

Kysymyksiin "Oman liikkumisen kannalta paras vaihtoehto"

"Turun seudun vetovoiman kannalta paras vaihtoehto"

"Keskustan vetovoimaisuuden kannalta paras vaihtoehto"

vastaukseni kuuluisi että linjan tulisi kulkea Varissuo -Satama sekä Satama -Matkakeskus väliä.

Kysymys kuuluu miksi kallista investointia tehdään matkailijoita varten?? Ja kulkevatko he keskustasta varissuolle? En halua lisää matkailijoita Turkuun. Kaupunkilaiset saisivat pyöräillä ja kävellä enemmän kuin nyt terveyttä ja lasten ja perheiden tukea pitää enemmän lisätä.

Kysymysten asettelu oli todella kummallinen, kysymyksissä oli jo perusteettomia oletuksia. Esim esteettömyydestä maininta että on esteetön kun pysähtyy laiturin kohdalla jne vetää raitiovaunun suuntaan, vaikka kaikki pysäkit pienellä vaivalla voisi tehdä käyttäjiä ajatellen.

Samaten budjetointi tuntuu olevan täysin hukassa realiteettien kanssa, onko linjavedoissa huomioitu Turun ahtaat sillat, ylimääräisen kaistan viemä tila, raiteiden alta siirrettävät kaapelit, putket jne jne?

Keskustan vetovoimaa ei pelkillä julkisilla ratkaista, ulkopaikkakuntalaiset tarvitsevat joka tapauksessa auttolleen jostain parkin, olisiko tämä tai julkinen liikenne ilmainen jotta houkuttelisi oman auton jättämisen kauemmas? Vrt. kauppakeskusten saavutettavuus, ilmaiset parkit ja tavaroiden siirto kärryillä auton viereen. Keskustassa pitäisi olla jotain liikkeitä, nähtävää yms että sinne viitsisi vaivautua näin asukkaana-kaan, jokivarteen sentään pääsee muualtakin.

Liedossa Ilmarisen ja Liedon keskustan välille kaivattaisiin toimivampaa linjaa.

Liikennevälineet kehittyvät tällä hetkellä sellaisella nopeudella, että kymmenen vuoden kuluttua sekä bussit että 1800-luvun tekniikkaan perustuvat raitiovaunut saattavat olla vanhanaikaisia. Liikemme ehkä sähköisillä autoilla & pikkukulkuneuvoilla kuten potkulaudat ja pyörät ja lentävillä takseilla. Missään tapauksessa ei nyt kannata satsata satoja miljoonia hukkainvestointeihin. Näin fundeeraa ainakin 70-kymppinen vihreästi ajatteleva vaari.

Liikkuminen tulee muuttumaan tulevaisuudessa enemmän kuin koskaan. On vaikea nähdä, että tulevaisuutta rakennetaan 1700-luvun innovaatioilla. Raitiotie sulkee tulevaisuuden Turusta yhdellä päätöksellä.

Samalla voidaan kysyä, olisiko esim. Uberin kanssa toteutettu projekti ylivoimaisesti paras vaihtoehto? Tai jonkun autonvalmistajan kanssa toteutettu yhteisprojekti samalla raitiotiebudjetilla?

Linja myös hirvensaloon

Linja-autot saisivat pysyä aikataulussa.

Linjat pitäisi olla:

Raisio-Turku-Kaarina/Varissuo

Linjojen tulisi ensimmäisenä yhdistää kaupungin keskusta muihin julkisen liikenteen välineisiin eli juna-asetat, linja-autoasema, satama ja lentoasema. Lisäksi suurimmat sairaalat, korkeakoulut sekä Kupittaaan urheilukeskus + Science Park olisi syytä huomioida alusta saakka. Nämä kaikki ovat kaupunkilaisia hyödyttäviä reittejä, jotka voidaan sitten yhdistää suuriin asumiskeskuskeskuksiin.

Linnakaupunki-Pansio/Perno -reitti lisäisi muita enemmän vetovoimaisuutta kehittäen edelleen uusia alueita samalla huomioiden telakan luoman kasvupaineen taloualueelle.

Lisää akkukäyttöisiä busseja ja latausasemia, sillä akut ovat tulevaisuus ja tulevat kehittymään seuraavan 10 vuoden aikana yhtä tehokkaasti, kuin tietokoneet -90 luvun alusta tähän päivään



Lisää panostusta joukkoliikenteeseen sekä kevyeen liikenteeseen. Turusta pitää tehdä malliesimerkkikau-punki Suomessa loistavasta joukkoliikenteestä sekä kevyestä liikenteestä (pyörätiet ja kävelytie).
Lisää ympäristöystävällisiä, eettisiä ja kestäviä ratkaisuja.
Lopettakaa jo se kohkaaminen! Sen raitiotien ja superbussin voi hyvin rakentaa sinne toriparkin viereen kaupunginvaltuuston puheenjohtajan pöydälle.
Lopettakaa tämä ratikka hölmöily
Lopulta miljardin maksava yksi raide Raisiosta Varissuolle? Missä on järki? Ei missään. Säh-kö/polttokennobusseilla voitaisiin saada innovaatioita vientiin, niin totta mooses pitää ostaa parisataa vuot-ta vanha turhake maanpäälle. Superbussit sähköllä on ainoa valinta. Oli muuten törkeän raitiovaunulle edulliset kysymykset vertailukohdassa. Eli valinta on jo tehty ja nyt vain kysellään muodon vuoksi.
Lähtökohtaisesti superbussi ja raitiotie ovat molemmat ok, mutta kanta painottuu raitiotiehen koska sille on PAKKO luoda liikenne-etuudet, omat väylät ja etenemisnopeuden kannalta RIITTÄVÄN HARVA pysäkkiver-kosto.
Noista kysymyksistä jäi siis puuttumaan tärkein, eli joukkoliikenteellä etenemisen nopeus. Tämä on se on-gelma, joka pitää ison joukon ihmisiä pois joukkoliikenteestä. Eli tarkkaan määritellen se aika, mikä on bus-siin astumisen ja siitä poistumisen välillä. Mitä vähemmän teidän kera päivää viettää, sitä iloisempia ihmiset ovat :-)
Kun 7km työmatkan hyväkuntoisena ihmisenä kävelee paria minuuttia vaille tuntiin - ja valitsee MIELUUM-MIN jopa tiikusateessa kävelyn - kuin ennustamattoman 1h 30min kello neljän paluumatkan flunssabussis-sa tuskailien ja kiroten 20m välein tapahtuvia lastauspurku-liikennevalopysähdyksiä, niin jotain on tehossa pielessä...
Runko- ja superbusseissa on suht. todennäköistä, että vaikka kapasiteetti kasvaa, vauhti ei varsinaisesti kasva. Vaivaiset ja kiireettömät ovat jo nyt joukkoliikenteen käyttäjiä, nyt jäljellä olevat ei-käyttäjät on niitä, joilla on myös elämä. Ja nämä pitäisi saada kyytiin. "Autoilija näkemään, kun liikennevaloissa pikaratikka jyrää (jälleen kerran) vasemmalta ohi."
PS. Laittakaa kokeena runkolinjoille "työmatkapikavuorot" ja antakaa käyttäjien päättää. Pysähdykset vain joka toiselle tai joka kolmannelle pysäkille (.300m välit..) Istumapaikat minimiin. Kaikista ovista sisään ja kaikista ulos. Ei rahastusta. Lukulaitteet eurooppalaisittain pois oville, jotta mennään ensin massana sisään ja saadaan ajoneuvo heti liikkeelle. Leimallaan itse kukin sitten ajoneuvon jo liikkeessä ja varmistetaan mo-raali aktiivisilla tarkastajilla. Vuorovälien tiheys ei merkitse, nopeus merkitsee.
Lär av fördelar från andra städer i med spårväg. Särskilt finns kunskap att inhämta från Frankrike. Viktigt att hävda i spårvägsdialogen att det inte är frågan om någon skramlig spårvagn som fastnar i köer och tar lång tid att resa med. Var pedagogiska i lärandet om varför spårväg är lönsammare än busslösningar sett ur det långsiktiga perspektivet. Fram för allt är den en investering som återbetalar sig både genom trafikslaget och staden runt om kring spårvägslinjen.
Lättillgängligheten är mycket viktig för alla åldringar och oss med något funktionshinder (jag går med rulla-tor eller käpp). Det bör t.ex. finnas åtminstone 1-2 säten eller bänkar som är litet högre. Idag har jag mycket svårt att komma upp från bussätena. Samma gäller sittplatserna vid hållplatserna.
Maksuton joukkoliikenne kaupunkilaisille lisäksi oleellisesti joukkoliikenteen käyttöä, vähentäisi liikenneon-gelmia ja parkkipaikkojen ja parkkihallien ja -luolien tarvetta, lisäksi liikenneturvallisuutta ja kaupungin viih-tyisyyttä. Olisi kokonaisuuden kannalta kustannustehokas ratkaisu ja antaisi veronmaksajille vastinetta suu-rista veromaksuistaan. Pyöräilyreittejä ja pyöräparkkija lisää.
Malttia ja kunnon fundeerausta päätöksen tekoon, kiitos.
Man borde också utveckla cykelvägsnätet i centrum
Matkalippujen hinnat alemmaksi ja kohti maksutonta joukkoliikennettä.
Me emme tarvitse ratikkaa näin pieneen kaupunkiin tekemään autoilusta vielä hankalampaa kuin mitä se tänäpäivänä jo entuudestaan on. Ratikka edustaa vanhentunutta kulkuneuvoa ja siksi kannatan enemmän superbussia tai vaikka kaksikerroksista ympäristöystävällistä Föliä tai vaikkapa jotain muuta futuristista kulkuneuvoa kuten vaikka monorailia joka kulkisi kaupungin ympäri tai vastaavaa mutta ratikka EI YKSIN-KERTAISESTI KANNATA.
Meillä on ollut jo raitiotie, joten siksi sekä siitä aiheutvat mittavat ja kalliit katutyöt saavat minut vastusta-maan ko. hanketta !
Meillä on sähköbussit, niitä ja sen avulla kannattaa kehittää kattavaa joukkoliikenne järjestelmää edelleen. Tämä on ketterämpi vaihtoehto eia vaadi niin isoja muutoksia kaupunkikuvaan, eikä niin isoja täysin uusia investointeja.
Melutaso ei pienen ratikalla. Käykää Helsingissä missä yölläkin ratikan äänet kulkeutuvat sisälle (toisin kuin bussi)
Mielest'ni Turun kaupungilla ei ole taloudellisia edellytyksi' raitiolinjan rakentamiseksi. T'ss' ei pid' ryhty' kil-paillemaan Tampereen kanssa.
Mielestäni ensimmäinen reitti, tai ainakin yksi reiteistä tulisi olla rengasrata, eli reitti joka tekisi keskustan ja sen lähialueiden ympäri reitin jonka varrella olisi kaikki merkittävät kohteet Turun keskustassa. Tämä rengasrata mahdollistaisi sekä tursitien, että satunnais käyttäjien, hyödyntää raitiovaunua/superbussia Tu-run kokonaisuuden näkemiseen. Kansalaisille tämä taas mahdollistaisi helpon siirtymisen keskusta-auleella, niin että esim. yo-kylän ja sataman alueet eivät enää olisi "kaukana" toisistaan.
Mielestäni jo olemassa oleviin lähiöihin kiskot ei sovi, koska ei ole tilaa. Tulevat bussit olisi sähkökäyttöisiä.

Joustavia järjestelmien (linjojen) uudistukselle. Ratikka on tukkeena muulta liikenteelle pysäkkien vuoksi. Aikoinaan ne saatiin pois, siis joskus on ollut päättäjillä viisautta.
Mielestäni kattava runkobussilinjasto kilpailukykyisellä hinnalla on parasta joukkoliikennettä.
Mielestäni on aivan järjetöntä rakentaa raitiotiet ja laittaa rahaa hirvittäviä summia väylien rakentamiseen! Turha palata entiseen. Nyt on hyvät bussiyhteydet joka paikkaan ja näitä busseja ja linjoja tulee kehittää ja samalla säästyy miljoonia euroja.
Mielestäni raitiotie on paras mahdollinen ratkaisu pitkällä aikavälillä. Runkobussi ei missään nimessä ole riittävä vilkkaimmille linjoille. Myös erityisesti keskustan pyöräilyolosuhteiden parantaminen on tärkeää.
Mielestäni raitiovaunuja ei kannata tuoda Turkuun. Investointi on erittäin kallis ja hyöty hintaan nähden pieni. Esimerkiksi kiinteistöjen arvo toki nousee, mutta vain raitin varrelta ja kun reitti on kerran tehty, sitä on erittäin hankala muuttaa. Superbussi mahdollistaa reittien muokkaamisen aikaan sopivaksi ja luo monipuolisemman mahdollisuuden kehittää kaupunkia, joukkoliikennettä ja asukasviihtyvyyttä. Raitiovaunut eivät ole enää tätä päivää kun mietitään kokonaan rakennettavaa joukkoliikenneverkostoa. Niiden vaatima investointi ja liikkuvuuden rajoittuneisuus eivät auta Turkuja kasvamaan isommaksi kaupungiksi. Ne hyödyttävät vain hyvin rajatulla alueella asuvien tai työssäkäyvien ihmisten elämää. Jos halutaan saada joukkoliikenteelle paljon uusia käyttäjiä yksityisautolijoiden puolelta, on uusi ratkaisu oltava koko kaupunkia palveleva, ei vain rajoitettua käyttäjäkuntaa.
Mielestäni raitiovaunut liian kallis vaihtoehto Turun kokoiseen kaupunkiin. Bussit ovat joustavampia, linjoja helppo vaihdella tarpeen mukaan.
Mielestäni reitin suhteen kannattaisi miettiä poikittaisliikenteen kehittämistä, joka on Turussa kökköä. Esim Itäinen pitkäkatu voisi olla luonteva raitiotien kululle. Samoin yksi vaihtoehto olisi tuoda helpotusta Turkuhallille sekä satama-alueelle pääsyyn ja poistumiseen. Lähtisin liikkeelle sieltä suunnasta raitioliikenteen suhteen, jos raitiotie tulee.
Mielestäni superbussi olisi joustavampi ja kestävämpi ratkaisu tulevaisuutta ajatellen, varsinkin kun mietitään polttoainekehitystä (sähköbusseja jne). Ratikat sopivat Helsinkiin, mutta ei Turun tarvitse olla Helsinki kukoistukseen. Hinta-laatusuhde vaikkuttaisi olevan busseissa parempi. En myöskään koe järkevänä raitioiteihin kuluva materiaalinkäyttöä, jos samankaltaiseen lopputulokseen reittien ja kapasiteetin suhteen päästään ilman teihin upotettuja raiteita.
Mielestäni Superbussi olisi paras vaihtoehto, ilman sähköjohtoja, kun ratikassa sähköjohtot on. Ehdottomasti Superbussi tai ratikka toinen on saatava, muuten Tampere menee Turun ohi, sitähan tuskin kukaan haluaa, vaikka mielestäni on turha kilpailla siitä, mikä kaupunki on paras ja mikä ei.
Mielestäni superbussi on paras vaihtoehto. Runkobussit toimii, mutta superbussi lisää varmasti matkustusmukavuutta, esteettömyyttä sekä kyytiin mahtuisi enemmän ihmisiä - myös lastenvaunuja. Lippujen myynnin pitäisi olla enemmän keskittynyt mobiiliin - satunnaisten matkustajien houkuttelemiseen olisi helpompaa kun nykyään harvalla on koloita mukana.
Mielestäni Turun seudun joukkoliikenteen pitäisi perustua myös raideliikenteeseen, esimerkiksi raitiotie ja paikallisjuna. Niillä joukkoliikenne paranee merkittävästi seuduilla. Enkä haluaisi, että koko ajan kehitettäisiin lisää bussilinjoja, sillä joukkoliikenteestä tulee erittäin sekavaa. Sähköbussi on hyvä suunta, mutta kannattaa muistaa, että niillä ei ole riittävä kapasiteetti verrattuna pikaraitiovaunuun.
Mieltymykseni on vahvasti raitiotien kannalla. Raitiotie erityisesti, koska se on modernin eurooppalaisen kaupungin tunnusmerkki; imagoliselle arvolle annan merkittävän painoarvon, mm. turistien näkökulmasta ajatellen. Raitiotien taloudelliset hyödyt tulevat lähinnä välillisesti, so. turismin ja modernin kaupungin tunnusmerkin kautta.
Mieluiten usein kulkeva vaihtoehto joka pysähtyy eri paikoissa kuin harvoin kulkeva ja harvoin pysähtyvä, raitsikka tuntuu nostalgiselta ja superbussia epäilen ettei mahdu kulkemaan ainakaan niitä reittejä joita käytän. Muuten ihan kiva vekotin, kuljin Luxe,burgissa sähkö-diesel superbussilla lentokentältä keskustaan, mutta siihen aikaan kun kuljin oli vain muutama hassu matkustaja.
Mietityttää, jääkö muiden alueiden joukkoliikenteen kehittäminen toissijaiseen asemaan runkolinjoja suunniteltaessa/kehittäessä? Toinen arveluttava asia on runkolinjojen mainostettu esteettömyys; miten pidemmät pysäkkivälit edesauttavat esteettömyyttä?
Miksi edes harkitaan kiskoliikennettä rakennettavaksi? Pyörillä liikkuva liikenne on vähemmän jäykkä muutoksia tarvittaessa.
Miksi ehdotuksissa on vain yhden akselin varaan rakennetut vaihtoehdot? Missä ovat vaihtoehdot esim. II-poinen - Koivula - Kaarina suuntaan? Entä onko mietitty rengasmaisia linjoja?
Ja voisiko uudistamisen aloittaa numeroimalla bussilinjat loogisesti?
Miksi ei ollut vaihtoehtona johdinautoa???? Varmasti edullisempi kuin raitiovaunu!!!!Pitäisi hiukan enemmän harkita mihin rahat käytetään.Impivaaran uima-allas liian lyhyt.Vieressä olevat tenniskenttä,jäähalli,jalkapallohalli liian pieniä kilpailukäyttöön.Maauimalan ja teatterin kustannukset karanneet käsistä. Föliä on kehuttu !!!!
Miksi emme voi pysyä nykyisessä joukkoliikenteessä Föliissä, kun se toimii hyvin ja olis Turulla varmaan johonkin muuhun panostettava enemmän kuin Raitiolinjaan uudestaan. Esimerkiksi uudet asfaltit teihin, jolloin linja-autoilla olis parempi kulkea, jos halutaan tasaista kyytiä mitä noissa kysymyksissä aika paljon painotettiin. Ja varmasti olis muihinkin asioihin panostettavaa. Nykyinen Föli on tarpeeksi riittävä ja kun Turku on vanha kaupunki, olis kiva säilyttää edes jotain eikä aina

vaan modernimaksi.
Miksi kaikki reitti vaihtoehdot kulkevat aina keskustan kautta? Missä viipyy rengaslinjat?
Miksi raitiotiestä annetaan kuva että sillä liikennöinti tapahtuu hiljaisesti, tasaisesti ja mukavasti sekä aina aikataulun mukaan. Ette ole tainneet koskaan matkustaa raitiovaunulla? Ette ainakaan ruuhka-aikaan.
Miksi rakentaa kallista raitiotieverkostoa, kun sähköbussit voidaan ottaa käyttöön pienemmällä kustannuksilla? Bussilinjoja voidaan lisätä ja vähentää joustavasti tarpeiden mukaan. Neljä vuodenaikaa vaikuttavat ke- liolosuhteisiin ja liikennöinnvarmuuteen aina. Kyllä junatkin myöhästelevät.
Miksi rakentaa kiinteä raitsikkaverkko? Sähköbussit pystyvät vaihtamaan liikennöintireittejään tarpeen vaa- tiessa, raitsikka on kömpelö ja verkon muuttaminen hankalaa.
Miksi TURUN pitää maksaa naapurikuntien joukkoliikenne. Rakentakaa metro (konsultit länsimetrosta ja aikatauluasiantuntemus) Pyöräilijät pois jalkakäytäviltä ja kävelyreiteiltä. Ensin toriparkki ja sitten bussit pois kauppatorilta. Valitkaa toriparkin rakentajaksi taho jolla on varaa ja halua sen toteuttamiseen Raitsikka oli Turussa käytettiin ja todettiin sopimattomaksi kapeille kaduille, lisäksi maaperä on paikoin erit- täin pehmeä, kuten toriparkin vastustajat ovat todistelleet?
Mikäli pysäkkivälit (oli kyseessä sitten bussi tai raitiovaunu) ovat harvassa ja ihmisten asunnoista on niille matkaa, ei mikään vaihtoehto näistä tuo autoilijoita julkisen liikenteen käyttäjäksi. Jos halutaan autoilijoita julkisen liikenteen käyttäjiksi paras vaihtoehto superbussille lienee Liedosta Kupit- taalle. Jos taas halutaan tarjota uusi palvelu julkisen liikenteen nykykäyttäjille, paras reitti on Varissuo-Runosmäki. Luin Varissuolaisten haastatteluja lehdestä tämän asian tiimoilta, ja heille oli ihan sama meneekö bussilla vai raitiovaunulla. Tästä syystä tämä kysely on hyvä.
Mikäli raitiovaunuhanke tulevaisuudessa toteutuisi, antaisi se hienot mahdollisuudet kehittää busseilla toi- mivaa poikkiliikenne verkostoa.
Mikäli superbussi/raitiovaunu tulee, Turun pitää neuvotella kustannukset hyvin ettei Kaupunki maksa mui- den kuntien arvonnoususta.
Mikään joukkoliikennematkaisu ei ole sellainen, että juuri sen takia tullaan paikkakunnalle. Ihmiset liikkuvat työn ja opiskelun perässä.
Minkä takia varissuo on niin tärkeä ? -pelkkiä maahanmuuttajia ja toisten verorahoilla eläviä ei kannata keskustaa edes kuskata! Yöllä rellestävät super busseissa ja ratikoissa, rikkovat paikat ja ahdistelevat naisia. Ei kiitos! Tulokoon pyörällä kun kerran eivät ole töissäkään.
Minun mielestäni esteettömyyttä olisi hyvä parantaa. Eläkeläisiä tulee rollaattoreilla talvella liukkaalla kelillä ja tämä olisi hyvä huomioida, sillä eläkeläiset käyttävät julkisia liikennepalveluita paljon. Myös bussivuorojen määrään pitäisi kiinnittää enemmän huomiota ja samoin reittivalintoihin.
Minusta raitiotietä EI tule rakentaa: jäykkä rataverkko , jumissa häiriöiden sattuessa, vanhanaikainen, elin- kaareen sidottu vaikka tulisi käyttöön huokeampia, paremmin asumisen lähelle pääseviä taksinomaisia rat- kaisuja. Rakentamisaikaiset häiriöt muulle liikenteelle kestäättömiä. Otettava kustannuksina huomioon! Ehdoton EI ratikoille.
Missä on matematiikka ? Jos mikä tahansa näistä kulkee 10 km. ja pysähtyy 10 kertaa, niin missä se pika on ? Jos välejä pidennetään, niin silloin menetetään joustava liikenne. Huomioikaa sähköautojen kehitys hyvinkin nopeasti ! Rahaa ei pidä tuhlatu joidenkin nostalgian vuoksi. Nopea, ketterä sähköbussi on paras. Mukautuu tarpeiden mukaan.
Missä tasa-arvo eri alueiden asukkaiden välillä? Kehittykö keskusta, jos sinne pääsee Varissuol- ta/Runosmäestä raitiovaunulla? Jos reitin varrelle tulee uudisrakentamista ja työpaikkoja, puretaanko kaikki valmiit omakotitalot reitin varrelta? Niitä on paljon!
Missään nimessä ei pidä rakentaa raitiotietä, ei pidä palata menneeseen. Tehkään Tampere tyhmiä päätök- siä. Sähköbussiliikennettä kehittämällä pysytään ajassa eihän raitiotie palvele kuin pientä osaa turkulaisia eikä yhtään seudun asukkaita. Mikä on sellainen seudun keskus joka ei huomioi ympärillä asuvia
Missään olosuhteissa ei raitiotietä Turkuun!
Miten julkinen liikenne aiotaan hoitaa runkolinjaston ulkopuolella? Vai jätetäänkö osa nykyisten reittien var- silla olevista asukkaista oman onnensa nojaan eli oman auton tai taksin varaan?
Mitenkään ei ole mahdollista tietää, miten liikutaan vuonna 2050. Liikkuminen on tällä hetkellä selvässä murroksessa ja sen sijaan, että tehdään satojen miljoonien investointeja, pitäisi vaihtaa nykyistä bussikan- taa ympäristöystävällisempiin ja katsoa mihin liikkuminen lähivuosikymmeninä kehittyy. Raitiotie ei ole ym- päristöystävällinen tai viihtyisä, jos sen alta kaadetaan isot puut kuten Tampereella. Raitiotie on myös me- luisa ja melu on yksi pahimpia ympäristöongelmia asukkaille. Ilmastonmuutoksen edetessä voi olla, että osa Turkuja ja veden alle. Siitä ei ratikkaan selviä.
Moderni raitiotie on aina parempi vaihtoehto kuin nivelbussit. Suora täsmällinen yhteys raiosta Yliopistolle, Tyksiin, Kupittaan teknologiakeskuksiin, tai tunnin junalle hyödyttäisi myös Raiiota.
Moision ja Yli-Maarian Bussi vuorojen lisääminen viikonloppuisin. Ei tule mieleenkään lähteä bussilla kun nii- tä menee tunnin välein.
Moneskohan kysely tämä aiheesta on viimeisten kymmenen vuoden aikana? Päätöksiä viimeinkin ja toteu- tus.
Monilla on aina halu jättää merkkinsä kaupunkiin tai historiaan. Joskus paras merkki, ja se, joka pisimpään muistetaan, on se, jota ei koskaan jätetty. Raitiotie ja superbussi ovat kaavoituksen välineitä, eivät joukko-

liikenteen. Tämän on Elina Rantanenkin ääneen lausunut. Mikä häpeä.
Muisan riemun kun päästiin eroon rautiotiestä vuonna 1973.
Muistakaa raidekerroin: kun bussilinja korvataan identtisesti palvelevalla ratikkalinjalla, matkustajamäärät kasvavat. (Tai Turun tapauksessa: kun ratikat korvattiin busseilla, matkustajamäärät laskivat.) Sellaiset pehmeät arvot kuin kiva kulkuväline ja viihtyisä ympäristö näkyvät kovana datana matkustajamäärissä. Ja raitikkakiskot pitkäaikaisena investointina voittavat bussilinjojen joustavuuden 6-0.
Muutama huono havainto Helsingin ratikoista:
- Matalalattia-ratikassa tekniikka on lattian alla siten, että istuinpenkit on jouduttu väkisin iskemään lattialle "sinne minne mahtuu". Penkit ovat vastatusten, jalkatila on tosi huono ja joudut tuijottamaan vastapäätä istuvaa kanssamatkustajaa koko matkan ja polvesi koskettavat toisen matkustajan polviin/haaroväliin koko ajan. Ei miellyttävää. Yritin mahtua kauppakassieni kanssa istumaan tällaiseen penkkiryhmään, ei onnistu. Ihmisten jalat ovat tiellä. Lattialle penkin alle ei mahdu yhtään kaupan muovikassia. Lopputulos: jouduin seisomaan koko raitikkamatkan ja jalalla yritin estää, että käytävällä olevat kauppakassit eivät kaatu kun ratikka tärisee ja keikkuu raiteita pitkin 20 minuuttia mutkitellen. Turun bussissa voin mukavasti istua penkillä 20 minuutin matkan ja 3 kauppakassiani on penkin alla piilossa, mahtuu hyvin ja ei häiritse ketään.
- Miten rollaattorimummut pääsevät ratikkaan kyytiin? Kuskilla huono näkyvyys taakse ja mahtuuko ratikkaan 3 lastenvaunut vierekkäin kuten nykyisiin hyviin busseihin? Vaikeampaa ja pelottavampaa varmaan mummeleille huonojalkaisina horjua kyytiin ja pois ajoissa.
- Huonojalkainen naapurini sanoi, että toivoo Runosmäen ratikan viivästyvän. Hänelle tuottaa suuria vaikeuksia kävellä pitkä ylämäki tulevalta raitikkapysäkiltä kotiinsa kauppakassien kanssa. Nyt bussi tulee melkein kotioven eteen, jatkossa raitikkapysäkki olisi huomattavasti kauempana ja varsinkin talvisin liukkaalla kävelymatka kotoa raitikkapysäkillä jäistä mäkeä pitkin ei välttämättä onnistu. Sitten saattaa olla Kelan takikortin tai rollaattorin hankinta vähintään edessä jotta pääsee liikkumaan kotoa asioille.
- Helsingin ratikassa olen huomannut, että olosuhteiden pakosta matkansa joutuu käytännössä usein seisomaan. Bussissa taas pääsee melkein poikkeuksetta istumaan mukavasti koko matkan. Moniko työmatkainen haluaa seistä työmatkansa 20 minuuttia per suunta eli yhteensä 40 minuuttia ratikan keikkuessa raiteillaan käänöksissä ruuhkavuorona. Väittäisin, että matkustusmukavuus on nykyisissä busseissa Turussa ihan huippuluokkaa... johtuen juuri siitä, että, vuoroväli on jopa vain 5 minuuttia, pysäkkejä paljon, penkkejä on reilusti (valtaosa pääsee istumaan) ja mikä tärkeintä: ne ovat lattiassa oikein päin eli nenä menosuuntaan päin. Ei tarvitse istua vastatusten ventovieraiden kanssa huonolla jalkatilalla, pitää polvia toisen ihmisen haarovälissä kun muualle ei mahdu ja kauppakassit sylissä kun lattialle niitä ei voi laittaa kuten bussissa (ratikassa tekniikka on penkin alla ja tyhjää tilaa ei siis siellä ole kauppakasseja varten).
- Seniorimatkustajien määrä kasvaa kovasti joukkoliikenteessä. Uskaltavatko raitiovaunuun tulla rollaattorin kanssa? Ainakin Helsingin ratikassa näyttää pystyissä pysyminen tuottavan suuria vaikeuksia jollain mummoilla. Ratikassa on myös noustava ylös kun ratikka on vielä liikkeellä. Bussissa voit tarvittaessa nousta ylös vasta kun bussi on pysähtynyt ja kuski huomaa sinut... ratikassa ovet ehtivät jo mennä kiinni tässä vaiheessa ja kuski ei näe takaosaan mitään kun mummeli yrittää vielä ehtiä ovesta ulos.
- Ratikka siis näyttää hienolta, mutta väittäisin nykyisten bussien olevan matkustusmukavuuden kannalta kyllä paljon parempia eri käyttäjäryhmille.
Muutan Naantaliin jos rytisevät melusaasteen levittäjät ratikat tulevat turkuun. Pysäkkivälit pitenevät palvelut huononevat ja meteli on hirvittävä Eirassa asuneena tiedän. Sikamaisen kallis kalliimpi kuin mikään muu vaihtoehto ja erittäin huono
muuttakaa se markkina vetoiseksi jos se on kannattavaa järjestää kyllä sen joku järjestää minua kiinnosta tippaakaan että maksamillani verorahoilla haaskataan tuollaisiin jonnin joutavuuksiin rahaa. Muutenkin päätöntä kysyä näistä vaihtoehtoista mikä on vuonna 2050 oikea muoto voi hyvin olla ettei mikään esittämistänne vaihtoehtoista ole enää silloin hyvä, joten jäitä hattuun noiden tolkkuttomien kalliiden vanhan aikaisten järjestelmienne kanssa maailma on muutoksessa eikä kaipaa mitään 1800 luvun liikkumismuotoja enää tulevaisuudessa.
Myös koillinen-lounas suuntainen raitiotie/superbusseja olisi tärkeä, esim. Hirvensalo--Runosmäki
Myös paikallisjunaliikennettä Uuteenkaupunkiin, Naantaliin, Saloon ja Loimaalle!
Myös pieniä busseja harvoin liikennöidyille reiteille. Raitiovaunuliikenne kuitenkin ykkösenä.
Myös ympäryskunnat kuten Kaarina ja Lieto olisi hyvä saada mukaan raitiotie reitteihin.
Naantali mukaan suunnitelmaan, sillä nopeammilla yhteyksillä tavoitetaan myös sieltä tulevat työmatkalaiset ja vähennetään yksityisautoilua. Mielestäni tärkeintä aluksi on mahdollistaa mahdollisimman nopeat työmatkayhteydet naapurikuntien ja Turun välillä. Lyhyemmällä matkoilla runkobussit ovat usein riittävät.
Niille keskustan ulkopuolisille alueille, jonne suunnitellaan uusia asuntoja, pitäisi myös suunnitella kestävä kehityksen mukaisia joukkoliikennepalveluja. Siis jo suunnitteluvaiheessa eikä vasta sitten, kun siellä jo asutaan.
Nopeat ja selvät yhteydet lentoaseman keskustan ja sataman välillä ovat tärkeitä. Turistien kannalta olisi tärkeää erottaa nämä linjat muista vähintään englanninkielisillä reittiteksteillä itse bussissa.
Nopeita ja ryhdikkäitä päätöksiä.

Ns. superbussien kalustohankinnat tulevat pitkällä aikavälillä todella kalliiksi, niiden lyhyen käyttöiän vuoksi.
Nykyinen bussiliikenne = Föli toimii joustavasti. Päästöt vähenevät kun sähköautot lisääntyvät. Jos joku alue Turusta/ympäristöstä kaipaa lisää liikenteen palvelua, lisätään Fölin reittejä. Miksi ihmeessä Turkuun pitäisi saada joku runkolinja tai varsinkaan raitiotie. Nykyinen järjestelmä toimii erittäin hyvin ja jos johonkin pitää saada lisää liikenneyhteyksiä, niin lisäämällä Föliä se käy joustavasti ja edullisesti verrattuna johonkin runkolinjaan saatikka raitiotien rakentamiseen. Muistan hyvin miten raitiotien kiskot haittasivat varsinkin talviajona autolla. Kiskot ovat liukkaat ja lumen puhdistaminen niistä on ongelmallista niin että raiteiden yli ajaessa ei tule ajoa haittaavia "koloja" ja kohoumia. Jokainen joka on ajanut Helsingissä talvella ei ole voinut olla huomaamatta tätä ongelmaa. Sellaisella rahamäärällä joka uppoaa raitiotien tai tarpeettoman "runkolinjarakennelman" rakentamiseen voi veronmaksajien rahoja käyttää huomattavasti parempiin ja tarpeellisempiin kohteisiin. Niitä Turussa kyllä riittää! Jos Turussa on liikenteessä pahoja solmukohtia, niin Föli on varsin joustavasti muunneltava systeemi. Busseja ja reittejä voi lisätä eikä tule lainkaan niin kalliiksi kuin suurelliset suunnitelmanne. Unohtakaa ne jo ja ajatelkaa järkevästi mihin rahat kannattaa laittaa. Hoitakaa vaikka ensin homekoulut, leipäjonot ja vanhukset joita on jo nyt oikeastaan heitteillä ja lisää on tulossa. Vain joitain rahareikiä mainitakseni.
Nykyinen bussiliikenne on riittävä.
Nykyinen bussireitistö on erittäin sekava. Aina pitää mennä ensin Kauppatorille, joten matka minne tahansa kestää tosi kauan. Kauppatorilla on vaikea tietää, mistä mikäkin bussi lähtee ja minne tulee. Vaikka luen aikataulua, en saa selvää, mihin suuntaan vaikka bussi nro 3 menee. En käytä siksi bussia oikeastaan ollenkaan. Toinen hankaluus on bussilipun korkea hinta. Kolme euroa yhdestä matkasta Turun sisällä, kun matka Helsinkiin maksaa neljä euroa.
Nykyinen Föli toimii erittäin hyvin ja siihen kannattaisi investoida tulevaisuudessa sekä samalla sähköbussisiin.
Nykyinen joukkoliikennejärjestelmä on erittäin toimiva. Minusta on hyvä, että pysäkkejä ja linjoja on paljon, toivon että ne säilytetään järjestelmää kehittäessä. Ehkä pysäkkien määrää voi hieman karsia, muttei liikaa. Toivon, että joukkoliikennettä kehittäessä otetaan huomioon kustannukset käyttäjille. Nykyinen lipun hinta on jo liian suuri vähävaraisille. Lisäksi toivon, että järjestelmää kehitettäessä otettaisiin huomioon ratkaisujen kestävyys ympäristön näkökulmasta.
Nykyinen liikenteen rakenne, mutta sähkö ja/tai hybridibussit käyttöön mahdollisimman nopeasti.
Nykyinen linjastomalli on paras, lähes joka paikkaan pääsee korkeintaan yhdellä vaihdolla keskustan kautta ja pysäkillä on useimmiten melko lyhyt matka. Raitiotiemallissa on ilmeisesti tarkoitus pidentää pysäkkivälejä huomattavasti ja se tarkoittaa jotta entistä useampi kävelee mieluummin henkilöautolleen kuin pysäkillä asti. Useimmat kyselyynne kysymykset ja vastausvaihtoehdot ovat käsittämättömiä, olisi kannattanut testata pienellä joukolla vastaajia ennen julkaisemista.
Nykyinen systeemi toimiva ja sitä kehittäen saadaan vielä paremmaksi sähköbussseja lisäämällä. Järjetön ajatus koko ratikkahanke. Siitä hyötyisi mitätön määrä asukkaista kustannuksiin nähden älytön hanke. Tampereella aivan eri tilanne, siellä Hervanta on suuri keskittymä, josta vedetään kiskot keskustaan kaupunkirakennetta pirstoamatta. Vuosikymmenen kuluttua Varissuolla on ainoastaan maahanmuuttajia enimmäkseen työttöminä ja Runosmäki seuraa perässä ja ehkä joitain eläkeläisiä, joten eiköhän he pärjää nykyisysteemilläkin. PS. Aikoinaan kun ratikan lopettamista puuhattiin olin sitä vastaan. Ainoa reitti jota voisin kannattaa kulkisi keskustaa kiertäen eli rautatieasema-puistokatu-martinkatu-itäinenpitkäkatu-sairaalan ja yliopiston ohi hämeenkatu-kauppatori-linja-autoasema-rautatieasema. Tämä toimisi hyvin kaikkien linjojen kokoojana ja siitä hyötyisivät kaikki
Nykyisellä käsityksellä hankkeesta olen sitä mieltä että runkobussit ovat järkevin vaihtoehto kokonaisuuden kannalta, kaluston laatuun voi tarvittaessa panostaa ja suunnitelluille raitiotien linjauksille järjestää yksinomaan busseille varatut kaistat tarvittaessa. Raitiotien/superbussin toteutus jättää mielestäni muut alueet liian eriarvoiseen asemaan, eikä saavuta kaikkia.
Nykyiselläkin joukkoliikenteellä poikittaisliikenne on haastavaa, koska kaikki linjat kulkevat Kauppatorin kautta. Nähdäkseni uudessa linjasuunnitelmassa ei ole kehitetty tähän parannusta ja se on harmillista. Itse olen hiljaisten ja modernien superbussien kannalla, sähköbussi kumipyörillä vs. koliseva ja rymisevä raitiovaunu. Pohdin raitiokiskojen asentamisen mielekkyyttä, kun ne kertaalleen on jo poistettukin Turusta. Onko järkevää kahlita joukkoliikenne tiettyyn muotoon seuraavaksi 50 vuodeksi, superbussit olisivat joustavampia ja takaisinmaksuaika lyhyempi.
Nykyisellään huvittavan huono, ollaan kuitenkin suurkaupunki. Vuoroja lisää, ja arkisin menemään myöhäisemmäksi, kuin nykyään menee. Esim. jos kesäaikaan menee 2 kertaa tunnissa bussi kaupungin sisällä (tietyt linjat), on se aivan liian vähän. Kuskien käytökseen myös huomiota, palvelutyössä oleviksi äärimmäisen työkeitä suurin osa, jopa suoranaisesti valehtelevat, jos palautetta heistä sattuu antamaan. Linjoille myös "puhuvat taulut", joissa infotaan jollei vuoro vaikka bussin hajoamisen takia tulekaan.
Nykyisen liikennejärjestelyjen (valo-ohjaus ja liikennejärjestelyjen) kehittäminen alyliikenneohjauksella vastaamaan kasvavaa liikennemääriä. Sujuvuus ja joustavuus tärkeimmäksi liikenteen kehittämiskohteeksi.
Nykyisessä taloudellisessa tilanteessa osoittaa erittäin huonoa harkintakykyä edes miettiä satojen miljoonien sijoittamista epämääräisiin liikennehankkeisiin kun vanhusten, sairaiden ja vähävaraisten hoitoon ei pystytä osoittamaan varoja. Turun seutu on alkanut kasvaa ilman satojen miljoonien sijoittamista liikennehankkeisiin ja kasvua pystytään edistämään huomattavasti järkevämmillä keinoilla.

<p>nykyiset bussit ja lähivuosina sähköllä kulkevat bussit järkevin vaihtoehto esim. talvella raitio tiet varmaan-kin lumesta tukossa nyky bussin kuljettajien ajotapaan ei kiinnitetä mitään huomiota vaan hintaan jos kilpi-lutuksessa otettaisiin huomioon myös matkustus mukavuus lue kuljettajan ammatti pätevyys koska bussia pystyy ajamaan myös kuin raitiovaunua yhtä tasaisesti jus kuljetta vaan haluaa eikä tule jätti investointia veron maksajien kustannuksella ja pysäkille tulo niin esteettömyys haitta nyky busseista kyllä poistuu kun kujettaja vaan ajaa pysäkille miin kuin kuulluu mutta nykyisin siihen ajetaan sinne päin lue kuljettajan am-mattiiylpeys joten nykyisiä busseja vaan kehittämään ja vuoro väliä pienemmäksi niin matkustajat lisääntyy tehkää vaikka koe esim. vuoden mittaine ruuhka aikaan varsinkin matkustus mukavuus lisääntyy huomata-vasti kun bussi tulee tiheemmin ja kuljettajat ajaisivat rauhallisesti ja pysäkille tulo ajetaan niin että ei jää metrin väliä kahun ja jalkakäytävän väliin eli ei kallista rautatie infraa vaan nyky bussit ja tulevaisuudessa sähköbussit ja tiheemmät vuoro välit</p> <p>T: Anssi Junnila</p>
<p>Nykyiset bussit saatava maan alle torin ympärillä. Naapurikunnat saatava mukaan linjoja kehitettäessä.</p>
<p>Nykyiset reittisuunnitelmat turhan suppeita</p>
<p>Nykyiset runkobussit toimivat hyvin ja aikataulut, kuten myös linjat ovat kohdillaan. Ei tarvita superbussia eikä ainakaan raitsikoita. No, ehkä tori-satama linjalle ratikka.</p>
<p>Nykyisistä kamalista vanhoista busseista joissa ei ilmastointi toimi pitää päästä eroon. Varissuon 42 ja 32 linjat jotka kulkevat Pernoon ja Pansioon käyttävät ainakin kamalia ja vanhoja linja-autoja.</p>
<p>nykyisten bussien lähtöaikoja pitäisi ehdottomasti porrastaa samaan suuntaan lähtevien bussien osalta /esim. tuomiokirkkosillalle suuntaavien lähtöväliä pitäisi olla noin kahden minuutin välein, näin bussien ei tarvitsisi jonottaa pysäkeille ,ja kulku täten nopeutuisi, ilman pysäkille pääsyn odottelua. Samalla esim. TYKSin suuntaan menevien asiakkaiden bussivuorot tulisivat monipuolisimmaksi. Nykyisin aninkaisten sil-lan suuntaan lähteviä busseja on jonottamassa esim. linja-autoaseman pysäkille usein viisi-kuusikin bussia, ja se hidastaa ja hankaloittaa sujuvuutta suunnattomasti. Ei pitäisi olla suurikaan asia suunnitella lähtöajat porrastetuksi samaan suuntaan menevillä busseilla ! Ei kaikkien tarvitse lähteä samalla minuutilla !!!</p>
<p>Nykyistä Fölijärjestelmää pitää laajentaa ja kehittää bussikalusto mukaanlukien. Raitiovaunut on histori-aa, liian kallis eikä sovi nykyiseen katuverkkoon.</p>
<p>Nykysysteemin kehittäminen riittää. Turun väestömäärä on kuitenkin laskemaan päin. Joukkoliikenne kehit-tyy melko lailla hyvin ilman kehittämisprojekteja, jos kaupunkisuunnitteluun muutoin saadaan joku tolkku (vrt. toriparkki, tyhjä parkkihallit ja kampusalueen täydet parkkiruudut).</p>
<p>Nyt olen jo tyytyväinen liikennejärjestelyihin :) Raitiovaunu tuo lisäarvoa ja nostaa Turun hienoja perinteitä samaan aikaan kun modernia( uudet kahvilat, liiketilat, rakennukset) tulee turkuun kokoajan. Perinteisen ja modernin sekoitus on tyylikästä ja raitiovaunu on kätevä kulkemisvaihtoehto ja tuo tunnelmaa ja sitä kautta lisää viihtyvyyttä ja hyvinvointia asukkailla :)</p>
<p>Nyt olisi ensiarvoisen tärkeää katsoa tulevaisuuteen kymmenien vuosien päähän, eikä lähivuosien valtuus-tokausia. Asiantuntijoita on kuultava päätöksenteossa eikä antaa äänekkaiden asioihin perehtymättömien hallita keskustelua eikä päätöksentekoa.</p>
<p>Raitiotie vastaa Turun kokoisessa kaupungissa parhaiten niihin tavoitteisiin, joita joukkoliikenteen kehittä-miselle ja kaupunkirakenteen tiivistämiselle on asetettu. Tästä on runsaasti tutkimustietoa ympäri maail-maa, Eurooppaa ja Pohjoismaita. Raitiotietä puoltaa elinkaarikustannukset, jotka jäävät superbussivaih-toehtoa alhaisemmiksi (raitiovaunun käyttöikä 40+ vuotta vs. superbussi n. 15 vuotta, myös infra kestää pidempään ilman uusimistomenpiteitä raitiotievaihtoehdossa). Sähkökäyttöisiä 25 metriä pitkiä tuplanivel-busseja ei markkinoilla edes tällä hetkellä (eikä todennäköisesti lähitulevaisuudessakaan) ole, joten sellai-sen ottaminen ylipäätään vertailuun on vähintäänkin kyseenalaista. Dieselkäyttöisiä on muutamia, mutta valtuutettujen kannattanee tutkia tarkkaan, miksi esimerkiksi Malmö (jossa lähin toteutettu superbussijär-jestelmä) on muuttamassa myös järjestelmänsä raitiotieksi.</p>
<p>Tietoa on, nyt tarvitaan päättäväisyyttä käyttää tutkittua tietoa ja antaa sille se painoarvo, joka sille kuu-luu. Populistinen lisäselvittelyjen tekeminen loputtomiin on lopetettava, se maksaa turkulaisille veronmak-sajille liikaa.</p>
<p>Nyt pitää tehdä rohkeita päätöksiä ja valita Raitiotie. Kiitos.</p>
<p>Nyt päätöksiä kehiin! Tampere ja helsinki tekevät rohkeita ja ennakkoluulottomia ratkaisuja. Turku näivet-tyy ja jopa taantuu, mikäli jäämme odottamaan ja katsomaan muiden kaupunkien kehitystä. Investointien aika on nyt.</p>
<p>Nähdäkseni raitiotien kalliimmat investointikustannukset tulevat helposti katetuksi pitkällä aikavälillä sen matalammilla operointikustannuksilla. Lisäksi koen raitiotiehen liitettävät asiat paljon myönteisempinä ja imagoa rakentavampina kuin superbussiin liitettävät asiat.</p>
<p>Näin kalliissa investoinnissa korostuu kustannusten ennakoitavuus ja -tehokkuus. Turha rakentaa pellolle uskossa, että sen ympärillä on 10 vuoden päästä jotain. Pitää rakentaa heti kannattavia ratkaisuja tämän hetken ongelmiin siten, että voidaan muokata tulevien tarpeiden mukaan. Siis mielestäni paras on super-bussi sähköllä ja robottihjauksella.</p>
<p>Näin pieneen kaupunkiin ei koskaan kannata rakentaa raitsikkaa. Ei vaikka asukasluku nousisi 220 000.</p>
<p>Näkisin että on tärkeää tehdä rohkeita ja tulevaisuuteen satsaavia investointeja kuin varovaisia pienen ris-kin piperryksiä.</p>
<p>Näköjään gryndereiden ehoilla tehdään taas kehitystä, miksei mikään muutu? Koko kysely on tehty tietty-</p>

<p>jen olettamuksien perusteella, kuten se että raitiovaunu parantaa viihtyvyyttä ja ympäristöä verrattuna sähköbussiin. Näin ei välttämättä tapahdu mutta kyselyä on mahdoton täyttää tukematta epäsuorasti hanketta. Haluatko lapsille hyvän elämän? Kyllä. -&gt; Piste raitiovaunulle!</p> <p>Keskustelusta puuttuu pieniin autoihin perustuva autonominen liikenne. Koko ajatus siitä että joukkoliikenne tarkoittaa 50 hengen yksiköitä, eikä esimerkiksi autonomisia sähköautoja, on vanhanaikainen.</p>
<p>Nämä kysymykset pitävät sisällään tilaajan tavoitteen raitiotien saamisesta Turkuun, vaikka samaan tai parempaan palvelutasoon päästään moderneimmilla ja joustavammilla ratkaisuilla.</p>
<p>Kuinkahan moni vastaajista tietää, mitä "superbussi" tai "runkobussi" tarkoittaa ja miten ne eroavat toisistaan. Itse en löytänyt niiden määritelmää kyselystä. Onkohan sekaannuksen lietsominen tarkoituksellista?</p>
<p>Näyttää siltä, että julkisia käyttää/tulee käyttämään, kuten itsekkin, niin päälle 6-kymppiset. Meillä "käynti" ei enää ole niin notkeaa ja vaivatonta, kuten nuorilla. Eipä eläkeläisellä juurikaan ole asiaa, hätäisten/kiireisten kuljettajien ja hiettelehtevien runkobusien kyytiin... ehdi edes istumaan, kun jo bussii heiluu menemään. Olen kerran jäänyt bussista talvella pois siten, että vasen jalkani petti allani linjurista ulos astuessani. Putosin takaovesta ulos maahan renkaan viereen. Jäin siihen, kun en mihinkään päässyt. Oli suorastaan ihme, että sain jalkani vedettyä pois tieltä ja ettei bussi ajanut jalkani yli, kun lähti asiaa sen koommin tarkistamatta jatkamaan matkaansa. Olin töihin menossa ja pysäkki onneksi päiväkodin edessä, josta työntekijät sitten soittivat ambulanssin. Pohje halkesi astuessani bussista ulos... Tuosta opin sen, että nopeasti bussiin, istumaan ja yhtä nopea poistuminen, mutta ei kyytiin lainkaan, jos ei ole täysin priima kunnossa.. Kouluttakaa rauhallisuuteen niitä kuskeja, vaikka kiirutta onkin</p>
<p>Olemassa olevaa bussireitistöä kehitettävä, ei mitään järkeä laittaa kiskoja kapeille kaduille. Kustannukset lopulta lähes miljardi, (eli ainakin kaksinkertainen arvioon nähden) on paljon tähdellisempiä kohteita.</p>
<p>Olemassaoleva raideinfra pitää ottaa vakavasti mukaan niin, että paikallisjunaliikenne saadaan joskus taas toimimaan, eli kaksoisraide Tampereen ja Salon suuntaan tunnin junan lisäksi ja Uudenkaupungin rata sähköiseksi ja niissä paikallisasemaverkko taas käyttöön täydentämään keskusta-alueen tulevia ratkaisuja ja tukemaan koko seutukunnan kehittymistä Salosta Uuteenkaupunkiin ja Loimaalle asti.</p>
<p>Olen asunut kahdessa eurooppalaisessa kaupungissa, joissa on moderni pikaraitiotie. Molemmissa paikoissa raitiotie toimi erittäin hyvin ja oli erittäin suosittu kulkemisen tapa keskustan, lähiöiden ja kauppakeskusten välillä. Nopea, tehokas, siisti ja hiljainen.</p>
<p>Olen asunut n. 36 vuotta pääkaupunkiseudulla, Helsingissä ja Vantaalla ja muuttanut Varissuolle maaliskuussa 2017. Olen koko ikäni käyttänyt julkisia kulkuneuvoja ja tottunut niitä käyttämään. En ole kaivannut omaa autoa, sillä valitsen asunnon aina hyvien kulkuyhteyksien ja palvelujen läheltä.. Se on erittäin tärkeää tällaiselle ikiliikkujalle, joka on koko ajan menossa jonnekin. Ratikat kuuluvat kehittyviin ja suuriin kaupunkeihin citybussien yms. bussien lisäksi. Joustava ja nykyaikainen, laadukas ja hyvin hoidettu bussikalusto (jossa ilmastointi toimii hyvin kesähelteelläänkin) houkuttelee matkustajikseen oman auton käytön sijaan ja tietysti edulliset ja kilpailukykyiset matkakorttien ja kertalippujen hinnat. Joukkoliikennettä tulisi suosia ja siksi tarvitaan lisää uusia joukkoliikennemuotoja. Väkimäärien lisääntyessä ja turistien ja matkailijoiden lisääntyessä tarvitaan lisää moderneja, nykyaikaisia joukkoliikennevälineitä.</p>
<p>Olen entinen Kaarinalainen ja Turku tarvitsee järkeviä uusia joukkoliikennematkaisuja. Tampereella on ollut nivelbusseja (=superbusseja) mutta ne poistettiin käytöstä liian suurten huoltokustannusten takia. Raitiotie on kestävä ratkaisu joka vie Turkuu eteenpäin. Täällä jo on lyöty kiskot maahan, tehkää tekin jotakin, jotta Turku ei jää laahaamaan nykyisyyteen vaan keskittyy tulevaan.</p>
<p>Olen erittäin huolestunut suunnitelmista raitiotiestä. Turkulaisena veronmaksajana suunnitelma huimaa, se on yksinkertaisesti liian kallis tälle asukas pohjalle, maksajia on liian vähän ja kustannukset liian suuret. Teatteriremontti osoittaa, että aina tarvitaan lisää rahaa kun budjetit pettävät. Rationaalista asuvana tiedän, että useimmat ovat täällä vain bussien satunnaiskäyttäjiä, suurin osa esim. raisiolaisista tarvitsee auton ja myös haluaa sillä liikkua eikä millään raitiotiellä jossa pysäkinvälit ovat puoli kilometriä. Raitiotie on Turussa utopistista idealismia, pitää olla realisti ja ajatella rationaalisesti kustannukset edellä tätä asiaa.</p>
<p>Olen kaupunkilaiseksi itseni tunnustava diplomi-insinööri, ja mielestäni raitiotie on yksi kaupungin tunnusmerkeistä. Ja itseään kunnioittava kaupunkilainen haluaa asua kaupungissa, jossa kaupunkikehitys ja imago koetaan tärkeäksi. Kun mietin uravalintojani, katson ensimmäiseksi millainen joukkoliikenne kaupungissa on. Raideliikenteen puute on ehdoton ja iso miinus minulle, ja saa minut epäilemään että paikkakunnalta saattaa puuttua muutakin tärkeää.</p>
<p>Olen niitä joilla kokemus Turun raitsikoista, eivät sovi mäkiseen maastoon! Tarpeeksi pelätty talvisin raitiovaunu-"kelkalla" Anninkaisenmäessä ja Kaskenahteessa. Ei sovi keskikaistalle, pysäkit turvattomia. Tosi-jäykkä rakenne, bussien reittien siirtely tarpeenmukaan.</p> <p>Raitsikka raskas ja energiasyöppö, vrt sähköbussi.</p>
<p>Olen runkobussin kannattaja koska se on tehokas ja joustava ja sillä saadaan pienillä kustannuksilla suuri hyöty. Raitsikkalinja voidaan rakentaa satamasta tuomiokirkolle ns. turistilinja.</p> <p>- Turussa pitää muistaa että keskustaa ympäröi kukkulat (talvella hankkoittavat liikkumista raitsikoilla).</p>
<p>Olettehan huomioineet, että raitiovaunun esteettömyydessä tulee ottaa myös huomioon, että raitiokiskot aiheuttavat esteellisyttä tietä ylittäessä sekä raitiopysäkillä pääsyä. Vaikka itse raitiovaunuun on helppo päästä, pysäkillä on vaikea juurikin kiskojen takia.</p> <p>Ystävällisin terveisin, huolestunut esteellinen</p>
<p>Oletteko järjestäneet? RAITIOTIE turkuun? Meluisa, energiaa ja tilaa syövä massajoukkoliikennejärjestelmä tänne? Kuka teidät on saatana lahjonut? Lautapinoja taas takapihalla. SÄHKÖBUSSIT JA NIIDEN LATAUS-JÄRJESTELMÄT!! ei infrastruktuurin räjäytyksiä ja muuta järjetöntä rakennus &amp; muutos projektia! KUKAAN</p>

<p>EI HALUA SPREIMAALATTUJA RATIKOITA!!! USKOKAA JO!</p>
<p>Oli muuten kyselytutkimuksena ehdottomasti puolueellisin koskaan näkemäni. Toivottavasti tämän laatija häpeää tämän tekemistä, ja mikäli olisi vahingossa jonkun koulun sattunut käymään, suosittelen uudelleen tutustumaan neutraalien tutkimuskysymysten laatimiseen.</p>
<p>Olis jo aika tehdä jotain.</p>
<p>Olisi hyvä, että bussien yölinjat kattaisivat myös ainakin to-pe-yön perinteisten viikonloppuyölinjojen lisäksi. Turku on Suomen yksi opiskelijavetovoimaisimmista kaupungeista ja opiskelijoiden juhlat ovat usein keskiviikkoisin ja torstaisin. Tästä syystä olisi mielestäni hyvä, että yövuoroja kulkisi edes tasatunnein em. yönä (keskiviikon suosio pienempi) suurimpiin opiskelijoiden asutuskeskuksiin kuten Ylioppilaskylän kautta Halisiin, itäisen keskustan kautta Itäharjulle ja Varissuolle sekä Kupittaaan ja Luolavuoren kautta Harittuun ja Uittamolle.</p>
<p>Olisi tärkeä lisätä linjoja, esimerkiksi Turun ammattikorkeakouluun Kupittaaalla ei pääse suoralla yhteydellä Luolavuoren suunnasta. Lisäksi bussit ovat melkein aina myöhässä mikä tekee matkustamisesta stressaavaa. Tuntuu että alue ei ole suunniteltu opiskelijoille vaan autoilijoille, olisi tärkeää siis lisätä joukkoliikennettä Turussa ihmisten arjen sujuvoittamiseksi.</p>
<p>Ratikka olisi hieno asia keskustassa ja toivottavasti se kulkisi myös Kupittaaalle!</p>
<p>Olisin halunnut, että myös johdinauto (trolley) olisi ollut vaihtoehtona, koska se on kustannustehokkain ja myös joustava vaihtoehto.</p>
<p>Olisitte ny ees jättäneet runkobussin kokonaan pois vaihtoehtoista kun näin paljon haluatte kyselyä, jonka tulos kertoo että ihmiset haluavat joko superbussit tai raitiovaunut.</p>
<p>Olkaa moderneja ja hypätkää ratikan yli suoraan uuden polven ratkaisuihin.</p>
<p>Olkaa nykyaikaisia: valitkaa raitiotie!</p>
<p>Oma alueeni -Uittamo- jäänee ilmeisesti täydelliseen joukkoliikennemottiin. Raha on kuitenkin rajallinen luonnonvara, ja nyt ne ollaan sitten laittamassa jäykkään järjestelmään. Joskus Turkkarin yleisenosastolla joku esitti mullistavan innovaation - jos raitsikkaan pannaan kääntyvät kumipyörät ja omavoimainen moottori, sillä voi ajaa missä vain!</p>
<p>Oman liikkumisen kannalta omat henkilöautot jokaiselle täysi-ikäiselle perheenjäsenelle ovat edelleen paras ratkaisu, vaikka nuo kaikki linjat toteuttaisi. Pelkkään julkisten odotteluun ja pysäkillä kävelyyn palaa saman verran aikaa kuin koko työmatkaan omalla autolla.</p>
<p>Omasta mielestäni joukkoliikenne on jo ihan hyvää. Ei ainakaan mitään raitiovaunua, mieluummin sitten parempia busseja. Eikä saa pilata katumaisemaa millään liian räväkillä kaistaväreillä tms. tai häiritä normaalia liikennettä.</p>
<p>On hienoa, että Turussa halutaan ja pyritään kehittämään joukkoliikennettä ja pyöräilyreittejä paremmiksi!</p>
<p>On huomioitava raitiovaunujen kestävyys suhteessa busseihin - ts. bussien käyttöikä maksimissaan ehkä 15 vuotta - raitiovaunujen n. 40 vuotta. Tätä asiaa ei oikeastaan missään tuoda esille.</p>
<p>On hyvä, että joukkoliikenteen toimivuuteen panostetaan. Turku ei kuitenkaan rakennu pelkästään tämän akselin ympärille. On tärkeää, että toimivaa joukkoliikennettä paitsi ylläpidetään myös kehitetään kaikilla muillakin kaupungin asuinalueilla. Superbussia/raitiotietä ei tule toteuttaa uhraamalla muiden alueiden joukkoliikenteen toimivuus.</p>
<p>On käsittämätöntä että Turussa asian valmistelu kestää näin kauan. Lisäksi keskustan pyöräilyolosuhteita olisi helppo parantaa muutamalla yksinkertaisella ratkaisulla (esim. pyöräkaista Itäiselle rantakadulle, ei vaarallista pyöräilyä jokirannan jalankulkijoiden seassa), mutta asioille ei tapahdu mitään.</p>
<p>On otettava huomioon tulevaisuuden kehitysratkaisut. On vältettävä raskaita ja vaikeasti purettavia ratkaisuja.</p>
<p>On tärkeää, että raitiotien suunnittelussa saadaan mukaan Turun ympäryskunnat. Ratikkalinja Naantali-Turku-Kaarina laajentaisi työssäkäyntialuetta ja toisi suuren määrän ihmisiä saman kuljetuspalvelun alle.</p>
<p>On täysin merkityksetöntä pohtia ja suunnitella erilaisia tulevaisuuden joukkoliikenteen muotoja, jos perus kaupunkikaavoitusta ei osata toteuttaa edes kohtalaisesti. Hyvänä esimerkkinä Kupittaaan alue, jota mainostetaan kehittyvänä alueena, jossa palvelut lähellä ja hyvät joukkoliikennedyhteydet. Kuitenkin Lemmin-käisenkatu on nykyään kammottavan kapea kuja, jossa bussit eivät mahdu kulkemaan; viime viikolla myöhästyin töistä, koska bussi ei päässyt etenemään kadun varteen pysäköityjen autojen ja suojatien kohdalle rakennetun liikenteenjakajan välistä! Useampi matkustaja joutui kävelemään Tyksille ja ottamaan uuden bussin Hämeenkadulla. Eli aivan sama, millä kulkuneuvolla kuljetaan tulevaisuuden, kunhan kyseisenlaiset ongelmat vältetään kokonaan.</p>
<p>Ongelmana ei omalla kohdallani ole matkan hitaus vaan liian harvat vuorovälit. Jos busseja kulkee 20 min välein olet kävellyt jo useamman kilometrin matkan siinä ajassa. Liian pitkä aika odottaa pysäkillä. Myös linjareiteissä voisi olla enemmän vaihtelua. Alueilta tulisi olla suora yhteys kouluihin (ala- ja yläkouluihin) sekä terveyskeskukseen. Reitit voisivat vaihdella vuoroittain eikä jokainen bussi kulkea samaa reittiä.</p>
<p>Onko mielipiteelläni suurempaa merkitystä, ei näistä asioista järjestetä kansanäänestystä. Turun projektit ylittävät budjettinsa lähes joka kerta. Epäonnistumisia riittää ja verorahoja palaa. Nykyisillä liikkumislaitteilla pärjätään edelleen ihan tyydyttävästi. Bussit kulkee ja ratapihankatua voi muokata leveämmäksi. Varissuo ei kehity työläiskaupunginosaksi, vaikka sinne vetäisi rataverkon.</p>
<p>Onko tilastoja siitä, miten täysinä bussit kulkevat Varissuon ja keskustan välillä, ja mistä asiakkaat nousevat bussiin? Raitiotie vaikuttaa vanhanaikaiselta ja jäykältä, lisäksi raitiovaunut aiheuttavat paljon vaaratilanteita. Nykyiset bussireitit toimivat suhteellisen hyvin ja ovat helposti saavutettavissa. Ainakin raitiotie tulee hankaloittamaan tätä kovinkin paljon, ehkä myös superbussi. Ilmeisesti raitiotien varrelle on suunniteltu</p>



<p>myös pysäköintitilaa, tai bussireitit kulkevat raitiovaunun pysäkkien vierestä (jolloin yhden kuljetusmuodon sijaan asiakas joutuuikin käyttämään kahta, eikä mitään ajansäästöä tulekaan kuin vain aivan pysäkkien vieressä asuville)?? Kustannusten laskennassa käytetään toivottavasti apuna puolueettomia asiantuntijoita ja nekin laskelmat kerrottava kahdella, jotta välttyttäisiin nykyisenlaisilta julkisten hankkeitten kustannusten ryöstäytymiseltä käsistä.</p>
<p>Onko Turulla nyt varaa kalliiseen Raitiotiehankeeseen, mielestäni raitiotie on huonoin vaihtoehto, vaikka mielelläni sillä matkustankin muualla. Mutta Turulle tulee kalliiksi rakentaa kokonaan uusi raitiotieverkosto.</p>
<p>Onko Varissuo joku uusi Rooma kun aina kaikkien uusien kulkuyhteyksien täytyy sinne päätyä?? (vrt. sanonta "Kaikki tiet vievät Roomaan")</p>
<p>oon nuorena asunu Turun Kaksikerrassa ja käytin bussia mutta nykyaika ja tulevaisuuden liikenneongelmat, oisko ratikka edullisin</p>
<p>Osassa selvityksissä ollut linja skanssiin ihan ehdoton raitiotiessä. Palvelut ja asukkaat skanssissa nykyään, joten luonteva reitti skanssista uudenmaankatua pitkin keskustaan linja. Raitiotie Turkuun ehdottomasti ja nopeasti, jotta voidaan hyödyntää Tampereen osaamista/tietoutta ja synergiaetuja.</p>
<p>Osittaiset vaustausten asetelut eivät vastanneet oikein omia mielikuvia ja näin ollen tuli lähes jokaiseen kohtaan negatiivisempi vastaus. Olisi myös ollut mukava, jos olisi ollut kunnollinen vertailu ajoneuvoista alussa, moni asia jäi siitä uupumaan.</p>
<p>Ottakaa huomioon riittävän tarkasti infran uudelleenrakentamisen kustannukset kun se on siirrettävä pois kiskojen alta, tai suojattava raitiovaunun painon vaikutuksilta.</p>
<p>ottakaa pää pois p*****,, (puskasta), ja ymmärtäkää että raitiotie ei ole Turussa toiminut enenkään</p>
<p>Oudosti valmiiksi asenteellinen kysymys: 12: "Superbussin imago on modernimpi - - - - Raitiotien imago on perinteisempi.."</p>
<p>Eikö kannattaisi pikemminkin hälventää ennakkoluuloja kuin vahvistaa niitä? Onhan raideliikenteen ja kumipyöräliikenteen välillä on ilmiesvä tekninen ero. Se vaikuttaa matkustusmukavuuteen, luotettavuuteen kaikissa sääolosuhteissa, matkustajakapasiteettiin, laajennettavuuteen, esteettömyyteen tms..</p>
<p>P3 tai jokin muu linja kulkemaan lukkosepänkadun kautta edes osittain.</p>
<p>Paikallisjunaliikenne olisi aloitettava Matkakeskuksen kautta väleillä Ugi-Turku-Salo sekä Naantali-Turku-Loimaa.</p>
<p>Lisäksi Lentoasemalle olisi tehtävä Turun matkustajasataman kaltainen kaukojuna-asema, jotta alemmalla lentokenttämaksulla operoivat lentoyhtiöt ja -reitit olisivat saavutettavissa suoraan myös Tampereen, Espoon ja Helsingin keskustoista.</p>
<p>Paikallisjunaliikenne sopisi hyvin yhteen raitiotien ja runkobussien kanssa.</p>
<p>Paikallisjunat otettava käyttöön. Nykyisten bussilinjojen numerointi selkeytettävä siten, että edetään suoraan pienemmästä suurempaan lännestä itään. Lisää runkobussilinjoja. Mm. linja 9 sellaiseksi. Aikataulunäyttöjä pysäkeille. Busseihin toimivat pysäkinäytöt, kuten linjan 1 sähköbusseissa on. Nämä toimivat hyvin esim. seutulinjolla. Mahdollisimman moni pysäkke esteettömäksi. Busseihin ulkopuolelle pyörätuoliramppipainike, ja rampit automaattisiksi. Raitiotietä rakennettaessa tulisi harkita myös entisten reittien palauttamista.</p>
<p>Paljon suurkaupungeissa matkustelleena, pidän tärkeänä nopeaa ja helppoa liikkumista. Harvemmin valintani on linja-auto. Raitiotie näkyy edukseen, helppo käyttää ja nopea sekä täsmällinen vaihtoehto liikkumiseen. Turku tarvitsee muutosta asukkaiden, sekä turistien houkuttelemiseksi julkisen liikenteen pariin. palvelee nykysuunnitelmien mukaan vain pientä osaa asukkaista ja kovasti on kallis</p>
<p>Palvelulinjojen pitäisi kulkea kaikkiin vanhuskeskuksiin. Mäntyrinteen vanhuskeskukseen menevä linja lopetettiin. ja nyt kurjenmäkeen on valmistunut palveluasuntoja. Ei yhtään ajateltu, että ko.vanhainkotiin on kuljettavana korkea mäki. Eikö palvelukeskusten pitäisi palvella kaikki vanhuksia ja heidän tarpeitaan?</p>
<p>Pankaa nyt herran tähden pöydälle tuo ikivanha museoon kuuluva raitotiehankeenne. Vaikkakin pittoreski unelma, niin katastrofi kaikissa suhteissaan. Tulevaisuuden älykäs liikenne joustavine reititysmahdollisuuksineen vapauttaa joukkoliikennesuunnitelmat suurelta osin onnistumisen pakosta tulevaisuuden ennustamisessa ja tulee taloudellisistakin syistä ripimään mahdolliset raiteet maasta ennen aikaisesti jos sellaiset sinne kaivetaan. -huolestunut kansalainen</p>
<p>Panostakaa hybridi- ja täyssähköbusseihin. Nykyinen bussiverkosto on melko kattava ja luotettava ollut oman kokemukseni mukaan. Itselläni on Tupla-kortti, jota lataan netissä. Kyseinen kortti on joustava käyttää sekä helppo ladata. Ainoat haitat joita olen bussilla matkustamisessa kokenut on ilmaston puute/riittämättömyys kesäisin ja alkoholistit sekä narkkarit jotka häiriköivät busseissa. En käytä bussia juurikaan arkiöinä tai pyhinä, joten en tiedä ovatko vuorot riittäviä kyseisinä aikoina.</p>
<p>Kiitoksia nykyisestä bussiverkostosta ja sen kehittämisestä. Älkää vaan aloittako rakentamaan mitään länsimetron tai kaupungin teatterin kaltaista rakennusprojektia. Kunnalliset/valtiolliset projektit tuntuvat meidän säännöllisesti huonosti. Kun ei ole kyse omista vaan veronmaksajien rahoista niin asiat eivät ikinä su-</p>

ju kuin pitäisi ja yksityiset firmat kiittävätkin heidän lompakkojaan lihotetaan.
Panostusta pyöräilyn kehittämiseen!!!
Parannusta, en voi vadtata, kun en ole nähnyt kuinka toimivat vaihtoehdot, raitiovaunu oli, ja on kuitenkin vanhaa turkua! (eihän pendolinostakaa tienny), tutkikaa, ottakaa vadtuu, raitisikka on kestävä, kallis nyt, vaan..superbusdi?! ups!
Paremmat bussit, joissa toimivat ilmastoinit tms. STOP napin painalluksen äänenvoimakkuuden säätö olisi hyvä. Nykyisissä, useissa busseissa liian kovalla; sattuu korviin.
paremmat liityntäyhteydet rautatieasemalle! (esim 220 saapuu liian myöhään)
Parempi reittilinjaus olisi skanssiin ja hirvensaloon päin (ei kunnollista joukkoliikennettä hirvensalossa, kehittyvä alue. Varissuolla on jo olemassa Turun parhaat joukkoliikenneyhteydet.
Pelkään että superhyvän Fölin edut vähenevät.
Pelottaa pysäkkivälien piteneminen, nytkin niitä kaipaisi lisää
Perinteinen ratikka takaisin
Pidän raitiovaunua menneen talven lumena, eli aivan liian kalliina toteuttaa uudelleen. Jo muutaman vuoden kuluttua voi olla tarjolla jotain uutta. Jos maksamme raitiovaunuista suuren summan, paljon enemmän kuin on arvio, mikäli vanhat merkit paikkansa pitävät, emme pysty hyödyntämään uusia keksintöjä. Nyt vaan luovuutta kehiin ja radikaaleja ratkaisuja keskustan vetovoimaisuuden parantamiseksi!
Ratikka on vanhanaikainen!
Pikaraitiotie ei ole kannatettava hanke. Puoltavat faktat ovat valikoituja. MaaS yms. joustaviin ratkaisuihin keskittyminen on tärkeää. Kulkuneuvon vaihto kesken matkaketjun ei palvele ketään.
Pikaraitiotie-hanke on minun mielestä tärkein tällä hetkellä oleva kaupungin kehitys hanke, vaikka asun pk-seudulla, mutta perhe asuu turussa. Suurena toiveena on, että lähivuosina toteutettaisiin pikaraitiotie myös Turussa, sillä tästä on keskusteltu hyvin pitkää ja selvitetty, ja ainakin minulle tämä hanke on valintakriteereissä mukana siinä, missä haluan asua, en omista autoa enkä ajokorttia, ja ainakaan tällä hetkellä minulla ei ole mitään asiaa Turkuun kun puuttuu paikallinen raideliikenne kokonaan, mutta toivottavasti lähivuosina tehdään fiksu investointipäätös!
Pikaraitiotiellä tai vastaavalla kannattaisi ehkä sijoittaa sataman aluetta Korppolaismäkeä ja Hirvensaloa yhteen (koulukeskus). Toivoisin uudenlaista ja innovatiivisempaa ajattelua pikaraitiotiehen. Voisiko pikaraitiotie olla keskustassa metro/maalainen katukannen alla ja toimia sataman alueella uutena siltana ja yhdistää joen eri puolia? Voiko pikaraitiotie tai raitiotie kulkea satamasta Hirvensalon kautta Kaarinaan tai jopa Paraisille asti?
pikavuoro varissuo-kauppatori matka ajat liianpitkiä esim varissuo-kauppatori-oriketo lähes 1 tunti
Pitkässä juoksussa raitiotie tulee edullisemmaksi kuin bussit. Alkuinvestointi on kyllä merkittävästi kalliimpi, mutta käyttökustannukset ovat alhaisemmat ja vaunujen aktiivikäyttöaika busseja pidempi. Toivoisin myös, että raitiotie rakennettaisiin aiemmin käytössä olleille raitiotiereiteille, kuten Eerikinkadulle (tori), Marttiin ja satamaan.
Pitäisi hyödyntää kokemukset Tampereen sekä Jokerilinjan projektimalleista sekä kalustohankinnoista.
Pitäisi miettiä, että tulevaisuudessa liikenne ei ehkä kuljekaakaan maan päällä. Raitiovaunuista luovuttiin jo kerran. Unohdetaan ne.
Pitäisin tärkeänä sitä, että keskustan alueella pysäkkejä olisi tiheästi. Näin ollen olisi helppo nousta raitiovaunuun ja matkustaa vaikka vain yksi tai kaksi pysäkinväliä keskustassa, madaltaisi kynnystä matkustaa raitiovaunulla. Lisäksi erittäin tiheet vuorovälit olisi tärkeitä.
Pitää ajatella asiaa ennen kaikkea yli kuntarajojen.
Pitää laajentaa nopeasti koskemaan satama, lentokenttä ja rautatieaseman luontevaksi yhdystekijäksi jopa siten että kaupungin ulkopuolelle saadaan luotua isoja parkkihalleja että muualta kaupunkiin tulevat voivat jättää autonsa kauas ja pääsevät luontevasti mukaan toimivaan joukkologistiikkaan ja infraan.
Pohjois-osasta Turku, Järvelä, Moisio ja Paattinen sekä Yli-maaria, voisi olla yhteys myös Myllyn ostoskeskukseen. Tällä hetkellä sinne pääsee vaan kauppatorin kautta ja matkustus aika on yli tunti. Omalla autolla n. 10 minuutissa.
Poikittaislinjoja lisää.
Poliitikkoja ei pidä päästää sotkemaan/sopimaan asioista. Ammattilaiset asialle.
Pysykää asiassa ei tunteita peliin eikä muistella menneitä
Pysykää budjetissa.
Pysäkkien vähentäminen ei nopeuta liikkumista koska joutuu kävelemään entistä pidemmän matkan pysäkillle, entäs kun vanhenee tai on kantamisia mukana. Runosmäessä esim. mäen päältä Raskinpolulta suunniteltuun raitisikka pysäkillle Piiparinpolulle iso mäki talvella vaarallinen. Runosmäessä asuu paljon vanhoja ihmisiä
Pyöräily: kuitenkin syksyllä ja talvella tarvitaan kalustoa autokalustoa liikkumiseen, siis miksi pyöröteitä lisää. Bussit: Föli toimii jo nyt kiitettävästi, sijoittakaa "ylimääräiset miljoonat" vanhusten- ja terveydenhoitoon. Yksityisautoilu: Siitä pääsette eroon vain ajamalla asukkaat pois keskustasta.
Pyöräilymahdollisuuksia ja pyöräreittien loogisuutta ja helppoutta ei saa unohtaa kaupunkisuunnittelussa.
Pyöräilyn tukemista. Lisää pyöräteitä. Toivon että pyöräreittejä yhtenäistetään, eli pyörätiet jatkuisivat aina samalla puolella katua risteyksien jälkeen.
Pyöräparkit reitin varrelle!

Pyöräteitä ja kävelykeskustan laajentaminen. Kauppatori samaan kuntoon kuin Vähätori. Naantaliin junayhteys tai raitiotie.
Pyöräteitä kehitettävä ja pyöräparkkeja lisättävä.
TARKASTAKAA kysymysten 13 ja 14 kohdat 3) tärkeä ja 4) melko tärkeä! "melko tärkeä" pitäisi olla numero 3, koska se on VÄHEMMÄN tärkeä kuin "tärkeä" eli: 2) vähän tärkeä 3) melko tärkeä 4) tärkeä
Pyörätieverkostoa on nopeasti kehitettävä ja laajennettava. Turun pyörätieverkko on sekava, epäjohdonmukainen ja osin myös turvaton. Pyöräilynfrän kehittäminen vähentää liikennepuuhkia keskustassa ja on kansanterveydellisestikin kannattava sijoitus!
Pääaseman rakentaminen keskusta alueelle (matkakeskus?) tärkeää. Tärkeää saada linjan läheisyyteen kiinnostavia palveluita, elinkeino ja asutuskeskuksia, esim Mylly & Skanssi. Saatava linjojen käyttöhoukuttelevaksi niin asukkaille kuin turismin kannalta.
Pääasia että kehitetään eikä jähkailla vuositolulla. Tampereella päätettiin vuodenvaihteessa rakentaa raitiotie ja nyt jo kaivetaan kiskoja maahan.
Funikulaarista on rakennettavan taloyhtiön aivan turha valittaa, tiesivät valmiiksi että rata siihen viereen syntyy kun rakennuspuuhiin ryhtyivät.
Päällekkäisten vuorojen minimoiminen.
Päätetty investointi tehtävä yksityisellä rahalla. Veronmaksajien rahat järkevämpään käyttöön kuin vihreiden imagokampanjaan mikä raitiotien puskeminen kaupungin ahtaille kaduille on. Keskusta kuolee jos maksavien asiakkaiden pääsy sinne estetään.
Päätöksenteko ei ole pelkkää numeroita vaan myös imagoa
Raideliikenne on eurooppalaista ja modernisoi kaupunkia. Rakennetaan paitsi Turun sisäinen liikenne kiskoille, myös paikallis-raideliikenne Ukiin ja Saloon, ja parannetaan siten työvoiman liikkuvuutta ja alueen vetovoimaisuutta.
Raideliikenteen teknologia ei kehity enää seuraavan 20 vuoden kuluessa paljoakaan (tuotteen elinkaari). Mutta pyörillä tapahtuva liikenne(linja-autot kimppataksit ym.) kehittyvät joustavina palveluina ja teknikaltaan vielä paljon (sähköajoneuvot + robottiajoneuvot + mobiilisovellukset/uber-teknologia) on elinkaarensa alussa. Joten esimerkiksi pyörillä automaattisesti kulkeville ajoneuvoille pitäisi varata suunnitelmassa tilaa. Ne tulevat olemaan tulevaisuudessa asukkaiden toivomia joustavia joukkoliikenne muotoja tulevaisuudessa.
Raision, Naantalin ja Kaarinan liikennepalveluja ei saa rakentaa turkulaisten (Turun) kustannuksella. Jos niin ehtona kuntaliitokset.
Raiteet on kerran kaivettu ylös. Ei ole mitään järkeä palata menneeseen. Sähköbussit kehittyvät koko ajan ja niiden reitit elävät eivätkä ole sidottuja raiteisiin
Raitioliikenne on koettu Turussa aiemmin, ei kannata ottaa käyttöön. Liikenne ei toimi jos raitioliikenne käytössä.
Raitiolinja kuuluu rakentaa satamaan/linnakaupunkiin. Alueella on huimasti kehityspotentiaalia ja raitiotie toisi tähän aivan uuden ulottuvuuden.
Raitiolinja saatava satamaan ja Gatorade Centeriin.
Raitiolinjaus on mielekästä liittää asutuksen tiivistämiseen reitin varrella, mikä on muutenkin toivottavaa Turun hajanaisen asutusrakenteen vuoksi.
Raitiontien taloudelliset vaikutukset pitää arvioida myös positiivisen kasvun tuomina euroina. Minkä suurista kasvua raitiotie synnyttää seuraavan sadan vuoden aikana. Kun vuotuinen kasvu tuottaa vuosittain tulosta, voidaan olettaa, että kehityskäyrä etenee jyrkemmässä kulmassa kuin ilman raitiotietä.
Raitiotie aivan liian kallis investointi.Reittimuutokset ovat todella kalliit toteuttaa.
Raitiotie aivan liian kallis ja joustamaton
Raitiotie aivan liian kallis jo arvioidussa hinnassa ja tulee olemaan kalliimpi. Liian kankea ja joustamaton reittimuutosten ja vikojen sattuessa. Vie kaistoja tai kokonaisia tieosuuksia autoilta ahtaassa keskustassa. Bussien sähköistämässä ja muussa kehittämisessä paljon vielä mahdollisuuksia.
Raitiotie ei ole enää nykyaikaa. Raiteita ei niin vain siirrellä paikasta toiseen.
Raitiotie ei ole kovinkaan yhteensopiva pyöräilyn kannalta. Suuressa osassa polkypyöristä on kapeat renkaat, jotka voivat risteys alueella tippua raitiotien uriin. Joka puolestaan lisää pyöräilijöiden loukkaantumisen riskiä.
Raitiotie ihan liian kallis ja hirveän jäykkä muutoksille. Kun kerran laitettu pois, niin turha enää laittaa. Bussit sopeutuvaisia muutoksille ja ei tule niin kalliiksi.
Raitiotie- ja superbussilinjat ovat liian suoraviivaisia pisteestä a pisteeseen b. Kaupunkialuella pitäisi olla rengaslinja. sellainen oli aikoinaan raitiotielinja numero 3.
Raitiotie ja superbussit ovat täysin turhia Turun kokoisessa kaupungissa, ja haittaavat muun liikenteen turvallista sujumista.On täysin kuviteltua että raitiotie/superbussit lisääisivät kaupungin vetovoimaisuutta millään tavoin. Ne ovat myös todella kalliita vaihtoehtoja runkobussiin verrattuna. Omasta mielestäni ainoa järkevä vaihtoehto on runkobussilinjan kehittäminen
Raitiotie jäykkä ja hidas
Raitiotie kannattaa Satakunnantiellä linjata Runosmäen sijaan ensisijaisesti Raisioon. Raision suunnasta on edelleen runsas bussiliikenne jos rata rakennetaan vain Runosmäkeen. Satakunnantien eteläpää on niin ka-

<p>pea, ettei sinne mahdu henkilöauto-, bussi- ja ratikkakaistoja, eikä busseja kannata sijoittaa samalle kais- talle henkilöauto tai raitovaunuliikenteen kanssa. Tämän vuoksi heti ratikan ensimmäisessä vaiheessa pitäisi poistaa kaikki tai lähes kaikki bussiliikenne Satakunnantien eteläpäästä ja tämä onnistuu linjastollisesti vain rakentamalla rata Raisioon. Jatkosuunnittelussa raitiotie pitäisi sijoittaa lähes kaikkialla erilleen bussi- ja henkilöautoliikenteestä.</p>
<p>Raitiotie liian suuri investointi!</p>
<p>Raitiotie lisää kaupunkimaista liikkumista. Oli suuri virhe lopettaa raitiotien kehittäminen. Esim. Tampereen päätös rakentaa raitiotie. Helsinki ei ole lopettanut ja monta muuta esimerkkiä Euroopasta löytyy.</p>
<p>Raitiotie mahdoton turun keskustassa, ei ole tilaa kiskotuksille ja aloituskustannukset mielettömät. Ei rai- teikka ole saasteeton koska se käyttövoimakin tehdään saastuttamalla. Ja vielä asiaankuulumaton EI TORI- PARKKIA.</p>
<p>raitiotie niin ihana kuin onkin ei mahdu keskustassa ruutukaavaan</p>
<p>Raitiotie oli innovaatio yli 100v sitten, digitaalisuus muuttaa myös liikkumisen eikä Turun pidä investoida satoja miljoonia kiinteään infraan, jota muu liikenne ei pysty hyödyntämään</p>
<p>Raitiotie olisi korkean alkuinvestoinnin jälkeen mielestäni pitkällä aikavälillä kustannustehokkain ratkaisu kaupungin joukkoliikenteen sekä kaupunkikehityksen kannalta. Se houkuttelee rakentamaan reitin varrelle niin asuin- kuin yritys kiinteistöjä sekä lisää alueiden vetovoimaa. Raitiotiestä on myös kokemuksia Turku pienemmissä kaupungeissa ja ne ovat edesauttaneet kaupunkien säilymistä elinvoimaisina sekä niiden kas- vaa. Superbussi ei ole Tampereen ja Helsingin nivelbussikokeilujen perusteella hyvä vaihtoehto, myös Hel- singin seutulinja 550 tullaan korvaamaan Raidejokerilla lähivuosina. Synergiaedut Tampereen kanssa sekä mahdollinen valtionosuus myös Turun raideliikenteen toteuttamiseksi painavin ovat painavimmat syyt, miksi hankkeeseen tulisi tarttua viipymättä.</p>
<p>Raitiotie on 1800 luvun keksintö, Ajatelkaa järkevsti ei viher- piipertäjille.</p>
<p>raitiotie on 1800 luvun tekniikkaa, tehkää jotain nykyaikaista</p>
<p>Raitiotie on 1900-lukua, ei enää tätä päivää. Vaadittava investointi on järjettömän suuri suhteessa hyötyi- hin. Samoin ylläpito on selkeästi kalliimpaa. Raitiotien myötä vuorovälit pitenevät, vain harva Turkulainen tai lähikuntalainen saa näiden suunnitelmien mukaan hyötyä tästä ja samalla muut kulkuvälineet kärsivät. Bussit sähköistyvät, tuovat joustavuutta ja mahdollistavat kulkemisen Turun kukkuloilla ja vaikka maanalai- seen bussiterminaaliin torin alle tai muuta vastaavaa. Vain tällä keinoin joukkoliikenne voidaan saada jokai- selle kuntalaiselle mahdollisuus hyödyntää ja taloudellisesti järkevä.</p>
<p>Raitiotie on aikanaan kuopattu kannattomattomana. Sähköbussit käyttöön</p>
<p>Raitiotie on aikoinaan poistettu Turusta ja sen palauttaminen ei enää ole taloudellisesti tai teknisesti järke- vää. Tulevaisuudessa robotiikan merkitys kasvaa, joten vanhoihin liikennevälineisiin sijoittamisessa tulee käyttää erittäin suurta harkintaa. Tärkeää on se, että lisätään olemassaolevia reittejä ja joukkoliikenteen tavoitettavuutta ylipäätään.</p>
<p>Raitiotie on aivan turha!!! Miksi palata 100 vuotta taaksepäin? Sähköbusseja vaan lisää kaupunkiin.</p>
<p>Raitiotie on huono, kallis ja jähmeä ratkaisu, liikaa riskejä! En usko että raitiotie lisäisi riittävästi Turussa joukkoliikenteen käyttöä suhteessa kustannuksiin. Turun keskeisen katuverkoston kannalta huono ratkaisu, en usko että saataisiin toimimaan muunkin liikenteen kärsimättä. Häiriöherkkä? Jos raitiotie toteutettaisiin, olisi saatava Raisio ja Kaarina mukaan, ehkä Naantali. Superbussi vaikuttaa houkuttelevalta tulevaisuutta- kin ajatellen, tosin jää hieman abstraktiksi minulle kun ei ole sellaisesta kokemusta. Onko Matkakeskus muutakin kuin jokin suunnitelmista joka joskus EHKÄ toteutuu? Korostan vielä kustannuksia vs. oletettu hyöty ja investoinnin pitkäikäisyys. Joustavuus; muu liikenne, reitit, jalankulku, pyöräily.</p>
<p>Raitiotie on huuhaata</p>
<p>Raitiotie on ihan hölmöläisen hommaa lähteä toteuttamaan</p>
<p>Raitiotie on joustamaton, kallis eivätkä kaikki mahdu turvallisesti kulkemaan nykyisille kaduille. Koska ajo- tiheys ja pysäkkivälit harvenevat lähiöissä, ihmiset siirtyvät oman auton käyttöön. Jos ihmiset joutuvat kä- velemään nykyistä pitempiä matkoja kaupakasseineen ja vieläpä odottamaan liikennevälinettä nykyistä kauemmin niin oman auton käyttö lisääntyy ja sehän ei ole tarkoitus. Runkobussi on joustava liikenneväli- ne, talvellaikin. Kukaan runosmäkeläinen ei halua kierrellä vaan päästä mahdollisimman nopeasti keskus- taan ja siitä edelleen. Eikä runkobussi pilaa ympäristöä ajolangoilla, eikä olla kuin Rion faveloissa.</p>
<p>Raitiotie on juoksevilta kustannuksiltaan huomattavasti järkevämpi versio, siinähan voisi heittää maan alla olevan infran samalla kuntoon kun laitetaan kiskot</p>
<p>Raitiotie on jäykkä ja haavoittuva liikennemuoto Suomen olosuhteissa.</p>
<p>Raitiotie on jäykkä, vaikeasti muunneltava ja ajolangat ovat riskitekijä. Sähkökäyttöiset bussit ovat nykyai- kaa, ratikka edustaa nostalgiaa.</p>
<p>Raitiotie on kallis ja vanhanaikainen ratkaisu joka keskittää rakentamisen radan varteen. Absoluuttista ar- vonnousua ei synny kun muualla kiinteistöjen arvo laskee jos radanvarressa nousevat.</p>
<p>Raitiotie on kertainvestointina kallis, mutta pitemmän päälle järkevin, pitkäikäisin ja kaluston oletettavan kestävyyden vuoksi myös edullisin ratkaisu. Raitiovaunut ovat hiljaisia, päästöttömiä (sikäli, kun sähkö tuo- tetaan päästöttä), eivät tuota haitallisia pienhiukkasia tai katupölyä ja edistävät kaupunkimaisen yhdyskun- tarakenteen kehitystä.</p>
<p>Raitiotie on kohtuuttoman kallis ja kustannuksien "karkaamisesta" ei tiedä kukaan mitään. Jos kyseinen ra- ha on käytettävissä sillä voisi hankkia sähkökäyttöisiä busseja, se on tulevaisuutta, ja kustannukset on hal- littavissa kun hankintoja voi tehdä pienemmissä erissä.</p>

<p>Raitiotie on liian KALLIS (rahat tarvitaan ennemmin koulutukseen, vanhustenhuoltoon, terveydenhuoltoon. Raitiotien linja on JÄYKKÄ. Sitä ei pysty tarpeen niin vaatiessa muuttamaan lainkaan kuten joustavia linja-autoreittejä.</p> <p>Turhaa raitiotietä on enää haikailla ja matkia muita. Päätäjillä ei ole käytännön järkeä päässä, jos raitiotie tulee Turkuun.</p>
<p>Raitiotie on liian kallis ja suuri investointi Turun kokoiseen kaupunkiin. Toki sitä mietitään tulevaisuutta varten, mutta palataan asiaan kun Turussa on edes reilut 250 000 as. Runkobussi toimii parhaiten nykytilanteessa ja parin kymmenen vuoden aikaikkunassa ehkä Superbussi voisi olla paras ratkaisu joukkoliikenteen ratkaisemiseksi. Turku ei ole Helsinki, Espoo tai Tampere vaan Turku on sopivan kokoinen ja ihmisläheinen, paras tällaisenaan.</p>
<p>Raitiotie on liian kallis ja tilaa vievä ratkaisu Turun kokoiselle kaupungille, vaikka Turku vielä paljon kasvaisikin.</p> <p>Raitiotie ei yksin riittäisi, vaan se tarvitsee jatkoyhteyksiä varten runsaasti bussiliikennettä. Ei raitiotietä Turkuun.</p>
<p>Raitiotie on menneen ajan ratkaisu. Kallis, hankala ja joustamaton.</p>
<p>Raitiotie on menneisyyden ratkaisu, äärettömän kallis ja riskejä sisältävä. Superbussi moderni, hiljainen ja ekologisesti hyvä sekä kohtuuhintaisempi ja helpommin toteutettava.</p>
<p>Raitiotie on mennyttä aikaa.</p>
<p>Raitiotie on minusta huono ratkaisu kaupungille, jonka halkaisee joki. Tarvittaisi myös uusi silta/uusia siltoja.</p>
<p>Raitiotie on mukava ajatus, mutta hyötyihin nähden Turussa liian kallis investointi. Tampereella se voi olla oikea ratkaisu. Mielestäni bussiliikenteen sujuvuuden kehittäminen on tärkeämpää ja Turun kokonaisuutta ajatellen hyödyllisempää. On erittäin tärkeää, että matkalippujen hinnat voidaan pitää edullisina, jotta joukkoliikenteen kilpailukykyä voidaan parantaa. Kallis investointi vaikuttaa lippujen hintoihin tai välillisesti kuntatalouden kautta asumiskustannusten nousuun. Varissuo-Runosmäki on tärkeä kehityskäytävä. Sen molemmissa päissä asuu paljon väkeä, mutta suurelta osin pienituloisia. Bussiliikenteen kehittäminen tukee kohtuuhintaista asumista, mikä on todellinen vetovoimatekijä. Raitiotien positiivinen imago ei välttämättä tuo todellisia hyötyjä. Bussit eivät ole sidottuja pysyvään linjaan, mikä on toisaalta joustavuusetu, mutta toisaalta raitiotie antaa kaupungille mahdollisuuden kiinteistökeinotteluun, josta voi olla taloudellista hyötyä. Pidän kuitenkin bussien varaan rakennettua joukkoliikennettä kokonaisuuden kannalta hyödyllisempänä vaihtoehtona. Hyvä saavutettavuus vaikuttaa sijaintiarvoon liikennevälineestä riippumatta.</p>
<p>Raitiotie on paluuta menneisyyteen. Ei perusteltu investointi. Raitiotie lipun hinnan tulee kattaa kustannukset eli noin 20 euroa/lippu, jotta raitiotien ulkopuolella olevat eivät joudu maksamaan raitiotieläisten kustannuksia. Annetaan Varissuon asukkaille mielummin ilmaiset taxi-liput tai nostetaan linjan varrella olevien kiinteistöveroja 10 kertaiseksi, koska perusteluissa väitetään heille tulevan "ilmaisia etuja"</p>
<p>Raitiotie on rahan haaskausta ja joustamaton.</p>
<p>Raitiotie on sitä joka kannattaa myös tulevaisuudessa. Superbuss on vain nopea puoliratkaisu. Jos asiat tehdään, niin tehdään sitten kunnolla =raitiotie</p>
<p>Raitiotie on turha hanke: kallis, epäkäytännöllinen (esim. kiskojen puhdistus!) ; kun kiskot aikoinaan purettiin ja raitiotie lopetettiin, ei enää kannata mennä taaksepäin! Bussilinjoja ja sujuvuutta voidaan varmaan kehittää ja jättää myös toriparkki rakentamatta!</p>
<p>Raitiotie on turha investointi tämänkokoisen alueen joukkoliikenteessä. Superbussi täyttää samat hyötyvaatimukset ja on tulevaisuudessa paljon joustavampi reittien suhteen ja antaa paremmat mahdollisuudet kaupungin alueiden kehittämiseen. Lisäksi vaarana on, että raitiotien ja sen kalleuden vuoksi pienempien asuinalueiden joukkoliikenne huononee.</p>
<p>Raitiotie on Turkuun sopimaton ja kohtuuttoman kallis ratkaisu.</p>
<p>Raitiotie on turvallisuuden, esteettömyyden ja hyvän käytettävyytensä ansiosta parhain vaihtoehto sujuvan joukkoliikenteen ratkaisuksi. Se palvelee keskusta alueella myös taksiyrittäjiä jotka voivat käyttää myös kiskoratoja osittain liikkumisessaan hyväkseen mikäli autoilu muulta liikenteeltä rauhoitetaan. Itse helsingissä taksia ajaneena en näe raitiovaunuilla muuta kuin positiivista vaikutusta koko Turun alueen viihtyvyyden, kaupunkirakenteen ja kehityksen kasvattajana.</p>
<p>Raitiotie on vanhanaikainen ja tuhottoman kallis vrt Metron kustannustentasolla!!!!!!!!!!!!!!</p>
<p>Raitiotie on vanhanaikainen,joustamaton ja investointina älyttömän kallis</p>
<p>Raitiotie on vanhoollinen ratkaisu, joka maksaa törkeästi verrattuna saavutettaviin hyötyihin. Joustavuuteen tulee panostaa.</p>
<p>Raitiotie palvelee vain pientä osaa asukkaita. Pitäisi ottaa mahdollisimman monipuolisesti kaupunkilaiset huomioon.</p>
<p>Raitiotie pitäisi ehdottomasti olla ensiksi rakentamassa Skanssin ja Kaarinan suuntaan myös. Sen jälkeen vasta muut.</p>
<p>Raitiotie pitäisi ensi jo vaiheessa rakentaa Raisioon saakka ja myöhemmin Naantaliin.</p>
<p>Raitiotie pitäisi ulottaa myös lentoasemalle ja satamaan tai ainakin syöttölinjat niistä. Totetutus pitää aloittaa heti, jotta ehditään saada hyödyt yhteistyöstä Tampereen kanssa. Päätös pian, please&amp;#128077;</p>
<p>Raitiotie superkallis ja jäykkä muutostarpeille.</p> <p>Ilmakaapelit huonontavat näkymiä.</p> <p>Kolinavaara huomattava.</p> <p>Sähköbussit ovat tulevaisuutta, vähä-äänisiä, reitit helposti muunneltavia.</p>
<p>Raitiotie suuren kapasiteetin yksikkönä mahdollistaa uusien suurhankkeiden kuten rautatieaseman seudun</p>

<p>hankkeet ja muiden esim. itäharjun alueen tornitalojen matkustustarpeen tyydyttämisen. Huonoin vaihtoehto on rakentaa paljon ja vastaavasti unohtaa täysin joukkoliikenteen palvelujen kehittäminen. Raitiotietä käyttävät raidekertoimen takia myös sellaiset henkilöt, jotka ennen ovat olleet vain omien autojen käyttäjiä. Raitiotietä tulisi aloittaa yhden reitin rakentamisella esim. varissuo-runosmäki ja tämän jälkeen laajentaa verkostoa niihin suuntiin, joissa on jo riittävä määrä asutusta tai jotka tarjoavat suuren lisärakentamispotentiaalin. Ei Turun seudun väestönkasvun varalle voi varautua vain tukeutumalla nykyisiin linjoihin, jotka varsinkin kesäaikaan ajavat todella pitkillä vuoroväleillä.</p>
<p>Raitiotie todella vanhanaikainen ratkaisu. Ei nykyaikaa. Joustamaton.</p>
<p>Raitiotie tulee rakentaa Tampereen allianssimallia hyödyntäen.</p>
<p>Raitiotie tulee rakentamisen ja liikenteen sijoittamisen kanssa erittäin kalliiksi</p>
<p>Raitiotie tuo mukanaan hyötyjä joiden arvoa on vaike laskea rahassa, kuten kaupungin vetovoiman kasvu ja joukkoliikenteen imagon parantuminen</p>
<p>Raitiotie vaatii suuret perustusinvestoinnit ja sitoo samalla reitit. Superbussivaihtoehto on joustava ja reittejä voidaan muuttaa tarpeen mukaan ja lisätä, kun kokemusta saadaan.</p>
<p>Raitiotie vanhanaikainen , ei vastaa enää kiinteänä tulevaisuuden tarpeisiin. Superbussi ehdottomasti mukautuvampi , mikäli tarpeen vaihtaa reittejä. Runkolinja kaikkein mukautuvaisin reittien suhteen.</p>
<p>Raitiotie voisi saada kannatusta jos esittäisi jotain havainnekuvia siitä miten reitit mahdollisesti voisivat vaikuttaa kaavoitukseen ja asumiseen. Eli esim. miltä Turun kartta voisi näyttää vuonna 2050.</p>
<p>Raitiotie, isoine kustannuksineen on Turulle kestävämpi ja historiallisestikin oikeutetumpi vaihtoehto. Raitiotie lisäisi reitillään elinvoimaa koko matkalta, lisäksi raitioteiden tuoma helpostilähetsyttävyyys ja käytettävyys lisää pääteypysäkkien elinvoimaistumista myös. Vaikka merkitsin raisio-varissuo linjan tärkeimmäksi aloituslinjaksi, voisi mielestäni myös parannella olemassa olevia rautatieverkkoja, etenkin kun uudenkaupungin rata sähköistetään. Lähi-juna kulkemaan Salo-Paimio-Piikkiö-Littoinen-Kupittaaan-asema-Rautatieasema-Uusikaupunki(väliypysäkkeineen). Asemat ovat olemassa, raiteet on rakennettu, sähköistäminen tehdään, kalusto puuttuu? Myös raitiotie voisi kulkea ensiksi varissuo, runosmäki, raisio keskusta varissuo linjaa, rengaslinjana, saavutettaisiin matkakeskus, länsikeskus ja asuinlähiöt, kaksi raitiovaunua voisi liikennöidä vastakkaisiin suuntiin, tämä kehittäisi keskustan ympäristöä, mutta myös keskustaa, kun liikuminen näiden suurien asuinalueiden välillä jouduttuu, palvelut on saavutettavissa helpommin ja matk aika varissuolta länsikeskukseen tai raisioon jouduttuu.</p>
<p>raitiotie/superbussi ovat sidottuina omaan reittiinsä ja alttiina häiriötekijöille. Runkobussien reitistöjä voidaan joustavasti muuttaa tilanteen mukaan. On sähköä ja hybridiä ja mitä vielä tulossa lähiaikoina jotka mullistaa kulkemisen joten runkobussi on tulevaisuutta.</p>
<p>Raitiotiehanke aivan liian kallis. Nykyinen "runkobussi"liikenne tulisi tehdä oikeasti toimivaksi (ei myöhästylyä jne, pidemmät pysäkkivälit). Superbussi voisi olla mahdollinen, liikennöinti sillä ilmeisesti joustavampaa (reittimuutokset) ja kustannuksiltaan halvempi.</p>
<p>Raitiotiehanke pitää välittömästi kuopata, koska se on älyttömän kallis, kustannukset tulevat ennakoidusta vähintään kolminkertaistumaan ja raitiotie on vanhanaikaista teknologiaa - superbussit pikaisesti käyttöön !</p>
<p>Raitiotiehanke tulisi ehdottomasti hylätä ja panostaa koko potentiaali bussiliikenteen parantamiseen. Myös toriparkki pitäisi toteuttaa välittömästi.</p>
<p>Raitiotiehankeesta päätettäessä ei kannata vähätellä imagollista merkitystä kaupungille. Joukkoliikenneinvestoinnit ovat selvä merkki ihmisille siitä, että kaupungin kasvuun uskotaan päättävissä elimissä.</p>
<p>Nykyiset ratikkasuunnitelmat on kaavoitettu suurimpien lähiöiden mukaan, mutta mielestäni reittivalinnoissa pitäisi pohtia myös keskustan laajenemista meren suuntaan joen molemmilla puolilla. Esimerkiksi Itäinen Rantakatu ja Linnakaupungin alue ovat sellaisia, jotka pitkällä aikavälillä kannattaisi huomioida julkisen liikenteen ratkaisussa.</p>
<p>Raitiotiehen meillä ei ole kertakaikkiaan varaa!!! Kustannukset nousevat taivaisiin rakentamisen aikana, niinkuin Turussa on tapana. Bussireittejä voi muuttaa joustavasti tarpeen mukaan!</p>
<p>Raitiotiehen suunnitellut varat on käytettävä muihin kohteisiin, Homekoulujen uusimiseen ja vanhusten hoidon laadun parantamiseen esimerkiksi. Ensin perusasiat kuntoon ja pikaisesti kaikki nykyiset bussit sähkökäyttöisiksi.</p>
<p>Raitiotieliikenne on ehdottomasti suosituin ja miellyttäviä joukkoliikenneväline. Katkeralta tuntuu edelleen sen lakkauttaminen 70-luvulla. Vetovoimatekijänä ehdoton. "Museoraide" Kauppatorilta satamaan vanhamallisilla vaunuilla pitäisi myös ehdottomasti palauttaa historiallisista syistä ja kaupunkikuvaa eheyttämiseksi.</p>
<p>Raitiotieliikenne on liian kallis, joustamaton, kaikenlainen bussiliikenne mukautuu helpommin ja kustannustehokkaammin vaihtuviin tarpeisiin. Ei tarvitse apinoida Tamperetta, Turku on viihtyisämpi ilman kiskoliikennettä.</p>
<p>Raitiotieliikenne tulee tosi kalliiksi kun on taiteet ja johdot katujen päälle tarvitaan kiinnitys paikkoja jotta raskaat johto järjestelmät pysyvät ilmassa kiskoilla ei voida kääntyä,kuten bussi liikennettä jota voidaan tarpeen vaatiessa viedä mihin tahansa kääntyvien pyörien vuoksi sähköbussit ovat nykyaikaa ja hinnaltaan kilpailukykyisin joukkoliikenne muoto ylivoimainen millä mittarilla tahansa laskettuna.</p>
<p>Raitiotielinjastoa EI pidä rakentaa uudelleen Turun alueelle, sillä tämä on vanha kaupunki, tiet kapeita ja pysyvän linjaston rakentaminen olisi liian suuri riski ja ulkonäöllisesti tulos voisi olla ruma. Superbussit ovat varteenotettava vaihtoehto mikäli jotain pitää saada rakentaa ja kehittää, vaikka nykyiselläkin linjastot toimivat. Myös kehälinjan suunnittelu olisi kannattavaa, ettei kaikki julkinen liikenne kulkisi</p>

keskustan kautta.
Raitiotielle ehdoton ei sen kalleuden vuoksi. Jos henkilökuljetuksia halutaan raiteille/kiskoille, niin jo nyt olisi mahdollista hyödyntää raiteita Varissuon ja keskustan välillä sekä raiteita, jotka menevät Pansioon ja Tampereelle. Nämä olisivat hyödynnettävissä ilman ylimääraistä ja kallista rakentamista, mikä tarvitaan raitiovaunuliikennettä varten. Mikäli raideliikenne tuntuisi tämän kokeilun jälkeen mielekkäältä, niin raiteiden viereen olisi helpohkosti lisättävissä toinen raidepari, kun maankäytöllisesti alue on jo raiteiden käytössä. Muualle Turkuun ehdottomasti toimiva bussiliikenne, jota voidaan ketterästi siirtää toiseen paikkaan, mikäli valittu reitti ei ole enää elinvoimainen. Bussireittien ja raidereittien pysäkeille (päätepysäkit ja keskustasta kauimmaisina olevat pysäkit sekä reittien solmukohtiin) pysäköintitilat, niin omalla autolla ei tarvitse lähteä keskustaan.
Raitiotielle EI. Sähköbussi, jonka reittiä on helppo vaihtaa, jos tulee tarvetta muualla. Bussin uusiminen on helppo homma, jos rikkoutuu.
Raitiotiellä on parempi status kuin bussilla
raitiotien ennakko hinta on mainittu 300milj€ täällä toimitetut työt ovat budjettien osalta menneet totaalisesti pieleen . siihen verraten verraten hinta nousee luultavasti 600 - 700 milj ,siihen verraten bussit tulevat huomattavasti halvemmaksi.
Raitiotien hankkimista en kannata, kustannukset ovat aivan liian suuret. Runkobussi olisi edullinen ja helposti toteuttava näin ensialkuun, kun väkimäärä kasvaa ja asuinalueet sen mukana, olisi superbussi mielestäni siitä luonnollinen jatke. Raitiotiet ovat menneen talven lumia, mielestäni enemmän panostettaisiin esim sähköbusseihin ja linjojen lisäämiseen että ihmisillä olisi helpompi matkustaa. Myös sunnuntaisin...
Raitiotien ihanuus on vain nostalgiaa. Raitiotie oli ympäristöstävällinen aikana, jolloin ei edes kuviteltu autojen voivan kulkea sähköllä. Kiskoliikenne on häiriöherkkä ja joustamaton. Toivottavasti haaveilu ratikoista loppuu!
Raitiotien kilpailukyky edellyttäisi tutkimuksen mukaan muun liikenteen hidastamista sitä heikommaksi. Kannattavuuden laskettu kiinteistöjen arvonnousu ei tuloudu maksajalle, eli kaupungille. Alkaa ihmeessä tehdä isoja investointeja hankalasti laajennettavaan raideverkostoon. Pyörillä tulee pääsemään ympäristöstävällisesti tulevaisuudessa ja liikennöintijärjestelmästä tulee sopeutumiskykyinen.
Raitiotien kustannukset huolettavat sekä katujen muun liikenteen sujuvuus. Miten järjestetään niiden alueiden liikkuvuus, mihin raitiotie ei yllä? Keskustan vetovoimaisuus lisääntyisi, jos sinne pääsisi kulkemaan joustavasti ja edullisesti. Tai sitten keskustasta pitäisi löytyä ilmaista parkkitilaa ruuhkattomien liikennejärjestelyjen avulla, mikä lienee mahdotonta.
Raitiotien kustannukset ja rajoittunut alueiden saavutettavuus ovat selkeästi suuremmat haitat, kuin vetoimatekijänä saadut hyödyt.
Raitiotien kustannukset ovat Turun alueelle kestävämmän korkea. Tämän lisäksi raideinvestointi suuntaa asutuksen ja palvelujen keskittymistä liiaksi yksittäisten käytävien varrelle.
Raitiotien lisäksi joukkoliikennettä tulee täydentää sähköbusseilla ja tulevaisuudessa korvata kaikki joukkoliikenteen välineet sähköisillä. ÄlyFörin kehitystä tulee jatkaa.
Raitiotien lisäksi vesibussien laajempaa käyttöönottoa tutkittava ja pyrittävä jatkamaan ainakin Ruissalon kesäistä yhteyttä.
Raitiotien luulisi kasvattavan asuntojen hintoja reitin varrella. Onko tarkoituksenmukaista että Varissuon ja Runosmäen kaltaisissa lähiöissä asuntojen hinnat nousisivat? Raitiotien rakentaminen nykyaikana on mielestäni turha projekti, koko reitin varrelta täytyy tie rakentaa uusiksi. On myös perusteltua olettaa että kustannusarvio varsinkin raitiotien osalta on tehty roimasti alakkantiin, verratkaa vaikka Länsimetron. Syyä länsimetron myöhästymiseen lienee ollut myös muuttunut lainsäädäntö, jonka seurauksena louhittavaa tuli enemmän.
Raitiotien perustaminen repii auki katuverkostoja, kun taas bussien käyttöön ottaminen ei vaadi suuritöisiä ja kalliita rakentamiskustannuksia. Raitiotie on joustamaton, tehdyt reitit ovat ja pysyvät. Raitiotie on kaupunkiviihtyvyyden kannalta todella ruma ratkaisu kadunpäällisine johtoineen.
Raitiotien perustaminen tulee kalliiksi kun tarvitsisi vaihtaa viemäriputket raiteitten alta ettei tartte jälkeen päin raiteiden alusia availla kuten täällä Turussa on tapana tehdä kaikki kahteen kertaan. Ei tykkäys raitsikalle
Raitiotien pitäisi myös saavuttaa yleisötapahtumat (Kupittaa ja Gatorade Center) sekä läntistä kaupunkia (satama, Majakkaraanta, Uittamo).
Raitiotien rakentaminen on Turun tulevaisuuden kannalta ratkaiseva imagollinen ja kasvukeskeinen kysymys. Se tulee määrittelemään, onko tulevaisuudessa Suomessa kaksi vai kolme kaupunkia. Superbussit vaikuttavat dynaamisilta ja uusilta, mutta niistä tuntuu olevan vähäisesti kokemusta, sekä nivelbussit ovat yleisesti olleet varsin vika-alttiita. Raitiotie on todettu kapunkiliikenteessä tehokkaaksi ja toimivaksi tavaksi - myös suomen olosuhteissa. Föli on kiistatta suomen suurien kaupunkien paras joukkoliikennejärjestelmä ja paranee vain entisestään, mutta uskaltakaa nyt tehdä rohkea tulevaisuuteen katsova päätös ja tuokaa raitiovaunut takaisin Turkuun.
Raitiotien rakentaminen täysin turha, kallis. Bussiliikenne hyvin hoidettu, busseja kehitettävä ympäristöstävällisemmiksi ja pitkiä linjoja lisää, poikittaisliikennettä. .Esim. Runosmäestä pääse vartissa keskustaan 7-8 min välein talviaikaan. Föli-systeemi suuri parannus, ei tarvi maksaa enempää naapurikuntiin matkustessa. Solmupaikkana kauppatori nykyään huono, ruuhkautunut, sitä pitäisi suunnitella uudelleen laajemmalle alueelle. Torin ympäristö yhtä suurta linjaautopysäkkiä! Bussit eivät mahdu ruuhkaikana pysäkeille. Toriparkkikaan ei tätä ongelmaa poistaisi, ellei bussipysäkkejä laiteta maan alle. Linjaautoaseman pysäkillä on epämiellyttävä nousta bussiin, koska liikenne siinä kohtaa tosi vilkasta.

Raitiotien rakentaminen voi olla liian pysyvä ratkaisu, kun huomioidaan tulevaisuuden liikkumisen muodot (robottiautot, -liikenne yms. vielä keksimättömät muodot)
Raitiotien saa haudata niin syvällä kuyin vain voi!!!
Raitiotien suunnittelun kustannusarviossa ei ole huomioitu juurikin vain Turulle ominaista Aurajoen ylitystä, jossa siltoja tarvittaisiin lisää, mutta tilaa niille ei ole. Surannaiskustannuksia ei ole luotettavasti arvioitu ja hankkeen hinnaksi tulisi kaikkine seurannaisvaikutuksineen vähintään 1 Mrd euroa.
- Turussa ahdas katuverkko, jolloin raitiotie tekisi selkeästi hallaa yksityisautoilulle, mutta se on hanketta vahvasti ajavien ilmeinen ja todellinen tarkoituskin.
Raitiotioeverkko on erittäin häiriöaltis ja yhden vaunun ongelmat kertautuvat käsittämään helposti koko verkon. Olen asunut työn vuoksi Helsingissä ja siellä raitioliikenteen aikatauluihin ei ollut luottamista, mutta bussit kulkivat aina.
- Ratikoita ajetaan vain sen nostalgisen tunnelman vuoksi, jota niitä koskaan käyttämättömät ihmiset ammentavat mielikuviaan San Fransicon postikorteista tai vastaavista museolaitteista. Itse niillä kouluun kulkeena voin sanoa, että käytännössä niistä ei ole kuin haittaa muulle liikenteelle ja kun ne on kerran purettu, niin olkoon sitten niin.
Täysin uudetkin raitkat jyristelevät kiskoillaan ja tärisyttävät ympäröiviä taloja, jotka kaikki pitäisi paaluttaa, mutta näitäkään kustannuksia ei ole huomioitu.
Ratikka kirskuu kaarteissa täysin fysikaalisista syistä, eikä sitä voi estää. Varsinkin pakkasella tämä melusaaste heikentää asumismukavuutta. Ne jotka väittävät, etteivät uudet ratikat näin tee, niin eivät ole uusia ratikoita koskaan nähneetkään.
Kaupunkisuunnittelu muuttuu pakkopaitaan, kun kaikki rakentamisen joustavuus loppuu. Runkobussien linjoja voidaan siirtää ja muuttaa joustavasti ilman kustannuksia, mutta ratikoiden ei.
Kaupungin putkisto yms. maanalaisen infran uusiminen ja huolto tulisi jatkossa kiskojen vuoksi vaikeammaksi ja kalliimmaksi kuin nyt. Se myös aiheuttaisi häiriöitä aikatauluihin joka kevät ja kesä sekä satunnaisesti talvisinkin, kun vanhan kaupungin infraa pitää uusia. Busseilla ongelmakohtat voidaan aina kiertää. Tästäkään ei kyllä kukaan ole ollut huolissaan.
Raitiotien suunnitteluun satsataan, koska suunnittelutoimistot maksavat hyvät 'konsulttipalkkiot' päättäjille!
Raitiotien toteuttaminen on mielestäni erittäin tärkeää. Mikään bussiratkaisu ei toteuta raideliikenteen vetovoimaa tai käyttömukavuutta.
Superbussi on bussi eikä sillä Turun imagoa tai joukkoliikenteen houkuttelevuutta paranneta.
Raitiotien uudelleenrakentaminen ei ole enää kannattavaa. Se on nostalgiaa. On jäykkä järjestelmä esim. reittien äkkinäisiin muutostarpeisiin. Ottaa liikaa katutilaa ja se on pois muulta, esim. henkilöautoliikenteeltä, jota kuitenkin kaupungissa aina tulee olemaan. Kiskojen huoltotyöt ovat hankalia ja haittaavat muuta liikennettä.
Raitiotiestä hyötyvät matkustajat itä-länsi akselilla, entä muut asukkaat. Runkolinja on oltava joka tapauksessa. Ei mitään järkeä kalliilla raitiotiellä, sekottaa vain koko keskustan liikenteen.
Raitiotiet eivät lisää liikenneturvallisuutta vaan peltikolarit lisääntyvät. Pyöräily muuttuu hengenvaaralliseksi kun pyörät menevät kiskoihin. Reitin muuttaminen lähes mahdotonta raitiotiellä mutta bussilla voi ajaa vaikka ympyrää. Tässä(kin) kyselyssä paistaa läpi että ratikka halutaan vaikka väkisin. Kysykää mielummin reilusti että kuka on halukas maksamaan mistä (jos mistään)! Ympäristöystävällisyys argumenttina ei pidä: siinä vaiheessa kun ratikka on rakennettu, niin bussitkin kulkevat sähköllä. Ja trolliikkakin olisi parempi (mukautuvampi). Melu, kolina ja maan värinä ovat ratikan tuomia ominaisuuksia liikennehaittojen lisäksi. Kuka maksaa talojen vauriot ja lisäpaalutukset?
Raitiotiet ovat hyvä asia jos niitä on olemassa entuudestaan, joten niitä lisäämällä päästään toimiviin ratkaisuihin. Mutta jos niitä ei ole, niin rakentamiskustannukset ja joustamattomuus ovat rasite. Sen vuoksi kannatan ehdottomasti sähkötoimisia busseja, uusimmat mallithan latautuvat pysäkillä seisahaessaan. Ekologisuus kaikissa muodoissa ja saasteettomuus ovat nykyhetken tärkeimpiä tavoitteita.
Raitiotietä ei enää tarvita. Vanhanaikainen. Keskitytään nykyaikaan ja tulevaisuuteen - sähköbussit ja kaaksubussit kehiin. Polkupyöräily kunniaan todellisena liikkumistapana ei vain harrasteluna. Tiet ja liikennevalot suunniteltava tätä silmälläpitäen.
Raitiotietä ei olisi pitänyt purkaa. Nopeampi yhteys Varissuolta keskustaan
Raitiotietä ei pitäisi edes ajatella turkuun, se on historiaa.
Raitiotietä ei tarvita. Kunnan yhteydet (myös iltaisin ja viikonloppuisin) kaikkialta. Itse asun Moisiossa ja täältä on surkeat bussiyhteydet keskustaan viikonloppuisin ja iltaisin!
Raitiotietä ei todellakaan tarvita, vaan kehitetään jo valmiita bussilinjoja ja ennen kaikkea busseja.
Raitiotietä ei tule rakentaa. Järjestelmä on kallis ja muuttuvassa kaupunkiympäristössä jäykkä ja joustamaton. Edellyttää joka tapauksessa toimiakseen kattavan reittibussijärjestelmän. Sähköllä toimiviin reittibussien



järjestelmä on palvelukyvyiltään, kustannuksiltaan ja myös ympäristön kannalta edullisempi.
Raitiotietä puoltavat myös ne seikat, että siihen on tiedossa valtion tuki sekä se, että Euroopassa myös monissa muissakin kaupungeissa sellainen toteutetaan. Superbussi ei ole niin suosittu, siihen on myös syynsä. Nivelbussit ovat vanha keksintö eikä niitä Suomessa paljoa käytetä (luotettavuusongelmat). Raitiotie on kalliimpi, mutta pidemmän päälle paljon parempi ratkaisu.
Raitiotietä Turkuun väenväkisin ovat ajamassa henkilöt, joilla ei ole mitään todellista käsitystä hankkeesta, vaan jotka haikailevat yhä taannoin lopetetun raitioliikenteen perään. Heitä varten voitaisiin investoida sopivalle alueelle pieni pätkä museoraitiotietä, jossa he pääsisivät ajamaan "sähköjunallaan". Todellisiin liikennejärjestelyihin ei ole mitään järkeä tuhata raitiotiehen satoja miljoonia, bussit hoitavat sen luotettavasti ja huomattavan paljon edullisemmin.
Raitiovaunuista pitää mielestäni luopua heti kättelyssä. Jos katsotaan esim. Helsinkiä. Se tuottaa todella paljon enemmän melua ydinkeskustassa kuin monasti koko muu liikenne. Myöskin se tuottaa äkkiseltään katsottuna liikenteen monimutkaistumista. Pöly yms meluhaittojen vähentämiseksi suosin uudempiä ja modernimpia ratkaisuja vaikka niistä ei niin paljoa vielä tiedettäisikään. Etenkin jos puhutaan uusiutumisesta ja näkyvyydestä on hyvä tehdä jotain joka on tuoreimmasta päästä. En pitänyt siitä miten kyselystä sai sen vaikutelman että raitiovaunu on jo melkein kuin valittu juttu. Voitteko ihan oikeasti kuvitella miten paljon raitiovaunut muuttavat Turkua? Ihan se fiilis mikä siitä tulee? Jos ette nyt karkaa Helsinkiin mielikuvissa vaan ihan sitä mitä se oikeasti tarkoittaa ja tuntuu Turussa. Meillä on suhteellisen vähän tilaa keskusta-alueella. Ei supisteta sitä liikaa laittamalla rahaa järjestelyihin jotka eivät laajenna vaan pikeminkin supistavat kulkumahdollisuuksia. Sillä tilaa ei tule mistään lisää. Raitiovaunut myös peittävät enemmän näkyvyyttä ja tuntuvat sitäkin kautta vaarallisemmilta vaihtoehdoilta. Tosin kuuluvat kauas jos positiivisesti ajatellaan. SuperBusseihin voi hyvin laittaa tutkan että se osaa pysäyttää jos joku on ajotiellä/reitillä edessä. #ModerniTurku
Raitiovaunu ei ole yhtään energiaystävällisempi kuin sähköbussit. Raitiotien hinnalla saadaan kaikki bussit sähköistetyksi ja jää rahaa katujen kunnostamiseen javiihtyvyyden parantamisiin.
Raitiovaunu- ja runkobussipysäkkejä on suunniteltu liian pitkien matkojen päähän toisistaan. Jos jompi-kumpi toteutetaan, on pysäkkivälejä lyhennettävä.
Raitiovaunu kuuluu eurooppalaiseen kaupunkiin. Se on paras vaihtoehto kun ajatellaan hankintojen kestävyttä.
Raitiovaunu on 1800 -luvun teknologiaa. Mites ne autonomiset sähköbussit ja autonomiset sähköautot. Jos se raitiovaunu valitaan, niin sen kanssa ollaan sitten jumissa maailman tappiin asti. Katse tulevaisuuteen ja mietitään nyt niitä todellisia tulevaisuuden vaihtoehtoja ja lopetetaan nämä höpöhöpö -jutut.
Raitiovaunu on kallis hidas melusaastespesä jonka tulo varissuolle huonontaa palveluita koska monta pysäkkiä poistetaan käytöstä sehän on ainoa tapa saada nopeutta menneisyyden kolinavaunuihin
Raitiovaunu on mielikuvaltaan paljon enemmän kaupunkikuvan viihtyvyyttä parantava ratkaisu, raitiovaunut sopivat hyvin kaupunkitilaan toisin kuin isot bussit. Toisaalta kustannukset näyttäisivät olevan todella suuret vain yhden pätkän rakentamiselle (kaikki eivät tästä kuitenkaan hyödy). Kyseinen reitti ei uskoakseni kuitenkaan hirveästi auta ns. tutustumaan kaupunkiin. Kesäisin kaupunkiin saapuvat turistit eivät esimerkiksi pääsisi hienolla raitiovaunulla tutustumaan turun linnaan tai saaristoon. Malli vaatisi ehdottomasti toisen reitin satamaan päin!
Raitiovaunu on perinteinen ja toimiva ratkaisu kaupunkirakentamiseen. Turussahan on ollut raitiovaunu ennenkin, niin miksi ei sitä voisi tuoda takaisin.
Raitiovaunu on pitkän aikavälin ratkaisuksi superbussia järkevämpi.
Raitiovaunu on sympaattinen ja tehokas.
Raitiovaunu on turhake, jota Turussa ei tarvita!!! Tämä on joku Turun poliitikoiden tapa osoittaa että ollaan niin virheitä. Ei ole mitään järkeä rakentaa raitioteitä kun ne 40 vuotta revittiin pois. Turku ei raitioteitä tarvitse. Täällä on toimiva bussiliikenne. Aivan varmasti yhteydet Runosmäkeen ja sinne heikkenevät. Kukaan täällä ei sitä kaipaa eikä tarvitse. Raitiovaunuista pitää ehdottomasti järjestää kansanäänestys.
Raitiovaunu on varmaksi todettu ratkaisu, jonka vuoksi kannatan sitä. Imago ja vetovoimaisuus tärkeitä tekijöitä myös. Superbusseista vain vähän kokemusta maailmalta.
Raitiovaunu palvelee vain pientä osaa ja tulee kohtuuttoman kalliiksi. Kysely aivan liian pitkä jotta ihmiset siihen isommasta vastaavat mutta ehkä se on raitiovaunuliikenteen tarkoitus.
Raitiovaunu viehättävä ajatus, mutta valitettavan vanhanaikainen sekä liian rajoittunut alueellisesti.
Raitiovaunua ei pidä ottaa väkisin käyttöön. Turun kadut ovat jo nyt liian kapeita, ilman kiskoja. Lisäksi kerran rakennettuja kiskoja on hankala siirtää, jos reitti ei kannattakaan.
Raitiovaunuhanke tulee olemaan tärkeässä asemassa Turun kilpaillessa kakkoskaupungin asemassa Suomessa. Tulevaisuudessa Suomessa tulee olemaan todennäköisesti kaksi tai kolme suurta kaupunkikeskusta. Rakentamalla raitiotieverkoston Turku vahvistaisi asemaansa yhtenä näistä kasvukeskuksista. Raitiovaunuun investoiminen toisi imagollista pääomaa suhteessa muihin kaupunkeihin. Varissuo-Runosmäki reitin varrelle on myös mahdollista rakentaa asuinalueita ja tiivistää kaupunkia nojaamaan joukko liikenteeseen. Turun ollessa myönteisessä kasvussa uusien investointien on ehdittävä tukemaan tätä kasvua. Raitiovaunuhanke on mielestäni kaikista näistä uudistuksista tärkein ja keskeisin.
Raitiovaunuista päästiin aikoinaan eroon, niin miksi ne pitäisi hankkia takaisin. Fölin kehittämiseen tarvetta. On myös joustava muutoksille.
Raitiovaunujen jarrujen hiljaisuuteen ja raitiovaunuliikenteen kiskojen ja jarrujen aiheuttamaa pienhiukkaspäästö määrää on syytä selvittää.

<p>Raitiotieliikenne aiheuttaa huomattavat pienhiukkaspäästöt pysäkeiden ympäristössä. Raitiotieliikenteen pienhiukkaspäästöjä, vaunujen aiheuttamaa tärinää ja liikenteestä syntyvää melua halutaan mielellään puhua todellisuutta kauniimmaksi. Ympäristöystävällisempiä, joustavampia ja halvempia vaihtoehtoja on olemassa. Kiskoista ja jarruista tulee melkoisia myrkköjä ilmaan.</p>
<p>Raitiotie kumipyörillä on niistä yksi vaihtoehto, kuten erittäin pitkät linja-autotkin. Turun kaupunkiseutu tarvitsee polkupyöräilymoottoriteitä, sellaisia, joita on rakennettu ja rakennetaan parhaillaan esim. Berliinissä ja muissa Keski-Euroopan suurissa kaupungeissa. Niitä pitkin pääsee nopeasti ja turvallisesti perille. Raitiotien tai superbussin kyytiin pitäisi saada helposti kyytiin polkupyöriä, jota varten on oma ovensa, josta polkupyörät viedään sisään.</p>
<p>Raitiovaunujen pitää olla riittävän matalia - ei pelkästään ikääntyvien vuoksi; on paljon liikalihavia ym. joiden on vaikea nousta ylös. Vastustin raitiovaunujen lopettamista ainakaan. Siitä päätöksestä tehty tutkimus kannattaa lukea: mitkään säästölaskelmat eivät pitäneet paikkaansa!</p>
<p>Raitiovaunujärjestelmän rakentaminen on täysin järjetön idea</p>
<p>Raitiovaunuliikenne on kannatettava ajatus, mutta mielestäni ensimmäiseksi reitiksi pitäisi saada esimerkiksi satamaan, rautatieasemalle ja/tai linja-autoasemalle kulkeva linja, jotta myös turistit löytäisivät joukkoliikenteen. Toki jossain vaiheessa myös kaupungin laitamille lähioihin on hyvä saada reitit, sillä siellä on paljon joukkoliikennettä käytäviä asukkaita.</p>
<p>Raitiovaunuliikenne on tulevaisuuden liikennettä. Usea kaupunki niin ulkomailla kuin Suomessa pitää raitiovaunuliikennettä parempana, luotettavampana ja modernimpana vaihtoehtona julkiselle liikenteelle kuin hyvin kalliiksi pitämällä aikajänteellä tulevia runkobussilinjoja ja superbusseja.</p>
<p>Raitiovaunuliikennettä mahdollistaa samalla yli kymmenien vuosien jatkuvan kaupunki- ja yhdyskuntasuunnittelun, mikä on Turun kaltaiselle hyvinvoivalle ja kasvavalle tulevaisuuden kaupungille ehto.</p>
<p>Raitiovaunuliikenne toisi vetovoimaisuutta kaupunkiin ja keskustaan. Erittäin tärkeänä pitäisi myös lähiöliikenteen helpottamisen lisäksi, uusien/vanhon nousevien palvelu-/asuinalueiden reitittämisen (Linnakaupunki, Kupittaa, Länsikeskus, Hirvensalo(myös telakkarannan alue)) Tällä tavalla voitaisiin välttää henkilöautoliikennettä, turhien 5-10km siirtymien vuoksi, sekä palveluita pystyttäisiin levittämään laajemmin niin, että koko kaupunki heräisi.</p>
<p>raitiovaunuliikennettä ei tarvita</p>
<p>Raitiovaunuliikenteen kustannukset tulevat olemaan saavutettuja hyötyjä huomattavasti suuremmat. Raitiovaunujen reittien kiinteys voi olla ongelma, muunneltavuutta ei ole. Kustannukset ovat järkyttävän korkeat jos reittejä pitää jostain syystä muuttaa, laajentaa jne.</p>
<p>Raitiovaunun mahdolliset edut imagollisia, samat palvelut pystytään tuottamaan murto-osalla kustannuksilla sähköbussia käyttäen. Lisäksi raitiotie on joustamaton eikä ainakaan paranna liikenneturvallisuutta.</p>
<p>Raitiovaunun raiteiden välinen leveys olisi sama kuin VR:n rautateillä.</p>
<p>Raitiovaunut olisivat ylivoimaisesti viihtyisä julkisen liikenteen muoto. Superbussit toki ovat halvempi vaihtoehto, mutta oleellisin eli matkustusmukavuus ja luotettavuus eivät ole raitiovaunujen tasolla. Toivon, että ensimmäinen linja toteutettaisiin länsikeskukseen (ilmeisesti edullisempi toteuttaa kuin runosmäen linja?) ja voisi maan arvonnousun myötä muuttaa negatiivisia mielikuvia raitiovaunuista ja tuoda kyseisen alueen yksityisautoilijoita julkiseen liikenteeseen reilusti.</p>
<p>Raitiovaunut ovat Helsingissäkin hitaita, todella usein myöhässä aikataulusta ja hidastavat muuta liikennettä. Miksi niiden kuvitellaan toimivan toisella tavalla Turussa?</p>
<p>Joukkoliikenne ei saa autoilijoita puolelleen viemällä tilaa autoilta ja poistamalla autoilun etuja vaan tiheillä aikatauluilla ja tiheään asetetuilla pysäkeillä.</p>
<p>T. Kortiton turkulainen</p>
<p>Raitiotie ei varmastikaan ole mitenkään bussivaihtoehtoja parempi ratkaisu. Pääasia on että liikennejärjestelyt ovat valitulle ajoneuvolle sellaiset, että laite pääsee kulkemaan mahdollisimman häiriöttä ilman että jumitutaan autojen sekaan. En ole kyllä koskaan kuullut että joku käyttäisi julkista liikennettä että pääsee ratikalla vaan siksi että kulkeminen on helppoa, täsmällistä, verkosto on kattava ja kustannustehokasta. Äkkiseltään superbussin valintaa raitotien sijaan puoltaisi reittien helpompi muokattavuus ja olettaisin, että kustannukset on helpompi arvioida etukäteen oikein.</p>
<p>Raitiovaunu on "mennyttä aikaa" Turussa. Omana elinkaari-aikanaan oli hyvä.</p>
<p>Raitiovaunu on kallis, vanhanaikainen ja tilaa vievä</p>
<p>Raitsikka mahdollistaa minun siirtymisen omasta autosta julkiseen kulkuneuvoon. Olen polvivammainen ja bussista on vaikeaa poistua pysäkillä, kun välillä askel on ollut liian korkea ja monesti bussi on meinannut lähteä, ennen kuin olen päässyt ovesta ulos ja olen meinannut kaatua poistuessa bussista.</p>
<p>Raitsikka on kokonaisvaikutuksiltaan selvästi paras vaihtoehto, vaikka on kalliimpikin tuki.</p>
<p>Nivelbussit, tai superbussit siis, näen lähinnä "köyhän miehen" ratikoina, joiden kohdalla vaikutukset ovat paljon epävarmemmat.</p>
<p>Raitsikkakiskot on kerran romukauppias toimittanut hyötykäyttöön.</p>
<p>Kun tyhmää lopetuspäätös on tehty, kiskot ovat historiaa.</p>
<p>Ratikan kanssa ei pidä hoppuilla. Katsotaan ensin Tampereen kokemuksia. Päätös pitää olla realiteetteihin</p>

perustuva, eikä tunteisiin, kuten nykyinen kiskoliikenne-hypetys pääosin on.
Ratikat oli ja meni. Kiskot oli ja meni kolisten. Vaikeaa autoille taas varoa ratikkaa... Se ei väistä...
Ratikat Turkuun!
Ratikka <3
Ratikka olisi imagon, ympäristön ja talouden kannalta äärimmäisen tärkeä. Toki ympäristön kannalta myös sähköbussit ja muut vaihtoehdot ovat yhtä oleellisia, mutta yleistä imagoa ei tule aliarvioida. Siinä Turku on ollut jo pitkään jäämässä muiden kaupunkien taakse. Järjettömyyksiin ei tule ryhtyä, mutta kustannuksissa on otettava huomioon myös pidemmän ajan hyödyt. Bussit nyt kuitenkin kun eivät mihinkään poistu niin olisi tärkeä saada ainakin viikonloppuisin bussit kulkemaan myöhemmin yöllä.
Ratikka on ennakoitava ja hallittu sekä pitkäikäinen että ekologisesti kestävä valinta. Tehdään nyt kerrankin jotakin kunnolla ja varmistetaan Turun seudun kilpailukyky tähtäämällä pitkäaikaiseen kestäväan ratkaisuun. Ratikka on oikein toteutettuna myös merkittävä työllistäjä seudulla rakentamisen aikana ja merkittävä osa sen hankintaan käytettävistä euroista saadaan takaisin ja hyödyttämään Turun alueen elinkeinoelämää ja sitä kautta se lisää verotuloja ja antaa kaupunkilaisille mielekkäitä työmahdollisuuksia.
Ratikka on kallein vaihtoehto mutta kaikista eniten aikaa kestävä ja imagoa rakentava.
Ratikka tekee kaupungista sympaattisen ja ympäristöystävällisen. Sellaiset kaupungit vetävät turisteja puoleensa. Turkun imago ja brändi kohentuisivat selkeästi.
Busseilla on mahdollista kaahata ja niin myös tehdään. Ratikoilla ei käsittääkseni voi kovin pahasti vaarantaa liikenneturvallisuutta. Auroja on keskustassa nyt jo aivan likkaa, ja autoja ne bussitkin ovat.
Ratikka voisi tehdä "silmutkan" laivaterminalleihin ja lentokentälle.
Ratikkaa ei tarvita. Se kulkee vain tiettyä reittiä. Bussilinoja pystyy muuttamaan tarpeen mukaan. Olen siirtynyt autoilijasta myös Fölin käyttäjäksi ja se TOIMII tosi hyvin.
ratikkalainja pitäisi vetää satamasta lentokentälle
Ratikkajärjestelmän rakentaminen on aivan liian kallista, eikä ne mahdu Turun kaduille kunnolla. Bussit ovat joustavia, ja kehittyvät koko ajan ympäristöystävällisimmiksi!
Ratikoilla on todella suuri imagollinen arvo modernille kaupungille. Jos katsotaan historiaa, kun Turussa raitiotie loppui 1972, niin myös taasta alkoi imagollinen ja väestöllinen alamäki. Kaupunkikuvasta hävisi erittäin merkityksellinen osa kaupunkilaisten itsetuntoa ja samalla identiteetti kaupunkiin. Suurimpia strategisia virheitä kaupungin historiassa.
Ratiovaunu aivan liian kallis investointi ja sidottu raiteisiin. Sähköbussit ympäristö ystävällisiä, linjoja voi muuttaa tarpeen mukaan, halvempia ja tekniikka tulee tulevaisuudessa parantumaan huomattavasti.
Rautatie olisi kaikessa nostalgiassaan ja viihtyisyydessään oiva valinta Turkuun. Homma osataan hoitaa ympäristöystävällisesti ja laadukkaasti. Ihan varmasti se olisi monelle turkulaiselle ylpeyden aihe
Reiitit pitäisi saada turvallisiksi. Pyöräilyverkostoa pitäisi kehittää. Mieluummin pyöräilylle uusia kaistoja kuin raitiotielle.
Reittejä pitää pystyä muuttamaan helposti sinne missä on tarve. Täytyy muistaa että jäykät raiteet eivät sitä mahdollista. Asukkaiden tarve on tärkeämpi kuin suunnittelijoiden jotka istuvat pöytänsä ääressä ja tuskin koskaan tulevat käyttämään yhtään minkäänlaisia joukkoliikennevälinettä. Me Turkulaiset emme koskaan luovu omista autoistamme sekini on hyvä muistaa kun suunnittelette tulevaisuutta.
reittejä pitäisi laajentaa eri puolille kaupunkia
Reitti pitäisi yltää Saloon saakka. Lähikaupungit 50km sisältä mukaan talkoisiin.
Reittilinjavaihtoehdot pitäisi mielestäni uudellen arvioida. Kaupungin vetovoimaisuuden korostaminen vaatii reittilinjaukselta jo valmiiksi vetovoimaisten kohteiden huomioimista tulevassa joukkoliikenne investoinnissa. Mitkä ovat turussa houkutteluvia kohteita reitin varrella? Linna, Aurajoki, Ruissalon maisemat, Kirkko, Jäähalli, Kupittaaan urheilupuisto ja tuleva sataman kaupunkialue. Varissuo Raisio, ja Runosmäki tuskin ovat Turistia houkuttelevia kohteita.
Resentrum borde byggas snarast! Dra nytta av erfarenheterna av de beslutade spårvägarna i Tammerfors och Jokerspårvägen i Esbo!
Riippumatta raitiotie/superbussivalinnassa, Turkuun tarvitaan runsaasti sähköbussuja vähemmän käytettyille reiteille. Dieselbussit tulisi korvata sähköbusseilla, jotta liikkuminen olisi ympäristöystävällisempää ja hengitysilma puhtaampaa. Dieselbusseihin tulisi tankata ainoastaan biodieselä, joka tuottaa vähemmän päästöjä ja pienhiukkasia.
Riittävän tihein välein, hyvin suunnitelluilla reiteillä jatkuvasti kiertävät sähköbussit. Luultavasti tulevilla tekniikalla voidaan ohjata oikean kokoiset bussit reiteille ja ruuhka-aikana lisätä kapasiteettia, so. useampi auto ei jättibusseja.
Rima korkealle kaupunkikehityksessä ja investoidaan rohkeammin joukkoliikenteeseen.
Robottibussit! Satsataan kaikki kehitys ja odotukset robottibusseihin ja ollaan pioneeri kaupunki! Kerätään kokemuksia ja säädetään palvelua joustavasti ja nopealla syklillä tarpeiden mukaan. Jäykkä ja kiinteä rakennettava linja ei ole tulevaisuutta, vaikka innostaakin investointeihin reitin varrella. Kiinteä reitti ei ole pysyvä lupaus matkustajista juuri tietyllä alueella, vaan tähän tarvitaan myös pysyvä pysäkki. Robottipussilla pysäkkirakenne on äärimmäisen kevyt ja linjat sekä kaluston määrä muokattavissa vaikka kellonajan ja etenkin matkustajamäärän mukaan.
Rohkeutta päätöksentekoon. Raitiovaunu on selkeä ja toimiva liikennevaihtoehto - bussit ovat ahtaita ja epä mukavia. Tutustuin juuri matkallani erässä eurooppalaisessa kaupungissa rakenteilla olevaan järjestelmään. Käytin sitä päivittäin, fantastinen. Turun kaupungin vetovoimaisuutta vastaan toimii kaupungin

<p>päättäjien päättämättömyys. Samoja asioita vatvotaan valtuustossa vuosikymmenet eikä päätöksiä uskalleta tehdä. Päättäjät on valittu tehtäviinsä päättämään rohkeasti tulevaisuuteen suuntautuvia päätöksiä eikä jahkailemaan asioista. Tampere on mielikuvissa dynaaminen, Turulle nauretaan. Nyt Turun alue vetää, työllisyys on hyvä - seuraava askel olisi päättäjien tasolla omistaa, että Turku on vihdoin muuttunut päätöstenkin osalta.</p>
<p>Runkobussit ainoa järvevä ratkaisu!</p>
<p>Runkobussit ovat kustannustehokkaita. Paras vaihtoehto!!! Halvin veronmaksajille. Runkobussit voivat olla sähköisiä. Ne eivät vaadi vakioiteitä esim.katusuunnitelmat/asemakaavat.</p>
<p>Runkobussit sähkökäyttöisiksi, pieniä minibusseja hiljaisimmille reiteille. Nyt kaavailtu pysäkkien harventaminen ei houkuta yhtään. Raitiotien raskas infra ei tuo yhtään varmuutta palvelujen tai muunkaan pysymiselle, ajatuksenakin melkoisen outo! Turisteja varten ei raitiotielinjaa suunnitella! Vai ajatellaanko Varissuolla/Runosmäellä olevan niin suuri imu turistikohdeiksi??</p>
<p>Runkolinjat käyttöön asap, ja sitten muiden miettiminen. Ottakaa esimerkkiä pääkaupunkiseudulta.</p>
<p>T: ex Helsinkiläinen Haritusta</p>
<p>Runosmäen reitti huonosti suunniteltu, pitäisi enemmän siellä kiertää kun nyt palvelee vain harvaa asukasta.</p>
<p>Runosmäestä keskustaan on hyvät yhteydet nyt.Niitä älkää missään tapauksessa muuttako. Ainoastaan sähköbussit dieselien tilalle olisi järvevä investointi.Raitiotien liikennöintiä runosmäestä tulisi supistumaan noin kahteen vuoroon tunnissa ollakseen edes jollain tavoin kannattava, jos edes silloinkaan.</p>
<p>Runosmäestä on hyvät yhteydet tällä hetkellä keskustaan.jos reitti muutetaan matkustuaika pitenee huomattavasti</p>
<p>Ruttvalet för möjliga spårvägar är dåligt. Vår för är enda möjligheten kråkkärret-nånting. Samt så har jag ingen tillit till åbo stads trafikplanerings förmåga att få inklämt en extra fil/spårväg in i den ren existerande statsbilden utan att orsaka problem för all annan trafik.</p>
<p>Ruuhka-aikaan Kauppatori-Varissuo on todella ruuhkainen. Kesällä ei saisi vähentää vuoroja (ainkaan ruuhka-aikana) tältä linjalta.</p>
<p>Saisi tulla myös Piikkiöön</p>
<p>Samalla pitää tukea pyöräily- ja kävelyverkostoja.</p>
<p>Satakunnantien alueella on runsaasti tonttimaata uusille taloille sekä ko. kadun varrella riittävästi tilaa leventää kulkureittejä kustannustehokkaasti. Ihmiset voivat liikkua keskustaan, yliopistoihin ja esim. työpaikoille telakan alueelle, kauppakeskuksiin. Turku saisi nopeasti näyttävyyttä tehokkaana päättäjänä ja toteuttajana, eikä kustannukset karkaisi heti "pilviin" kuten on bruukannu käydä vähän jokaisessa Turun hankkeessa.</p>
<p>Satama - K-tori - Uudenmaankatu - Skanssi - Kaarina olisi myös hyödyllinen reitti.</p>
<p>Olin niin pettynyt, kun v.1972 raitiovaunuliikenne loppui. Pieni ilonpilkahdus, että se on edes suunnitelmisaa. Tyylikästä, tasaista ja tilavaa on meno raitiovaunulla.</p>
<p>Satamasta Port Arthurin kautta Turun Tuomiokirkolle ja rantaa pitkin takaisin Satamaan perustettava museoraitiotie.</p>
<p>vrt . Tukholma ja Lissabon</p>
<p>satsaisin bussipysäkkien järjeistämiseen sekä bussikaistoihin ja liikennevaloetuuksiin</p>
<p>Se till att cyklister tas i beaktande. Spårvagnsspåren orsakar fara för cyklister vars hjul fastnar i spåret. Kan man ta cykel med på fordonet? Nuförtiden inte praktiskt möjligt på Föli.</p>
<p>Bort med dieseltrafiken från centrum så fort som möjligt. Helt för högljutt kring torget nu för tiden.</p>
<p>Sekä raitiotie että superbussi ovat ihan tarpeettomia Turussa.</p>
<p>Selkeät ristikkäislinjat joilla voi vaihtaa ilman käymättä torilla.</p>
<p>Samoin Vesibussi olisi kiva hirveensalon lauttaran pysäkillä...</p>
<p>Seuraavalla kerralla kyselyn voisi tehdä ilman raitiovaunulaseja. Koko kyselyn ajan kysymyksistä hjokuu raitiovaunumyönteisyys, ensimmäisestä taulukosta alkaen.</p> <p>Raitiovaunu on vuonna 2029 vähän vanhanaikainen, vuonna 2050 se on kuin huonosti toimiva cd-soitin; onhan se vintagea muttei ketään kiinnosta. Mooren lain mukaan keuhutus on niin hurjaa että superbussit ovan enemmän tulevaisuutta. Ne eivät myöskään rumenna katukuvaa sähköjohdoilla jotka muutenkin käyvät turhiksi 15 vuoden päästä akkutekniikan parantuessa.</p> <p>Muuta mitä haluaisin kertoa: vain marginaalisella määrällä turun poliitikoista on meriittejä olla päättämässä tästä asiasta, poliitikko ei ole tulevaisuuden tutkija eikä insinööri, siksi, päätöksen tekoon pitää saada vahvat asiantuntijoiden argumentit, ei turkulaisen tusinapolitiikon mututuntuma siitä "mikä ois kiva".</p>
<p>Sikakallis ratikka palvelee vain reitin varrelle asuvia, mutta kaikki maksavat siitä.</p>
<p>Silloin kun mietitään ratkaisuja, jotka ovat ajankohtaisia vielä vuonna 2050, mielestäni metron voisi nostaa hyvin tapetille myös. Turku varmasti jatkaa kasvuaan joka vuosi, joten vuonna 2050 ei mitenkään ole epärealistista, että maanalainen metro olisi paras joukkoliikennevaihtoehto.</p>
<p>Sista alternativet på fråga 12 har samma svarsalternativ på båda sidorna, ena på finska, andra på svenska.</p>
<p>Sista frågan på fråga 12 felaktig (svenska + finska)</p>
<p>Sitten kun tämä raitiotie hanke,tai mikä se nyt onkaan on lopullisesti.Rakennettu,niin sen jälkeen voitaisiin ruveta ideoimaan omaa METROLinjaa Turkuun.Koska Turun väestö eli ihmiset tulevat Trussa ja sen lähialue-</p>

eilla lisääntymään, seuraavan viidenvuoden sisällä.
Skanssi on toteutettava nopeasti! Raitiovaunun on pysähdyttävä siellä, mihin ihmiset ovat menossa, eikä sitä saa ylitehostaa.
Spårtrafiken kan ersätta tågtrafiken till hamnen och därmed förbättra förutsättningarna för tågtrafik till Nystad. Spårtrafiken skall byggas där den mest effektivast förbättrar kollektivtrafiken och har förutsättningar att ersätter så stor andel av biltrafiken som möjligt t.ex. linjen Nådendal-Reso-Resecentrum-Centrum-Hamnen. Hyperloopens utveckling borde tas med i planeringen. Tvårtrafiken borde också beaktas i planeringen.
Spårväg är kanske det dyraste alternativet, men i långa loppet får vi tillbaka investeringen med råge. Se exempelvis på Göteborg där spårvägen fungerar väldigt smidigt och bidrar enormt mycket till stadsbilden.
Spårvägen kunde lämpligen dras via petrelius-luolavuori-stadssjukhusområden eftersom antalet invånare i dessa områden är betydande och andelen seniorer är stor. I denna del av staden finns dessutom stora möjligheter att bygga nya bostäder. Spårvägen skulle locka nya invånare till området.
Suhtaudun nykyään raitiotiehen hvin skeptisesti. Jokin rengaslinja ehkäpä, mutta muilta osin bussiverkoston kehittäminen tuntuu vaihtoehdona joustavammalta, linjastoa on ehkä helpompaa muokata vastaamaan aina kulloisiakin tarpeita. Kiskot kun ovat juuri siinä, mihin ne on rakennettu.
Päätöksenteossa sekä ratikka että toriparkki näyttäytyvät ainakin minusta ensinnäkin itsepäisiltä älleiltä, joita ajetaan kunnes jokin taho saa tahtonsa läpi, ja toisekseen keskenään myös vähän ristiriitaisilta tavoitteilta. Lisääkö toriparkin kehittäminen joukkoliikenteen kysyntää ja keskustan vetovoimaisuutta? Vähentääkö joukkoliikenteen kehittäminen paikoitustilan tarvetta keskustassa? Kumpaa oikeastaan halutaan? Pitäisikö joukkoliikennettä kehittää ensin esim. vastaamaan kaippojen sunnuntaiaukioloja? Jos budjetti ei riitä edes siihen, miten se riittää sekä toriparkkiin että ratikkaan? Tai niin, tokihan osa näiden hankkeiden rahoituksesta tulee muualta kuin kaupungin kassasta, mutta muistaako kaupunkilainen sen? Pitäisikö ensin kehittää olemassaolevaa parhaalle mahdolliselle tasolle ennen kuin lähdetään kurottelemaan taivasiin?
Sunnuntaiakataulut ovat aikansa eläneitä, koska kauppohen aukiolot ovat muuttuneet, samoin puolet vuodesta ajettavat kesäaikataulut. Nyt täpötäydet bussit ajavat raivostuttavan harvalla vuorovälillä suuren osan vuodesta. Luulisi runsaampien vuorojen lisäävän matkustajienkin määrää kun ei tarvitsisi tehdä älyttömän hankalia aikataulusuunnitelmia.
Superbjssi on valvempi ja joustavampi ratkaisu. Raitiotie on kallis eikä anna mitään lisäarvoa superbussiin verraten. Superbussin voi ottaa heti käyttöön koska se voi ajaa myös tavallisella kadulla. Superbussi joka ei tähän pysty ei ole kannatettava ratkaisu.
Superbusseja ja raitiovaunuja ei tarvita sekoittamaan liikennettä ja vaarantamaan turvallisuutta. Tavalliset linja-autot ovat riittäviä.
Superbussen låter som rätt alternativ för stadstrafiken. Den är tillräckligt flexibel och kan förhållandevis lätt expanderas. Spåvågarna är en gissel i trafiken eftersom de rör sig ganska tyst. Spårvagnarna försämrar trafiksäkerheten.
Superbussi ei ole edes modernilta kuulostava vaihtoehto.
Superbussi go-go!
superbussi joustavoittaa nopeasti liikennettä. Raitiovaunuliikenne pitää tukea alueemme kasvua, joten linjat voisivat olla ihan eriä kuin nyt esitetyt.
Superbussi on ainut järkevä isompi investointi joustavuuden ja kustannusten kannalta. Raitiovaunu huonoin, jäykin ja ylivoimaisesti kallein. Saavuttaa vain pienen osan ihmisistä.
Superbussi on aivan kilpailukykyinen ratikan kanssa kaikkine ominaisuuksineen huomattavasti halvemmalta. Lisäksi superbussi on joustava reittimuutoksiin tarvittaessa, mitä ei voi olla huomioimatta. Ratikkaa on turha perustella sillä lisäarvolla että matkanvarrella olevien kiinteistöjen arvo nousee!
Superbussi on aivan tavallinen bussi ja brändihöpinää, jonka voi jättää samnatien tekemättä. Raitiotien lopettaminen oli huono päätös aikanaan, mutta ei pidä jäädä menneisyyteen ruikuttamaan. Erittäin tärkeää olisi raitiotietä suunniteltaessa ottaa huomioon myös uudet kasvavat asuin/työssäkäynti -alueet ja poikittaisliikenne läntisen ja itäisen keskustan välillä (yhdistää esim. Itäharju/YO/AMK -kampus alueet ja Turun linnan seutu/port arthur/pitkämäki/perno).
Superbussi on bussi vaikka miksi kutsuisi, eikä niillä ole koskaan mukava matkustaa. Raitiotiestä Tamperekin sai valtavaa positiivista julkisuutta, josta olin turkulaisena kateellinen.
Superbussi sähkökäyttöinen ratikan tavoin?
Superbussi tai ratikka, ei runkobusseja. Kausikortti mobiiliin myös.
Superbussi tuo raitiovaunu myös hirvensaloon!
Superbussi tuo miltei samat hyödyt, kuin raitiovaunu ja on modernimpi väline julkiseen liikenteeseen. Lisäksi niistä ei tule raidemelua. Ne ovat myös joustavimmat ja linjat ovat nopeammin ja edullisemmin laajennettavissa tarpeen mukaan. Nostaisin myös yhdeksi tärkeäksi seikaksi lentokentän saavutettavuuden superbussien avulla. Matkailijat ja turistit tulisivat pitämään selkeästä linjasta lentoasemalta keskustaan. Lisäksi tulisi olla avoin uusille keksinnöille ja ideoille, joilla erilaiset liikkumismuodot nivoutuvat yhdeksi kokonaisuudeksi ja joissa matkustaja voisi valita parhaimman matkustustavan tarpeen mukaan. (esim. yhteiskäyttöauto(robotti)-superbussi-taksi-polkipyörä ym. yhdellä maksulla)

Superbussi vaikuttaa parhaimmalta vaihtoehdolta sen joustavuuden kannalta - ei olla niin helposti sidoksissa kiskoihin paikasta A->B jos huomataankin että pieni muutos reittiin olisi tarpeen.
Superbussi vaikuttaisi olevan paras vaihtoehto, joka yhdistää muunneltavuuden täsmälliseen ja hyvään palveluun (reilit etuudet liikenteessä)
Superbussi vs raitiotie ratkaisua ei pidä tehdä ainakaan viiteen vuoteen eikä ratkaisua pidä tehdä tunteella vaan järjellä.
Superbussi vs. raitiotie... Superbussi on varmasti parempi vaihtoehto joustavuuden ja hintansa ansiosta, mutta päätösten hyötyjen vaikutus/voimistuminen pitkälle tulevaisuudessa Turun keskustan ja seudun kaupunkikehitykseen on oltava asia joka lopulta ratkaisee valinnan. Raitiotie on kyllä potentiaalinen, mutta mitkä ovat todelliset hyödyt tulevaisuuden Turussa? Alueellinen muuttumaton runko luo hyvän talouspohjan aluekehitykselle, mutta todelliset hyödyt heijastuvat Turun seudun talouskasvusta ja vetovoimaisuudesta. Muuttuvat rungot saattavat sekoittaa tietyllä polulle lähtenytta aluekehitystä.
Superbussi, unohtakaa ratikka isot ihmiset. Tosi hölmösti koottu kysely.
Superbussien ja raitiovaunujen väsäminen turhaa ja aivan liian kallista, tukkii keskustan muun liikennettä varsinkin rakennusvaiheessa, päivittää koko fölin kalusto sähköbusseiksi, linker on toiminut hyvin 1 linjalta... Halpa, helppo ja ekologinen ratkaisu.. kiitos
Superbussiin sortuminen olisi äärimmäisen lyhytnäköistä. On aivan käsittämätöntä, kuinka joku voi kuvitella moisen rimalanituksen olevan ratikan korvike. Tutkittua tietoa ratikasta on kuitenkin olemassa niin paljon ja kaikki tutkimustulokset osoittavat sen paremmuutta verrattuna busseihin. Ei liene järkevää maksaa yli 200miljoonaa jostakin leikkirasta, jolla ei saada edes samaa vaikuttavuutta kaupungin kehitykseen. Investointitukikin jää saamatta (miksi sitä muuten ei huomioida noissa ratikan kustannuksissa, jotka ilman tukea n 400 milj.?)
Superbussijärjestelmä ei ole sopiva Turkuun. Se on bussiliikennettä edelleen. Raitiovaunujärjestelmät ovat tällä hetkellä pop ilmeisesti koko Euroopassa ja tulevaisuudessakin ratoja voidaan käyttää hyväksi tulevan kehityksen mukaan, sikäli kun raitiovaunuliikenne saadaan pääosin omille kaistoilleen. Joissakin paikoin Turku on ahdas ja liikenteellisesti pullonkauloja omaava. Hyvällä suunnittelulla nämä voidaan ohittaa. Jotenkin pitäisi saada myös autoliikennettä vähennettyä Turun keskustassa. Oiva vaihtoehto on silloin tehokas ja taloudellisesti edullinen raitiotieliikenne.
Superbussin ja raitiovaunulinjat palvelevat vain tiettyjen, sen varrella olevien liikkumista, ei juurikaan muita alueita. Raitiotie joustamaton ja altis häiriöille. Katujen alla oleva infrastruktuuri on haavoittuvainen ja jokainen kadunavaus sotkee raitiotieliikenteen. Miten korvataan silloin liikenne ja mitä maksaa? Mikäli bussipysäkkejä vähennetään, niin tavoite ei ole matkustajien lisääminen vaan vähentäminen. Pidemmät pysäkkivälit aiheuttavat matkustajille matkustusaikalisää kun pitää kävellä kauempana olevalle pysäkillä, jolloin nopeammin pääsee omalla autolla. Esim. vanhusten taksikyytejä vähennetty ja jos bussipysäkitkin viedään kauemmas- se ei enää matkustajia palvele. Onko tarkoitus nopeuttaa vain lähtöpysäkin ja päätepysäkin välillä matkustavien kulkuaikaa, eikä lisätä matkustajamääriä ja maksavia asiakkaita? Superbussit ja raitiotie lisäksi suunnitellaan alueelle jossa vähiten turisteja tai itse maksavia asukkaita. Paljon lapsiperheitä jotka kulkevat maksutta. Sähköbussit ja hyvät, tarv. joustavat runkobussilinjat ja riittävästi pysäkkejä (kuten raitioiteillekin suunniteltu), se lisää ja palvelee matkustajia ja luontoa sekä tulee edullisemmaksi veronmaksajille. Miksi kyselyn alussa muutoin on superbussin ja raitiotien esittely lähes yhteneväisenä samassa lokerossa? Jos kannattaa superbussia, kannattaako samalla myös raitiotietä, kun tulokset julkaistaan????
Superbussin ja raitiovaunun ero liikenteen toteutuksen kannalta aika pieni, mutta superbussi on joustavampi ja helpompi toteuttaa ilman sen suurempia muutoksia. Raitiovaunu taas varmempi ratkaisu teknisesti. Nykyinen systeemi ei ole loppuun asti ajateltu.
Superbussista on erittäin hyvät kokemukset Ruotsista, esim. Malmöstä. Superbussin onnistumisen kannalta on olennaista se, että sille pyhitetään raitiolinjojen tavoin omat kaistat kaikkina vuorokauden aikoina, jotta luotattavuus säilyy. Superbussien vuoksi ei myöskään tarvitse tehdä ympäristölle kuormittavia muutostöitä (raiteet), eikä sen rakentaminen ole niin kallista.
Onnistuneella suunnittelulla, reittivalinnoilla, omilla kaistoilla ja hyvällä markkinoinnilla superbussilla saavutetaan varmasti yhtä hyvin tavoitteet kilpailukyvästä ja käytöstä kuin raitiovaunuista.
Mielestäni markkinoinnilla ja mielikuvan muutoksella on keskeinen osa superbussien hyväksymisestä.
Superbussit eivät toimi Tukholmassa. Raitiovaunut ovat liikennevaara ja erittäin jäykkä vaihtoehto esim. tietöiden tai kulkureittien muutosten suhteen
<b>SUUNNITELMALLISUUS</b> ennen kaikkea
Syy, miksi yleensä vastasin tähän kyselyyn, on että halusin kertoa, että runkobussi-idea on järjetön.
Olen alunperin Helsingistä kotoisin, asunut siellä nuoruuteni. Raitiovaunu-, metro- ja junalinjat ovat huolettomampia käyttää kuin bussit. En osaa sanoa mikä siinä on, varmaankin se, että sen tietää, että kun menee odottamaan, niin sieltä se juna/ratikka/ metro tulee. Pieni kävelykään ei haittaa usein näiden yhteydessä. Sen sijaan bussin kanssa ei ikinä tiedä millainen ikuisuus linjassa menee, ja on usein myös arvailun varassa osaako jäädä oikealla pysäkillä.
Käytän bussia max. 5 kertaa vuodessa Turussa, koska bussilinjat täällä ovat surkeita, ja toisaalta asun 3 km päässä keskustasta. Liikun lähinnä pyörällä, talviaikaan autolla. Ainoa tapa, jolla minun pitäisi saada lisää julkisten käyttöä Turussa, olisi raitiovaunu tai superbussi. Runkobussiin en usko, siitä tulee kuitenkin vesitetty versio, jossa on liikaa pysäkkejä ja liian vähän vuoroja.

Så länge rutterna är så få gör det ingen nytta för oss. Om folk flyttar till områden långt med rutten, fine. Stör inte oss. Oftast planeras rutten så att man kan ta sig till hamnen / flygplatsen lättare, inget behov i Åbo, tydligen.
Sähkö bussi järkevin
Sähkö bussit ja niiden kehitys
sähkö bussit sais tulla liikenteeseen hiljaisia ja päästöt lähes nolla ja ilman laatu paranee suomessa sais tehdä bussit suomalainen työ ja osaminen on huippua laatua ja lisäis työtä ihmisille
Sähkö -vety ja kaasubusseja lisää.
Sähköbusseiksi koko Föli alue eli 250 bussia sähköbusseiksi. Edut olisivat ratikkaan nähden * joustavuus liikenteessä * joustavuus, kun tarvitaan uusia linjoja * halvempi kuin dieselbussit ja ratikka * merkittävä vaikutus kaupunki-ilmaan, koska koko Föli kalusto olisi sähköinen * raitikkalinja suunnitellusti on vain 20 km, joka ei paranna Turun ilmaa . 20 km raitikan hinta kattavuuteen ja tavoitteisiin on järjetön * raitikkasuunnitelmassa on heikennetty palvelutasoa eli pidemmät pysäkkivälit eli 0,9 km nykyisten 0,3 km sijaan * nyt ratikkaa on suunniteltu myös arvokkaiPUISTOIHIN , joka on JÄRJETÖNTÄ. Jos ratikka tulee, tulee se rakentaa RUNSALIIKENTEISILLE NYKYISILLE TIEVÄYLILLE, ei pohakaduille eikä puistojen läpi
Sähköbusseista reitillä 1 kokemus on pelkästään myönteinen. Sähköbussien lisäämistä pidän ratkaisevasti parempana vaihtoehtona kankeaan, suppeaan kiskostoon sidottuun raitiotiehankeeseen nähden, koska ylitiökallista kiskoverkkoa ei tarvitse rakentaa. Raitiotiehankkeen hinta-arvio tulee ylittymään kokemukseni mukaan 50 - 80 prosentilla. Valtion tuesta huolimatta kaupungin veronmaksajille lankeaa raitiotiehankeesta valtava lasku. Kannatan ehdottomasti joustavien sähköbussien lisäämistä, koska ne toimivat olemassa olevaa ja tulevaa katuverkkoa käyttäen.
Sähköbusseja lisää ja raitsikka unholaan aivan älytön hanke päättäjiltä TAAS.. Käy ku teatterin ja ei ketään vastuussa....
Sähköbussi (linjalla 1) on osoittautunut hyväksi :) näiden lisäämiseen voisi panostaa
Sähköbussi olisi parempi vaihtoehto joustavuutensa ansiosta. Väestörakenteen tarpeiden muuttuessa reittejä on helppo ja taloudellisesti edullista muuttaa mahdollisimman hyvän hyötysuhteen aikaan saamiseen. Mielestäni raitiotie jäykkyytensä ja kalleutensa vuoksi ei ole enää nykyaikaa. Kuuluu paremminkin savupiiputeollisuuden aikaa.
Sähköbussit energiatehokkaampia kuin raitiovaunut ja kehittyvät kaiken aikaa. Turha hakata rahaa raitioiteihin, hyödyt suhteessa riskeihin olemattomat ja reittien/ kaluston päivitys kankeaa, kiskotkin kaivettiin ylös jo 70-luvulla.
Sähköbussit ja hybridibussit,ei mitään muuta!
Sähköbussit joustavin, kustannustehokkain ja helpoiten ylläpidettävä sekä kehitettävä vaihtoehto. Myös toimijoita yksinkertaista kilpailuttaa
Sähköbussit on tätäpäivää . Raitiovaunu 1800-lukua. Sekä superbussi että raitiovaunu huonontavat palvelutasoa koska ovat isoja yksiköitä joita ajetaan harvoin jotta saadaan edes jotenkin täyteen !
Sähköbussit ovat paljon joustavampia muunkin tarpeen käyttöön, esimerkiksi suurten yleisötilaisuuksien purkuun, aurinkokennojen hyödyntämiseen bussien katoilla. Kennot antavat paljon lisää toiminta aikaa.
Sähköbussit tarjoavat ekologisimman ja muuntautuvimman joukkoliikennemallin vuosikymmeniksi. Turussa on jo kertaalleen raitiotiet kaivettu maasta ja sille varmasti oli syynsä, uudelleen ei kannata veronmaksajien rahoja haaskata. Sähköbussin saa kulkemaan mihin vaan, raitiovaunua ei.
Sähköbussitekniikka kehittyi koko ajan ja on joustavampaa sekä kustannustehokkaampaa kuin jäykät linjaukset. Raitiotie vaatii ympärivuotuista huoltoa, mikä korostuu etenkin talvella. Kalusto on kallista. vaikka elinikä olisi bussikalustoon verrattuna pidempi. Turulla on jo nykyisellä varsin toimiva joukkoliikenne, minkä ekologisuutta voi parantaa sähköistyksellä.
Sähkökäyttöiset bussit ehdottomasti paras vaihtoehto. Reittimuunneltavuuden ,saasteettomuuden ja muun liikenteen kannalta.
Sähköllä toimivat bussit tulevaisuudessa on paras vaihtoehto. Meillä on hyvin toimiva joukkoliikenne tälläkin hetkellä. Bussireittejä voi tarvittaessa muuttaa.
Sähköllä/akuilla toimivat superbussit voisivat olla oikea ratkaisu. Raitiovaunujen kiskoja ei voi muuttaa suurien kustannusten takia. Superbussien linjoja voisi muuttaa tarpeiden mukaan.
Talouden ja palvelujen kannalta kaikkia turkulaisia hyödyttää eniten sähköbussiverkostoon satsaaminen. Suunnittelussa tulee jo nyt tähdätä joustava siirtyminen robottibusseihin. Kuljettajan korvaaminen robotilla tekee kannattavaksi huomattavasti pienempien bussien käytön. Paljon pieniä busseja mahdollistaisi reaaliaikaisen kalustotarpeen säätelyn. Puolityhjän kaluston liikuttelu tuhlaa kallista energiaa.
Tampere on jo tehnyt viisaan päätöksen ottaa joukkoliikenteen osaksi raitiotien ja katsoo pitkäjänteisen kasvun rakentuvan hyvin raitiotien varaan joukkoliikenteessään. Jos Turku haluaa olla yksi merkittävä kasvukeskus Suomessa on raitiotien käyttöönotto yksi merkittävä askel siihen suuntaan. Turun ratapihahanke matkakeskuksineen olisi oiva lisä yhdessä raitiotiehankkeen kanssa lisätä Turun vetovoimaa. Turku teki

huonon ratkaisun 1960- luvulla, kun päätti lakkauttaa vaihteittain silloisen raitiotieverkoston, jota olisi voitu paremmalla päätöksenteolla laajentaa Raision ja Kaarinan suuntaan. Turun seudun väkiluku on riittävä raitiotien käyttöönottoon ja lisäksi urbanisaatiota sekä edesauttaisi Turun imagoa Suomen mittakaavassa suurkaupunkina ja kasvukeskuksena jonne kannattaa muuttaa ja josta voisi olla ylpeä.
Tampereesta mallia ja lopettakaa tämä jakkailu jo!
Tarpeet ja niiden painotukset voivat muuttua nopeastikin.
Te nuoret jotka ette ole eläneet raitiovaunuelämää Turussa,niin kyselkääpä vanhemmilta mitä se oli.Miksikähän ne aikanaan poistettiin ja revittiin kiskot maasta.Voihan sitä mennä vieläkin kauemmas historiaan ja valita Turkuun joukkoliikenteeseen vossikat.
Tehkää päätös raitiovaunuista ja joukkoliikenteestä pian! Tampereen esimerkki puhuu puolestaan. Pois "Turun tauti"!
Tekniikan kehitystä pitää seurata ja arvioida objektiivisesti ja realistisesti ilman utopistisia kuvitelmia siitä, että kehitystä tapahtuu, kunhan vain säädetään lakeja ja rajoituksia. Esim. väittely "diesel contra sähkö" on esimerkki huonoista tiedoista mutta varmoista mielipiteistä.
Titta på hur man gör i Bergen Norge, Göteborg Sverige och Århus i Danmark!
Bybanen in Bergen blev nyligen klara med utbyggnad till flygplatsen, och det blev 500 miljoner billigare än förväntat!
Toimivan joukkoliikenteen peruspilareita on hyvä saavutettavuus eri puolille kaupunkia. Joukkoliikenteen tulee toimia myös muualla kuin suurilla rinko/raitiotieloinjoilla. Nykyinen Fölin kattavuus on hyvä. Pysäkkejä ei saisi myöskään liiaksi karsia.
Toivoisin kevyen liikenteen siltaa välille Korppoolaismäki-Hirvensalo tai vaihtoehtoisesti vaikka Föri II
Toivon Turun olevan korkean teknologian edelläkävijä, mitä tulee joukkoliikenteen kehittämiseen. Auto-maattibussien pilotointia odotellessa :-)
Toivoisin lähiöstä pääseväni nopeasti keskustaan. Jo nyt voisi aamulla ja iltapäivällä olla bussivuoroja, mitkä menevät suht suoraan esim Varissuolta keskustaan ja päinvastoin. Vaihtaisin auton ehdottomasti joukkoliikennevälineeseen. Yli puolen tunnin istuskelu bussissa ei houkuttele.
Toivoisin muuta kuin "mies"/"nainen" sukupuolivaihtoehtoina tässä kyselyssä
Toivoisin raitiovaunuliikennettä, joka Helsingin tapaan yhdistäisi keskusta ja palvelualueita niin, että olisi helppo siirtyä paikasta toiseen.
Toivoisin reittiä keskusta-Harittu
Toivoisin saaristoliikenteen kehittämistä osana Föliä. Esim. säännöllinen ja edullinen yhteysalusliikenne Turku-Rymättylä-Nauvo-Korppoo välille. Esimerkkinä Ahvenanmaan ja Tukholman saaristoliikenne.
Toivoisin tiiviimpää kaavoitusta joukkoliikennekäytävien varrelle (lisää kaupunkia). Uskon hyvin tiiviin kaupunkirakenteen olevan yhä tärkeämpi valtti kaupunkien välisessä kilpailussa.
toivoisin yhtä linjaa suunniteltavan myös välille keskusta-martti-majakkaranta
Toivoisin, että Hirvensaloon kehitettäisiin paremmat bussireitit. Arolankaarelle bussiyhteydet ala-arvoiset ja bussimatka esim kotoa TYKS T-sairaalaan kestää aamuisin reippaasti yli tunnin! Lähes kaikki bussit kiertävät tältä suunnalta vielä Moikoisten kautta eivätkä mene keskustaan suoraan. Kävellessään ei mene paljon pidempää aikaa kuin huonoilla bussiyhtryksillä. Raitiotie olisi paras!
Toivoisin, että joukkoliikennettä lähdetään vihdoinkin kehittämään. Raitiotie tulisi olla käytössä Turun juhluvuonna 2029. Itse pidän tärkeänä rautiotien jatkamista nopeasti satamaan ja lentokentälle näiden nopean ja helpon saavutettavuuden takaamiseksi.
Toivon kaupunkiympäristön kehittämisessä huomioitavan myös melusaasteen, ja tästä näkökulmasta kannata ehdottomasti sähkököyttöistä superbussia raitiotien sijaan.
Toivon lämpimästi, että tulevaisuudessa Turunkin bussipysäkeillä (tai raitiovaunupysäkeillä tai mitä ne sitten ikinä ovatkaan) olisi katokset! On käsittämätöntä, että Turussa kuvitellaan, että ihmiset käyttäisivät innokkaammin joukkoliikennettä, kun valtaosa pysäkeistä on katoksettomia. Menkää mihin tahansa vertailun kannalta järkevään kaupunkiin (Pääkaupunkiseudulle tai Tampereelle), niin siellä on ollut laaja katoksetlisten pysäkkien verkosto jo vuosikymmeniä. Hävettää oikein olla turkulainen!
Toivon, että todella aletaan panostaa joukkoliikenteen ja kevyen liikenteen kehittämiseen. Samalla Turusta tulee viihtyisämpi. Autot pois entistä useammalta kadulta, joka paikkaan ei tarvitse päästä ajamaan oven eteen.
Toivottavasti raitiotiehanke nytkähtää viimeinkin eteenpäin.
Toivottavasti raitiotien suunnittelun edistäminen edistää myös matkakeskuksen toteutumista unelmista todellisuuteen!
Toivottavasti rohkeutta raitiotien rakentamiselle löytyy.
Toivottavasti tehdään järkevä päätös jossa oikeasti otetaan huomioon seudun tarpeet 30 vuodenkin päästä. Toivon myös että Turku olisi rohkea teknologian ja ympäristön saralla, vaikkapa esimerkillinen, siitä voisi saada kivana side effectinä julkisuutta ja huomiota, myös kyllä negatiivista, jos sitä ei suunnitella kunnolla ->Helsingin Metro farssi Onnea, Turku on hieno kaupunki!
Toriparkkia rakentaessa pitäisi laittaa KAIKKI julkisen liikenteen pysäkit maan alle, matkakeskus Forumiin tiloihin ja rauhoittaa kävelykaduiksi toria ympäröivät kadut.
Toteutuksessa olisi hyvä huomioida myös tarvittavat jatkoyhteydet nyt ja tulevaisuudessa. Ensimmäinen



<p>luonteva reittivaihtoehto voisi näin olla Skanssi-keskusta-Mylly (tai ainakin näiden kauppakeskusten tulisi sijoittua reitille). Näin huomioitaisiin paitsi liikennevirrat, niin myös palvelujen saatavuus mahdollisimman hyvin.</p>
<p><b>Tulevaisuus ja sen arvoitukset huomioitava</b></p>
<p>Tulevaisuus tuo kokoajan lisää uusia vaihtoehtoja. Nyt eletään murroksessa ja murroksessa on mahdollisuus. Kiinnittäisin myös huomiota mm suurten alueiden sisäiseen liikkumiseen. Automaattinen raitiotie mm Varisuolla mahdollistaisi alueen kokonaisvaltaisen käytön ja suunnittelun ihan eri tavalla. Mm lisärakentamisen parkkialueille, jos alueen sisääntuloon rakennettaisiin p-talo. Tällöin oltaisiin lähempänä mm autotontto lähiötä.</p>
<p>Tulipa uusi superbussi- tai raitiotielinja mihin hyvänsä, Turulla on oltava kykyä ja halua kaavoittaa sen varret täyteen asutusta ja liiketilaa. Paikallisten asukkaiden vastustus voi olla kovaa muutosten edessä, mutta jos yhteys toteutuu esim. Runosmäkeen asti, Turun on kaavoitettava koko linjan varsi tiiviin kaupunkimaiseksi.</p> <p>Esim. Vätiin peltoaukeat Varkkavuorenkadun molemmin puolin on kyettävä rakennuttamaan kerrostaloalueeksi, sillä ei ole mitään järkeä, että aivan keskustan kupeessa sijaitseva tonttima on kesantopeltona, koiraratana ja parin kymmenen harrastelijapuutarhurin kasvimaana. Turun kaupunkimaisen asutuksen kehittämisen on mentävä jokaisen mäntyisen mäennyppylän ja ojannotkon suojelemisen edelle. Ne, jotka haluavat asua maalla, saavat luvan muuttaa vaikka Raisioon tai Lietoon.</p>
<p>Mikäli esim. raitiotiestä ei oteta kaikkea irti väestön keskittämisen suhteen, projektin riskit kasvavat.</p>
<p>Tulisi pohtia myös Turun kuormitus piikkejä, esim telakalle aamuisin ja iltaisin, Tepsin pelit, laivat iltaisin. Näihin voisi vastata superbusseilla?</p> <p>Myöskin Kaarinan suuntaan, olisi hyvä jatkaa ja Skanssikin pitäisi mielestäni saada kartalle.</p>
<p>Tuokaa ihmisille selvästi esiin miten eri vaihtoehdot oikeasti tarkoittavat (havainnollisin kuvin tms.). Nyt monet ihmiset, joilla ei ole asiaan kosketuspintaa kannattavat superbusseja tai runkolinjoja vain siksi, koska ne tulevat raitiotietä halvemmaksi.</p> <p>Todellisuudessaahan superbussi veisi katutilaa ihan samalla tavalla kuin raitiotiekin. Ja se olisi todella huono kompromissi ja sillä olisi uskoakseni jopa negatiivinen vaikutus Turun imagoon.</p>
<p>Turhaa höpinää Ilmeisesti ei ole tärkeämpää tekemistä 1983 kävin kesät töissä fillarilla Raisiossa ja ei ollut ongelmia 1984 Kuljin työmatkat bussilla ja silloinkaan ei ollut mitään ongelmia eikä ole nytkään - busseja kulke vielä useammin. Tarvitsin töissä autoa Turussa joten ryhydyin käyttämään omaa autoa myös työmatkoihin</p>
<p>Turku lylivoimaisesti suomen vanhin kaupunki ja sen pitäisi näkyä etenkin keskustassa pitäisi löytyä nu vanha kaupunki ja taitavasti yhdistetty moderni, mikä suurkaupungeissa Aina kiehtoo ja minne Aina halutaan mennä on vanha kaupunki. Keltaista 80 luvun tiilitaloa on suomi täynnä . Uusi on ok mutta taitavasti tehty esin 20- 30 luvun henkeen.</p>
<p>Turku on alueellisesti ja väestömäärältään niin pieni kaupunki, että kustannustehokkain ja paras julkinen joukkoliikenne saavutetaan mielestäni vahvistamalla nykyistä runkobussireitistöä ja uusimalla sitä kalustoa sekä sijoittamalla rahaa nykyisten tie- ja liikenne- ratkaisujen parantamiseen. On absurdi ajatus, että kaupungin vetovoimaisuus lisääntyisi raitiotien myötä....Ylipitkät superbussit ja raitiotieliikenne luovat lisää vaaratekijöitä liikenteeseen.</p>
<p>Turku on sen verran pieni kylä että tänne ei pidä rakentaa suuruudenhulluutta edustavaa raitiovaununverkostoa. Raitiovaunut sopivat suuriin kaupunkiin joita Suomessa on vain yksi, Helsinki.</p>
<p>Turku tarvitsee toimivamman ja mukavamman sekä houkuttelevamman joukkoliikenteen.</p>
<p>Turku tarvitsee uuden joukkoliikenne muodon, joka on tehokkaampi sekä houkuttelevampi.</p>
<p>Turku, Raisio, Kaarina ja Lieto yhteen. Tuplajunaraide Saloon, Loimaalle, Naantaliin ja Uuteenkaupunkiin. Raitiovaunu Turun, Raision, Kaarinan ja Liedon väleille. Bussit täydentää muuta joukkoliikennettä.</p>
<p>Turku-Naantali välillä on jo raiteet olemassa, miten olisi ensimmäiseksi sen varrelle pysäkkien teko ja liikennöinti modernilla "sähköversio lättähatulla". Tämän voisi tietysti kohtuu pienin investoinnein (pysäkit) testata konseptina vaikka niillä vanhoillakin lättähatuilla!</p>
<p>Turkuun ei pidä rakentaa kömpelöä ja rajoittavaa raitiotietä vaan ennemmin satsata sähköbussisiin. Bussit ovat huomattavasti joustavampia ja niiden reittejä voidaan tarpeen mukaan muuttaa tulevaisuudessa. Turun kokoisessa kaupungissa, jossa keskusta-alue on erittäin pieni ja palvelut keskittyneet muutamaan keskittymään (joista osa vielä toisen kunnan puolella esim. Mylly ja Itäniitty), ei ole mitään syytä suosia raitiotietä bussin sijaan.</p>
<p>Turkuun mahtuu hyvin yksi tai kaksi raitiotietäreittiä. Länsikeskus voisi toimia hyvin liityntäpyäköintipaikkana työmatkalaisille, keski-Euroopan malliin.</p>
<p>Turkuun tarvitaan uusi joukkoliikenteen "vetonaula". Emme voi katsoa sivusta kun muut suuret kaupunkiseudut Suomessa kehittyvät. Tarvitaan nopeita ja rohkeita toimia tulevaisuuden Turun kehittämisen puolesta.</p>
<p>Turulla ei ole varaa raitiovaunuille. Kiskot täytyy asentaa katuihin ja ostaa kalusto. Nykyinen föli systeemi toimii hienosti, miksi muuttaa sitä? Veronmaksajat eivät halua maksaa uusia kustannuksia.</p>
<p>Turun bussit toimivat hyvin, samoin yksityisautoilu. Ruuhkia ei ole. Siis miksi vaihtamaan voitavaa "jouk-</p>

<p>kuetta" Bussien sähköistys ok, ei edes kovin kallis ratkaisu. Muistakaa, Turku on, ja pysyikin pikkukaupunkina maailman mittaluokassa. Toimitaan siis niin, eikä olla suuruudenhulluja.</p>
<p>Turun joukkoliikennettä ei ole missään nimessä toimiva. 5 km matka Autolla 25min, pyörällä 15 ja juosten 20min, kun taas bussilla menee 50min TYKS-SATAMA välillä. Busseihin on vaikea kömytä matkustamaan ja ne ovat kuin sikolättejä.</p>
<p>Miksi reittejä keskitytään tekemään vain VARISSUO - xxx välille? Miksi ei esim. Harittuun tai skanssiin? Uskon vaihtoehtoistanne eniten, että Raisio - Varissuo on parasvaihtoehto, kunhan ette mene maahanmuuttajat edellä.</p>
<p>Turun kansallisen kilpailukykyyn ja kansainvälisen vetovoiman takia kannatan ratikkaa. Tekniikka on luotettava ja hyvin testattua. Taloudellisesti ja ympäristön kannalta ehdottomasti paras vaihtoehto.</p>
<p>Turun kaupungin kehittäminen asukkaiden sekä ennenkaikkea turismin kannalta on ollut järkyttävän heikkoa ja kunnianhimoitonta. Tässä joukkoliikenne ratkaisussa on nyt mahdollisuus ottaa askel oikeaan suuntaan ja valita raitiotie rakennettavaksi, vaikka sitten ainoastaan imagollisista ja matkailullisista syistä. Turun vetovoima turisti kaupunkina on todella heikko ja raitiotie parantaisi tätä. Reitti vaihtoehdot ovat siten ehkä tästä näkökulmasta hieman "oudot". Itse näkisin että raitiotien tulisi kattaa seuraavat kohteet: Kakkola, Satama, Logomo, Kupittaa, Messukeskus &amp; Gatorade center. Raitiotien tulisi kulkea keskustan ytimessä, vain siten sen imago ja fiilis -hyöty ovat maksimaaliset. Laivat lappaavat joka päivä Ruotsalaisia matkustajia kaupunkiin joten heille siirtyminen keskustan kauppoihin ja ravintoloihin tulisi tehdä mahdollisimman helpoksi. (vielä kun kaupunkiin saataisiin edes yksi OK hotelli niin saattaisivat jäädä jopa yöksi ja lisäksi huvipuisto josta helposti muodostuisi matkailutulojen lisäksi Turkulaisten tapaamispaikka) Raitiotien tulisi sitoa kaupungin tapahtumapaikat ja keskusta saumattomasti yhteen.</p>
<p>Turun kokoisissa kaupungeissa Keski-Europassa on aivan tavallista, että on nopeasti uudenaikaiset raitiovaunut, joilla kulkeminen on helppoa, nopeaa ja mukavaa</p>
<p>Turun liikennesuunnittelussa eri liikkumismuotojen arvostus pitäisi olla seuraava:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Jalankulkija</li> <li>2. Joukkoliikenne</li> <li>3. Pyöräilijä</li> <li>4. Autoilija</li> </ol> <p>Tällä prioritetilla saadaan mm. viihtyisämpi ja liikenteen kannalta tehokkaampi kaupunki. Auto on kaupungin tehottomin liikennemuoto, joka vie paljon tilaa, sekä aiheuttaa liikkumismuodoista eniten saasteita ja melua. Nämä tekijät tekevät Turusta (varsinkin keskustasta) hyvinkin epäviihtyisän ja siten se näivettää koko kaupunkia.</p>
<p>Turun satama matkustajaliikenne raitiovaunulla keskustaan ?</p>
<p>Turun seudulla on pakko kehittää oikeasti joukkoliikennettä, jos halutaan pitää Turku vetovoimaisena. Raitiotie voisi auttaa myös kaupungin eri osien eriarvoistumisessa, jolloin esimerkiksi Varissuota saataisiin houkuttelevammaksi kaupunginosaksi.</p>
<p>Turun seudulla toimii erittäin hyvä joukkoliikenne föli, joka on saanut kuntalaisilta paljon kiitosta. Raitiotieliikenne on valtavan kallis investointi, joka "sementoi" liikenteen, eikä vastaa ympäristön muutoksiin, ja vaatii kuitenkin rinnalle myös bussiliikennettä. Raitiovaunu ei kolua lähiöiden pikkuteitä kuten bussi tekee, vai aiotaanko ihmiset laittaa kulkemaan kauppakasseineen kilometrikaupalla kotiinsa lähimmältä raitiovaunupysäkiltä?</p>
<p>Raitiotie ei ole määräävä vetovoimatekijä yritysten tai asukkaiden sijoittautumisessa, sillä näitä päätöksiä tehdään ihan muin perustein. Ympäristökunnat ovat imuroineet mm. paljon lapsiperheitä asukkaikseen kuntien palvelutarjonnan takia, eikä puuttuva raitiotie ole ollut minkäänlaisena esteenä.</p>
<p>Ydinkysymys on, mitä lisäarvoa saadaan bussiliikenteeseen verrattuna, superilla tai ilman, lähes miljardiin nousevalla panostuksella kiskoliikenteeseen? Elämme kaiken aikaa muuttuvassa maailmassa, eivätkä kiskot sovi siihen ollenkaan. Eilispäivän ratkaisulla ei rakenneta maailmaa, joka vaatii ennen kaikkea joustoa kaikissa ratkaisuissa.</p>
<p>Turun seudun Föli toimii erinomaisesti ja siitä ei pitäisi tehdä käyttäjille kalliimpaa. Liian kalliit investoinnit luovat paineita hinnankorotuksille.</p> <p>Turussa tulisi keskittyä Fölin vahvuuksiin, eikä ryhtyä riskipitoisiin hankkeisiin. Riskit ovat hyötyjä suuremmat ja tavoitteet saavutetaan paremmin ilman raitioiteitä.</p>
<p>Turun seudun pitää alkaa tosissaan miettiä, että miten tulevaisuudessa täällä liikutaan ja asutaan. Ihmismäärä lisääntyy, mutta liikkumisen tarve ei poistu. Kaupunkiseutua ei voi enää suunnitella ja rakentaa suosiolla ideologisesti tehotonta yksityisautoilua - vain koska tietyt tahot sitä haluavat tai koska niin on aina totuttu tekemään. Kaupunki rakennetaan ihmisille ja kaikkien liikkumismuotojen pitää olla tasapainossa ja toteutettu järkevästi ja ennenkaikkea tarkoituksenmukaisesti. Joukkoliikenteen pitää toimia täsmällisesti ja mukavasti, jotta se saa käyttäjiä. Joukkoliikenteen pitää myös olla pysyvää ja sen pysyvyyteen pitää voida rakentajien ja käyttäjien luottaa. Näillä ominaisuuksilla saadaan myös hillittyä kaupunkirakenteen hajautumista, joka on tärkeää asukkaiden viihtyvyyden kannalta. Bussijärjestelmien ja raidejärjestelmien suurimmat erot ovat juuri näissä seikoissa.</p>
<p>Emme saa myöskään unohtaa, että Tampereen seutu on ajanut Turun seudun ohitse monessa asiassa. Muutos parempaan ei tapahdu sodanajan tempuilla ja asenteilla.</p>

<p>Turun vanha ja ahdas ruutukaavan määräävä katumitoitus ei salli mitään kiinteitä rakenteita kuten kiskot ja pysäkkikorokkeet. Ainoa toimiva ja nopea ratkaisu olisi monorail-tyyppinen ilmasta joka ei veisi katutilaa. Pitäisi toimia kuten 2000-luvulla eikä palata 1900-luvulle.</p> <p>Terv. Neljännen polven turkulainen</p>
<p>Turun vanhat raitiotielinjat voisivat toimia suunnittelun perustana, jolloin tori muodostuisi jälleen keskukseksi. Näitä linjoja voitaisiin seuraavassa vaiheessa jatkaa Pansioon, Kaarinaan ja Raision suuntaan.</p> <p>Grenoblen pikaraitiotie on hyvin toimiva malli, siinä järjestelmässä ajetaan taajaman ulkopuolella huomattavasti kovempaa, jolloin välimatkat esim. Kaarinaan tai Naantaliin lyhenisivät merkittävästi. Uskon tämän hyödyttävän erityisesti Turku.</p>
<p>Turun väestöpohja on riittämätön kannattavaan raitiotieinvestointiin, etenkin kun naapurikunnat eivät halua mukaan maksamaan kustannuksia. Kiskojen rakentaminen jäykistää kaupunkirakennetta, bussireittejä voidaan muuttaa. Muutama jäykkä runkolinja ei tuo mitään hyötyä niille, jotka eivät asu juuri runkolinjan vieressä.</p>
<p>Turunkaan talvi ei suosi kiskoja kadulla - ainakin ne haittasivat pyöräilyä 70-luvun alkuun asti!</p>
<p>Turussa hölmöiltiin pahasti 1970-luvun alussa, kun ratikat poistettiin. Kakkosen linja oli juuri vedetty Korpolaistenmäkeen asti. Älkää nyt enää hölmöilkö</p>
<p>Turussa kaivetaan muutenkin usein katuja auki...miten silloin raitiovaunut toimivat? Ei mitenkään! Bussit voivat käyttää kiertotietä.</p>
<p>Turussa on jo riittävästi hyvä bussiyhteys, busdit puoli päivä kulkevat tyhjänä. Kävin busseja 11 v päivittäin ja bussit täynnä vain aamulla ja illalla, turha rakenta kallis ja kaupungin liikkene häiritsevä rattika jos siitä käytetään vain 2 aika päivässä!!! Päätäjille suositelen itse kulke bussilla viikon ajat eri aikona ja katsoa omin silmin että bussit tyhjat iso osa päivä. Eikä turisteja tarvitsevat rattika Varissuon tai Runosmäen, eikä Raision!</p>
<p>Turussa poliitikoilla ja asukkailla on vanhakantainen käsitys Raitioiteistä nykyään, ulkomailla näistä on tullut todella turistien mieli kulkuneuvoja. Voi tietenkin olla että tänne rakennetaan mieluummin uusi museo turisteille.</p>
<p>Turussa tarvitaan lisää pysyvää suuren kapasiteetin joukkoliikennettä. Siihen tarkoitukseen raitiotie on paras ratkaisu.</p>
<p>Turussa tarvitaan yhteys satamasta torin ja Tyks (yliopisto - Kupittaaan rautatieasema) -alueen kautta lentoasemalle. Saataisiin ensimmäinen ja todellinen hyvin toimiva joukkoliikenne yhteys, joka toimii nuorista business -ihmiseen ja ikääntyviin. Tämä on tosi.</p>
<p>Turussa toimii työpaikat laajalla alueella lähikuntia asuville henkilöille. Turun tulisi kehittää väyliä kaupungin sisällä erityisesti tukemaan autoilua, polkupyöräilyä ja kävelyä. Nyt kaikki edellä mainitut on hoidettu toivottoman huonosti. Autolla liikuttaessa on pullonkauloja joka puolella; huonosti toimivia risteyskoja, liikennevaloja punaisella 50 metrin välein, moottoritien päälle rakennetaan vuositolkulla rakennuksia ja tukitaan kaistat, jne,. Työpaikka-alueille, kuten Kupittaa, parkkipaikkatilanne on aivan toivoton. Pyöräilyreitit eivät ole kattavia vaan pyöräilijät suhaavat autojen keskelle. Nämä asiat tulisi hoitaa ensin kuntoon ennen kuin satsataan lisää miljoonia joukkoliikenteeseen. Jos joukkoliikennettä kehitetään lisäämällä busseja tai luomalla raitiotieverkosto, tulee huolehtia edelleen siitä ettei niillä haitata autoilua vaan autoilua tulee helpottaa jatkossakin. Autonomisesti ohjautuvat sähköautot tulevat mullistamaan liikenteen tulevaisuudessa joten sitä kehitystä ei tule estää eikä haitata vaan sitä kuuluu tukea.</p>
<p>Turussa tulisi säilyttää perinteet ja vanhan tyylinen yleisäsu, koska Turussa viehättää juurikin sen historia, kauneus, vanhat rakennukset. Moderni raitiotie pilaisi tätä tunnelmaa. Kadut ovat myös kapeita, joten kaduille ei mahdu enää lisää liikkujia kun nytkin on jo ahdasta varsinkin keskustan alueella. Perinteinen bussi on paras ja joustavin ratkaisu ja se on toiminut tähänkin asti loistavasti.</p>
<p>Turussakin saa joukkoliikenteen tasoa nostaa muiden raitiotiekaupunkien tasolle, Tampereella rakennetaan jo :)</p>
<p>Kohdassa 12 oli outoja ja johdattelevia kysymyksiä.</p>
<p>Työn pitkäjänteisyys on kaiken A ja O. Pitkäjänteisyys mahdollistaa myös elinkeinoelämän ja asukkaiden pitkäjänteiset tähtäimet paremmin. Nimenomaan _joukko_liikennettä tarvitaan jatkossakin, varsinkin alueilla/alueille joissa on paljon asukkaita ja työpaikkoja. Kupittaaan-Itäharjun seudun kehittäminen ja tiiveys on kovin hankala saavuttaa ilman keskitettyjä joukkoliikennematkaisuja.</p>
<p>Tähtäin raitiotien kehittämisessä tulisi olla sen ulottamisessa lopulta seudulliseksi liikennevälineeksi ainakin väleillä Kaarina-Raisio (Naantali) ja Turun Satama-Lentoasema.</p>
<p>Tällä hetkellä esim. Yli-Maariasta työmatka julkisilla kestää tunnin koska aina joutuu kiertämään keskustan kautta. Julkisilla kulkeminen on sen verran hankalaa ja hidasta, että oma auto pitää olla joka tapauksessa ja sillä ajaminen tulee halvemmaksi kuin kolmehenkisen perheen kauppareissu julkisilla.</p>
<p>Tällä hetkellä meillä Runosmäessä on 10 minuutin välein kulkeva bussiyhteys. Stä ei pidä vaihtaa 30 minuutin välein kulkevaan raitiotiehen, joka lisäksi ei kuljeta asukkaita haluamaansa kohteisiin.</p>
<p>Tällä tahdilla raitsikkaa ei saada turkuu ennen vuotta 3000 ja raitsikka on vanhentunutta tekniikkaa uudet superbussit tielle ne kiinnostaa ihmisiä ja saa turisteja liikenteeseen</p>
<p>Tämä kysely on aivan turha, hämmentäviä kysymyksiä ja esim täsmällisyys ja ympäristöhommat eivät ole mielipideasioita, vaan mitattavia, jotka pitäisi laskea esille.</p>
<p>Tämä kysely on kokonaisuudessaan harmillisen amatöörimäinen. Etusivun taulukko on sekava ja hämmentävä. Mitä tarkoittaa pysäkit: laadukkaat? Miksi nykymallin pysäkeistä ei voi tehdä laadukkaita? Mitä värit</p>

symboloivat -- jonkun ihmisen valmiiksi ajattelemia mielipiteitä vaihtoehtojen hyvydestä? Kuvitukseksi on jostain syystä runkobussiksi etsitty jostain muualta esteellinen korkea bussi, vaikka tuollaisia ei Föli-alueella taida juurikaan olla. Miksi halutaan tietoisesti antaa näistä esteellinen ja vanhanaikainen kuva sen sijaan, että kuva olisi Turun nykyisestä kalustosta?

Onko likert-asteikon termit varmasti mietitty oikein, koska ainakin minusta tärkeä - melko tärkeä - erittäin tärkeä tuntuu oudolta järjestykseltä.

2050 skenaariossa annetaan vai valmiit vaihtoehdot eikä mukana ole kuin ratikka ja bussit. Onko oikeasti niin, että kaupunkisuunnittelussa ei pohdita ollenkaan autonomisen kaupunkiliikenteen vaikutuksia? Tämä on vähän pelottavaa. Kun tulevaisuutta pohditaan, sitä tulee pohtia asiaa ymmärtäen ja viisaasti.

Linjavalinnoissa vaihtoehtona on "ei mikään", mutta ei eritellä tarkoitetaanko sillä "ei mikään ylläolevista, ehdotan parempaa vaihtoehtoa" vai "ei mikään, koko superbussi-/ratikkaidea on huono", joten tuon vastausvaihtoehdon sisäinen hajonta on suuri eikä vastaustiedoilla tee juuri mitään. Tässä olisi hyvä myös lyhyesti perustella tai linkata perusteluun, miksi Varissuo on jokaisen vaihtoehdon mukana. Tämä näyttätyy sellaisena, että Varissuo-Keskusta on päätetty laittaa ratikalle ja kaupunkilaisia kuullaan lähinnä siinä, palvelleako linjalla tuon lisäksi muutakin porukkaa.

Hyvä että mielipiteitä kysytään, mutta tämä kysely valitettavasti jäi vähän siitä tasosta, mihin näin suurissa hankkeissa on välttämätöntä pyrkiä. Hienoa kuitenkin että osallistatte kaupunkilaisia! Se on tärkeää.

Toivon että myös perinteisten Föli-bussien kehittämistä pohditaan. Sataman linja on hyvä esimerkki hienosta ja viihtyisästä bussista, missä on laadukkaat opasteet sisällä. Voisiko tässä matkustajakokemusta edelleen kehittämällä päästä edulliseen, mutta hyvään lopputulokseen?

Sakari Koivunen  
lehtori, koulutus- ja tutkimusvastaava  
sakari.koivunen@turkuamk.fi  
044-3535637

Tämän hetkinen järjestelmä on melko hyvä, mutta turhimpia linjoja vois karsia, jotta joukkoliikenteen kustannuksia saataisiin alemmas ja tätä kautta taas olisi ehkä mahdollista alentaa joukkoliikenteen hintaa. Hintojen aleneminen lisäksi varmasti myös asiakkaiden määrää, joka saisi projektin kannatusta ylöspäin. Tulevaisuudessa kokisin kyllä superbussit ihan hyväksi ratkaisuksi, jos ne vain ovat riittävän kannattavia taloudellisesti. Siihen asti voimme jatkaa tämänhetkisen joukkoliikenteen avulla.

Tämän kyselyn johdattelevat kysymykset ovat raitiotien kannattajan laatimat, ilmiselvästi. Missä on selvitys bussien käyttäjistä? Kokemukseni mukaan enemmistö on vanhenevaa väestöä. Hekö (minäkö) käyttäisin jotain digilaitteita??!! Onko unohtunut meidän pitkä talvi? Mitkä katumerkinnot muka näkyvät talvella? Asun Suikkilassa enkä tarvitse kaupungin keskustaa paljonkaan. Huvun vuoksi voin käydä.

Tänne ei tarvita pitkälläkään aikavälillä raitiotietä tai superbussia. Runkobussien kehittäminen sähköisiksi takaa kaikille parhaan vaihtoehdon myös ympäristöystävällisyyden vuoksi. Tekemällä jäykät kiskot sekä raitiotielle että superbussille vaikeutetaan nykyistä hyvää joukkoliikennettä ja sen linjoja. Investointi raitiotiehen on pelkkää huuhaata, pitää saada kun Tampereellakin on. Tunnetusti Turussa kaikki julkisten hankintojen kustannukset vähintään tuplaantuvat, joten mahdoton asia veronmaksajille.

Tärkeintä ja varmasti myös taloudellisinta olisi kehittää nykyistä järjestelmää. Osa linjoista on ruuhkaisia ja niihin sopisi vetoisimmat bussit esimerkiksi osaksi nykyistä kalustoa. Fölin myötä suuria parannuksia on jo tullut ja käytettävyys lisääntynyt sekä paikallisilla että vierailijoilla. Mainio lisä kesän ajaksi tullut vesiyhteys Ruissalon suuntaan, tämän tyyppisiä lisiä nykyiseen pitäisikin kehittää. Keskustan alue on kuitenkin kohtalaisen pieni eikä sitä tulisi ruuhkauttaa ja ahtauttaa uusilla kaistajärjestelmillä, vieläpä kalliilla sellaisilla, vaan nekin eurot voisi suunnata kävely- ja pyöräilyteiden ja väylien parantamiseen ja lisäämiseen. Ja se säästäisi ympäristöäkin eniten.

Tärkeintä joukkoliikenteen kehittämiseksi on omat kaista ja etuajo-oikeus joka risteyksessä (ratikka ehkä jopa mukavampi istua, tasaisempi!, mutta hinta). Henkilöautoja lisäämällä liikkumista työhön, opiskeluun ja harrastuksiin (+ alueella liikkuvat turistit) ei ratkaista ajatellen koko seutukunnan lähes 300 000 asukasta, joista suurin osa tulee olemaan ko. väylien läheisyydessä.

Tärkeintä olisi taata monipuoliset kulkuvaihtoehdot eri suuntiin ja helposti, sekä katsoa pitkälle tulevaisuuteen, miten kaupunki kehittyy ja menee eteenpäin ja myös teknologian osalta valmiita ottamaan uusia moderneja tapoja liikkua käyttöön

Tärkeintä on, että joukkoliikenteeseen todella panostetaan ja tehdään siitä houkuttelevampaa kuin yksityisautoilusta! Ilmastomuutos etenee uhkaavasti ja tässä pitää ajatella tulevia sukupolvia eikä vain tämän hetkisiä kustannuksia. On se parempi Turun imagollekin kun näytetään, että ollaan mukana kehittämässä virheämpää tulevaisuutta.

Tärkeämpää olisi satsata sähkölinja-autoihin. Ei raitiotiehen tai superbusseihin. Olemme jälkeen jäänyt kaupunki 30 vuoden päästä, jos nyt alamme rakentaa edellämainittuja. Tälläkään hetkellä bussireittien varret eivät ole hirveästi kutsuneet yrittäjiä investoimaan niihin. Miksi jokin muu vastaava tekisi niin?

Tärkeää olisi, ettei huonompaan suuntaan mennä liikenneyhteyksien kehittämisessä.

Tärkeää on panostus joukkoliikenteeseen pitkällä aikatahtaimella, eikä vain laastariratkaisuja, jotka eivät kannusta joukkoliikenteen käyttöön eivätkä lisää kaupungin viihtyisyyden kehitystä. Pidemmän tähtäimen

<p>investoinnit kannustavat myös yrityksiä investoimaan ja edesauttamaan kaupungin kehitystä sisältä päin sekä rohkaisee ulkopuolelta tulevia näkemään Turun potentiaalisen kasvualustana kohti Eurooppalaisempaa kaupunkia.</p>
<p>Reittiehdotuksissa tulisi huomioida myös uudet kasvualueet esimerkiksi sataman suunnassa, jossa on potentiaalia myös turisteja huomioidessa.</p>
<p>Tärkeää on se, että saadaan aikaan todellisia parannuksia eikä tehdä säästösyistä vain pikkuvillauksia, jotka lopulta eivät tunnu missään.</p>
<p>Tässä ei kysytty, mikä on olennaisinta tässä koko jutussa. Se, että ihmiset pääsevät sujuvasti moneen paikkaan joukkoliikenteen avulla. Eli tarpeeksi pysäkkejä ja linjoja moneen suuntaan sekä tarpeeksi vuoroja.</p>
<p>Huom. pariin kysymyskohtaan liittyen: mielestäni "tärkeä" on enemmän kuin "melko tärkeä". Tässä kyselyssä järjestys meni näin: tärkeä, melko tärkeä, erittäin tärkeä.</p>
<p>Unohtetaan koko raitiotiehanke! Se on kallis, ei voi muokata reittejä, katukäytävistä tulisi ahtaita, kiskot vaarallisia muille tien käyttäjille (etenkin KAKSIPYÖRÄISILLE)....Modernimmat esim. akkukäyttöiset bussit tulevaisuutta!!</p>
<p>Unohtakaa nyt se raitiotie ja keskittykää dynaamisempiin ja moderneihin välineisiin, kuten vaikka autonomiset sähköbussit</p>
<p>Unohtakaa raitiotiehuullutus. Se oli ja meni vuosikymmeniä sitten eikä takaisin tarvita.</p>
<p>Vaikea ymmärtää miten raitiotie voisi lainkaan parantaa asukkaiden viihtyvyyttä ja hyvinvointia, mutta sellainen kohta oli mainittu yhtenä tässä kyselyssä.</p> <p>Raitiotie on ylipäättäänkin liian sidoksissa rakennettavaan raidejärjestelmään eikä reittien mahdollinen muuttaminen onnistu yhtä hyvin kuin bussilinjojen osalta.</p> <p>Turha palata menneeseen, jo kertaalleen poistettuun. Sen sijaan voi keskittyä kehittämään nykyistä busseja/-verkostoa ja näin tekemällä on mahdollista saada parempaa vastinetta rahoille.</p>
<p>Vaikka joukkoliikennettä halutaankin kehittää, tulee muistaa myös kevyt liikenne, josta pitäisi saada ensisijaisesti tärkein kulkumuoto.</p> <p>En periaatteessa suosi raitiotietä, sillä raiteista saattaa tulla ongelmia esim. pyörätuolissa oleville tai rattaita työntäville (korokkeet/kuopat, raiteet liukkailla talvella jne.), minkä takia koen busseja parempana.</p>
<p>Vaikka olenkin selkeästi raitiotien kannalla, riippumatta valittavasta vaihtoehdosta on reaaliaikainen tiedonkulkua asiakkaille ensiarvoisen tärkeää. Pysäkinäytöt ja Kauppatorin aikataulunäytöt ovat olleet viime aikoina liian usein epäkunnossa tai näyttäneet painettujen aikataulujen kanssa ristiriitaisia tietoja. Esimerkiksi linja-autoaseman ohittavista autoista näyttötauluissa kerrotaan vain noin 75%.</p>
<p>Vaikka raitiotie tuntuu nostalgiselta, se on jo vanhentunut kulkumuoto, johon ei pitäisi sortua.</p>
<p>Vain pieni osa bussikuskeista on palvelutaitoisia, suuri osa tuntuu pitävän matkustajia välttämättömänä pahana. Maahanmuuttajista on löytynyt iloisimmat poikkeukset, mutta myös niitä, jotka lähtevät ajamaan ennen kuin matkustaja on saanut molemmat jalkansa pois bussista. Asennekoulutus ja matkustajatytyväisyyspalautejärjestelmän kehittäminen olisi todella tarpeen joukko-liikenteen vetovoiman lisäämiseksi! Kuljettajien päätavoite ei voi olla pääsy aikaisin pääte pysäkeille, vaan kyse on palveluammattista.</p>
<p>Valitettavasti tämä koko suunnitelma tähtää Varissuon ja Runosmäen ennestäänkin loistavien liikenneolosuhteiden parantamiseen. Miksi!??? Itse asun Luolavuorella, jossa joukkoliikennettä vuosi vuodelta ajetaan alas. Muutin alueelle 1970, jolloin bussit kulkivat tiheästi. Nyt etenkin iltaisin, viikonloppuisin ja kesäisin vuorovälit ovat niin pitkät ja rajalliset, että oman auton käyttö on välttämätöntä.</p>
<p>Valmistelutyö tämän kyselyn pohjalta vaikuttaa liian suppealta. Matkailun edistämisen ja työpaikkamatkailun kannalta pitää ehdottomasti käydä läpi miten liikenne saadaan Naantalista (ihan Merimaskusta ja Rymättylästä asti) järkeväksi kokonaisuudeksi. Koko saaristo on suunnitellaan paljon matkailun näkökulmasta. Suuret haasteet ovat kuitenkin työpaikkaliikenteen määrässä.</p>
<p>Työpaikkaliikenne yli 15 km päästä Turun keskustasta kannattaa huomioida poikkeuksellisen hyvin. Naantalin osalta erityisesti pikaraitiotie on mielenkiintoinen kohde (Turun kaupunkiseudun rakennemalli 2035), ja mikäli liikennöinti joskus aloitetaan, niin infran pitää olla yhteensopiva muiden joukkoliikennevälineiden kanssa. Tästä esimerkiksi pikaraitiotien saapuminen Raisioon tai Turkuun, josta (sähköistetyllä) radalla Uuteenkaupunkiin tai muulla kulkuvälineellä muualle Turun alueelle. Tämä laajentaa paljon työssäkäyntialuetta. Toisin sanoen pikaraitiotien ja bussilinjan/superbussin/raitiotien linkkikohtat pitää olla suunniteltu erittäin hyvin. Joissain kohdissa on hyvä myös mahdollistaa autojen pysäköinti ja sähköautojen lataukset (joukkoliikenteelle omia hubi-keskuksia).</p>
<p>Naantalissa osalta tällä hetkellä isot ongelmat ovat bussien hitaus (yli 45 min Nli-Tku ruuhka-aikaan) ja pahasti ruuhkautuva E18-tie. Matka-aikoja pitää saada nopeammaksi, mikä on julkiselle liikenteelle iso etu.</p>
<p>Valtaosa lähiöiden asukkaista on vanhuksia, joiden liikkuminen on rajoitettua, kun pysäkkiväli kasvaa nykyisestä vanhojen asukkaiden liikkuminen huonontuu. Tämän seurauksena joukkoliikenteen käyttäjä määrä vähenee, mikä näkyy suoraan rahallisena tappiona. Myös ne henkilöt jotka asuvat nykyisen pysäkin vieressä, joka poistuu pysäkkivälin kasvaessa nostaa kynnystä liikkua julkisilla kulkuneuvoilla, mikäli heillä on oma auto. Myöskään suuret investoinnit eivät takaa että käyttäjämäärä kasvaa, jolloin kannattavaa olisi vain päivittää nykyistä järjestelmää, kuin ruveta rakentamaan uutta tyhjältä, minkä johdosta kaikki mahdolliset liikennejärjestelyt menevät sekaisin ja kaikkia vituttaa enemmän tai vähemmän.</p>

Vanhan junaradan hyödyntäminen 8-tien varrella ja suurten nukkumakuntien liittäminen tiiviisti Turun työ- säkäyntialueeseen.
vanhan näköiset ratikat (vanhaa kaupunkia kunnioittaen), ravintolaratikka, hop on hop off ratikka
Varför inte rutt till Ikea/Myllly och Skanssi?
Varissuolle riittää runkobussiliikenne. Superbussi (tai raitiotie) olisi parempi tehdä Hirvensalon suuntaan, jotta ostovoimaista väestöä saadaan siirtymään siihen, samoin Raisio-Naantali suuntaan. Raitiotielinja voi- daan halutessa tehdä keskusta-satama-yliopistoalueen välille ja vanhan 3 linjan tapaiseksi keskustaa kier- tämään (vanha reitti sopii edelleen). Runosmäki-varissuo on syytä unohtaa, tavalliset bussit riittävät niille.
Vastustan raitiotietä ja ehkä superbussejakin, jos katujen keskelle rakennetaan näille erilliset kaistat ja py- säkkialueet ja -korokkeet. Suojateiden kohdalla katujen ylitys on hankalaa etenkin jos siinä on raitiotiekis- kot. Tämä luo turvattomuutta liikunta- ja näkövammaisille sekä vanhuksille. Eli mitä enemmän erilaisia lii- kennemuotoja, sitä sekavampaa.
Vauhtia asioihin. Päätös syksyyn 2017 mennessä ja 2018 toteutukseen.
Vanhat teollisuus raiteet käyttöön heti. Olisiko mahdollista toteuttaa pian rautateitä käyttäen lenkki kupit- taa-rautatieasema-puhkaisu keskustaan ja sieltä kupittaille?
Vauhtia pyttyyn. Hankkeen suuruus aiheuttaa ymmärrettävästi kauhumuurin kasvua, mutta tällä vauhdilla ei päästä milloinkaan tekemään tarpeellisia ja SUURIA päätöksiä.
Vauhtisokeutta ja suuruudenhulluutta
Verrattain varmoinhin ja todennettuihin hyötyihin nähden pidän raitiotietä ehdottomasti pitkällä tähtäimellä superbussia kannattavampana vaihtoehtona - nimen omaan kokonaisvaltaisen kaupunkikehityksen näkö- kulmasta.
Superbussi luultavasti vastaa osaan tavoitteista (esim. joukkoliikenteen kapasiteetti ja sujuvoittaminen) ja on parannus nykyiseen, mutta ratikoihin verrattavaa kasvun dynamiikkaa tuskin superbusseilla syntyy. Tuskinpa esimerkiksi pysäkkien ja reittien varrella olevia maita arvotettaisiin ihan yhtä korkealle, ja mat- kustusmukavuus sekä imagopuoli kaupungille jäisivät nekin aika vaisuiksi. Superbussi ei ole ratikoihin verrattavaa kaupungin kehittämistä.
Lisäksi asetelmaa tekee superbussin kannalta entistä epäkiitollisemmaksi se, että niihin ei välttämättä olla saamassa valtion kevytraideliikenteen 30% tukea. Se että myös turkulaisena itse verotuksen kautta tukee Tampereen suurkaupungistamista, mutta samanaikaisesti Turku kieltäytyisi vastaavasta investoinnista (ja samalla vastaavasta valtion tuesta), vain esimerkiksi muutaman kymmenen miljoonan takia (saamatta vielä ratikan hyötyjä!), ei kuulosta minusta kauhean pitkäjänteiseltä ja fiksulta.
Voi olla, että tällaisilla päätöksillä on merkittävä vaikutus siihen, millaiseksi kaupungiksi Turku jatkossa ke- hittyy ja pystyykö se esim. saavuttamaan kehitykselle ja väestökasvulle asettamia tavoitteita.
Ps. Tuon valtion tuen olisi kyllä voinut ihan reilusti tuoda esiin tuossa kohdassa, jossa mainittiin kustannuk- set eri vaihtoehdoille. Tämä olisi kyselyyn aika oleellinen täydennys.
Vesibussiliikenteen lisääminen naantalista, kaarinasta, uottamolta ja hirvensalosta ja kakskersat.
Kaikille rannoille pyörätiet keskustaa.
Vinkkinä päättäjille: joukkoliikenteen kehittämisen voisi aloittaa jo ennen raitiotie/superbussipäätöstä...
Voi tehdä sellaisen keskustaa risteilevän raitsikan keskustan sisäiseen liikenteeseen, vaikka ilmaisen.
Vuoroja menee liian harvoin
Välineistä se joukkoliikenteen kehittäminen ei jää kiinni, tulppana on sekä nykyisten että erittäin todennä- köisesti myös tulevien kaususmetodien kustannusrakenne: kertamaksut ovat niin törkeitä, että joka kerta kun olen pohtinut perheen matkustamista bussilla, olen päätenyt ottamaan taksin.
ykkösenlinjalle sopisi ruuhkaan superbussi
Yksi tärkeä asia mikä pitää huomioida on se, että pystytään säilyttämään hyvät suorat yhteydet myös su- perbussi/raitiotiereittien ulkopuolella. Tilanne, jossa bussivuoroja joudutaan karsimaan merkittävästi, koska raitiotie nostaa kustannuksia, ei ole hyvä. Joukkoliikenteen pitää tarjota hyvät yhteydet koko Turun alueel- la, ei vain pääreittien varrella!
Yksityisautoilun vähentämiseen tähtäävät suunnitelmat parantavat liikenneturvallisuutta (etenkin jalankulki- joiden ja pyöräilijöiden) ja säästävät ympäristöä.
Yliopistolta voii hyvin kulkea linja ylioppilaskylän ja tyksin kautta keskustaan
Ylläoleva riittänee toistaiseksi. Taitaa tulla vuosien vääntö tästäkin asiasta - jälleen kerran.
Ymmärrän jos tarkoitus on aktiivisesti rakentaa reitin varrelle ja ratkaisulla houkutellaan sekä asutusta ra- kentamaan, että parannetaan yhteyksiä ruuhkaisessa kaupungissa keskustaan ja keskustasta. Mutta koke- mukseni Helsingistä ja maailmalta pitää Turku kaupunkina, jossa ei ole ruuhkia eikä pitkiä etäisyyksiä ja runkobussi tai raitiotie ai juurikaan auta, sillä sellainen edellyttää uutta vaihtoa, jotta lopulta pääsee perille. Jouheutta lisäksi tiheä vuoroverkosto, mutta siihen ei ole tarpeeksi asiakkaita. Pyörällä ja autolla liikkuu aina ja nopeasti ohi varsin pysyvien runkolinjojen. Runkolinjojen/raitioiskojen rakentaminen torin-keskustan lä- pi matkakeskukseen tukkii keskustan pahasti ja lähiöissä matkustajien etäisyys kodista pysäkillä kasvaa. Minusta Turun ratkaisu on näppärässä ja suhteellisen tiheässä sisäisessä sähköllä liikkuvassa (osin itseoh- jautuen) kumipyöräliikenteessä, jota digitaaliset uber-luonteiset kohtaanpalvelut hallinnoivat. Raskas inf-

<p>rainvestointi isoon linjaan osuu harvaan Turun kaupungin alueella ja edellyttäisi kaarinasta Naantaliin liikkuvaan keskuslinjaa mielestäni. Se ei ole kaupungin sisäisen liikkumisen ratkaisu. Turku on pieni ja helposti tavoitettavissa kevein keinoin.</p>
<p>Ympäri- ja joukkoliikenteen yhdistämisen helpottaminen on ehdottoman tärkeää. Hyvinhoidetut pyöräilyreitit. Pyöräilyn ja joukkoliikenteen yhdistämisen helpottaminen (pyöräparkit). Keskusta-alueella pyöräilylle paremmat edellytykset yksityisautoilun kustannuksella. Pyöräparkkeja, joihin pyörän voi kiinnittää. Kaupunkipyöräkärjestelmän ylläpito niin kauan, että ihmiset tottuu käyttämään sitä.</p>
<p>Yrittäkää nyt löytää rohkeutta tehdä päätöksiä ja edetä konkreettiseen rakentamiseen.</p>
<p>Åbo bör definitivt följa Tammerfors genom att bygga språvågar med tanke för en god välplanerad kollektivtrafik, både med tanke på behoven inom de närmaste 5-10 år men likaså med framtida behov 10-50 år framöver.</p>
<p>Älkää herran jumala seotko raitiovaunuun</p>
<p>Älkää hyvänen aika rakentako maahan mitään kiskoja. Sähköajoneuvot kehittyvät niin nopeasti, että renkailla päästään minne vain erittäin ympäristöystävällisesti lähitulevaisuudessa.</p> <p>Raitio- ja superbussilinjat eriarvoistavat asuinalueita ja ne eivät pysty mukautumaan muuttuvaan kaupunkiin yhtä kätevästi kuin bussilinjat ja aikataulut.</p> <p>Raitiolinja on vanhanaikainen ja kökkö ratkaisu. Sähköbussit ja niiden automatisointi (jopa ilman kuljettajaa tulevaisuudessa) ovat kätevin ratkaisu.</p> <p>Miksi investoida miljoonia kiskoihin, kun samalla rahalla voitaisiin vain alentaa lippujen hintoja, nostaa käytöstä ja suunnitella paremmin?</p>
<p>Älkää ihmeessä investoiko raitiovaunuun koska Joukkoliikenne on kehittymässä kansainvälisesti aivan toiseen suuntaan missä omistusautoilu on vähentymässä ja mini ja mikrojoukkoliikennöinti yleistyy ja niitä investointeja tehdään aivan toisestalaisesta näkökulmasta kuin nykyinen Turun joukkoliikenne on</p>
<p>Älkää nyt herran jestas käyttäjä tuollaista rahaa asiaan mitä ei tarvita. Bussit riittää.</p>
<p>Älkää nyt herranen aika pistäkö miljardia veronmaksajien rahoja raitiotietekniikkaan, jonka infran rakentaminen sekoittaa kaupungin liikenteen 10 vuodeksi. Järki hoi älä jätä!!</p>
<p>Älkää rakentako valmiiksi vanhanaikaista järjestelmää, eli raitiotietä. Parantakaa pyöräilymahdollisuuksia ja pitäkää voimassa nykyisiä julkisia bussireittejä.</p>
<p>Älkää repikö auki kaikkia katuja.</p>
<p>Älkää turmelko Turun taloutta epärealistisella Raitiotiehumpuukilla!!!!</p>
<p>Älkää vaan missään nimessä RAITIOTIETÄ Turkuun rakennuttako.</p>
<p>Älkää vaan rakentako sitä ratikkaa. Laittakaa ensin tuo bussiliikenne järkevään kuntoon, bussit pois torin laidoilta vaikka maan alle ja ydinkeskusta autottomaksi!</p>
<p>Älkää vähätelkö pysäkkiheyden merkitystä joukkoliikenteen käytön houkuttelevuudessa. Tuntuu kuin joukkoliikenneväki toivoisi rakennettavan kaupungin sisäisen TGV:n, joka lähtee lähiöstä A, pysähtyy keskustassa, ja päättää reittinsä lähiöön B. Pysähtymättä kertaakaan matkan varrella... mutta on nii-iin nopea! Olen matkustanut useassa kaupungissa raitiovaunuilla jotka jolkottelevat omaa vauhtiaan ottaen joka korttelista ihmisiä kyytiin ja jättävän pois. Vaunut ovat koko ajan täynnä! Jos ensin on pitkä matka pysäkille, moni menee saman tien koko matkan jollain muulla keinolla.</p>
<p>Öö... Miksi koette että on HYVIN tärkeätä että jokaisen linjan päätepysäkki on varissuossa?? On turussa muitakin paikkoja kuten räntämäki, Turun ydinkeskustan alue ja hirvensalo. Minun mielestä se on aivan turhaa. Pilaa joukkoliikenteen perus idean eli päästä mahdollisimman moneen paikkaan ilman autoa!</p>

TURUN RAITIOTIEN TARKENNUS

# RAITIOTIE-SUPERBUSSI TYÖPAJA 18.4.2017



Muistio 18.4.2017  
Anne Vehmas



# RAITIOTIE-SUPERBUSSI TYÖPAJA 18.4.2017

## SISÄLLYS

1.	Lähtökohtia	2
2.	Osallistujat	2
3.	Työpajan kulku	2
	3.1 Työpajan ohjelma	2
	3.2 Ryhmätyöt	3
4.	Näkemykset	4
	4.1 Ryhmätyötulokset	4
5.	Yhteenveto	11

## 1. LÄHTÖKOHTIA

Raitiotien yleissuunnitelman tarkennuksessa arvioidaan raitiotie-, superbussi- ja runkobussijärjestelmävaihtoehtojen eroja ja paremmuutta, määritellään potenti-aalisin ensimmäinen toteutusvaihe, parannetaan suunnitelman teknistä suunnit-telutarkkuutta sekä tarkennetaan kustannusarvioita.

Työpajan tavoitteena on keskustella eri toimijaryhmien edustajien kanssa siitä, mitä superbussi- ja runkobussivaihtoehto tarkoittavat ja miten raitiotie- tai su-perbussi-järjestelmä koetaan verrattuna runkobussijärjestelmään. Työpajan tu-loksia hyödynnetään suunnittelussa ja tämä sidosryhmien näkemyksistä tehty yhteenveto julkaistaan verkkosivuilla, os. [turku.fi/raitiotie](http://turku.fi/raitiotie).

## 2. OSALLISTUJAT

Työpajaan kutsuttiin 87 edustajaa seuraavista ryhmistä:

- Luottamushenkilöt
  - Turun Kaupunginhallitus
  - Turun valtuustoryhmät
  - Raision kaupunginhallitus
  - Raision valtuustoryhmät
- Kansalaisyhdistykset
  - Turkuseura - Åbosamfundet ry
  - Meidän Turku ry
  - Keskikaupunkiseura toispual jok-ke ry (kauppatorin puoli)
  - Keskikaupunkiseura tälpuat jokke ry
  - Runosmäkiseura ry
  - Varissuuseura ry
  - Ydinkeskustayhdistys
  - Turun yliopiston ylioppilaskunta
  - Turun kauppatieteiden ylioppilaat ry
  - Åbo Akademi studentkår
  - Turun AMK:n opiskelijakunta
  - Lukiolaisten liitto
  - Kynnys ry
  - Suomen luonnonsuojeluliiton Varsinais-Suomen piiri
  - Turun museokeskus
  - Autoliiton Turun osasto
  - Vanhusneuvosto
  - Nuorisovaltuusto
  - Turun polkupyöräilijät
- Yrittäjät ja elinkeinoelämä
  - Turun yrittäjät
  - Varsinais-Suomen yrittäjät
  - Turun kauppakamari
  - Turun seudun kehittämiskeskus
  - Turun teknologiakiinteistöt
  - Turun satama
  - Linja-autoliitto
  - Länsi-Suomen Kuljetusyrittäjät
- Liikenneturva
- Turun autoilijat
- Turun taksit ry
- Varsinais-Suomen sairaanhoi-topiirin kuntayhtymä
- Raision Kauppakeskus Oy
- RAKLI
- Turun kaupunki
  - Liikennesuunnittelu
  - Kaupunkikehitys
  - Osallisuus
  - Maahanmuuttajakoordinaattori
  - Kaavoitus
  - Joukkoliikenne
  - Kiinteistöliikelaitos
  - Gradun tekijä
  - Kärkihankkeet
  - Sivistystoimiala
  - Vapaa-aika ja kulttuuri
  - Valonia
  - Esteettömyysasiamies
  - Palveluverkon kehittäminen
  - Nuorten palvelut
  - Nuorten Turku Foorumi
- Raision kaupunki
  - Liikennesuunnittelu
  - Maankäyttö
- Muut asiantuntijat
  - ELY-keskus
  - Varsinais-Suomen liitto
  - Kaarinan kaupungin edustaja
  - Aluepelastuslaitos
  - Turun AMK
  - Åbo Akademi
  - Turun yliopisto
  - Turun kaupunkitutkimusohjelma
- Suunnittelukonsultin edustajat

Työpajaan osallistui 26 henkeä, jotka edustivat seuraavia tahoja:

<b>Luottamushenkilöt</b>	
Raision vihreät	Niko Toivonen
<b>Kansalaisyhdistykset</b>	
Ydinkeskustayhdistys	Katariina Räike
Åbo Akademi studentkår	Kati Systä
Autoliiton Turun osasto	Eero Kuisma
Vanhusneuvosto	Tarja Lessig
Nuorisovaltuusto	Katariina Räike
Turun yliopiston ylioppilaskunta	Janne Salakka
<b>Yrittäjät ja elinkeinoelämä</b>	
Turun kauppakamari	Paula Virri
Turun teknologiakiinteistöt	Janne Alho
Turun autoilijat	Terhi Laurén
Raision kauppakeskus	Jukka Liukas
<b>Viranomaistahot</b>	
Turun kaupunki	Juha Jokela, Timo Hintsanen, Anri Niskala, Andrei Panschin, Juha Lipponen, Harri Aaltonen, Raikko Kavisto, Jaana So-lasvuo, Katri Arnivaara
ELY-keskus	Risto Rauhala, Sakari Hurskainen
Varsinais-Suomen liitto	Heikki Saarento
<b>Konsultti</b>	
Ramboll Finland Oy	Jukka Räsänen, Mari Kinttula, Anne Vehmas

### 3. TYÖPAJAN KULKU

#### 3.1 Työpajan ohjelma

Työpaja järjestettiin tiistaina 18.4.2017 klo 18–20 Turun seudun yrityspalvelu-piste Potkurissa (os. Joukahaisenkatu 3). Sitä ennen oli tarjolla kahvia klo 17.30 alkaen.

Juha Jokela avasi työpajan ja kertoi raitiotien suunnittelutilanteesta sekä siitä, mitä raitiotie-, superbussi- ja runkobussijärjestelmät tarkoittavat ja miten ne suhteutuvat toisiinsa. Anne Vehmas ohjeisti neljä pienryhmää työskentelemään. Osallistujat arvioivat raitiotie-, superbussi- ja runkobussijärjestelmiä sekä nykytilan ongelmia annettujen asioiden suhteen. Lopuksi ryhmät esittelivät näkemyksensä ja niistä keskusteltiin koko osallistujajoukolla.

#### Ohjelma

17.30	Kahvi
18.00	Tervetuloa, Suunnittelutilanne, Raitiotie, superbussi ja runkobussi, <i>Juha Jokela</i>
18.30	Ryhmätyöskentelyn tehtävänanto; <i>Anne Vehmas</i> - Raitiotien, superbussin ja runkobussin herättämät mielikuvat
19.30	Ryhmien keskeisimpien näkemysten esittely ja yhteiskeskustelu; <i>Anne</i>
20.00	Kiitokset

### 3.2 Ryhmäyötehtävät

Miten koette seuraavat asiat eri järjestelmävaihtoehdoissa?

	Nykytila - Ongelmia? - Merkitys?	Runkobussi	Superbussi	Raitiotie
Matkustusmukavuus - ajoneuvossa - pysäkillä				
Esteettämyys - ajoneuvossa - pysäkillä				
Toimivuus eri vuodenaikoina				
Aikataulussa pysyminen, Nopeus, Pysäkkiväli				
Järjestelmän näkyminen katutilassa - erottuvuus käyttäjälle, reittien näkyminen - katutilan esteettisyys				
Joukkoliikenteen imago, Houkuttelevuus - helppokäyttöisyys - matkustajamäärät				
Muiden kulkutapojen sujuvuus ja turvallisuus - Jk, pp, autoilu				
Ympäristöystävällisyys				
Kaupunkiseudun ja kaupunkikeskusten houkuttelevuus - asukasmäärät - työpaikat				
Elinkeinoelämän kehitys, kiinteistöjen arvon kehitys - investointihalukkuus				
Muuta?				



## 4. NÄKEMYKSET

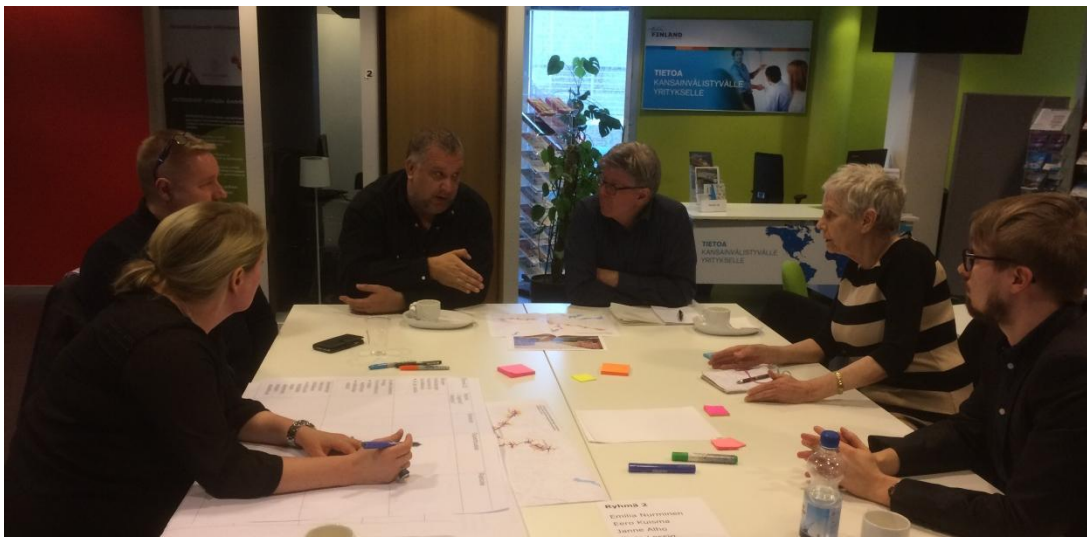
### 4.1 Ryhmätuotokset

Ryhmät täyttivät taulukoihin näkemyksiään siitä, miten he kokevat asioita eri järjestelmävaihtoehdoissa.

Ryhmä 1	Nykytila - Ongelmia? - Merkitys?	Runkobussi	Superbussi	Raitiotie
Matkustus- mukavuus • ajoneuvossa • pysäkillä	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Hidas</li> <li>• Pysäkeillä mukavuus heikkoa</li> <li>• Ajantasaisia aikataulunäyttöjä liian vähän</li> <li>• Hankala vuoroväli ruuhka-ajan ulkopuolella</li> </ul>			
Järjestelmän näkyminen katutilassa • erottuvuus käyttäjälle, reittien näkyminen • katutilan esteettisyys	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Paljon pakokaasua &amp; sekava</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ei suurta eroa näkymisessä?</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>+ Vie vähemmän tilaa ydinkeskustassa (turha seisokelu Kauppatorilla)</li> <li>• Täytyy erottua "tavallisista" busseista</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>+ Vie vähemmän tilaa ydinkeskustassa (turha seisokelu Kauppatorilla)</li> </ul>
Joukkoliikenteen imago, Houkuttelevuus • helppokäyttöisyys • matkustajamäärät	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Täyttää tarpeen, mutta ei erityisesti houkuttele käyttämään</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Lisääntyneet vaihdot vähentäisi mukavuutta</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>+ Parantaisi joukkoliikenteen brändiä</li> <li>• Kuinka tunnettu 10 vuoden päästä?</li> <li>+ Moderni imago</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>+ Parantaisi brändiä</li> <li>+ Perinteikkäämpi tunnettu imago</li> <li>+ Tutumpi turisteille</li> </ul>
Muiden kulkutapojen sujuvuus ja turvallisuus • jk, pp, autoilu	<ul style="list-style-type: none"> <li>• pp turvaton autojen ja bussien lomassa -&gt; omat kaistat?</li> <li>• Jk vähän sekava</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Keskustan saavutettavuus eri puolilta tärkeää</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Keskustan saavutettavuus eri puolilta tärkeää</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Keskustan saavutettavuus eri puolilta tärkeää</li> </ul>
Kaupunki-seudun ja kaupunkikeskusten houkuttelevuus • asukasmäärät • työpaikat			<ul style="list-style-type: none"> <li>• Kasvattaisivat asukasmääriä ja työpaikkoja</li> <li>• Suuremmat ulkonäkövaatimukset</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Kasvattaisivat asukasmääriä ja työpaikkoja</li> <li>• Vahva kannuste investoinneille</li> </ul>
Elinkeinoelämän kehitys, kiinteistöjen arvon kehitys • investointihalukkuus			<ul style="list-style-type: none"> <li>+ Nopea toteutus</li> <li>• Suuremmat vaatimukset ulkoasulle</li> <li>• Pysyvyyden tunne</li> <li>• Vaatimus investoinneille</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Pysyvän oloinen</li> </ul>

Ryhmä 2	Nykytila - Ongelmia? - Merkitys?	Runkobussi	Superbussi	Raitiotie
Matkustus- mukavuus <ul style="list-style-type: none"> <li>ajoneuvossa</li> <li>pysäkillä</li> </ul>			<ul style="list-style-type: none"> <li>Kuskin sairaskoh- taukset riski</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Tasaista kyytiä</li> <li>Ei väistöliikkeitä</li> </ul>
Esteettömyys <ul style="list-style-type: none"> <li>ajoneuvossa</li> <li>pysäkillä</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>Huonoin näistä</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Kuski saattaa jää- dä väärään paik- kaan</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Ratikka tulee aina oikeaan paikkaan</li> <li>Helppo nousta kyytiin</li> <li>Turvallinen huono- jalkaisille, kun kyyti on tasaista</li> </ul>
Toimivuus eri vuodenaikoina				<ul style="list-style-type: none"> <li>Suomen &amp; Turun olosuhteissa luotettavin</li> </ul>
Aikataulussa py- syminen, Nop- eus, Pysäkkiväli	<ul style="list-style-type: none"> <li>Samat kaikissa</li> <li>Pitkät pysäkkivälit ongelma liikunta- rajoitteisille</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>Turkulainen autoi- lija eksyy hel- pommin tien tuk- keeksi</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Tehokkain pitkissä välimatkoissa</li> </ul>
Järjestelmän näkyminen katu- tilassa <ul style="list-style-type: none"> <li>erottuvuus käyttäjälle, reittien näkyminen</li> <li>katutilan es- teettisyys</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Pysäkit suht sa- manlaiset kaikissa</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>Vievät saman ver- ran tilaa (SB &amp; RT)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Raiteet näkyvät</li> <li>On turvallisin vaihtoehto!</li> </ul>
Joukkoliikenteen imago, Houkuttelevuus <ul style="list-style-type: none"> <li>helppo- käyttöisyys</li> <li>matkustaja- määrät</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Hyvät liikenneyh- teydet lisäävät ko- toutumista ja vä- hentää alueiden ja asukkaiden segre- gaatiota</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>Ahtaus?</li> <li>Aiheuttaako sei- sominen ongelmia</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Vie voiton muista</li> <li>Tarkastusmaksu bussissa lainsäädännössä kielletty</li> </ul>
Muiden kulkuta- pojen sujuvuus ja turvallisuus <ul style="list-style-type: none"> <li>jk, pp, autoilu</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Kehitettävä</li> <li>Kevyt liikenne ai- heuttaa vaarati- lanteita</li> <li>Panostettava myös jk &amp; pp</li> <li>Kaupunkitilassa vaikea löytää tilaa kunnolliselle kevy- elle liikenteelle</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>Punaiseksi kaistan maalaaminen nä- kyy vain osan vuodesta</li> </ul>	
Ympäristö- ystävällisyys		<ul style="list-style-type: none"> <li>Liikkujien määrä, mukavuus</li> <li>Ei pidä irrottaa muista kehitys- hankkeista</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Sähkö</li> <li>Vaatii kuria!</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Sähkö</li> <li>Massat suuremmat</li> </ul>

Ryhmä 2	Nykytila - Ongelmia? - Merkitys?	Runkobussi	Superbussi	Raitiotie
Kaupunki-seudun ja kaupunkikeskusten houkuttelevuus <ul style="list-style-type: none"> <li>asukasmäärät</li> <li>työpaikat</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Turun päätöksentekokulttuuri heikompi kuin Tampereella. Kaikesta valitetaan.</li> <li>Olisi tärkeää saada päätöksiä aikaan - &gt; luo kaupunki-brändiä.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Kustannukset pitää olla tiedossa</li> <li>Miten vaikuttaa / kehittää koko kaupunkikehityseen, ei ainoastaan joukkoliikennetarkaisu</li> <li>Yhdistää kaupalueen ja keskustan</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Sai vanhusneuvostossa eniten ääniä</li> <li>Ei tiedä, missä menee/kulkee, jos kadussa ei ole merkintöjä</li> <li>Poliittiset tuulet vaihtelee, ja siten voivat vaikuttaa esim. reitteihin</li> <li>Nopeus</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Houkuttelee eniten uusia asukkaita ja luo työpaikkoja</li> <li>Pysyvyys</li> <li>"Romanttinen" imago</li> <li>Luo suuren kaupungin tuntua</li> <li>Vetovoimatekijä Turulle</li> <li>Tuo koko seudulle vetoa</li> </ul>
Elinkeinoelämän kehitys, kiinteistöjen arvon kehitys <ul style="list-style-type: none"> <li>investointihalukkuus</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Parkkipaikat rajalliset</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Bussi- ja joukkoliikenne kehittyjoka tapauksessa!</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>Vaiuttaa eniten maan arvonnousuun ja investointihalukkuuteen</li> <li>Lisää asumismukavuutta</li> </ul>



Ryhmä 3	Nykytila - Ongelmia? - Merkitys?	Runkobussi	Superbussi	Raitiotie
Matkustus- mukavuus <ul style="list-style-type: none"> <li>ajoneuvossa</li> <li>pysäkillä</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>Ei kuulu vertailussa ylipäätään samaan sarjaan kuin superbussi ja ratikka</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>Ei pysäkkiäikää liikaa, ei odottele</li> </ul>
Toimivuus eri vuodenaikoina			<ul style="list-style-type: none"> <li>Onko Malmössä oikeasti samantyyppiset talviolosuhteet ja pakkasta? → Kokemukset puuttuvat.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Ratikalla on jo testattu, vanha teknologia</li> </ul>
Aikataulussa pysyminen, Nopeus, Pysäkkiväli			<ul style="list-style-type: none"> <li>Nopeat siirtymiset koululaisilla päivän aikana</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Pikaratikka, ei Helsingin hidas ratikka</li> <li>Nopeat siirtymiset koululaisilla päivän aikana</li> </ul>
Järjestelmän näkyminen katutilassa <ul style="list-style-type: none"> <li>erottuvuus käyttäjälle, reittien näkyminen</li> <li>katutilan esteettisyys</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>Ei merkittävää muutosta</li> <li>Saattaisi jopa epätasapainottaa / epävakauttaa kaislojen käyttöä</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Ei vie ilmatilaa toisin kuin ratikka</li> <li>"ratikan esivaihe"</li> <li>Sama esteettisyys + näkyvyys kuin raitiotiessä</li> <li>Uutta kaupunkia ja kaupunkirakennetta</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>= SB</li> <li>Sama esteettisyys + näkyvyys kuin superbussissa</li> <li>Uutta kaupunkia ja kaupunkirakennetta</li> </ul>
Joukkoliikenteen imago, Houkuttelevuus <ul style="list-style-type: none"> <li>helppokäyttöisyys</li> <li>matkustajamäärät</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Föli hyvä, brändi ok</li> <li>Imago ei silti imarteleva</li> <li>Satunnainen, lennosta käyttäminen vaikeaa, selkeys puuttuu</li> <li>Ei väliä vs. yksityisautoilu</li> <li>Matkustusajan merkitys</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Vastaa ensihädän tarpeisiin, muttei ehkä kehitä kaupunkia, on vain nykyisen järjestelmän pieni parantaminen</li> <li>Tosin huom. omat väylät nopeuttaa bussiliikennettä</li> <li>Kaistan purut?</li> <li>Lakimuutos tarvitaan lipuntarkistukseen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Aiheuttaa vaaran lipsua laadullisista tavoitteista</li> <li>Mikä on "superia"?</li> <li>Samanlaisia muutoksia infraan kuin raiteissa (ei juuri ajatuksia)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Kokonaisvaltainen kaupunkikehitys</li> <li>Kilpailu kaupunkitilasta: Autot vs. ratikka/joukkoliikenne</li> <li>Ohjaava vaikutus kulkukäyttäytymiseen (liikenne)?</li> </ul>
Muiden kulkutapojen sujuvuus ja turvallisuus <ul style="list-style-type: none"> <li>jk, pp, autoilu</li> <li>raskas liikenne, Uber, yhteiskäyttöautot</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Autoilijan hankala päästä keskustaan joka tapauksessa</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Jakeluliikenteen järjestäminen kaistoilta?</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Jakeluliikenteen järjestäminen kaistoilta?</li> <li>JK ja PP tulevat suunnittelussa huomioituiksi samalla</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Kiskot haastavat raskasta liikennettä eniten, katutilan omiminen</li> <li>Jakeluliikenteen järjestäminen kaistoilta?</li> <li>JK ja PP tulevat suunnittelussa huomioon samalla</li> </ul>
Ympäristöystävällisyys	<ul style="list-style-type: none"> <li>Rengasmelu, katupöly, muut päästöt</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Rengasmelu, katupöly, muut päästöt</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Rengasmelu, katupöly, muut päästöt</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Ei hiukkaspäästöjä</li> <li>Tärinän huomiointi</li> </ul>



Kaupunki-seudun ja kaupunkikeskusten houkuttelevuus <ul style="list-style-type: none"> <li>• asukasmäärät</li> <li>• työpaikat</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Keskustan hankala kilpailla autoilijoista, koska parkkeeraus maksaa.</li> <li>• Vanhemmat henkilöt ovat jo tehneet asumisvalinnan, nuorilla mahdollisuus valita erilainen elämäntapa</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Työssäkäyntialue kasvaa</li> <li>• Mikä on tulevaisuuden Turun lentokentän tila? Onko vaikutuksia?</li> <li>• Maanarvon nousu hyödyntäisi segregatiovaarassa olevia jättilähiöitä, tämä hyvä.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Työssäkäyntialue kasvaa</li> <li>• Mikä on tulevaisuuden Turun lentokentän tila? Onko vaikutuksia?</li> <li>• Maanarvon nousu hyödyntäisi segregatiovaarassa olevia jättilähiöitä, tämä hyvä.</li> <li>• Ratikalla eniten vaikutusta kehitykseen</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Kaikki ratkaisut tukevat keskustan ja kasvuväylien kehitystä</li> </ul>				
Kaupunki-seudun ja kaupunkikeskusten houkuttelevuus <ul style="list-style-type: none"> <li>• asukasmäärät</li> <li>• työpaikat</li> </ul>			<ul style="list-style-type: none"> <li>• Vähentää alueiden segregatiota</li> <li>• Turussa piilevä "putkivelka": Maksa tulevaisuudessa joka tapauksessa</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Nostaa kiinteistöjen arvoa; Hankala arvioida, kuinka paljon</li> <li>• Vähentää alueiden segregatiota</li> <li>• Turussa piilevä "putkivelka": Maksa tulevaisuudessa joka tapauksessa</li> </ul>

Raitiotie tai superbussi on kokonaisvaltainen kaupunkikehityshanke, näistä koostuvat:

- Kupittaa–Itäharju –alue
- Tunnin junan hankkeen yhdistyminen matkaketjuun
- Matkakeskus–Kupittaa –liikenne
- Tulevaisuudessa tarvetta raidesukkulalle Kupittaa–Artukainen (Turkuhalliin), Kupittaa–Telakka

Yhteenveto

- Raitiotie on parempi kaupunkikehitysnäkökulmasta
- Eri järjestelmien vertailuun tarvitaan todelliset kustannukset ja parempi tieto eri järjestelmistä.
- Kokonaisvaltainen kehitys



Ryhmä 4	Nykytila - Ongelmia? - Merkitys?	Runkobussi	Superbussi	Raitiotie
Matkustus- mukavuus <ul style="list-style-type: none"> <li>ajoneuvossa</li> <li>pysäkillä</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Ajoneuvoissa tilanne on hyvä</li> <li>Pysäkeille kaivataan katoksia</li> <li>Ulkomelu on ajoittain ongelma sekä pysäkeillä että bussilinjojen varressa yleisemminkin.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Runkobussijärjestelmältä ei odoteta muutosta mukavuuteen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Superbussien oletetaan olevan hiljaisempia kuin nykyisten bussien tai raitiovaunujen.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Ryhmällä ei ollut kokemuksia modernista raitiovaunukalustosta, mutta Helsingin raitiovaunujärjestelmä katsottiin kehnoksi.</li> </ul>
Esteettömyys <ul style="list-style-type: none"> <li>ajoneuvossa</li> <li>pysäkillä</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Nykyään pysäkeillä pyörätuolien ja rollaattoreiden käyttäjillä ongelmia</li> <li>Reunakivien korkeus, ajoneuvon ja pysäkin korkeusero ja ajoneuvon etäisyys pysäkistä hankalia.</li> <li>Seudulla on vain muutamia esteettömiä pysäkkejä.</li> <li>Ajoneuvoissa on liian vähän tilaa em. välineiden lisäksi mm. lastenvaunuille ja polkupyörille.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Runkobussien hieman harvemille pysäkeille odotetaan nykyistä parempaa esteettömyyttä.</li> <li>Pidemmät pysäkkivälit vaativat syöttöliikennettä erityisryhmille.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Superbussien asematyypiset pysäkit parantavat esteettömyyttä, ja ajoneuvoihin mahdunee nykyistä enemmän pyörätuoleja, lastenvaunuja, sähköpyöriä jne.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Raitiovaunujen asemat parantavat esteettömyyttä, ja ajoneuvoihin mahdunee nykyistä enemmän pyörätuoleja, lastenvaunuja, sähköpyöriä jne.</li> </ul>
Toimivuus eri vuodenaikoina	<ul style="list-style-type: none"> <li>Ei ongelmia, ja bussijärjestelmän häiriönsieto katsottiin hyväksi, häiriöt jäävät paikallisiksi ja korjautuvat nopeasti.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Runkobussijärjestelmän oletetaan vastaavan kelien siedoltaan nykyistä järjestelmää.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Superbusseilta odotetaan toimivuutta, mutta pelkona on että häiriötilanteet voivat olla hankalia hoitaa.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Raitiovaunujen pelätään ruuhkautuvan pahasti esimerkiksi kalustorikon sattuessa. Mistä saadaan varmasti luotettavaa ja toimivaa kalustoa?</li> </ul>
Aikataulussa pysyminen, Nopeus, Pysäkkiväli	<ul style="list-style-type: none"> <li>Ongelmia vain osalla linjoista, tietyissä kohdissa verkkoa ja lähinnä aamun ja ilta-päivän ruuhkien aikana.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Runkobussien nopeuden odotetaan olevan nykyisiä korkeampi, pidemmät pysäkkivälit ja siten pidemmät kävelymatkat syövät osan hyödyistä.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Superbusseilta odotetaan nopeampaa ja häiriötömämpää liikennöintiä kuin nykyisiltä busseilta.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Raitiovaunuilta odotetaan nopeampaa ja häiriötömämpää liikennöintiä kuin nykyisiltä busseilta.</li> </ul>

Ryhmä 4	Nykytila - Ongelmia? - Merkitys?	Runkobussi	Superbussi	Raitiotie
Ympäristöystävällisyys	<ul style="list-style-type: none"> <li>Nykyisin melu-, pöly-, pakokaasu- ja hiukkasongelmia.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Runkobussien merkitys liittyy niiden käyttövoimaan, tuleeko sähkökäyttöisyys tai vetytalous?</li> <li>Kaikista järjestelmistä tulee tehdä ekotehokkuusvertailu, joka ottaa huomioon sekä käytön että rakentamisen aikaiset vaikutukset</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Superbusseista odotetaan saatavan ympäristöhyötyjä, myös melun vähenemisen kautta</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Raitiotien raskaat rakentamistyöt tuottavat omat ympäristövaikutuksensa</li> </ul>
Kaupunki-seudun ja kaupunkikeskusten houkuttelevuus <ul style="list-style-type: none"> <li>asukasmäärät</li> <li>työpaikat</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Onko jo nykykehitys sellaista, että keskusta-asumisen kalleus ajaa esim. lapsiperheitä ympäryskuntiin?</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Runkobusseista ei mielikuvaa</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Superbusseista ei mielikuvaa</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Raitiovaunuista ei mielikuvaa</li> </ul>
Elinkeinoelämän kehitys, kiinteistöjen arvon kehitys <ul style="list-style-type: none"> <li>investointihalukkuus</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Nykytilanteessa ei merkittäviä ongelmia saavuttavuuden tai imagon suhteen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Runkobussikäytävien ympäristöön voi syntyä uutta kysyntää</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Superbussien odotetaan lisäävän kysyntää ja investointihalukkuutta.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Raitiotien odotetaan lisäävän kysyntää ja investointihalukkuutta.</li> </ul>



## 5. YHTEENVETO

Seuraavassa on esitetty ryhmien keskeisimmät näkemykset tiivistetysti.

### Ryhmä 1

Kaikki vaihtoehdot (runkobussi, superbussi ja raitiotie) koettiin hyväksi, nykytilanteeseen on saatava parannusta. Eri vaihtoehdot kehittävät kaupunkia eri tavoin ja tulisi pystyä kuvaamaan vaihtoehtojen kokonaisvaltaiset kaupunkikehitysvaikutukset. Keskusteltiin paljon superbussista, joka pääosin koettiin kiinnostavaksi vaihtoehdoksi kunhan laatutasoon ja ulkonäköön yms. panostetaan riittävästi, jotta hyvä brändi/imago auttavat muiden kokonaisvaltaisten tavoitteiden toteutumista.

### Ryhmä 2

Ei pidä käsitellä pelkästään joukkoliikennehankkeena. On osa isompaa kehityshanketta. On tärkeää tuoda esillä eri vaihtoehdot kattavasti ja kertoa myös eri vaihtoehtojen kustannukset. Raitiotie oli ryhmästä kirkaasti kiinnostavin, vetoimaisin, esteettömin ja matkustusmukavuudeltaan paras vaihtoehto. Tosin ryhmässä oli vain yksi (gradun tekijä), joka oli matkustanut superbussissa. Yksi oli sitä mieltä, että raiteiden pulttaaminen katuun on vanhanaikaista.

### Ryhmä 3

Sekä ratikka että superbussi tukevat kaupunkikehitystä, mutta raitiotie voi olla kaupunkikehitysnäkökulmasta hieman superbussia parempi. Lähiöiden saavutavuuden parantuminen ja kestävä, laajempi työssäkäyntialue on tärkeää. Osa alueista ei lähde rakentumaan samassa tahdissa, kuin lähtisi raitiotien myötä (esim. Itäharju).

Vertailuun on myös tärkeää saada eri järjestelmien todelliset kustannukset ja tietoa niiden ominaisuuksista. Superbussivaihtoehdossa on vaarana laatutavoitteista lipsuminen. Runkobussi taas ei kuulu samaan sarjaan, eikä ole siten vertailussa samantasoinen vaihtoehto. Kaikki eri vaihtoehdot hankaloittavat muuta autoliikennettä, ja eniten vaikutuksia on raitiotiellä. Ympäristön puolesta taas raitiotie on paras hiukkaspäästöjen vähenemisen myötä.

### Ryhmä 4

Nykytilanteessa on ongelmia, mutta niiden korjaamiseen ei välttämättä tarvita kalliita investointeja tai koko joukkoliikennejärjestelmän täydellistä muuttamista. Superbussi voi olla hyvä kompromissi, mutta kustannusarvioihin ja vertailuihin tulee panostaa, ja ympäristövaikutustarkasteluissa on otettava käytön lisäksi otettava huomioon rakentamisen ja liikennevälineiden tuotannon päästöt ja muut vaikutukset.

### Yhteiskeskustelu

Yhteiskeskustelussa nostettiin lisäksi esille mm. seuraavia asioista:

- Järjestelmän valinnassa tärkeimmät asiat
  - Seudun ja keskustan kokonaisvaltainen kehitys
    - ei pelkkä liikenne, vaan realisoituvat liitännäiset
  - Kustannukset
  - Imago, houkuttelevuus, matkustajamäärät
- Kampusalueen kehittäminen tärkeää
- Fölin brändi on hyvä, mutta imago ei ole imarteleva. Raitiotie tai superbussi parantaisivat imagoa.
- Superbussin imago voi olla modernimpi kuin perinteisen raitiotien, joka taas on pysyvämpi ja vaikutukset tiedossa.
- Superbussin laadullista tavoitteista voidaan helpommin lipsua.
- Runkobussi toimisi liikenteellisesti ensihätään, muttei varsinaisesti kehittä muuten.
- Tulevaisuudessa tarvitaan näitä kaikkia!

TURUN RAITIOTIEN TARKENNUS

# VAIKUTUSTYÖPAJA

## 21.8.2017



Muistio 23.8.2017  
Anne Vehmas

## VAIKUTUSTYÖPAJA 21.8.2017

### SISÄLLYS

1.	Lähtökohtia	2
2.	Osallistujat	2
3.	Työpajan kulku	2
3.1	Työpajan ohjelma	2
3.2	Ryhmätyötehtävät	3
4.	Ryhmien Näkemykset	4
4.1	Ryhmä 1; Asukkaiden viihtyvyys ja hyvinvointi	4
4.2	Ryhmä 2; Keskustojen vetovoimaisuus	5
4.3	Ryhmä 3; Asukkaiden viihtyvyys ja hyvinvointi	6
4.4	Ryhmä 4; Keskustojen vetovoimaisuus	8
5.	Yhteenveto	10



## 1. LÄHTÖKOHTIA

Raitiotien yleissuunnitelman tarkennuksessa arvioidaan raitiotie-, superbussi- ja runkobussijärjestelmävaihtoehtojen eroja ja paremmuutta, määritellään potenti-aalisin ensimmäinen toteutusvaihe, parannetaan suunnitelman teknistä suunnit-telutarkkuutta sekä tarkennetaan kustannusarvioita.

Huhtikuun ensimmäisessä työpajassa keskusteltiin siitä, mitä superbussi ja run-kobussi tarkoittavat ja millaisia mielikuvia ne synnyttävät verrattuna raitiotiehen. Tässä toisessa työpajassa esiteltiin vaihtoehtosuunnitelmia ja asiantuntijoiden tekemiä alustavia vaikutusarviointeja. Ryhmätyöskentelyssä kyseltiin näkemyk-siä koetuista vaikutuksista erityisesti asukkaiden viihtyvyyteen, hyvinvointiin ja keskuksan vetovoimaan liittyen sekä vertailtiin linjaus- ja järjestelmävaihtoehto-ja.

Työpajan tuloksia hyödynnetään vaihtoehtojen vaikutusarvioinnissa ja vertailus-sa.

## 2. OSALLISTUJAT

Työpajaan kutsuttiin 90 edustajaa seuraavista ryhmistä:

- Luottamushenkilöt
  - Turun Kaupunginhallitus
  - Turun valtuustoryhmät
  - Raision kaupunginhallitus
  - Raision valtuustoryhmät
- Kansalaisyhdistykset
  - Turkuseura - Åbosamfundet ry
  - Meidän Turku ry
  - Keskikaupunkiseura toispual jok-ke ry (kauppatorin puoli)
  - Keskikaupunkiseura tälpual jokke ry
  - Runosmäkiseura ry
  - Varissuuseura ry
  - Ydinkeskustayhdistys
  - Turun yliopiston ylioppilaskunta
  - Turun kauppatieteiden ylioppilaaat ry
  - Åbo Akademi studentkår
  - Turun AMK:n opiskelijakunta
  - Lukiolaisten liitto
  - Kynnys ry
  - Suomen luonnonsuojeluliiton Varsinais-Suomen piiri
  - Turun museokeskus
  - Autoliiton Turun osasto
  - Vanhusneuvosto
  - Nuorisovaltuusto
  - Turun polkupyöräilijät
- Yrittäjät ja elinkeinoelämä
  - Turun yrittäjät
  - Varsinais-Suomen yrittäjät
  - Turun kauppakamari
  - Turun seudun kehittämiskeskus
  - Turun teknologiakiinteistöt
  - Turun satama
  - Linja-autoliitto
  - Länsi-Suomen Kuljetusyrittäjät
- Liikenneturva
- Turun autoilijat
- Turun taksit ry
- Varsinais-Suomen sairaanhoi-topiirin kuntayhtymä
- Raision Kauppakeskus Oy
- RAKLI
- Turun kaupunki
  - Liikennesuunnittelu
  - Kaupunkikehitys
  - Osallisuus
  - Maahanmuuttajakoordinaattori
  - Kaavoitus
  - Joukkoliikenne
  - Kiinteistöliikelaitos
  - Gradun tekijä
  - Kärkihankkeet
  - Sivistystoimiala
  - Vapaa-aika ja kulttuuri
  - Valonia
  - Esteettömyysasiamies
  - Palveluverkon kehittäminen
  - Nuorten palvelut
  - Nuorten Turku Foorumi
- Raision kaupunki
  - Liikennesuunnittelu
  - Maankäyttö
- Muut asiantuntijat
  - ELY-keskus
  - Varsinais-Suomen liitto
  - Kaarinan kaupungin edustaja
  - Aluepelastuslaitos
  - Turun AMK
  - Åbo Akademi
  - Turun yliopisto
  - Turun kaupunkitutkimusohjelma
- Suunnittelukonsulttien edustajat

Työpajaan osallistui 30 henkilöä:

Luottamushenkilöt	
Raision kaupunginhallitus	Elisa Vuorinen
RKP, Nordic Strategies Oy	Joachim Hesthammer
Vihreät, Raisio	Niko Toivonen
Vihreät, Turku	Konsta Weber
Kansalaisyhdistykset	
Kynnys ry	Olli Nordberg
Nuorisovaltuusto	Seila Viivu
Runosmäkiseura	Jorma Hellsten
Turun AMK:n opiskelijakunta	Sonja Raitamäki, Emilia Nurminen
Vanhusneuvosto	Tarja Lessig
Åbo Akademi studentkår	Kati Systä
Yrittäjät ja elinkeinoelämä	
Turun autoilijat	Terhi Laurén
Turun kauppakamari	Kaisa Leiwo
Varsinais-Suomen yrittäjät	Jorma Saariketo
Viranomaistahot	
ELY-keskus	Risto Rauhala, Hanna Lindholm
Raision kaupunki	Vesa-Matti Eura
Turun kaupunki	Juha Jokela, Janne Mustonen, Harri Aaltonen, Raikko Kavisto, Juha Lipponen, Jaana Mäkinen
Valonia	Marja Tommola
Varsinais-Suomen liitto	Heikki Saarento
Konsultti	
Ramboll Finland Oy	Jukka Räsänen, Pasi Rajala, Maija Musto, Anne Vehmas
Trafix Oy	Matti Keränen

### 3. TYÖPAJAN KULKU

#### 3.1 Työpajan ohjelma

Työpaja järjestettiin maanantaina 21.8.2017 klo 18–20 Turun seudun yrityspalvelupiste Potkurissa (os. Joukahaisenkatu 3).

Juha Jokela toivotti osallistujat tervetulleiksi. Jukka Räsänen kertoi raitiotie-, superbussi- ja runkobussijärjestelmistä, linjausvaihtoehdoista sekä vaikutusarvioista. Anne Vehmas ohjeisti neljä pienryhmää työskentelemään. Osallistujat arvioivat vaihtoehtojen vaikutuksia erityisesti asukkaiden viihtyvyyteen ja hyvinvointiin sekä keskustan vetovoimaan liittyen. Lisäksi ryhmissä vertailtiin linjausvaihtoehtoja sekä raitiotie-, superbussi- ja runkobussijärjestelmiä. Lopuksi ryhmät esittelivät näkemyksensä ja niistä keskusteltiin koko osallistujajoukolla.



## Ohjelma

- 17.30 Kahvi  
 18.00 Tervetuloa; *Juha Jokela*  
 Vaihtoehdot ja niiden vaikutuksia, *Jukka Räsänen*  
 18.40 Ryhmätyöskentelyn tehtävänanto ja ryhmiin jakautuminen; *Anne Vehmas*  
 19.30 Ryhmien keskeisimpien näkemysten esittely ja yhteiskeskustelu  
 20.00 Kiitokset

### 3.2 Ryhmätyötehtävät

Ryhmätyöskentely aloitettiin ryhmäläisten esittäytymiskierroksella.

#### 1. Koetut vaikutukset

- Mitä mieltä olette asiantuntijoiden vaikutusten arvioinneista?
  - Vaikutukset keskustojen vetovoimaisuuteen (2 ryhmää)
    - Elinkeinoelämän kehittymisedellytykset
    - Keskustojen vetovoimaisuus (kävelyalueiden ja joukkoliikennekatujen kehitys)
    - Erityisryhmien liikkuminen
  - Vaikutukset asukkaiden viihtyvyyteen ja hyvinvointiin (2 ryhmää)
    - Liikenteen melu ja päästöt
    - Kaupunkikuva
    - Kävelyn ja oleskelun viihtyisyys (kävelyalueet ja joukkoliikennekadut)
    - Terveelliset kulkutavat
    - Väestöryhmien välinen tasa-arvo
- Mihin muihin vetovoimaisuuteen tai viihtyvyyteen ja hyvinvointiin liittyviin asioihin koette liikennejärjestelmän voivan vaikuttaa ja miten?

#### 2. Vaihtoehtojen vertailu

- Ryhmän näkemys/näkemykset siitä, mikä on paras ensimmäiseksi superbussi- tai raitiotielinjaukseksi?
  - Mitkä ovat tärkeimmät linjauksen valintaperusteet?

	Varissuo- Matkakeskus	Varissuo- Länsikeskus	Varissuo- Runosmäki	Varissuo- Raisio
Mikä on paras ensimmäiseksi superbussi- tai raitiotielinjaksi?				
Miksi? Tärkeimmät valintaperusteet?				

- Ryhmän näkemys/näkemykset siitä, pitäisikö valita runkobussi, superbussi vai raitiotie?
  - Mitkä ovat päätöksenteon kannalta tärkeimmät valintaperusteet?

	Runkobussi	Superbussi	Raitiotie
Paras järjestelmävaihtoehto?			
Miksi? Tärkeimmät valintaperusteet?			

## 4. RYHMIEN NÄKEMYKSET

### 4.1 Ryhmä 1; Aukkaiden viihtyvyys ja hyvinvointi

#### Vaikutukset

- Liikennemeluihin ja päästöihin toivottiin laskentoja malleista. Yksi osallistujista totesi, että muinoin Helsingissä asuessaan ratikan melu oli melkoinen, mutta nyt tekniikka on varmasti niin kehittynyt, että ratikkakin on varmasti hiljainen (muut osallistajat olivat samaa mieltä, ratikan melu ei pelota).
- Ratikka nähtiin olevan superbussia parempi kaupunkikuvan kannalta ("kadut siistiytyvät"), mutta koska kaupunkiympäristön laatu vaatii aina panostusta, pohdittiin sitä, saisiko parempaa ympäristöä sillä, jos superbussin "investoinnin säästöt" (verrattuna ratikan investointiin) laitettaisiin katu ympäristön kohentamiseen.
- Vaihtamista kulkuvälineestä toiseen ei pidetty haittapuolena. Joillakin matka-aika saattaa vaihtamisesta huolimatta nopeutua ja hieman pitempi kävelymatka pysäkille voi olla jopa terveyshyöty.
- Ratikan esteettömyyttä pidettiin tärkeänä.
- Yritysten kannalta ratikka nähtiin parhaimpana vaihtoehtona. Mikäli yritys päättää sijoittaa toimistonsa ratikkareitin varrelle, yritys voi luottaa siihen, että joukkoliikennepalvelu myös pysyy siinä.

Yleisesti ottaen vaikutusten arvioinnissa toivottiin otettavan huomioon sekä lyhyen, keskipitkän ja pitkän aikavälin vaikutukset. Esimerkiksi heikommin liikkuvien asema saattaa heikentyä lähitulevaisuudessa, kun matka pysäkeille pitenevät, mutta tekniikan kehittyessä esimerkiksi robottibussit tai muut tavat liikkua saattavat yleistyä niin, ettei pitempi pysäkkiväli ole enää ongelma.

#### Linjausvaihtoehdot

- Raison linjaus sai eniten kannatusta (eniten kehittämispotentiaalia, "rakennetaan kerralla kunnolla" eli mitä pitempi linja sen parempi)
  - o Raison rahoituksen osalta nähtiin kuitenkin haasteita, sillä Raison ten-T-tiehanke tulee viemään paljon rahaa lähivuosina, joten Raison mahdollisuudet osallistua tähän hankkeeseen ovat rajalliset
- Länsikeskuksen uusi potentiaali nähtiin tärkeämpänä kuin Runosmäen vanhan kehittäminen (Runosmäessä on jo erittäin hyvä joukkoliikenteen palvelutaso)
- Muistutettiin, että lentoasemaa ei saa unohtaa



### Vaihtoehtojen vertailu

- Koko ryhmä oli yhtä mieltä siitä, että pelkkä runkobussilinjasto ei ole riittävä vaihtoehto. Raitiovaunu ja superbussi jakoivat kuitenkin mielipiteitä ryhmässä, mm. yksi ryhmäläinen piti raitiovaunua liian vanhanaikaisena ratkaisuna ("jos kiskot rakennetaan, ne ovat siinä aina").
- Ehdotettiin vaiheistusta niin, että rakennetaan ensin superbussi ja sitten ratikka mahdollisesti vain osalle matkaa, eli käytössä olisi superbussin ja ratikan yhdistelmä.

### Yleistä/muut kommentit

- Esteettisesti superbussi voisi olla miellyttävämpi, ei toisi yläilmoihin mitään ylimääräistä.
- Raitiotie saattaa olla riski raskaamman rakenteen takia, tulevaisuuteen innovaatioiden edellä.
- Saako raitiovaunuun ottaa polkupyörän?

## 4.2 Ryhmä 2; Keskustojen vetovoimaisuus

### Elinkeinoelämän toimintaedellytykset

- Bussikaistat vievät autoliikenteen kapasiteettia, mutta niin vievät muutkin vaihtoehdot (erityisesti Satakunnankatu ja Hämeentie)
- Kuljetusten, varsinkin jakelun, toimivuus varmistettava, mukaan lukien kävelykeskusta
- Varissuo on aina lähtöpisteenä: mikä on seudun toivottu kehityssuunta, onko se juuri valituilla suunnilla?

### Keskustojen elinvoimaisuus

- Runkobussilla pyritään ja pystytään varmistamaan yrityksille työvoiman saatavuus
- Superbussi tarjoaa uutta, erilaista tekniikkaa ja houkuttelevuutta. Tarjoaako käyttäjille riittävästi pysyvyyden tunnetta, vai onko helpompi muunneltavuus jopa etu?
- Raitiotien lähellä maan arvo voi nousta, mutta kenelle hyöty kohdistuu? Tuoko imagohyöty riittävästi kilpailuetua, voidaan raitiotie suorastaan nähdä Turun keskustaan kuuluvaksi elementiksi?
- Keskustan kilpailukyky on varmistettava citylogistiikan kautta!
- Kelpaako tiivis asuminen pysäkkiympäristöissä seudulle muuttaville eli realisoituuko houkuttelevuus ajatellulla tavalla?



### Linjausvaihtoehdot

- Parhaana pidettiin Varissuo – Raisio -vaihtoehtoa
- Taustalla oli ajatus, että runkobussi tulee kuitenkin ensin.
- Seuraavaksi paras on Varissuo-Matkakeskus valitusta järjestelmävaihtoehdosta huolimatta, sillä toteutuksen vaihteistaminen on hyväksyttävää ja taloudellinen pakko.
- Lopputilanteessa Varissuo-Raisio, joka yhdistää keskustat.
- Yksityistä rahaa tarvitaan mukaan (public private partnership).

### Tärkein valintaperuste

- Varissuo-Raisio on aidosti seudullinen ratkaisu.

### Järjestelmävaihtoehtojen vertailu

- Ratikkaa pidettiin mahdollisesti parhaana, mutta kustannustenkin perusteella ajatus "suunnittele ratikka, toteuta ensin superbussi" vaikuttaa mielekkäältä.

### Runkobussi

- Voiko perinteisen bussin tuotteistaa?
- Pysäkkien välialueet ovat lyhyitä ja palvelu kattava.
- Miten paljon bussijärjestelmää voisi kehittää samalla rahalla kuin minkä muut vaihtoehdot tarvitsevat?
- Bussijärjestelmän laajuus ja laajennukset myös mietittävä.

### Superbussi

- Kaikissa vaihtoehdoissa osana Varissuon imagon kohottaminen, mutta jäävätkö muut suunnat jalkoihin?
- Liityntäpysäköinti alkaa tulla kysymykseen mukaan myös autoille
- Lumi voi aiheuttaa ongelmia pysäkin lähelle ajamiselle, mikä heikentää esteettömyyttä heikosti liikkuville ja näkövammaisille.
- Onko toteutustakuu samalle laadulle (ja esteettömyydelle) kautta linjan?

### Raitiotie

- Polkupyöräilijöiden tarpeet otettavissa huomioon: pyörän kuljetus väli-  
neessä, pyöräpysäköinti pysäkeillä tai kaupunkipyöräjärjestelmä
- Kiskot voi olla myös ongelma pyöräilijöille (kaatumisvaara).
- Asemilla ratikan sijainti (etäisyys laiturista, oven kohta) on tarkka, jolloin esteettömyys on hyvä.

## 4.3 Ryhmä 3; Aukkaiden viihtyvyys ja hyvinvointi

### Vaikutukset

- Mikä ero on bussin ja ratikan tärinävaikutuksilla?
- Kiskot luovat ratikalle ennustettavuutta ja luotettavuutta verrattuna bus-  
sivaihtoehtoihin.
- Pienhiukkaset ovat bussin ongelma.
- Ratikka on esteettömämpi – pysäkeistä mahdollista saada tasalaatuisempia (mm. korkeuserot sekä pysäkin ja ajoneuvon välimatka). Korotetut pysäkit ovat parhaita esteettömyyden kannalta.
- Vaihdot suunniteltava toimiviksi – vaihtojen määrän lisääntymisen ei tarvitse olla huono asia.
- Vaiheittain toteuttamisen suunnittelu on tärkeää.
- Alueellinen tasa-arvo – "kateushaaste" – miten hyödyt kohdentuvat, mitä hyötyjä koituu kaikille?
- Sosiaalinen tasa-arvo: pienituloisten alueita on priorisoitava.
- Kupittaan opiskelijat ja työpaikat on otettava riittävästi huomioon.
- Bussijärjestelmän kapasiteetti on jo loppumassa, tarvitaan merkittävä uudistus.

### Linjausvaihtoehtojen vertailu

- Matkakeskus on joka tapauksessa tärkeä solmukohta, mutta ratikan pitää ulottua pidemmälle.
- Länsikeskus on tärkeä kaupunkikehittämiskohde, siinä on paljon potentiaalia.
- Runosmäen vaihtoehto on helppo toteuttaa. Käyttäjämäärät ovat riittäviä.
- Raision vaihtoehto tukisi hyvin Raision kävelykeskustan kehittämistä ja kaupunkiseutuyhteistyötä.

### Tärkeimmät linjauksen valintaperusteet

- Linjauksen mentävä riittävän pitkälle, jotta kannattava.
- Väline vaikuttaa linjaustenkin vertailuun.
- Pitäisi keskittää paljon rakentamista linjan varrelle ja erityisesti keskukseen – maankäytön pitää olla sekoittunutta, tehokasta ja monimuotoista.
- Kaupunkiseudun / kaupungin itä- ja länsiosien yhdistäminen on tärkeää.
- Ratkaisun tulee mahdollistaa nykyisen kaupunkirakenteen mahdollisimman tehokas tiivistäminen.

### Vaihtoehtojen vertailu

- Oleellista suunnitella kaikki vaihtoehdot samalle tavoitetasolle - kustannusten tulee olla vertailukelpoisia.
- Runkobussi: Kapasiteetti ei riitä, mutta plussana vähemmän vaihtoja kuin muissa.
- Superbussi: Riittävä kapasiteetti kohtuullisilla kustannuksilla, mutta "miehet eivät bussia käytä" – ei ole riittävän houkutteleva. Ei muutu ratikaksi vaikka sellaiseksi yritettäisiin naamioida (vrt Malmön superbussit). Jos suunnitellaan samalle tavoitetasolle kuin ratikka, ei ole enää joustava ja vaatii raskaita järjestelyjä.
- Ratikka: Kaupunkimaisin ratkaisu, paras myös kaupunkikuvan kannalta. Vetovoima on suurempi kuin busseilla, imagovaikutus merkittävästi parempi. Sitoo tehokkaan linjan tiettyyn paikkaan, mikä voi olla sekä etu että haitta. Toisaalta houkuttelee investointeja, mutta toisaalta sitoo käsiä jatkossa. Kauaskantoisin ratkaisu. Esteettömin. Todennäköisesti kallein. Onko eroa siinä, mihin järjestelmiin saa eniten ulkopuolista rahaa? Se tulisi huomioida hyötykustannusanalyyseissä.



#### 4.4 Ryhmä 4; Keskustojen vetovoimaisuus

##### Elinkeinoelämän toimintaedellytykset

###### runkobussi

- ei tuo juurikaan uutta nykytilanteeseen

###### superbussi

- parantaa saavutettavuutta keskustassa ja linjan varrella ja siten elinkeinoelämän toimintaedellytyksiä
- nähtiin hieman ratikkaa huonompana
- helppo linjaston laajennettavuus ydinkeskustan ulkopuolella
- tuo ydinkeskustaan lisää kävijöitä, joita tarvitaan

###### ratikka

- pidettiin parhaana
- raiteet ovat pysyvä elementti, johon voi tukeutua ja houkuttelee investointeja
- imagoltaan erittäin hyvä ja muista kaupungeista erottuva elementti
- tuo ydinkeskustaan lisää kävijöitä, joita tarvitaan

##### Keskustojen elinvoimaisuus

###### runkobussi

- ei tuo juurikaan uutta nykytilanteeseen

###### superbussi

- parantaa ydinkeskustan saavutettavuutta, joka lisää keskustan elinvoimaa
- nähtiin hieman ratikkaa huonompana
- tuo ydinkeskustaan lisää kävijöitä, joita tarvitaan

###### ratikka

- pidettiin parhaana
- raiteet ovat pysyvä elementti, johon voi tukeutua ja houkuttelee investointeja.
- imagoltaan erittäin hyvä ja muista kaupungeista erottuva elementti
- tuo ydinkeskustaan lisää kävijöitä, joita tarvitaan

##### Linjausvaihtoehdot

- Parhaana pidettiin Raisio-Varissuota, jolla on eniten potentiaalia maankäytön kehittämisen ja työpaikkojen lisäyksen kannalta. Jo nyt sen vaikutusalueella on paljon työpaikkoja. Ainoa seudullinen linjaus.
- Länsikeskuksen linjaus on toiseksi paras. Se nähtiin myös mahdollisena ensimmäisenä Raision suunnan vaiheena.
- Runosmäen linjauksessa ei nähty kehittämispotentiaalia. Pidettiin huonompana yhdessä matkakeskukseen päättyvän kanssa. Tässä suunnassa mahdollisia ympäristöongelmia sekä linjaus menisi ulkoilualueiden halki. Toisaalta linjaus toisi Impivaaran liikuntapaikat raideliikenteen varrelle. Mahdollistaisi myöhemmin jatkon lentokentälle (tosin vaatisi huomattavasti enemmän lentoliikennettä).
- Matkakeskukseen päättyvää linjaa pidettiin lyhyenä ja selkeästi vain ensimmäisenä rakennusvaiheena.
- Kaivattiin myös linjaa satamaan sekä lentoasemalle. Toisaalta lentoaseman vähäinen matkustajamäärä koettiin ongelmaksi.
- Hyvien vaihtojen tärkeyttä muihin joukkoliikennevälineisiin korostettiin.

##### Tärkeimmät linjauksen valintaperusteet:

- Raision linjauksen maankäytön potentiaali on paras. Yhdistää kaksi kaupunkikeskusta.



### Vaihtoehtojen vertailu

- Ratikkaa pidettiin selkeästi parhaana. Vanha imago toisi kaupungille hyötyä. Raiteiden pysyvyys nähtiin ehdottomasti vahvuutena. Ratikka toisi eniten uusia matkustajia keskustaan, mikä koettiin hyvin tärkeänä. Toisaalta raideliikenteen häiriö saattaa seisauttaa ratikkaliikenteen kokonaan. Ratikka koettiin ekologisena vaihtoehtona. Ratikka nähtiin myös vanhana tekniikkana. Liikennöinti voisi alkaa "ratikkabussina".
- Superbussi nähtiin modernina ratkaisuna. Toisaalta se nähtiin myös pidempänä tavallisena bussina, jota on selvästi kalliimpi ylläpitää. Käyttöään nähtiin olevan alempi kuin ratikan. Ominaisuuksiltaan sen nähtiin olevan hieman ratikkaa huonompi. Kysyttiin, kuinka ominaisuudet muuttuvat ajan kanssa. Nostettiin esiin mahdollisuus, että päätöksenteossa sen investointikustannuksia voidaan vähentää.

### Yleistä

- Puhuttiin hieman vaikutusten aikajänteestä, milloin vaikutukset toteutuvat.
- Tuotiin esiin investointikustannusten jäävän pitkälti seudulle, jolloin suuremman investoinnin todellinen kustannus pienenee.



## 5. YHTEENVETO

Seuraavassa on esitetty ryhmien esitysten ja loppukeskustelun pohjalta keskeisimmät esillä olleet näkemykset tiivistetysti.

Kaikki ryhmät kannattivat pidempiä linjausvaihtoehtoja. Kaksi ryhmää puolsi Raision vaihtoehtoa ja kaksi pohti Raision lisäksi Runosmäkeä.

Kaksi ryhmää piti raitiotietä parhaana. Toiset kaksi ryhmää pohti raitiotien lisäksi superbussia: Superbussi voitaisiin toteuttaa ensin ja sitten myöhemmin raitiotie. Runkobussia pidettiin riittämättömänä, mutta yksi ryhmä mietti, olisiko runkobussilinjasto kuitenkin kehitettävissä riittäväksi.

Superbussi	Raitiotie
<ul style="list-style-type: none"> <li>+ Pienemmät kustannukset kuin rati-kassa</li> <li>+ Joustavampi kuin ratikka</li> <li>+ Riittävä</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>+ Pysyvyys -&gt; investoinnit radan varrelle</li> <li>+ Imago</li> <li>+ Vetovoimaisuus</li> <li>+ Kaupunkikuva, kaupunkimaisuus</li> <li>+ Esteettömyys</li> <li>+ Kauaskantoisuus</li> <li>+ Turistitkin osaavat käyttää</li> <li>+ Ekologisuus</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Miehet eivät käytä bussia</li> <li>- Ratikaksi naamiointiyritys ei tee bus-sista ratikkaa</li> <li>- Edellyttää raskaita järjestelmiä, ei ole oikeasti joustava</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Kallein</li> <li>- Raskas, vanhanaikainen</li> </ul>



## **Kooste Turun raitiotien yleissuunnitelman tarkennuksen yleisötilaisuudesta**

7.2.2018 klo 18-20, Puutarhakadun auditorio

### **Lähtökohdat**

Turun raitiotien yleissuunnitteluun liittyvä kaikille avoin yleisötilaisuus järjestettiin 7.2.2018 klo 18–20 Puutarhakadun auditoriossa. Tilaisuudesta tiedotettiin mediatiedotteella ja Turun kaupungin internet-sivuilla. Paikalla oli noin 60 henkilöä.

### **Tilaisuuden sisältö**

Tilaisuus alkoi esittelytilaisuudella, jossa esittelijöinä toimivat kaupunkisuunnittelujohtaja Timo Hintsanen, projektipäällikkö Juha Jokela sekä suunnittelupäällikkö Lauri Jorasmaa Turusta sekä tekninen johtaja Antti Korte Raisiosta. Tilaisuuden puheenjohtajana toimi osallisuuden erityisasiantuntija Anri Niskala. Lisäksi paikalla olivat konsultin edustajina Jukka Räsänen ja Maija Musto.

Esittelyn jälkeen pidettiin keskustelutilaisuus, jossa yleisö sai esittää kommentteja ja kysymyksiä. Käyty keskustelu oli vilkasta. Yksityiskohtaisia kysymyksiä esitettiin erityisesti kustannusarvion laskentaperiaatteista. Joukossa oli sekä raitiotien että superbussin puolestapuhujia. Superbussin etuna nähtiin erityisesti sen kustannukset raitiotiehen nähden sekä mahdollisuus sille, että raitiotien yhden linjan investointisummalla saataisiin superbussilla kokonainen verkosto. Toisaalta moni nosti esille huolensa siitä, että superbussi on arvioitu liian halvaksi.

Osallistujilla oli myös mahdollisuus jättää palautetta palautelaatikkoon. Näitä palautteita saatiin yksi kappale.

Turun raitiotien yleissuunnitelman tarkennus

**Internet-kyselyn tulokset kevät 2018**

10.8.2018

## Sisällys

1	Kyselyn toteutus .....	2
2	Vastaaajien taustatiedot .....	2
3	Tulokset .....	4
4	Yhteenveto .....	6

Liite 1. Kyselylomake.

Liite 2. Avoimet kommentit ja kysymykset.

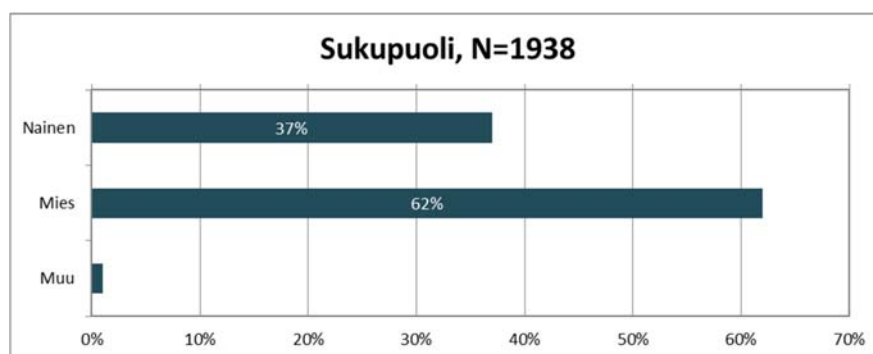
## 1 Kyselyn toteutus

Turun raitiotien yleissuunnitelman tarkennuksen raportit julkaistiin ja esiteltiin 5.2.2018. Samaan aikaan julkaistiin kaikille avoin internet-kysely, jossa selvitettiin näkemyksiä raitiotiestä, superbussista ja runkobussista. Internet-kysely suljettiin 4.4.2018. Kyselystä kerrottiin mm. Turun kaupungin internet-sivuilla.

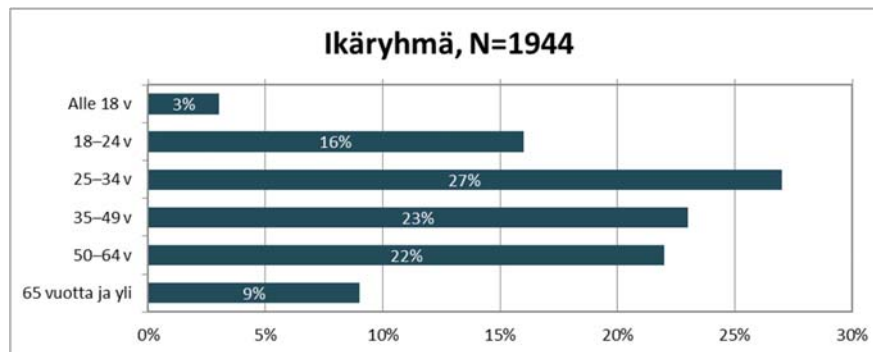
Vastaajien määrä vaihteli kysymyksittäin, mutta vain yhden vaihtoehdon taustakysymyksiin tuli keskimäärin noin 1942 vastausta.

## 2 Vastaajien taustatiedot

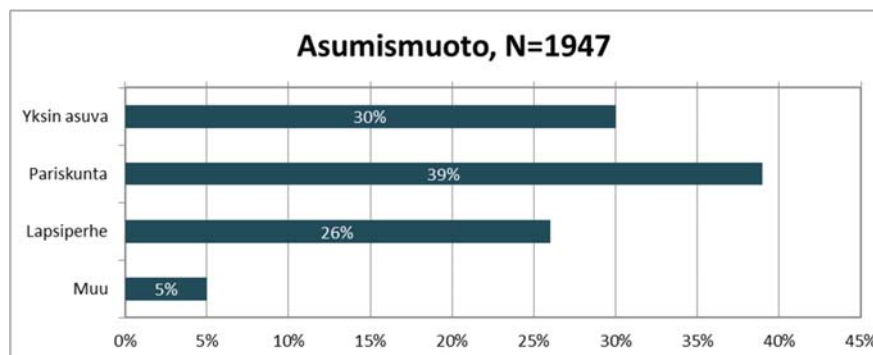
Vastaajien taustatiedot näkyvät seuraavissa kuvissa.



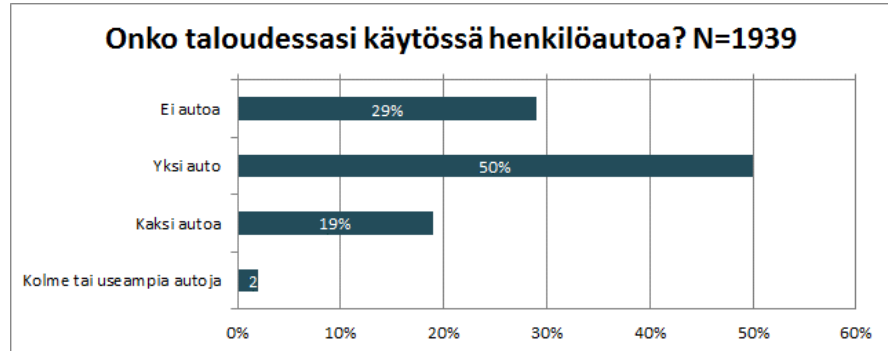
Kuva 1. Sukupuoli.



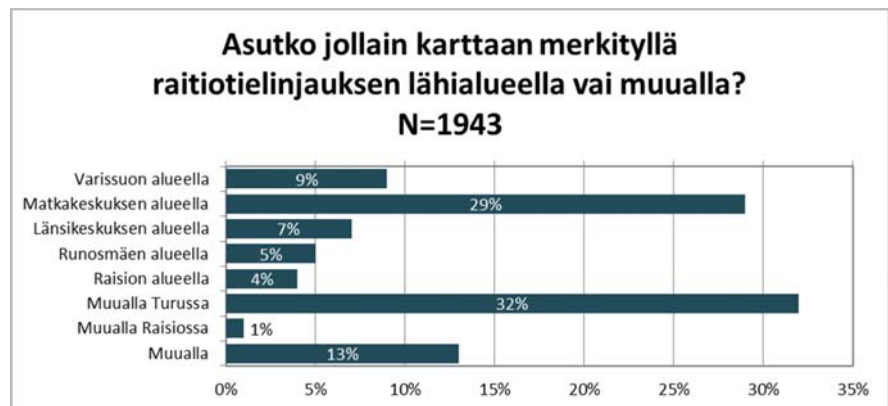
Kuva 2. Ikäryhmä.



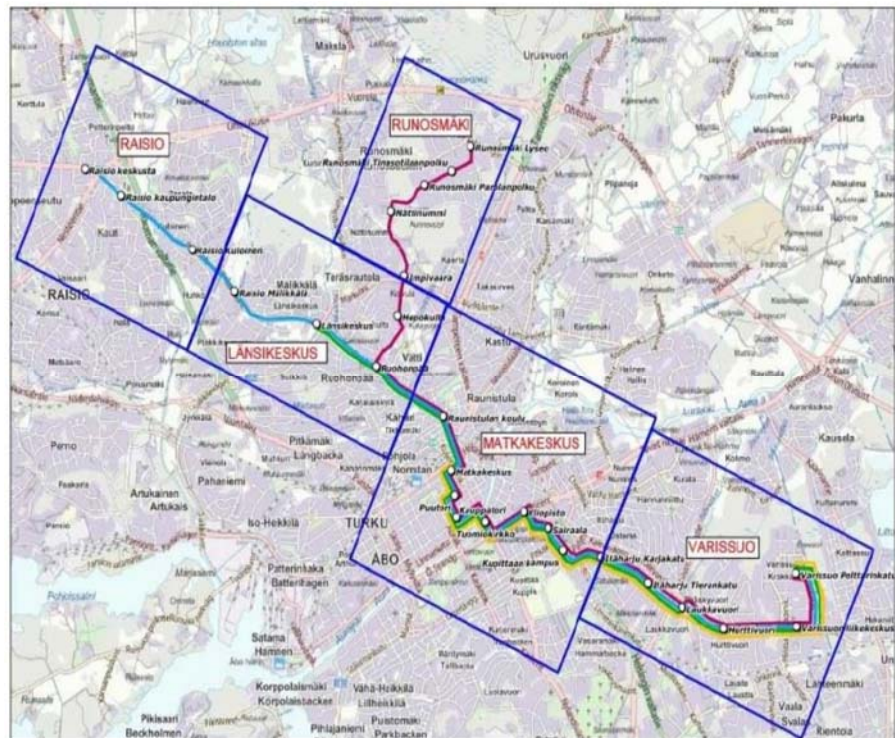
Kuva 3. Asumismuoto.



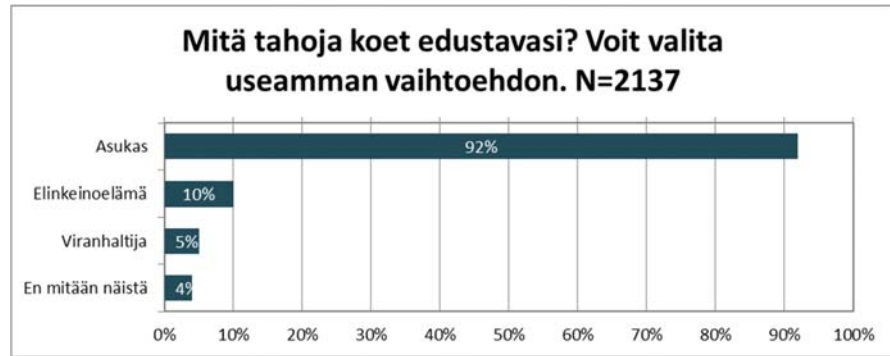
Kuva 4. Autonomistus.



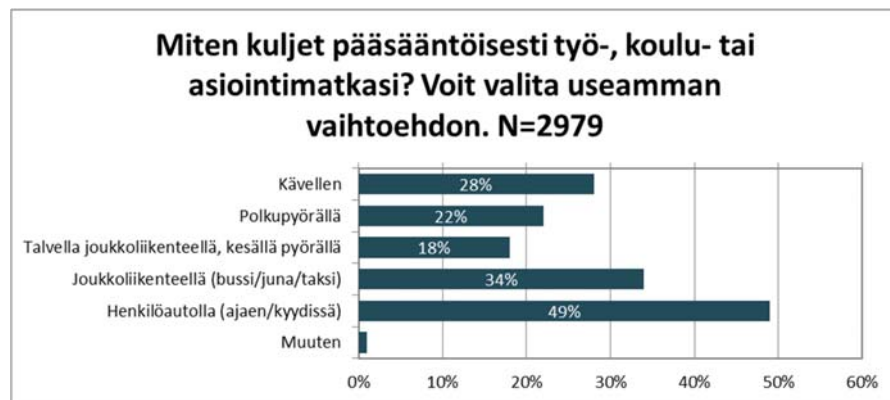
Kuva 5. Asuinpaikka. Esitetyt aluerajaukset näkyvät kuvassa 6.



Kuva 6. Asuinpaikan sijaintikysymykseen liittyvä aluejako.

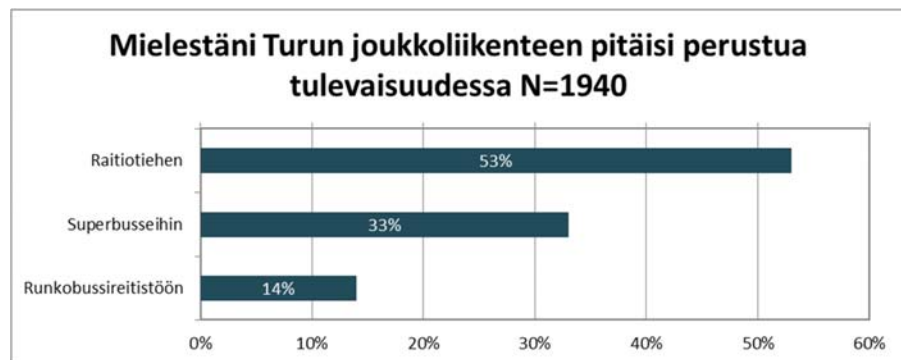


Kuva 7. Edustettu taho.



Kuva 8. Työmatkan pääsääntöinen kulkutapa.

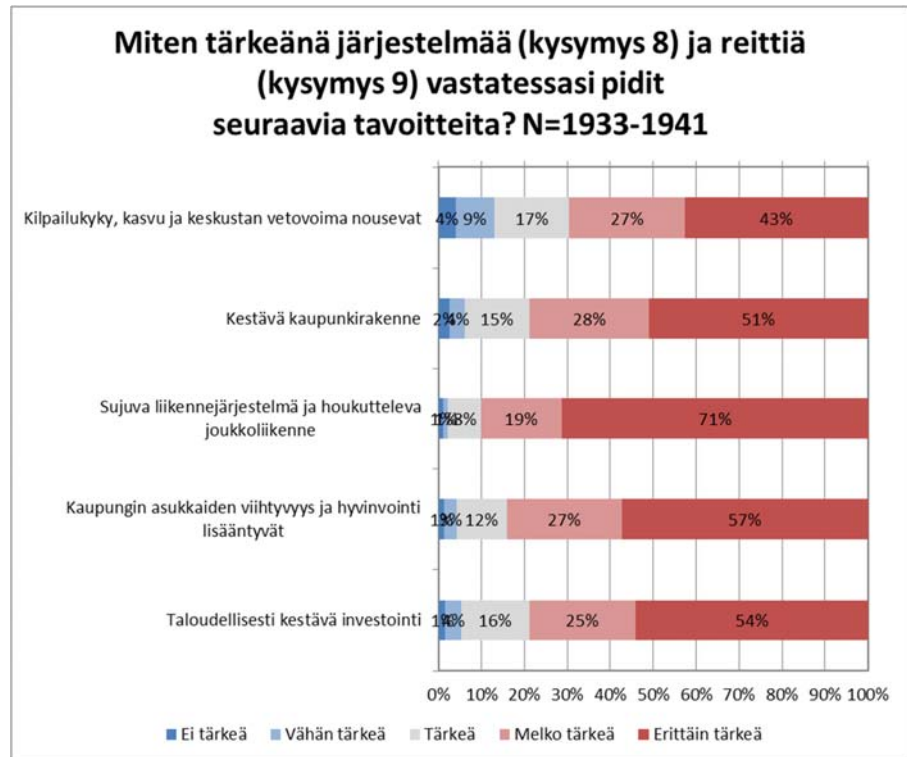
### 3 Tulokset



Kuva 9. Paras joukkoliikennratkaisu.



Kuva 10. Paras reittivaihtoehto ensimmäiselle toteutusvaiheelle.



Kuva 10. Valintaperuste järjestelmä- ja reittivalinnalle.



Kuva 11. Joukkoliikennetarkaisun vaikutus oman asuinpaikan valintaan, joukkoliikenteen käyttöön ja kaupunkitilan viihtyisyyteen.

## 4 Yhteenveto

Internet-kysely oli avoinna 5.2.-4.4.2018. Vastaajien määrä vaihteli kysymyksittäin, mutta vain yhden vaihtoehdon taustakysymyksiin tuli keskimäärin noin 1942 vastausta.

Vastaajista 62 % oli miehiä. Vastaajat olivat valtaosin 25-64 vuotia. Vastaajista noin 71 %:lla oli taloudessa yksi tai useampia autoja. Vastaajista noin 82 % asui Turussa ja noin 54% kuvan 6 mukaisilla raitiotien läheisyydessä sijaitsevilla alueilla. Vastaajat olivat valtaosin asukkaita. Lisäksi 184 ilmoitti edustavansa elinkeinoelämää ja 97 viranhaltijaa.

Vastaajista suurimman osan (53 %) mukaan Turun joukkoliikenteen pitäisi perustua tulevaisuudessa raitiotiehen. Kolmannes kannatti superbussia ja loput runkobussivaihtoehtoa. Ensimmäisen toteutusvaiheen reiteistä eniten kannatusta sai Varissuo-Raisio (43 %), muut reittivaihtoehdot olivat kannatukseltaan melko tasaisia.

Joukkoliikennejärjestelmää ja reittiä valittaessa tärkein valintaperuste oli sujuva liikennejärjestelmä ja houkutteleva joukkoliikenne. Kuitenkin myös muut tavoitteet koettiin valtaosin erittäin tärkeiksi tai tärkeiksi.

Raitiotien arvioitiin parhaiten vaikuttavan omaan asuinpaikan valintaan joukkoliikenteen läheisyydestä, omaan joukkoliikenteen käytön lisäämiseen sekä kaupunkitilan viihtyisyyden lisäämiseen. Superbussin arvioitiin vaikuttavan samoihin asioihin enemmän kuin runkobussivaihtoehdon, mutta kuitenkin selkeästi vähemmän kuin raitiotien.

Kyselyn lopussa oli mahdollisuus kysyä avoimessa kentässä raitiotiestä, superbussista tai runkobussista. Suurin osa palautteista oli luonteeltaan mielipiteitä. Eniten palautetta aiheuttivat kustannukset, reittivalinnat, ekologisuus ja ilmanlaatu, katutilan käyttö ja ruuhkautuminen, hankkeen perustelutarve, superbussikalusto sekä suunnittelussa käytetyt oletukset. Useimmin kysytyihin kysymyksiin on kerätty vastaukset [www.turku.fi/raitiotie](http://www.turku.fi/raitiotie) sivuille.





## Turun raitiotien yleissuunnitelman tarkennus

Tutustu Turun raitiotien yleissuunnitelman tarkennukseen ja kerro näkemyksesi tulevaisuuden joukkoliikennetarkennuksesta.

Hankkeen nettisivuilla [turku.fi/raitiotie](http://turku.fi/raitiotie) on tarkemmin tietoa siitä, mitä Turun seudulla tarkoitetaan raitiotiellä, superbussilla ja runkobussilla sekä millaisia vaikutuksia ja kustannuksia näillä on. Raitiotie- ja superbussijärjestelmien ominaisuuksia on kuvattu raportin luvussa 3 ja runkobussin ominaisuuksia myös luvussa 4. Eri vaihtoehtojen kustannuksia ja vaikutuksia on kuvattu luvuissa 5, 6 ja 7.

### 1. Sukupuoli

- Nainen
- Mies
- Muu

### 2. Ikäryhmä

- Alle 18 v
- 18–24 v
- 25–34 v
- 35–49 v
- 50–64 v
- 65 vuotta ja yli

### 3. Asumismuoto

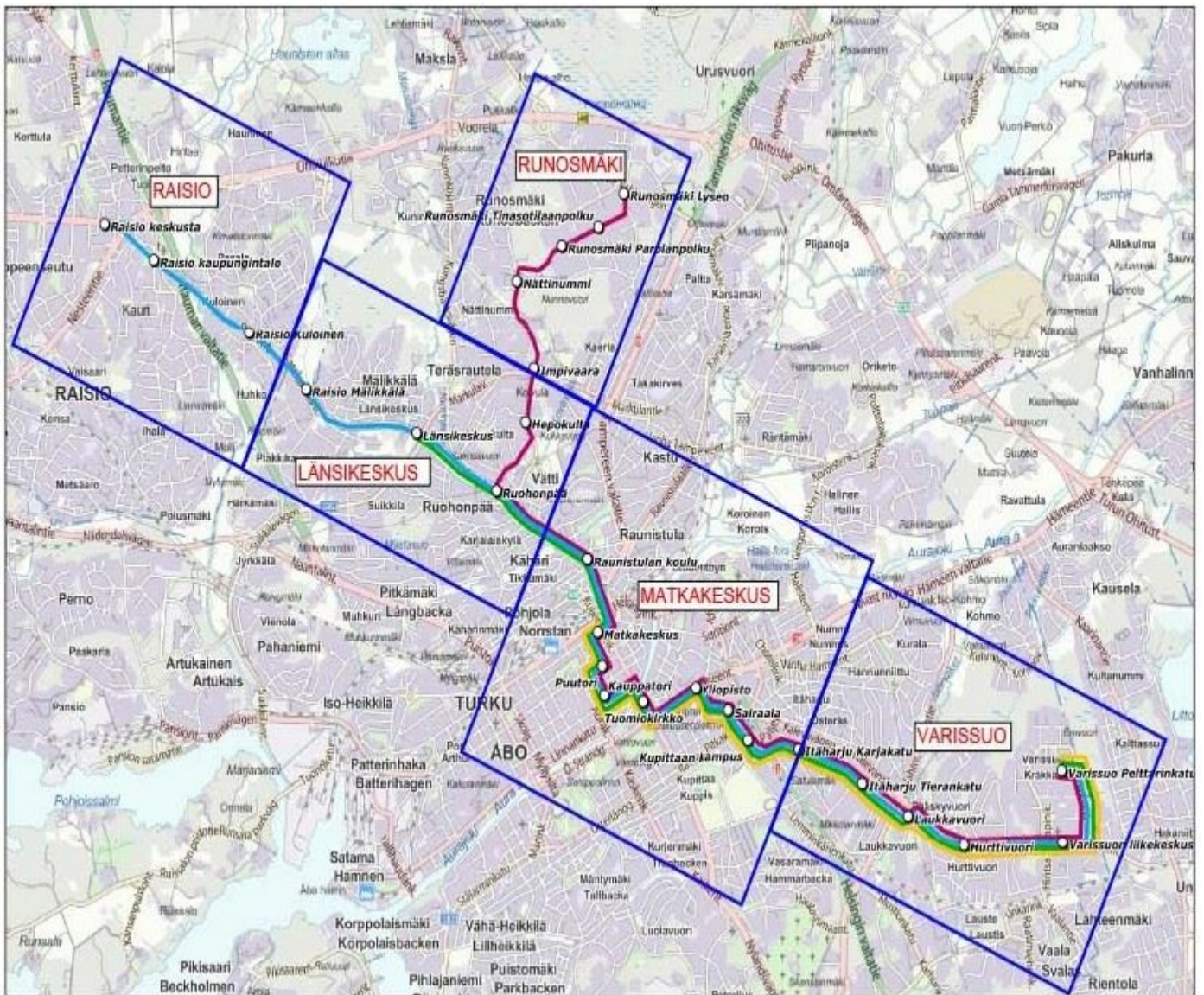
- Yksin asuva
- Pariskunta
- Lapsiperhe
- Muu

### 4. Onko taloudessasi käytössä henkilöautoa?

- Ei autoa
- Yksi auto
- Kaksi autoa
- Kolme tai useampia autoja

### 5. Asutko jollain karttaan merkityllä raitiotielinjauksen lähialueella vai muualla?

- Varissuon alueella
- Matkakeskuksen alueella
- Länsikeskuksen alueella
- Runosmäen alueella
- Raision alueella
- Muualla Turussa
- Muualla Raisiossa
- Muualla



## 6. Mitä tahoja koet edustavasi?

- Asukas
- Elinkeinoelämä
- Viranhaltija
- En mitään näistä

**7. Miten kuljet pääsääntöisesti työ-, koulu- tai asiointimatkasi?**

- Kävelen
- Polkupyörällä
- Talvella joukkoliikenteellä, kesällä pyörällä
- Joukkoliikenteellä (bussi/juna/taksi)
- Henkilöautolla (ajaaen/kyydissä)
- Muuten

**8.**

**Mielestäni Turun joukkoliikenteen pitäisi perustua tulevaisuudessa**

- Raitiotiehen
- Superbusseihin
- Runkobussireitistöön

**9.**

**Jos tulevaisuuden joukkoliikennejärjestelmä toteutetaan vaiheittain, ensimmäisenä pitäisi toteuttaa seuraavista vaihtoehdoista**

- Varissuo-Raisio
- Varissuo-Runosmäki
- Varissuo-Länsikeskus
- Varissuo-Matkakeskus

**10. Miten tärkeänä järjestelmää (kysymys 8) ja reittiä (kysymys 9) vastatessasi pidit seuraavia tavoitteita?**

**(1= ei tärkeä, 5=erittäin tärkeä)**

	Ei tärkeä 1	Vähän tärkeä 2	Tärkeä 3	Melko tärkeä 4	Erittäin tärkeä 5
Kilpailukyky, kasvu ja keskustan vetovoima nousevat	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Kestävä kaupunkirakenne	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Sujuva liikennejärjestelmä ja houkutteleva joukkoliikenne	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Kaupungin asukkaiden viihtyvyys ja hyvinvointi lisääntyvät	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Taloudellisesti kestävä investointi	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

**11. Jos joukkoliikennejärjestelmäksi valittaisiin raitiotieratkaisu, se saattaisi vaikuttaa omalta osaltani**

- Asuinpaikan valitsemiseen joukkoliikenneyhteyksien läheisyydestä
- Joukkoliikenteen käyttöä lisäävästi
- Kaupunkitilan viihtyisyyttä lisäävästi
- Ei mitenkään
- En osaa sanoa

**12. Jos joukkoliikennejärjestelmäksi valittaisiin superbussiratkaisu, se saattaisi vaikuttaa**

- Asuinpaikan valitsemiseen joukkoliikenneyhteyksien läheisyydestä
- Joukkoliikenteen käyttöä lisäävästi
- Kaupunkitilan viihtyisyyttä lisäävästi
- Ei mitenkään
- En osaa sanoa

**13. Jos joukkoliikennejärjestelmäksi valittaisiin runkobussiratkaisu, se saattaisi vaikuttaa**

- Asuinpaikan valitsemiseen joukkoliikenneyhteyksien läheisyydestä
- Joukkoliikenteen käyttöä lisäävästi
- Kaupunkitilan viihtyisyyttä lisäävästi
- Ei mitenkään
- En osaa sanoa

**14. Mitä haluat kysyä asiantuntijoilta raitiotiestä, superbussista tai runkobussista? Useimmin kysyttyihin kysymyksiin kootaan vastaukset [www.turku.fi/raitiotie](http://www.turku.fi/raitiotie).**

---

---

---

<b>Liite 2. Avoimet kommentit ja kysymykset.</b>
Mistä rahat?
Koska tämä päätetään, että mikä tulee, vai tuleeko mitään?
Miksi Turussa vielä pohditaan vaikka muissa samankokoisissa ja kasvavissa kaupungeissa rakennetaan?
Joukkoliikenteen kehitys pitää toteuttaa henkilöautoliikennettä haittaamatta ja tehdä siitä oikeasti kilpailukykyistä!
Olisiko raitiotien rakentamatta jättämisestä riskinä, että Turun väestökehitys jäisi entistä enemmän Tampereesta vai onko päätöksellä edes vaikutusta siihen?
Mitkä ovat ne syyt että puhutaan vain ratikasta? Onko muita vaihtoehtoja (superbussi, runkobussi, nykyisten bussien / linjojen lisääminen) oikeasti mietitty?
Ymmärtääkö kukaan mitä raitiotie tulee maksamaan ja kuinka suuri haitta sen rakentamisesta on
Kaupungit muuttuvat koko ajan. Raitiotie / superbussi eivät voi vastata muutoksiin niin hyvin kuin runkobussit. Kaupungin keskusta pitäisi enemmänkin saada toimivat pyörätiet. Eikä siis tyyliin Humalistonkadun "pyörätie".
Miten Raitiotie toimii talvella? Maksako raitiotie koskaan itseään takaisin?
Raitiotieratkaisussa tulee väkisin mukaan "johtoja". Kulttuuri on kuitenkin muuttumassa langattomaan, joten langallista ratkaisua ei kannata ottaa enää käyttöön. On myös turvallisuuden kannalta huonompi vaihtoehto.
Miksi suunnitellaan jäykkää, vanhanaikaista ja kallista raitiotietä kun sähköbussit ovat tulevaisuutta, joustavia, hiljaisia ja monitoimisia?
Miksei superbussin talouslaskelmiin ole laskettu arkeologisia kaivauksia? Miksi johtosiirrot on superbussissa arvioitu paljon pienemmiksi? Onko kalustolle esittää pitkän ajan laskelmia?
Onko tuoreimmassa superbussiselvityksessä (jossa todettiin 40% halvempi investointihinta) otettu huomioon bussien 1/3 käyttöikä verrattuna raitiovaunuihin? Ei voi olla niin, että annetaan vajavaista tietoa ja pilataan kaupungin tulevaisuus (mikäli ei rakennetakaan raitiotietä).
Kuinka tarkkoja lukuja ovat pikaraitiotie- ja superbussivaihtoehdon kohdalla ja miten hyvin jälkimmäistä järjestelmää tunnetaan?
Kannatan ehdottomasti busseihin perustuvaa ratkaisua. Miksi sitoa reitit raiteisiin ja repiä kadut kalliilla hinnalla auki, kun bussiliikennettä kehittämällä pystytään paljon edullisemmin ja joustavammin vastaamaan kaikkien reittien ja liikennemäärien tarpeisiin? Bussit voivat olla päästöttömiä sähköbusseja.
No älkää nyt helvetti mitään bussireittiä rakentako. Ratikan houkutusarvo on voittamaton. Tamperelaiset saa taas vaan lisää naurunaiheita.
Jos rahaa tuhlaata raitiotieihin eikä kehitetä jo voimassa olevaa hyvää bussiliikennettä, miten huomioidaan historiallisesti arvokas ja korvaamaton vanha keskusta? ? ? Miten korvataan jalankulkijoiden liikuntamahdollisuudet mahdollisten ratikkatyömaiden aikana ? ? ? Turku vanhenee eikä ikääntyvä väestö aja polkupyörillä eikä pysty hyvin väistelemään suuria rakennustöitä !!!
Onko superbussien käyttövoimaksi suunniteltu sähkö? Voidaanko samaa latauspisteverkostoa käyttää muidenkin bussien lataamiseen? Onko superbussivaihtoehdossa huomioitu linjojen helpompi muunneltavuus, kun kiskoja ei ole? Vaatiiko suunniteltu raitiotievaihtoehto myös ilmajohtot, vai latatako bussien tapaan latauspisteillä?
Kiskoja ja asfaltointiin uusimisten hintavertailu käytössä!
Miksi laskelmissa korostetaan vain raitiotien hankintahintaa, kun sen tuomat taloudelliset hyödyt ovat kiistattomat? Miksi raitiotielle saatava 30 % valtionosuus jätetään aina pois laskuista? Linja-autolle sitä ei tulla myöntämään.
Miksi Turku harkitsee superbussia, vaikka vastaavista tasebusseihin perustuneista ratkaisuista on jo kokemusta Tampereella sekä Helsingissä (seutulinja 550), ja molemmat kaupungit ovat nämä hylänneet kaluston korkeiden huoltokustannusten sekä Suomen talvelien vuoksi? Millä perusteella superbussi lisää kaupunkialueiden viihtyisyyttä, vaikka niistä syntyy täsmälleen samat hiukkaspäästöt kuin muustakin autoliikenteestä? Miksi Turku ei hyödynnä synergiaetuja Tampereen ja Helsingin kanssa raitiotien toteuttamisessa samaan aikaan ja yhteisillä kalustehankinnoilla? Miksi raitiotien kustannuksissa on huomioitu mm. putkistojen siirrot ja arkeologiset kaivaukset, mutta ne on jätetty superbussilta pois? Miten uskottavaa on että superbussille luotaisiin samat kaistaetuudet kuin raitiotielle, kun kiusaus sekakaistojen toteuttamiseen henkilöautoilun eduksi keskusta-alueella on huomattavasti helpommin toteutettavissa kuin raitiotiellä? Miten Turun kaupunginhallitus kuvittelee kehittävänsä Turusta vetotoimaisen kasvukeskuksen esim. Tampereen rinnalle, jos se ei uskalla panostaa kestävään ja vakituiseen seudulliseen kaupunki-infraan? Miksi raitiotietä ei suunnitella toteutettavaksi kauaskantoisessa järjestyksessä esim. 1. Raisio - Varissuo, 2. Runosmäki - Kaarina, 3. Linnakaupunki - Hirvensalo + jatke Lentokentälle?
Onko reitille, johon raitiotietä tai superbussia suunnitellaan, rakenteilla massiivisesti uutta asutusta, vai mikä ongelma on nykyisessä joukkoliikenteessä alueille? Jäykät linjat ja harvat pysäkkivälit voi, päinvastoin kuin halutaan, karsia käyttäjiä.
Kohta 9 on johdattelava. Siinä olisi pitänyt olla myös vaihtoehto "ei mikään"
Mitä etuja raitiotiellä on superbussiin verrattuna perusteellisesti huomattavasti kalliimpi investointi?
Miksi tarvitaan? Synne eivät ole selviä, ensin olisi luotava tarve eli työpaikkoja, missä ovat ne uudet työpaikat, joita varten tarvitsisin tällaista uutta kulkumuotoa?? Jos nyt näyttää että tarvitaan 300M€ niin toteutuessaan loppulasku on tunnetusti n.500M€ -> en halua olla tukemassa tällaista hanketta, voinko saada 20% veronkevennyksen? Kaikki tukijat voisivat saada 20% veronkorotuksen, olisiko kivaa? Toisaalta kun ja jos tällainen tulee niin en siltikään pääse kotoani töihin tällä "kulkupelillä", olisi järjestettävä esim. parkkitalo johon parkkeeraisoin oman auton ja sitten jatkaisin tällä ja ehkä vielä toisellakin bussilla ja kävelisin lopulta perille, siis ihan aikuisten oikeasti, ei kiinnostu.... ei onnistu. Toisaalta jos se AINA menee Varissuolle niin 50% siellä asuvista ovat jonkun sortin tulonsiirtojen piirissä, niin ei sieltä tule oikeaa tuloa tällekin kulkupelille -> tämä hanke kaatuu kaikkien Turulaisten maksettavaksi, johon en suostu! Ei Ei ei ei eiiiiiii....iik apua mikä idea. Miksi ei tehdä jotain oikeasti järkevää, Lontoossa esim. taksit saavat tankata ilmaista biodieseliä jota tehdään ravintolajätteistä.... hmm ideaako, ilmaista polttoainetta Turkulaisille, tätä voisin enemmänkin kannattaa? Miksi jätteenpolttolaitos lakkautettiin sehän oli maailman järkevin laitos....Ei voi ymmärtää tätä Turun päättäjien järjenjuoksua, hanketta on laskeltu ja laskeltu miljoonilla euroilla jo nyt eikä vaan uskota että TÄMÄ EI KANNATA, uskokaa jo nyt lopultakin? Se kannattaa kun väkiluku on 500000 henkeä Turussa, laittaa se kommentteihinne -kiitos!



Kenen intressi on käyttäjä yli 100 miljoonaa euroa enemmän veronmaksajien rahaa, raitiotien rakentamiseen kuin superbussin hankintaan ?
?
Miksi puhutaan superbussin olevan "taloudellisesti kannattavampi" vaikka kyse on investointikustannusten hinta-erosta? Miksi puhutaan superbussista, vaikka ei se ole super? Miksi ei samoin puhuta järkiratikasta? Miksi raitioiden mahdollistama lisämatkustajien houkuttelu on niin pienessä osassa suunnitelmissa, vaikka sitä tapahtuu kaikkialla?
Mistä rahat raitiotiehen? Superbussi vain kolmanneksen raitiotien hinnasta !!!!
Mikä vika nykyisessä järjestelmässä on
Olen kuullut, että meillä on joskus ollut nivelbusseja Suomessa. Mutta jos niistä ollaan luovuttu jostain syystä, miksi harkitsette niitä? Oletteko käyneet tutustumassa esimerkiksi Norjan Bergenissä, Tanskan Aarhusissa tai Ruotsin Tukholmassa tutustumassa niiden pikaraitiotieihin? Sekä oletteko käyneet Ruotsin Malmössä tutustulassa niiden "Superbussijärjestelmään", kun olen kuullut, että Malmössä aiotaan luopua siitä ja rakentaa raitiotie. Monissa pohjoismaiden kaupungeissa on jo iso raitiotiebuumi, joka on tullut myös tänne. Mä toivoisin, että harkitsette pikaraitiotien rakentamisesta tänne, niin Turku kehittyä entistä paremmin. Mitä mieltä olisitte myös Raitiojunasta (Tram-train)?
Mitkä ovat vaihtoehtojen ympäristövaikutukset? Esimerkiksi superbussin kumipyöristä irtoaa pienhiukkasia, onko näitä huomioitu?
Mielestäni Turun kokoisessa kaupungissa ei tarvita raitiotietä, superbussia tai runkobussia. Taloudellisesti kannattavampaa olisi lisätä bussivuoroja ja uusia reittejä Föli-alueella, niin että mm. autottomat vuorotöitä tekevät pääsevät liikkumaan julkisilla vuorokauden ajasta riippumatta. Nykyiset vuorot eivät kulje samaa tahtia esim. kaupan avautuneiden aukiolojen kanssa, vaan useimmiten ainoa vaihtoehto on kulkea pyörällä myös talvella. Niin kauan kun bussivuorot ovat riittävän laajat ja kustannukset asiakkaille pysyvät alhaalla kaikki ovat tyytyväisiä. Mikä tahansa näistä uusista joukkoliikennemuodoista lisää niin verokustannuksia kuin lippujen hintoja.
Miten raitiotien ja superbussien toteuttamisen aikataulut eroavat toisistaan? Miten nopeasti esim. superbussiverkoston aikaansaaminen tapahtuisi vs. raitiotien yksi linja?
Onko kiskoliikenteen lisämelua tutkittu reittien sijoitusvaihtoehdossa?
Kuin paljon kyseiset projektit tulee haittaamaan liikennettä kun rakennetaan ja tuleeko väylät teiden sivuun vai otaanko väylä tylästi autoilijoilta pois ? Ja onko sitä huomioitu miten vaikuttaa jos autoilijoiden tilasta viedään mm ruuhkan muodossa.
Raitiotietä ei Turun kokoisessa kaupungissa enää tarvita! Aivan liian kallis, vaikeuttaa kaikkien liikkumista, vaarallinen, meluisa, vie tilaa kaduilta. Bussiliikenne toimii aivan hyvin - vai onko joku jäänyt kyydistä tai ei ole päässyt haluamaansa paikkaan? Miksi väkisin ajetaan vääranlaista ja kallista raitiotieratkaisua Turkuun? Kenen intressissä tämä on?
Miksi kaikissa reiteissä on kytkös Varissuohon? Tähän ei käy vastaukseksi suuri matkustajapotentiali.
miksi raitiotie pitää viedä rakentamattomalle puistoalueelle????
Panostetaan olemassaoleviin juttuihin. Raitiotie ihan turha/kallis.
Raitiotiehankkeita löytyy vertailua varten Euroopasta paljon, superbusseja vähän. Voiko vertailua mitenkään tehdä luotettavasti?
Lähteekö ajokaistoja pois keskustasta raitiokiskojen tultua? Tuleeko keskustaan johtoviidakko sähköistämään ratikkaa? Supistuuko joukkoliikenteen ulottuvuus tai aikataulut kun runkoliikenne vaihdetaan eripuolille menevistä busseista vain yhtä reittiä menevään ratikkaan?
Miksi jotain näin typerää kun raitiotie
Miten Turun imagoon vaikuttaa liikennemuodon vaihtoehdot? Tuleeko Turusta maailmalla KAUPUNKI, kun raitiotievaihtoehto valitaan?
1. Miten ennustetut käyttäjämäärät eroavat vaihtoehdoissa? (toteutuneita esimerkkejä) 2. Mikä vaihtoehto on edullisin esim.50 vuoden tähtäimellä? 3. Miten maanhinnan kohoaminen eroaa vaihtoehdoissa? 4. Bussivaihtoehtojen reittejä pystyy siirtämään?
Millä perusteilla superbussia pidetään kannattavampana investointina kuin raitiotietä? Koska suurin osa tutkimuksista osoittaa raitiotien vastaavan kaupungin tarpeita paremmin ja kehittävän kaupunkia toivotumpaan suuntaan. Olettaisinkin, että superbussi olisi jo kuopattu turhan kalliina hyötyihin nähden.
Miksi Kaksikertaan aiotaan asuttaa 10 000 ihmistä jos asutus halutaan raitiotien linjalle? Miettiikö kukaan kokonaisuutta? Miksei Hiresalo - Kaksikertaan sitten tehdä raitiotietä jos moinen ylipäätään on pakko tehdä? Onko Siemens lahjonut virkamiehet raitiotien puolelle?
Miksi reitit on suunniteltu samoille reiteille kuin nykyiset fölin reitit? Kyseiset muutokset ei helpottaisi itseäni miltään osin. Asun Raision ihalassa ja täältä kulkuyhteydet ovat surkeat. Ajokortittomana ihmisenä liikkuminen talviaikana täysin mahdotonta. Miksei suunnitteilla olevia kulkuyhteyksiä suunniteltaisi fölin reittien ulkopuolelle ja niihin joissa vuoroja kulkee harvakseen esim Raision Ihala.
Miten aiotte varmistaa, että superbussit todella pystyvät käytännössä yhtä nopeaan liikennöintiin kuin raitiotie?
Super- tai runkobussiliikenne hyvin suunniteltuna ja sähköbusseilla toteutettuna varmasti toimii Turun kokoisessa kaupungissa tehokkaasti, hiljaisesti ja ympäristöystävällisesti palvellen asukkaita. Lisäksi bussivaihtoehdossa on joustavuutta esimerkiksi muuttaa reittejä tarpeen mukaan. Ihan turha rakentaa kiinteitä raiteita, kun ne aikoinaan on jo kerran revitty pois kaduista. Reittien tulee olla nopeita runkoreittejä sujuvan työmatkaliikenteen takaamiseksi, itse en pääse tällä hetkellä mitenkään järkevästi Turun Pohjolasta Kaarinan Krossiin julkisilla kulkuneuvoilla, auto on sujuvin 15 min ja sitten pyörä noin 40 min (rauhallista vauhtia), ja viimeiseksi vasta bussi (jos edes aikataulu sopii, Vainio on harventanut Föliin kuuluvia aamubussivuorojaan 110-tiellä) + kävelyä 2-3 km yhteensä yli 60 min muistaakseni.
Miksi ihmeessä pitäisi valita kankeasti ainoastaan kiskoilla kulkeva liikenneväline 2018?
Raitiotielle Wuppertalin malli olisi ehdottomasti paras ja vähiten häiritsevä.
Nyt vaaditaan päättäjiltä rohkeutta tehdä kestävä, pitkäikäinen päätös ja valita raitiotie.



<p>Onko järkevää rajoittaa joukkoliikenteen reittejä valitsemalla raitiotie? Ovatko päättäjät käyttäneet linja numero ykkösen sähköautoja? Erittäin ääretöntä ja mukavaa matkustamista. Ovatko päättäjät yöpyneet esim. Helsingissä raitiolinjan varrella? Hirveä melu aamuisin ja iltaisin kuuluu asuntoon sisälle. Onko päättäjät miettineet kuinka helppoa on jatkaa sähköpostien linjoja esim ympäristökuntiin?</p>
<p>- Minkä verran kasvavan Turun ilmansaasteet ja kumipyöristä irtoava kumipöly nousevat ilman siirtymistä raitiovaunuliikenteeseen?</p>
<p>onko tarkasteltu yhteyttä Naantaliin? missään ei mainita miten tämä vaikuttaa pelastustoimeen ja sen kalustoon!? Helsingissä on omat raivausyksiköt ratikan alle jääneiden irrottamiseksi. Nämä spesiaalit välineethän tulevat luonnollisesti toteuttajan hankittaviksi ja henkilöstö koulutettavaksi. onko missään laskelmassa huomioitu näitä kustannuksia? uskoisin tässäkin kustannusten olevan huomattavasti isommat raitsikan kohdalla, kuin superbussin. Lisäksi hän koulutuksen täytyy olla vuosittaista ja kaluston käytön sekä huollon kuukausittaista, ehkä jopa viikottaista jotta ammattitaito pysyy yllä. miten pelastustoimi sijoittuu tähän kuvioon? moten vakinaiset ja vpk:t?</p>
<p>Superbussi (sähköllä käyvä) olisi ympäristöystävällinen ja halvempi, joustavampi kuin Raitiotie. Superbussi olisi edistyskellinen tulevaisuuden ratkaisu.</p>
<p>Reitti Runosmäestä on tosi outo. Sitten kun vielä kierretään kauppatorin kautta, matka esim Kupittaaalle kestää tosi kauan. Sujuva joukkoliikenne Kupittaaalle olisi järkevä, sillä jos ette ole huomanneet, työpaikat ovat nykyään siellä...</p>
<p>Onko mitään hyvää syytä jättää rakentamatta jo 1. vaiheessa heti yhteys Raisioon asti.</p>
<p>Mikä ratkaisu on todella se edullisin 50 vuoden ajanjaksoa tarkastellessa ottaen huomioon alkuinvestoinnit sekä ylläpitokustannukset?</p>
<p>Minkälaisia päästöeroja eri kulkuvälineillä on? Pidän sitä tärkeimpänä seikkana kulkuvälineen valinnassa. Vähemmän tärkeää mielestäni on houkuttelevuuden lisääminen, pysäkkien sijainti katukuvassa tai vuorovälien tihentäminen muutamalla minuuteilla.</p>
<p>Miellipide: Raitiotie on investointina kalliimpi kuin superbussit. MUTTA Raitiotie on kuitenkin pysyvä ratkaisu johon infra- ja rakennusten rakentaminen sekä kaavoitus pitkälläjänteellä voi luottaa. Raitiovaunut pystyvät liikkumaan hyvin turun ruutukaava-alueella koska ne taittavat nivelen ansiosta kuten bussit. Raitiolinjat luovat asukkaille viihtyisyyttä ja luotettavaa liikummisuutta. Raitiotiet ja raitiovaunut on kaikin puolin paras ratkaisu.</p>
<p>Onko järkevää rakentaa huolettavaa raitiotietä sekä ilmajohtojärjestelmää. Ilmajohto ei myöskään paranna kaupunkikuvaa visuaalisesti sekä haittaa mm. Rakennustöitä.</p>
<p>Se, kumpi on ekologisesti kestävämpi (saastuttavuus, melu, sähkömagneettisuus...) vaihtoehto raitiotien ja superbussin välillä ihmisille on minun valintani.</p>
<p>SuperSÄHKÖbussi olisi oikea tulevaisuuden ratkaisu.</p>
<p>Miten liikkumisessa tapahtuva disruptio (autonomisen autot, yhteiskäyttöajoneuvot) on otettu suunnitelmissa huomioon?</p>
<p>Mitä pohdittavaa vielä on kun superbussin hinta on puolet raitiotiestä ja runkobussi vieläkin edullisempi? Joukkoliikenne toimii nyt hyvin ja bussi ratkaisu joustaa helposti tilanteiden muuttuessa. Ei tarvita raitiotietä siksi että Tamperellakin on.</p>
<p>Raitiotiehen ei varaa. Kerran luovuttu, se siitä!</p>
<p>En halua kysyä. Ei nyt kannata hätiköidä, lisätään busseja(sähkö/kaasu) pieniä ja isoja. 10v päästä on tullut jo jotain mullistavaa ja noi ratikat ei kuulu siihen joukkoon, eikä ole edes valmiina silloin. Jumalattoman kallis ja joustamaton, niin ennen ja nyt ja myöskin tulevaisuudessa.</p>
<p>Superbus är ett alternativ vi alla ångrar inom 10 år. Ett klassiskt åbopolitiskt misstag. Betala nu för spårvagn och sen håller det länge</p>
<p>Ei raitiotietä. Kiskoihin sidottu liikenne ei ole tätä päivää. Bussit on jo osittain ja tulevaisuudessa vielä enemmän sähkökäyttöisiä. Miksi siis raitioliikenne, joka on jo kustannuksiltaan lähes kaksinkertainen superbussiin verrattuna ja runkoverkostollaan huomattavasti suppeampi?</p>
<p>Onko kaksikerroksisia busseja tutkittu?</p>
<p>Kääntyykö Super tai runkobussit tiukoista kurveista? Vanha littoistentie olisi hyvä rauhoittaa kokonaan bussiliikenteestä.. välillä pelko että törmää taloomme koska vauhdit ovat kovat..</p>
<p>Miksi ei voida samantien toteuttaa sekä Varissuo-Runosmäki -linjaa, että Varissuo-Raisio -linjaa??</p>
<p>Huonosti asteltuja kysymyksiä. Ei raitiotie tai bussit yksin riitä. Pitäisi olla liikennepolitiikka, jossa selkeästi viedään tilaa yksityisautoilulta (saasteet, onnettomuudet, melu, tila) joukkoliikenteelle ja kevyelle liikenteelle. Missä on (kustant) liikenteen vaihekaava?</p>
<p>Eräs ongelma myös liikenteen tukkeutuminen Aninkaistensillan ja Tuomiokirkon alueilla. Olisiko superbussien kapasiteetti suurempi? Raitiovaunujen suurempi kapasiteetti vähentää ruuhka-alueiden kuormitusta, sillä suuria alueita palvelevien linjojen (2-2C, 18, 32, 32A, 42) ajamista voidaan vähentää tai ohjata uudelleen uusiin kohteisiin.</p>
<p>"Raitiotien ja superbussien pysäkkiväli on nopeiden ja luotettavien matka-aikojen aikaansaamiseksi nykyisiä bussilinjoja pidempi, joten välialueilla asuvien kävelymatkat voivat pidentyä, tai he voivat joutua turvautumaan bussiliityntään. Ovelta ovelle matka-aikojen arvioidaan kuitenkin parantuvan." Miten voi parantua, jos otetaan huomioon kävelyn ja/tai bussiliityntään käytetty aika? Pidempi kävely voi olla esim. vanhuksille todella vaikeaa ja mahdollisesti estää kodin ulkopuolelle lähtemisen. "Erityisryhmien liikkumisolosuhteet parantuvat varsinkin raitiotie- ja superbussipysäkkien ympäristössä." Mitä tässä tarkoitetaan ympäristöllä? Miten laajalle pysäkkialueen vaikutus ulottuu? "Kuntataloudellisesti tarkasteltuna paras linjausvaihtoehto on Varissuo-Runosmäki sekä raitiotien että superbussin osalta. Tämä johtuu erityisesti alemmista joukkoliikenteen käyttökustannuksista, kun Runosmäen ja Nättinummen kaksi tiheästi liikennöityä runkolinjaa muutetaan yhdeksi raitiotie- tai superbussilinjaukseksi." En ole nähnyt missään tietoa siitä, miten runkolinjat tulevat toimimaan, koska eihän voi olla niin, että koko Turun joukkoliikenne hoituu näillä raitiotie- tai superbussilinjoilla. Toivoisin tästä selkeää selvitystä julkisuuteen. "30 vuoden tarkasteluaikavälillä kaupunkien nettotalouden kannalta kaikki raitiotievaihtoehdot ovat tappiota tuottavia ja kaikki superbussivaihtoehdot lisäävät tuloja. Tämä johtuu erityisesti raitiotien suurista investointi- ja korkokustannuksista sekä superbussin paremmasta käytön aikaisesta taloudesta." Ei mikään mitätön seikka tämäkään ottaen huomioon myös ne kaikki odottamattomat ja odotetut ongelmat mitä varmasti tulee ilmaantumaan näin massiivisessa rakennustyössä, mitä raitiotie vaatii. Entä jos kaupungin väkiluku ei kasvakaan näiden ennusteiden mukaan? Raitiotie on kallis ja joustamaton vaihtoehto ja sillä rahalla voitaisiin nykyisellään jo hyvin ja kattavasti toimivaa runkobussiliikennettä parantaa entisestään.</p>

Miten on keskustan eli kauppatorin ympäristön reitti suunniteltu eli onko se kaksisuuntainen koko reitiltään? On vaan niin ahtaat kadut että en moiseen usko.
Onko suoberussi sähköauto?
Toivomus: Älkää unohtako syrjäkulmia! Järjetön keskittäminen aiheuttaa vain lisää tungosta!
voisiko raitiotien suunnitella satama-kauppatori-matkakeskus reitille? Voisiko koko ratikkaverkon toteuttaa museo tyylisenä, pienimuotoisena, korostaen sitä että Turussa oli menneinä vuosina pitkään raitiotie?
Jos raitiotie päätetään rakentaa, onko reitti todennäköisimmin vain keskustassa ja sen läheisyydessä vai laajennetaan sitä esimerkiksi Vähä-Heikkilää, Uittamoa ja/tai länsikeskusta lähemmäs?
Raitiotien hinta sekä raitiovaunujen elinkaari?
Miksi suoberussi olisi erityisesti aiempia nivelbusseja parempi? Millaiset sen huoltokustannukset elinkaarimallissa ovat jos puhutaan raitiotiehen vertautuvalla 50 v aikajänteellä? Miten bussi skaalautuu jos matkustajamäärä kasvaa? Kuinka paljon kustannuksia lisää toteuttaa bussi esivaiheena raitiotielle? Miksi raitiotie on arvioitu niin paljon Tampeereen vastaavia laskelmia kalliimmaksi?
Runkobussi, raitiotie tai superbussi eivät nosta Turku nousuun. Yksittäinen linja siellä täällä vaikuttaa vain murtoosaan julkisen liikenteen käyttäjistä. Suuri osa matkustajista asuu näiden alueiden ulkopuolella. Investointi nykyisten bussilinjojen parantamiseen vaikuttaa enemmän matkustusmukavuuteen, asiakastyytyväisyyteen ja pitää hinnat kurissa. Esim. Kaarinasta Skanssiin ei edellenkään kulje busseja viikonloppuisin. Aivan käsittämätöntä haaveilla miljoonahankkeista ja raitiolinjoista kun nykyistä Föli-liikennettäkin ei saada toimimaan kunnolla. Erityisesti huonosti liikkuvat eläkeläiset, autottomat ja vuorotöitä tekevät kärsivät nykyisistä satunnaisesti ajettavista bussivuoroista. Parantakaa nykyinen järjestelmä toimivaksi kokonaisuudeksi niin muita uudistuksia ei tarvita ja säästyy kansalaisten verorahat.
Jos sellainen tulisi, kuinka kauan se rakentaminen kestäisi.
Onko linjaus jo kiveen hakattu? Eikö Hirvensalo - Halinen-suunta olisi myös tärkeä? Eikö useampia reittejä kannataisi suunnitella samalla kertaa?
Kerro minulle, miten te meinaatte saada kaikki liikenne mahtumaan Uudenmaankadulla kun puolet kaistoista annetaan kokonaan joukkoliikennelle? Eteenkin kun Uudenmaankadulta on tarkoitus ajaa toriparkkiin? Haloooo?
Vihreitten höpinöitä. Raitiotietä ei näin pieni kaupunki tarvitse vaan linja-autoilla pääsee ihan hyvin joka paikkaan eikä tarvita kiskoja joilla pääsee vain aina vain sinne minne kiskot vie ja Raitiotie on älyttömän kallis sysätä veronmaksajien niskoille. Muutenkaan tässä kaupungissa ei ole varaa vaan saadaan älytön velka päällä.
Tämä kysely on huonosti laadittu
Nyt rakennettava raitiotie olisi joustamaton kallis ratkaisu, joka ei edes palvele eri alueilla asuvia turkulaisia. Sähkökäyttöiset bussit ovat edullisempi ja aivan yhtä ekologinen ratkaisu, jossa joukkoliikenteen resursseja (lue: bussireittejä ja -vuoroja) voidaan joustavasti muokata tarpeen mukaan. Eikä kertainvestointi ole raitiotien kaltainen mahdolloman suuri... Nimimerkillä tyytyväinen 1-linjan sähköbussia käyttävä.
Bussien pitää ehdottomasti muuttua sähkökäyttöisiksi. Jotkut väittää että hybridibussi on hiljainen mutta kyllä aika kivasti kuuluu tänne kuudenteen kerrokseen! Jos ikkuna on auki niin puhetta voi jatkaa vasta kun bussi on ehtinyt kauemmaksi.
Kysymys 11: RAIKAISU (???) lisäksi kaupunkitilan viihtyvyyttä.
Lähijunaliikenne tulisi myös kytkeä Matkakeskukseen ja tehdä pysäkki/asema Turun Lentoasemalle Sataman tyyliin, jotta suora kaukojunayhteys olisi mahdollista lentokentälle mm. Helsingin ja Tampereen keskustasta. Onko lähijuna toteutumassa Uudenkaupunginradan sähköistämisen jälkeen?
Mitkä ovat vaihtoehtojen arvioidut kokonaiskustannukset 40 vuoden alle?
Onko mihinkään julkiseen liikennevälineeseen tulossa ripustuskoukkua tms. muuta mihin voisi laittaa painavat ostokassit ettei niitä tarvitse pitää sylissä tai likaisella lattialla tai istumiseen varatulla paikalla???? Niin kauan kuin tätä asiaa ei esim. huomioida joukkoliikenteessä ei se ainakaan houkuttelevammaksi tule yksityisautoiluun verrattuna. Toinen asia on se että vaikka olisi minkälaiset raitiovaunut ja muut liikennevälineet, jolleivät ne kulje tarpeeksi usein ja ole istumapaikkoja, ei se houkuta ihmisiä vaihtamaan julkiseen liikenteeseen. Nytkin busseissa joutuu seisomaan kun niitä ei mene tarpeeksi usein, vaan ihmiset joutuvat ahtaautumaan täysiin busseihin. Onko tähän asiaan tulossa muutos jonkun vaihtoehdon myötä?
Miksi ihmeessä keskustasta linnaan/satamaan ei ole ajateltu ratikkareittiä?! Tärkeä väylä ja siinä on kuitenkin paljon nähtävää, niin turisteillekin olisi parempi vaihtoehto kuin bussista maisemien tiirailu.
Miksi haluatte tuhlata raitisikkaan, kun superbussi on edullisempi ja joustavampi? Käsittäakseni bussin reittiä voi muuttaa tarvittaessa. Pirjo
Raitiotiellä suuri vaikutus kaupunkikuvaan ja kaupungin kiinnostavuuteen. "Superbussi" ei ole arvokas eikä vetovoimainen.
Miksi joidenkin alueiden arvoa tulisi nostaa toisten kustannuksella? Näin on mainittu tapahtuvan raideliikenteen seurauksena. Pelko muun julkisen liikenteen alasajosta. Vrt. Espoon metron vaikutukset esim. Tapiolan lähiliikenteeseen! Kaikille samat mahdollisuudet julkisten käyttöön ja lyhyet pysäkkivälit! Tasaiset linjajaot ja alle 300 m. pysäkkille. Tämä lisää käyttöä! Liian pitkät välimatkat saavat yksityisautot liikenteeseen. Todella suuri ristiiriä Tparkin kanssa, jossa suunnitelmassa halutaan yksityisautot keskustaan... EI MISSÄÄN TAPAUKSESSA KANKEATA RAIDELIIKENNETTÄ PIENEEN TURKUUN! Nopea muunneltavuus on valttimme! Älkää hötkyilkö! Maailma muuttuu ja automaattiohjauksessa olevat autot saapuvat Turunkin kaduille!
Raitiotien kiskoja urat hankaloittavat keskustapyöräilyä huomattavasti.
Hanke perustuu näkemyksiin ja toiveisiin ilman realismia perusasioissa, esim. todellinen väestönkasvu, taloudelliset resurssit, talouden ja ajankäytön tehostuminen sekä kuntalaisten tasapuolinen kohtelu. Esimerkiksi Espoossa matka-ajat Helsinkiin ovat pidentyneet, koska suorat bussilinjat on muutettu hoitamaan syöttöliikennettä metroasemille. Kysyn, onko Turulla varaa hukata resursseja asiaan, joka ei yleisesti helpota kuntalaisten elämää?

Miksi nyt rakennettaisiin raitiotie, kun seuraavien noin 10 vuoden kuluessa oletetaan erityisesti kaupunkiliikenteessä toimivien julkisen liikenteen kulkuneuvojen muuttuvan autonomisiksi ja sähköisiksi? Eikö Turku voisi toimia testilaboratoriona uusille teknologioille talviolosuhteissa? Mielestäni tämä tarjoaa enemmän mainetta ja näkyvyyttä Turulle, ja samalla uusia tutkimusmahdollisuuksia alueen korkeakouluille. Raideliikenteen kehitys kuuluu huippunopeisiin yhteyksiin kaupungin välillä, ei välttämättä tulevaisuudessa yhtä hyvin kaupunkien keskustoihin.
Ei ole kysyttävää, mutta sen haluan sanoa, että Turkuun pitää ehdottomasti rakentaa ratikka. Muuten Turku häviää lopullisesti kilpailun Tampereelle maan kakkoskeskuksen asemasta.
Ei sporaa turkuun!
Onko Turun kaupungilla rahaa toteuttaa raitiotiesuunnitelma? Mistä palveluista ym. kehityksestä joudutaan luopumaan?
ÄLKÄÄ MISSÄÄN TAPAUKSESSA UNOHTAKO LENTOASEMAA 1.VAIHEESTA. HYVÄNÄ ESIMERKKINÄ HKI VANTAA JOKA VASTA NYT SAI JUNARADAN!
Superbussen kväver mindre vinterunderhåll. Troligtvis billigare investering, lägre underhållskostnader och tryggare för medtrafikanter. Lättare att skala upp.
Miksi raportissa on laskettu arkeologisten kaivausten kustannukset vain raitiotielle? Entä miksi raitiotie edellyttäisi monin kertaisesti enemmän johdon siirtoja kuin superbussi joka myös vaatii omat raskaat väylänsä? Tuottaako superbussi oleellisesti enemmän mikromuovia kuin raitiotie (renkaat)? Miksi kuljettajakustannus on arvioitu 15% suuremmaksi kuin nykyisessä bussiliikenteessä? Voidaanko sähköisen superbussin hintaa arvioida luotettavasti, koska niitä ei ole vielä paljoa maailmalla?
Mitäpä järkeä on superbussissa?
Busseihin (oli super- tai ei) perustuvat vaihtoehdot ovat bussivaihtoehtoja. Juuri raideinfran investointikustannus tekee siitä paremman kuin bussit; bussien operointikulut ovat korkeammat, vaikka infrainvestointi on halvempi. Kallista infraa käytetään varmemmin ja siitä pidetään parempaa huolta. Raitiotie lisää joukkoliikenteen kulkutapaosuutta enemmän kuin mikään superbussilinja, tästä on maailmalta suunnaton määrä kokemusta. Tampere menee ohi. Jos ei raitiotietä tule, niin jäämme ikuisiksi ajoiksi kakkosketjun kaupungiksi.
Mitä viihtyvyyttä ja taloudellista järkeä on panostaa liikennejärjestelmään Varissuolle? Siellä kun ei pahemmin "normaalia" porukkaa asu. Ei hirveästi veronmaksajaa ilahduta se, että saadaan työttömiä loisia kivasti pikakuljetuksella keskustaan. Ei se ongelma liikkumisessa Varissuolla, Runosmäessä ja Raisiossa ole. Tulkaapa katsomaan tätä sujuvaa liikennettä tänne Hirvensalo -Marti akselille. Kannattaisi ehkä panostaa siihen. Voisi jopa lisätä julkisen liikenteen käyttöä jos saataisiin sujuva joukkoliikenne tänne. Kohta lähtee taas yksi hyvä veronmaksaja perhe Kaarinaan muuten (ovat sen verran järkeviä, että eivät tällaisia typeriä ratikoita edes mieti). Varissuo ja kaupungin vetovoima ovat insinööripohjalta toisensa poissulkevia tekijöitä.
Suuret bussit vaativat tilaa, voiko sen toteuttaa?
Minkä vuoksi Turun raitiotien yleissuunnitelmassa raitiovaunun päivittäiset operointikustannukset on oletettu kolme kertaa suuremmiksi kuin Tampereen vastaavissa laskelmissa?
Eikö nykyisiä bussilinjoihin pystyisi sähköistämään/hybridisoimaan? Raitiotie on todella kankea järjestelmä (esim. Helsinki, jo olemassa olevan infran muuttaminen on todella kallista, jotta rata/superbussireitti saataisiin toimimaan tavoiteaika-aulussa). Onko nyt jo mahdollista toteuttaa keskustaan jouhevampaa joukkoliikennettä, laajempi ulottuvuus bussikaistoille & liikennevalo ohjaus kaupungin tasolle, kehittämällä ns. "vihreä linja" pääkaduille (liikennevalojen ajastus)? Pysäköinninvalvonnan lisääminen keskustassa ja pysäköintiaikojen pidentäminen myös viikonlopuille (pl. Liityntäpysäköinnit [satama]) -> viikonloppuisin asukas-pysäköinnistä maksavat parkkitilaa ja ihmiset pitäisivät kannattavampana tulla bussilla leffaan sunnuntaisin autolla tulemisen sijasta johon nykyinen ilmainen viikonloppu pysäköinti kannustaa, saisiko kenties näin joukkoliikenteestä kannattavampana ja myös suurempia investointeja mahdollistavaa?
Miksi Varissuo on jokaisessa linjausvaihtoehdossa? Miksi Mylly ei ole? Miksi Turku-Naantali esim. Meyerin telakan ja Kaanaan kautta ei ole?
Miksi selvityksessä käytetyt yksikköarvot, erityisesti vaunupäiväkustannus, poikkeavat rajusti Tampereen kustannuksista?
Onko raitiotiesuunnitelmissa pidetty mielen avoimena mahdolliselle duo-raiotiejärjestelmälle tulevaisuudessa? Tarkoitankin tällä toki raidelevyyttä, 1435 mm vs. 1524 mm. Tampere selvitti ja totesi, että valtion rataverkko ei ole siellä hyödynnettävissä raitiotien käyttöön edes tulevaisuudessa, jote he valitsivat 1435:n; onko vastaavaa tutkimusta tehty Turussa?
Oliko siis superbussi nyt sama kuin sähköbussi, joka tällä hetkellä kulkee linjalla 1 ? Se on hyvä! Sellaista kannatan! Raitiotie aivan liian kallis Turkuun!
Mihin pysäkit sijoittuisivat ja miten ne toteutettaisiin eri muodoissa?
Miten raitiotiet mahtuisivat jo nyt ruuhkautuville ja suht kapeille teille joilla menee busseja ja autoja ?
Kumpi on nopeampi superbussi vai raitsikka ? Kummalle olisi halvemmat liput kulkea ?
Koittakaanyt saada edes nykyinen föliiliikenne sujumaan. Mm. TALVIKUNNOSSAPITO Pysäkit
Miksi raitiotiehankkeen kotisivulla mainostetaan superbussia taloudellisempänä vaihtoehtona raitiotielle? Mitä tällainen valheellinen kannanotto palvelee?
Puhutaan paljon superbusseista mutta missä kaupungeissa niitä on ja minkälaisia käytännön kokemuksia niistä on ja kuinka pitkään niitä on ollut käytössä ?
Kustannusarviot: missä ajassa minkä vaihtoehdon maksaisi itsensä takaisin? Miten erityisryhmät, esteettömyys huomioidaan esim. superbussissa?
Terveiset päättäjille: Polvivamman omaavana, raitiotie on kohdallani ainoa vaihtoehto, jolloin voin edes kuvitella käyttäväni joukkoliikennettä. Linja-autolla liikkuminen talvisin ei tule kuuloonkaan, koska linja-auto ja pysäkki eri tasolla ja vaikea kulkea portaita. Raitiovaunussa ei portaita ole ja pysäkki on samassa tasossa. Siihen asti kuljen vain omalla autolla.

<p>Jos raitiotie tulisi, osa nykyisistä busseista varmaan lopettaisi kulkemasta? Tällöin ihmisillä olisi pidempi matka pysäkkille kuin nykyisin. Olisiko pysäkkejä myös harvemmassa kuin nykyisin busseilla, jotta kulkisi nopeammin? Entä kulkisiko ratikka harvemmin kuin bussi, jotta saataisiin hyöty siitä, että mahtuu enemmän ihmisiä kuin bussiin? Jos näin olisi, ihmiset tuskin käyttäisivät ratikkaa enemmän kuin busseja - päinvastoin. Myös lippujen hintoja pitäisi nostaa, mikä taas vähentäisi joukkoliikenteen käyttöä. Edullinen hinta ja tiheät vuorot saisivat lisäämään joukkoliikenteen käyttöä.</p>
<p>Oletteko perehtyneet raitiotien imagolliseen paremmuuteen suhteessa linja-autoon? Tiedossa on, että mm. että ns. pukumiehet käyttävät Helsingissä ratikkaa, mutta eivät linja-autoa.</p>
<p>Raitiotie on vanhanaikainen, kallis ja jäykkä vaihtoehto, joka palvelee nykyaikaisia sähköbusseja huonommin.</p>
<p>Miksi tätäkin myydään ihmisille raitiotie linjaksena?? Miksi ei superbussi linjauksena? Selvästi koitetaan aivopestä ja nimellä ihmisten mielipidettä. Pöyristyttävää.</p>
<p>Onko investointikustannuksissa huomioitu mahdollinen valtion avustus joka pitäisi olla saatavissa raitiotiehen kuten Tampereella? Superbussi vaihtoehtoon ilmeisesti ei valtionavustusta ole saatavissa?</p>
<p>Toteutus ottaen huomioon Turun mäistä muodostuvan rakemtren. Millainen matkakeskuksesta tulee.</p>
<p>Millä eri tavoilla raitiotie lisäisi liikenteen sujuvuutta, sillä välillä näkee että jo liikennepyörä tuottaa joillekin autoilijoille suuria ongelmia?</p>
<p>Ehdottomasti raitiotie. Tuo Turulle huomattavasti enemmän vetovoimaa ja positiivista markkinointia kuin suberbussit. Tässä ei kannata tinkiä. Kestävä kaupunkirakenne tarvitsee nimenomaan raitiotietä. Vaikka ei saisi verrata muihin kaupunkeihin, niin on pakko todeta, että Turun ei ole varaa jättää raitiotietä rakentamatta, muuten voimme hyvästellä lopullisesti ajattelun siitä, että Turku on Suomen kakkoskaupunki.</p>
<p>Miksi turun raitiovaunujen kustannukset olisivat suuremmat kuin tampereella? Vai onko tämä väärinkäsitys?</p>
<p>On tehtävä edes jokin päätös, ihan mikä tahansa, mutta olkaa kiltejä, tehkää joku päätös. Rukoilen teitä. Sinäkin, joka tätä luet, saat tästä palkkaa ja teet ehkä turhinta työtä koko suomenmaassa, jos surullisesti tämänkin asian kanssa junnataan vuodesta toiseen. Ja sinun lisäksi tätäkään avautumista ei lue kukaan muu ja tänne se hautautuu. Teidä kuitenkin: muualla Suomessa asuvat ystäväni tietävät Turun jokirannasta ja epätoivoisesta yrityksestä olla niin kuin Tampere, mutta siinä onnistumatta. Surkukupainen päättämättömyys on Turun omaleimaisuus piirre. Turku aiheuttaa myötähepeää jopa Kainuulaisissa ja niillä on sentään Talvivaara. Olkaa kiltejä, tehkää jokin päätös. Lähdetänne Tampereelle.</p>
<p>Miksi käytetään harhaanjohtavaa nimitystä superbussi? Jos tarkoitetaan nivelbusseja, niin pitäisi puhua oikeilla nimillä. Monikaan ei tiedä mitä sana superbussi tarkoittaa.</p>
<p>Onko järkeä repiä kadut raitiovaunuja varten, kehittyvä bussiliikenne ei vaadi sitä</p>
<p>Bussilla kulkeminen on Fölin tultua ollut todella helppoa ja miellyttävää. Eihän tätä hyvää systeemiä olla pilaa-massa?</p>
<p>Miten Turku ottaa huomioon positiivisen rakennemuutoksen vaativan panostuksen vahvaan ja ennustettavaan joukkoliikenteeseen ratikkapäätöstä perusteltaessa?</p>
<p>Hei, 1) Itse jäin hieman ihmettelemään selvitysten kohtaa, jossa todettiin, että valtion 30% tukiosuutta pidetään lähtökohtana molemmissa vaihtoehdoissa. Onko siis tosiaan niin, että kaupunkien kevytraideliikenteen tuki valtiolta koskee myös superbusseja, jotka kuitenkin eivät ole raideliikennettä? Minulla on ollut asiasta se käsitys, että näin ei olisi, vaan tuki on nimen omaan vain ratikalle, mutta saattaa olla, että tietoni ovat vanhoja. Tämän luulisi kuitenkin olevan melko oleellinen asia ajateltaessa taloudellista vertailua. Toisaalta selvityksestä saa sen kuvan, että ensin tehdään päätös liikennemuotoon sitoutumisesta, ja vasta tämän jälkeen vermistetaan valtion tuki! Tämähän olisi hyvin erikoista, mikäli ei ole olemassa 100% varmuutta siitä, että superbussit edes ovat ko. tuen piirissä. Tämä asia siis tulisi olla selvillä ja tiedottaa. Itsessään tukea taas ratikalle voidaan pitää lähtökohtana, sillä viimeksi poliittisen päätöksenteon yhteydessä käsittääkseni valtuusto sitoutui siihen, että ratikkapäätöksen edellytyksenä on valtion tukiosuus. Taloudellista vertailua on nyt aika hankala tehdä vahvistamattoman oletuksen pohjalta, että myös superbussi voisi tai ei voi saada tukea, heittoahan voisi olla kustannuksissa silloin jopa 30%! 2) Toinen asia liittyy Asian uutisointiin. Mielestäni viranhaltijoiden tulisi nyt pitää huolta siitä, että myös lehdet uutisoivat ratikka- ja superbussiselvityksen tulokset mahdollisimman kattavasti siten, että molempien vaihtoehtojen sekä hyvät että huonot puolet tulevat esiin. Olen ikäväkseni huomannut, että osa toimittajista/lehdistä valitsee selvityksestä tai sen materiaaleista vain "valitut palat" oman narratiivinsa ja argumenttiensa tueksi, mikä kuitenkin mielestäni ei tue avointa keskustelua, vaan pikemminkin vaikuttaa tietoiselta ohjailulta. Tähän asiaan voitaisiin Kaupungin puolelta ottaa ihan kantaa, ja julkisesti korostaa sen tärkeyttä, että tutkimusten tulokset (ei vain sopivia paloja niistä) tulee julkistaa aina kokonaisuudessaan ilman jyrkkiä kannanottoja suuntaan tai toiseen. Kuinka tämä voisi onnistua?</p>
<p>Koska tällaisen hankkeen olisi toteutuessaan tarkoitus valmistua? Kuinka paljon superbussit/runkobussit/raitiovaunut olisivat riippuvaisia muusta liikenteestä ja liikenteenohjauksesta? Miten toimivuus ja yhteensopivuus liikenteeseen toteutetaan? Paljonko matkustusaika Raisiosta Turkuun nopeutuisi? Mikä olisi mahdollinen vuoroväli?</p>
<p>- tutkimustulosten viestintään tulisi panostaa: viestinnän tasapuolisuus, tulosten mahdollisimman objektiivinen/kokonaisvaltainen esittäminen - tässä tunnut olevan ongelmia osan henkilöistä, virkamiehet, toimittajat jne. kohdalla, varsinkin lehtijutuissa, jotka tuntuvat paikoin ikävän johdattelevilta ja puolueellisilta. - mielenkiintoista olisi tietää, kuinka kokonaisvaltaisia vaikutuksia kaupunkikehitykseseen on eri vaihtoehdoissa huomioitu, ja miten tämä heijastuu taloudellisuuden vertailuun? - lisäksi kiinnostaa, kuinka tulee suhtautua/mikä painoarvo antaa erilaisten tutkimusten toisistaan poikkeavalle luotettavuudelle ratikka vs. s-bussi? - valtion antamaan tukeen olisi hyvä saada tarkennusta: koska selviää/selvitetään ja saadaanko tätä myös s-bussille? asiasta ei oikein varmaa tietoa missään. tekee vertailusta hankalaa - kuinka realistista on, että valittaessa s-bussi, voitaisiin vielä muuttaa linja raiteiksi jälkeen pain? onko tälle laskettu kustannuksia?</p>

Raitiotie synnyttää pidemmälle tulevaisuuteen parhaiten hyvää imagoa, näkyvyyttä, uskottavuutta ja luottamusta sekä pysyvyyttä Turun, että Raision kaupunkirakenteiden tiiviimmälle kehitykselle ja nostaa näiden alueiden arvoa kuin superbussi, vaikka raitiotien on laskettu olevan kalliimpi investointi. Tämä investointi raitiotiehen on kuitenkin sijoittajien niin pienten kuin suurtenkin näkökulmasta kannattavin ja luotettavin vaihtoehto, joka maksaa itsensä takaisin nopealla aikajänteellä. Jos päädytte tulevana kesänä valitsemaan superbussin tai vielä huonommin vain jatkaamaan runkobusseilla raitiotien sijasta niin miten luulisitte kykeneväne rehellisesti perustelemaan Turun ja Raision kaupunkilaisille, että tämä mahdollinen mutta kuitenkin ei toivottu päätös superbusseista tai runkobusseista olisi parempi muilla tavoin kuin vain hintalappua katsomalla? Turku teki jo suuren virheen haudatessaan 1950-luvuilla useat ja hyvät raitiotietä koskevat kehitys- ja laajenemissuunnitelmat esim. Raision suuntaan sekä lakkauttamalla asteittain koko silloisen raitiotieverkostonsa 1970-luvun alkuvuosiin mennessä. EI TEHDÄ SITÄ ENÄÄ TOISTAMISEEN!
Länsikeskus rakennetaan jo nyt aivan liian tiiviisti. Eihän nämä ratkaisut pakota slummimaisen tiiviiseen asumiseen aiempien raikkaiden rakentamissuunnitelmien sijaan? Saisiko viheralueen lidl lin satakunnantien toispuoleiselle peltotilkulle?
Missä itse asut ja olet töissä? Miten kuljet työ- ja asiointimatkat nykyisin?
Liikennöintiväli ja aikataulut olisivat itselleni melko ratkaiseva tekijä käytön suhteen. Millaisiksi niitä on kaavailtu?
Voisiko Runosmäen päähän ajatella linjan päähän lenkkiä eli esim. Lyseolta linja jatkaisi Varusmestarintietä Runosmäen terveysaseman kohdalle, jossa voisi olla pysäkki ja siitä Signalistenkatua pitkin taas linjalle? Tällöin esim. Pidemmältä Pohjois-Turun suunnista saapuvat voisivat saada mahdollisuuden hyödyntää uutta linjaa paremmin.
Miksi kaupungin kaduista pitää tehdä entistä ahtaampia ratikan avulla? Kun hyvä bussiliikenne sopeutuvilla reiteillä ja aikatauluilla tuo asiakkaalle sitä paljon kaivattua palvelua sekä mahdollistaa pyöräilyn tukemisen lisäämisen
Miksi Turussa koetaan tarvetta ratikalle? Mielestäni Turku on liian pieni kaupunki siihen ja investointi on kallis. Haluaisin kysyä myös mikä näistä kulkuneuvoista on hiljaisin?
Voiko polkupyörää kuljettaa näppärästi mukana superbussissa tai ratikassa?
Kuinka nopeasti raitiovaunu kulkee (matka-ajat) ja kuinka usein?
Haluaisin lisätietoa vertailun kautta raitiotie/superbussi: ekologisuudesta, päästöistä, kokonaiselinkaarikustannuksista ja ilmanlaadusta (näin pakkasella nenässään tuntee hiukan väärällä tavalla asuvansa kaupungissa).
Eikö jumalauta ole muita rahareikiä?
Osa kysymyksistä on lähinnä johdattelevia, miksi?
Koska mahdollinen raitiotien rakentaminen voi alkaa?
Miten ihmeessä valmiiksi ahtaaseen keskustaan saataisiin mahtumaan jotain uutta? Toriparkki on nyt kuitenkin viireillä, mutta uusi hanke hankaloitaisi ja rajoitaisi yksityisautoilua keskustassa. Julkista liikennettä ei kuitenkaan pystytä voida vetää koko Turun laajuiselle ja lähikuntiin, joten en näe tässä "voittajina" kuin ne jotka jo käyttävät föliä. Johon on ilmeisen paljon satsattu lähivuosina? Eikä senkään kampanjointi ole merkittävässä määrin ilmeisesti nostanut julkisen liikenteen suosiota. Ainakaan se ei näy missään. Tihentyminen vuoroina, siivottuna busseissa, uudella mainostekniikalla varustelluilta busseilla etc..
Miksei raitiotietä jo rakenneta?
Hur klarar superbussarna vinterföre? Finns det drivning på hjulen i alla vagnar?
Näkevätkö asiantuntijat raitiovaunut ratkaisuna joka on moderni vielä kymmenen vuoden (realistinen toteutusaikataulu kaikkien hallinto- ja valitusmenettelyjen jälkeen) kuluttua kun vaihtoehtona on autonomiset ajoneuvot ja akkutekniikka ei vaadi johtimia.
Hur skulle kollektivtrafiken utvecklas för de stadsdelar som inte skulle beröras av spårväg/superbas rutterna?
Millaiseksi nähdään raitiotien tulevaisuus 20-30 vuoden aikajänteellä, kun otetaan huomioon teknologian ja kaupunki-infrastruktuurin kehittämispotentiaali, raitiotieinfrastruktuurin vaatimat mittavat investoinnit ja verkoston joustamattomuus?
Superbussia pidetään taloudellisesti kannattavampana. Lasketaanko tämä summa ratkaisun koko elinkaaren pituudelle (ottaen huomioon, että raitiotie on pitkäikäisempi) ja onko laskelmissa riittävästi huomioitu raitiotien imagoilinen ja investointi varmuutta lisäävä vaikutus huomioitu (raiteita ei liikutella investointien vierestä, bussilinjoja kylläkin)?
Kilpailukyvyyn ja kestäväen kaupunkirakenteen kannalta raitiotie ehdottomasti. Kaupungin kehityksen kannalta tärkein päätös pitkiin aikoihin. Nyt ei kannata tuijottaa pelkästään alkuinvestointikustannuksia.
- Mikä on raitiovaunun maksiminopeus? - Miksi ei rakenneta linjaa satamaan tai lentokentälle? - Miksi ei rakenneta ympyrälinjaa? - Miten raitiotien rakentamisen kustannukset katetaan? Nousevatko lippujen hinnat? - Ajavatko raitiovaunut muun autoliikenteen joukossa vai omalla kaistallaan? - Mihin pysäkit saadaan mahdutettua? Pieneneekö raitiotiestä johtuen esim. Hämeentiellä pyörätien leveys?
Eipä mitään, tekisi mieli haistatella vastustajille.
Erittäin allergisena en aina pysty olemaan parfyymoitoitujen tai eläinten kanssa samassa liikennevälineessä.
Tuleeko lippujen hinnat olemaan samoja, jos tulee raitsikka tai superbussi? Kannatan edullisinta kulkuvälinettä, lippujen suhteen. Hintojen ollessa sama, kannatan raitsikkaa... ♥☐
Voidaanko raitiotien osalta todella sanoa, että tiedämme missä haluamme julkisen liikenteen sijaitsevan 30 vuoden kuluttua? Millä perustellaan raitiotien energiatehokkuus suhteessa superbussiin kun molemmat kulkevat sähköllä ja toinen painaa viiainkertaisen määrän? Miksi haluttaisiin sitoutua kiinteään kiskoon/kiskoverkkoon kun busseja voisi hyödyntää koko lähialueen kunnissa pikalatauspisteillä? Miksi Kaarina, Naantali, Rusko, Piikkiö ja Paimio ovat ulkona selvityksestä kun suuri osa Turussa liikkuvista tulee kehyskunnista? Miksi ajatellaan, että asia koskisi vain Turkua?
Huomioikaa myös rautatiet Turun ja seutukunnan joukkoliikenteen kehittämisessä.
mielestäni pitäisi kehittää ratkaisu jossa varissuolta linja kulkee skanssin kautta ja kupittaalle ja sieltä keskustaan.

Näyttäisi selvityksen perusteella siltä, että raitiotie on kaikin puolin parempi vaihtoehto kaupungin kannalta muuten paitsi taloudellisissa laskelmissa. Kuitenkin näissä laskelmissa on pääosin otettu huomioon ainoastaan lyhytaikaiset suorat vaikutukset eikä tekstissä mainittuja kaupungin ja kaupunkitilan positiivista kehittymistä. Onko siis niin, että kaupungissa ei uskalleta luottaa niihin positiivisiin vaikutuksiin, joita muissa uusissa raitiotiekaupungeissa on havaittu? Sen sijaan oletetaan, että maailmalla varsin vähän käytetty superbussiratkaisu toisi vastaavanlaisia vaikutuksia vaikka niistä ei ole näyttöä. On myös keskusteltu superbussin toimimisesta raitiotien välivaiheena. Eikö tämä ole mm. kaivausten takia kaikkein kallein ratkaisu? Eikö olisi parempi varautua tulevaisuuteen suoraan suuremmalla kapasiteetilla eikä säästellä väärässä kohdassa? Ihmettelen myös valtion 30% avustusta. Aiemmin on esitetty, että tämä olisi saatavilla ainoastaan raidehankkeisiin. Onko tapahtunut muutos? Nimittäin jos superbussille ei ole tarjolla 30% avustusta ja raitiotielle on, ei superbussi millään voi olla kaupungille taloudellisesti järkevämpi vaihtoehto.
Onko kiskoliikenteen melu ja tärinä ollenkaan otettu huomioon vanhojen asuinalueiden läpi kulkevilla reiteillä? Uudessa taloissahan nämä voidaan suunnitella kuntoon heti alussa, mutta vanhoihin ei äänieristyksiä enää jälkikäteen saa.
Turulla ei ole varaa (turkulaisille lisää veroja) maksaa toriparkkia, raitiovaunuja ja -ratoja, jne lisähankintoja. Föli toimii mainiosti. Lisäsin vain uuden poikki-linjan esim Varissio--Raiso. ++++ Miksi Turun kaupungin nettisivut ovat niin vaikeakäyttöisiä?
Raitiotie ehdottomasti paras vaihtoehto pitkällä aikajänteellä, vaikka olisi investointina kallein. Onko Kaarinan kaupungin kanssa neuvoteltu yhteishankkeesta? Oletteko miettineet, että superbussi tarvitsee erittäin hyvän pohjan (asfaltin/alustan), koska se kulkee kumipyörillä? Kumipyöristä tulee hiukkaspäästöjä, joista halutaan päästä eroon.
Ehdotus, kun ei oteta ratikkaa, niin jää rahaa toteuttaa esim. rengasreitti, Turku keskusta - Satakunnantie - Raisio - Nesteentie - Pernontie - Turku keskusta!
Kun kerran raitiotie on purettu Turusta, niin miksi pitäisi tehdä se uudelleen.
Miten ne(mikä niistä vain toteutuu) auttavat niitä jotka eivät asu niiden reitillä, eikä työmatkallaan osu siihen?
Paljonko maksaa raitiotie kaikkine kuluineen per metri tekovaiheessa ja kuka maksaa lystin?
Mitä lisäarvoa raitiotien suurempi kustannus tuottaa? Superbussi voitaisiin ilmeisesti toteuttaa ainakin osin ilman johdinlankoja. Tämä, ja kiskojen puuttuminen tekee omasta mielestäni superbussista paremman ratkaisun viihtyisyyden kannalta. Kiskottomuus vähentää myös ylläpitokuluja.
1. Miksi Tampereelle rakennetaan raitiotie ja Turkuun ei pitäisi rakentaa, vaikka Turussa on ennenkin se ollut, eikä kaupunki ole kuin hieman Tamperetta pienempi? 2. Miksi hintaesimerkeissä ei tuoda selvemmin esille sitä, että eri välineiden käyttöikä on täysin erilainen, samoin taitaa olla myös maksimimatkustajamäärä? Lisäksi superbussi ei näytä houkuttelevan autoilevia asiakkaita siirtymään joukkoliikenteen pariin. 3. Miten superbussi eroaa tavallisesta bussista (omien kaistojen lisäksi)? Paljonko siihen mahtuu matkustajia? Mikä on raitiovaunujen kapasiteetti? 4. Miten eri välineet suoriutuvat ruuhkahuippujen kuljetustarpeesta esim. erilaisten urheilu-, kulttuuri- ym. tapahtumien ja juhlapäivien yhteydessä?
Menisikö Raision reitti Myllyn ostoskeskuksen läheisyyteen?
Ei enää raitioiteitä, kiskot on jo kerran kaivettu pois. Rahaa vanhusten hoitoon ja intervallipaikkoja lisää omaishoidettaville
Mikä kulkee varmimmin omaa reittiään? Mikä on ympäristöystävällinen ja nostalginen? RAITSIKKA!
Miten ja kuinka paljon raitiotie ja raitiovaunut vaikuttaa autolla ajajiin? Ruuhkautuuko tiet/risteykset enemmän niistä kohdista jossa on jo ruuhkaa ja jonoja kertyy? Miten vaikuttaa liikenne turvallisuuteen?
Kommentti Bussilinjat ovat nykyaikaisia, koska reittejä voidaan muuttaa tarpeen mukaan, kun kaupunki muuttuu ja kasvaa. Raitiotie olisi tässä suhteessa vanhanaikainen ratkaisu.
Raitiotiereitistö tulisi rakentaa heti mahdollisimman kattavaksi. Yhteys Kaarinan Keskustaan ja Raision keskustaan. Turun kannattaa tehdä yhteistyötä asian johdosta naapurikuntien kanssa, jotka voisivat ottaa osaa ehkä myös kustannuksiin.
Mikä on taloudellinen onnistumisprosentti muissa kaupungeissa, joissa raitiotie on valittu? Miten kauan meni, että päästiin plussalle ja paljonko plussaa tulee jatkossa?
spårväg är väldigt stelt och dyrt. vi behöver en flexibel lösning som kan förändras efter behov. spårvagnar är en trafikfara - jag har sett personer bli överkörda. åbo har haft spårvagn men bytt till buss -varför gå tillbaka???
--
Infra muuttuu vuosikymmenien aikana, jolloin bussit mukautuvat paremmin reittien muutoksiin yms. Sähköbussit moninkertoinen edullisempi investointi ja tällöin veronmaksajien eurot riittävät muuhinkin investointeihin. Sähköbussit puhtaampi ja äänettömämpi vaihtoehto kuin meluavat raitiovaunut/junat.
Kuinka paljon kalliimpi ratkaisu ratikka on?
Jos halutaan hyvää, niin miksi vaihtoehdoissa pitää olla huonoa?
Haluan kysyä että oletteko tosissanne jonkun raitiotien kanssa?! Turku on siitä juuri paras kaupunki kun raitiotietä ei ole. Keskustassa on mukavampi kulkea kun ei tarvitse pelätä että tulee yliajetuksi laitteiden kanssa joka ei väistä, kun Helsingissä käydessä saa pelätä. Ei tätä tänne tänne plis
Toimiva joukkoliikenne on tulevaisuudessa kasvun ehto. Autoilu kallistuu ja se raha on kaikki pois muusta kulutuksesta. Lisäksi epävarmat ajat ja pätkätyöt eivät houkuttele investoimaan autoon joka aiheuttaa yllättäviä kuluja.. Sen sijaan, että kinastellaan parkkipaikkojen määrästä, kannattaisi keskittyä pitämään huolta, että niitä parkkipaikkoja ei tarvittaisi toimivan joukkoliikenteen ansiosta. Parkkitilaa voisi sen sijaan järjestää suurimpien joukkoliikenneväylien varrelle, se säästäisi autoilijat stressaavalta parkkipaikan metsästykseltä.
Tälläkin hetkellä bussit aina vain puoliillaan, miksi siis tarvitaan nopeasti paljon lisää kuljetus kapasiteettia???
<a href="https://m.youtube.com/watch?v=Lqgvk6LWUDk">https://m.youtube.com/watch?v=Lqgvk6LWUDk</a> Löytyykö tulevaisuudessa muita ratkaisuja kuin nyt yllä esitetyt ja voiko niihin varautua jo nyt?

Miten raitiovaunut tai superbussit mahtuvat keskustan ahtaille kaduille, kun toriparkin tarkoituksena pyrkimyksenä on saada sinne myös omilla autoilla tulevia asiakkaita? Bussia käyttävät pitävät tärkeänä sitä, että niitä liikkuu taajaan ja pysäkit ovat lähellä. Jos esim. Runosmäessä pysäkeitten määrä putoaa nykyisestä (11) kolmeen, ja kävely matka vaikkapa terveyskeskuksesta pysäkillä on pitkä, miten tämän odotetaan parantavan julkisen liikennevälineen käyttöä? Sairaalan rollaattoria käyttävän vanhuksen on tosi vaikeata kävellä pitkiä matkoja pysäkillä ja odottaa siellä pitkään seuraavaa vuoroa. Miksei kehitetä linjoja, jotka kulkevat suoraan esim. Runosmäestä Kupittaaalle? Miten Varissuolta Runosmäkeen tai Raisioon kulkeva linja parantaa esim. Pansion tai Uittamon vetovoimaa? Miksei kaupungin busseissa käytetä biodieseliä, joka ei saastuta ilmaa? Mistä investoinneista (koulut, monitoimitilat, päiväkodit yms.) kaupunki aikoo säästää, jos toteutetaan satojen miljoonien liikennetarkoituksia? Miksi raitiotiet ja superbussit on julkisuudessa asetettu ainoiksi vaihtoehdoiksi? Onko varmaa, että valtio tulee tukemaan raitiotietä, kun myös tunnin junaan anotaan rahaa valtiolta? Havainnekuviissa keskustavisiosta näkyy vain nuoria ja terveitä ihmisiä pyöräilemässä tai kävelemässä. Minne ikäihmiset aiotaan sijoittaa, heitähän asuu nykyisin keskustassa paljon?
Toimivatko bussit sähköllä ja jos niin miten "tankkauspisteitä" saadaan reiteille? Oletan (toivon) myös raitiotien pysyvän kaupungin (eli asukkaiden) hallussa paremmin kuin nopeasti yksityistettävät bussit.
Minkä takia pitäisi rakentaa kallis raitiotie.
Onko superbussi ympäristöystävällinen vaihtoehto ?
Raitiotie on kustannuksiltaan kalliimpi, mutta eikö ajan saatossa maksa ns. itsensä takaisin? Nytkin bussiyhtiöiden kalusto on erittäin vanhetunutta, eikö raitiotie olisi parempi vaihtoehto, laittaa huomattava osa uusiksi joukkoliikenteestä? Bussiyhtiöillä ei varmaankaan ole varoja kustantaa superbusseja, koska ei yksi tai kaksi riitä. Jos haluamme olla eurooppalaisia niin silloin ehdottomasti raitiotie ja eikö se ole ympäristön kannalta vihreä vaihtoehto?
Miksi ei panosteta Uusikaupunki-radan henkilöliikenteeseen? Siellä on kasvu. Telakan suunnan bussiliikenteen tehostus toinen panostussuunta. Kannattaisiko odottaa toriparkin rakennusmyllerrys ennekuin sekoitetaan liikennettä lisää superkaistoilla tai kiskoilla?
Toivon päätöksiä tehtäessä mietittävän, miten raitiotie luo uusia maailmoja (ääni, tuoksut), sekä yhdistää historian ja nykypäivän.
Mikä on raitiovaunun oletettava käyttöikä verrattuna superbussiin?
Alueellisesti Moisio-Yliäärä-Paattinen-Tortinmäki ovat taas unohtuneet samoin kuin Jäkärlä. Täältä suunnalta on paljon liikennettä keskustan suuntaan.
Ehdottomasti bussit.
Miksi raitiotien varikko on laskettu kalliiksi investoinniksi, mutta superbussin ei? Jos superbussi aiheuttaa joukkoliikenteen käytön lisääntymistä odotettua voimakkaammin, kuinka kauan sen kapasiteetti riittää? Entä raitiotien?
Mitkä ovat erot super / runkobussilla ? Hinnat, matkustajalukumäärä / bussi yms. Jäykkä ratoliikenne sopii vain pitkien matkojen joukkoliikenteeseen. Ainoa järkevä ratkaisu on joustava helposti muunneltavat reittivaihtoehdot jonka bussiliikenne mahdollistaa. Imago , viihtyvyys ym ?? Tavalliset veronmaksajat eivät halua veroeurojaan käytettävän superkalliiseen ratikkaverkon rakentamiseen. Raision päättäjät järki käteen eikä mennä ratikkavouhotukseen mukaan. PS. Nykyinen föli toimii kiitettävästi.
Nouseeko kunnallisvero?
Ymmärretäänkö yleisesti, ja onko tehty selväksi virkamiehille sekä päättäjille tahoille se, että raitiotie ja superbussi (nivelbussi) ovat lähtökohtaisesti ja laadullisesti erityyppisiä ratkaisuja joukkoliikenteen rungoksi, koska ne eivät ole keskenään täysin vertailukelpoisia (raideliikenne tuottaa enemmän hyötyä pidemmällä aikavälillä sekä kapasiteettinsa että pysyvyytensä puolesta, mutta myös imagosyistä aivan eri tavalla kuin superbussit)?
Miksi ei kehitetä linjaa Lentokenttä- Linja-autosaama-rautatieasema- kauppatori- satama (superbussi). Miksi kokojan keskustellaan vain Varissuo- Runosmäki välillä joka ei mielestäni ole se kaupunkikuvan kannalta tärkein reitti.
Onko kyseessä vielä PIKArailiotie, jos linja mutkaille kaupparien kautta? Ehdotukseni on suora linja Aninkaistenkatu - Uudenmaankatu ja sen täydennyksenä rengaslinja keskustan alueelle (ks 2050 visio)
Miksi linja Varissuo - Lauste - Raisio ei ole vaihtoehtona ?
Miten pitkälle eri vaihtoehtojen elinkaarikustannukset, työllistämisaikutukset ja ekologisuus on otettu huomioon vertailuissa? Mitä yksittäinen kansalainen voi tehdä edesauttaakseen raitiotievaihtoehdon valintaa? Voidaanko valtion tukea hakea raitiovaunuhankintaan? Voidaanko synergiaetuja hakea yhteisten ostopien, keskitettyjen huoltojen tai kalustolainauksen osalta Tampereen ja Helsingin kanssa raitiovaunujen osalta?
Kadut ovat aika kapeita ja kun raitiotiekiskoja pitää rakentaa kadut ovat auki joten liikkuminen hankaloituu
Superbussit ovat turhia koska meillä on jo normaaleja busseja turussa. Ei tarvita mihinkään superbusseja. Raitiotie on paljon parempi koska se lisää turkuun viihtyisyyttä ja turismia. Toivottavasti Raitiotie!!
Superbussi on tosi turha!! Raitiotie on paljon parempi ja viihtyisyyttä lisäävä! Ehdottomasti raitiotie!
Raitiotie on tosi hyvä vaihtoehto rakastan raitiovaunuja. Ei superbusseja koska Busseja on tarpeeksi. Olen kuitenkin aika vanha että kulkisin raitiovaunuilla mieluiten!
Kulkisin mieluiten raitiovaunuilla koska siinä viihtyy paljon ja mielestäni moni muukin haluaa raitiovaunuja koska se lisää turkuun viihtyisyyttä ja turismia. Superbussit ovat turhia. Ehdottomasti ratikka!..
Mielummin Ratikka kuin superbussi koska superbussit ovat turhia. Meillä on jo busseja. Raitiovaunut sopii enemmän turkuun ja lisää turismia niinkuin muut kaupungit. Turussakin pitäisi olla raitiotie koska muillakin kaupungeilla on. Raitiotie ei sotke liikennettä. Raitiovaunulla pääsisin itekkin kulkemaan moniin paikkoihin.
Raitiovaunut/ratikat ovat parhaita!! Ehdottomasti ratikat!
Tähän astiset kuvaesitykset turhan manipuloituja, esim 6.2 TS:ssa ollut kuva Kupittaaan alueelta, kadun todellinen leveys ei lähelläkään kuvan esittämää.
Hommatkaa se tunnin juna.
Kaikkien kannalta ja etenkin liikennöitsijöiden ja kaupungin kannalta voisi kuvitella taloudellisempaa olla satsata nykyiseen järjestelmään. Vinkkinä voisitte myös muuttaa Tortinmäen bussien kulkureitin kulkemaan suoraan Paattisten ja Moisio läpi moottoritietä keskustaan, kiertämättä koko Moisio asuinalueita. Voisi käydä bussilla töissä, kun ei tarvitse istua tuntia bussissa. Laittakaa ko. asuinalueille omat bussit.

Miettikää mitä olette tekemässä ja tietäkää mitä tilaatte ja älkää valitko toteutusmuodoksi allianssia jossa tilaajaa vedetään höplästä kun ei ymmärretä mitä ollaan tekemässä (tästä hyvät esimerkit Helsingissä/Espoossa ja Parhaat kusetukset Tampereella)
Valtion tuki: Onko tosiaan saatavissa busseille, kuuluvatko tuen piiriin, kuten ratikat kuuluvat? Eikö tämä tulisi esim. jonkin tyyppisellä periaatepäätöksellä varmistaa ennen kuin tehdään päätös järjestelmästä tai vertaillaan niitä? Aika arveluttavaa on muuten tämä tarkastelu..
Superbussista voidaan jatkaa kehitystä myöhemmin raitiovaunuun, mutta eikö olisi kannattavampaa tehdä projektia kerralla päätöspisteeseen eli raitiovaunuun?
Ei rautatietä!
Mitä järkeä raitiotiessä? Ihmiset eivät valitse turkua asuinaluekseen jonkun liikennöintivälineen takia, ennemmin karttavat raitiovaunullista kaupunkia. Sähköbussit tärkeintä.
Miksi pitäisi ottaa raitiovaunut käyttöön jos turussa on jo sujuva bussiliikenne. Tiet pitäisi tehdä uusiksi, ja se tarkoittaisi miljoonien kuluja, ja paljon työmaita. Tampereella liikenne ihan sekaisin esim. Tämän takia.
Korjattaa selvityksen tiedot vertailukelpoisiksi, nyt haiskahtaa pahasti vedätykseltä bussien suuntaan.
Joukkoliikenne kaistoja on jo Turun kaduilla, ajoneuvot joita varten joukkoliikennekaistat on varattu, seikkailevat tavallisilla kaistoilla lisää ruuhkaa aiheuttamassa, Miksi? Lumi aiheutti 2018 alussa tasaisella maalla Helsingissä raitiovaunujen suistumisia kiskoilta, uskotaanko, että Turkuun ei sada lunta ja jos sataa, niin kiskot saadaan puhdistettua lumesta nopeasti? Vrt. Kuntek ja helmikuu 2018 aurauksen onnistuminen. Turussa on mäkiä, joki ja rautatie, joiden yli/ohi tai ali on jotenkin päästävää, miten? Kiskot aiheuttavat todellisen vaaran jalankulkijoille ja pyöräilijöille liukkauden vuoksi. Pyörätie ja kiskot pitää rakentaa 90° kulmaan risteävissä kohdissa, onko huomioitu? Rikkoutuneen tai radalta suistuneen raitiovaunun ohi ei pääse raitiovaunulla, eikä korvaavaa julkista liikennettä tietenkään ole varalla, tällöin julkinen liikenne ei toimi. Raitiovaunun nosto on pidempi prosessi kuin korvaavan linja-auton ajaminen paikalle. Seuraava linja-auto pystyy ohittamaan rikkoutuneen helposti. Varautuminen häiriöihin on kallista, mutta pakollista. Miten varauduttu? Keskusta on jo nyt ahdas kevyelle liikenteelle, henkilöautoille ja julkiselle liikenteelle, samalla kadulla. Ajatus autottomasta keskustasta ei tule toteutumaan, siihen eivät usko varsinkaan toriparkista haaveilevat. Risteyksissä eivät nykyiset telibussit mahdu kääntymään, miksi ei käytetä nivelbusseja, jotka kääntyvät ketterästi ja kuljettavat useampia matkustajia kuin telibussit? Kiskot kaivettiin jo kerran Turusta, ei pidä tehdä uutta kallista ja turhaa investointia. Kulkeminen ei nopeutuisi, päästöt ehkä pienenisivät, mutta uusien kulkuvälineiden rakentaminen ei ole päästövapaata, eivätkä nykyiset linja-autot katoa mustaan aukkoon pois uusien tieltä. Nesteellä on lähes päästövapaata dieseliä, myös maakaasua on tarjolla, jos halutaan vähentää päästöjä, miksi ei käytetä vaihtoehtoisia poltto- nesteistä? Onko syynä pakkomielle kolisevasta ja kankeasta raitiovaunusta? Raitiotiekiskojen rakennustyömaat, kapenevat kaistat, tilaa vievät pysäkkialueet ym asiaan liittyvät karkoittavat ostovoiman Turun naapurikuntien marketteihin. Onko tämä ymmärretty? Raitiotiehaave ei ole tarpeen, eikä jouta kiskojen osalta tilanteiden muuttuessa.
Jos ratikka valitaan, laajenee verkosto myös halisiin jossain vaiheessa?
Lisää linjoja pohjoiseen... Moisio-Paattinen-Jäkärä...
Miksi edes mietitään ratikkaa, joka on paljon kalliimpi, repii kaupungin pitkäksi aikaa ja on menneen talven lumia? Mistä rahat ratikkavaihtoehtoon? Bussi parempi ja halvempi vaihtoehto ja saadaan nopeammin käyttöön. Onko vihreillä kytky ratikan ja yhtä tyhjän toriparkin kesken?
Ilman muuta bussi. Helpompi ja halvempi ratkaisu ja nopeammin toteutettavissa. Päättäjät inttavat ratikkaa, josta jo kerran päästy ja joka vie turkulaiset maksumiehiksi pitkäksi aikaa. Kenen pakkomielle on ratikka?
Olen ihmetelty, johtopäätös osien hieman ympärilyöreit ja tulkinnanvaraisia luonnehdintoja, jotka antavat keskustelijoille, toimittajille ja lukijoille paljon mahdollisuuksia tulkita tuloksia ns. "halutulla tavalla". Voistaisiinko eri järjestelmien erot tuoda selkeämmin esiin esittelyssä ja julkistuksessa materiaalissa? Superbussissa korostuu mahdollisuus tehdä järjestelmästä nopeammin kattava ja laaja, minkä lisäksi hinta houkuttaa. Toisaalta ratikka selvästi tavoitteita, kuten maankäytön tehostaminen, joukkoliikenteen kasvattaminen, imago jne., ajatellen tehokkaampi. Erot pitää tehdä selviksi. Ei kiitos tällaisille "lähes yhtähyviä" -ilmaisuille, jotka jättävät paljon tulkinnan ja vääristelyn varaa..
Onko mitään järkeä sotkea kaupunkia, ainoastaan vihreän ideologian takia 50 luvun tekniikalla (ratikka), joka on jäykkä, häiriö herkkä ja älyttömän kallis. Superbussi kuljettaisi saman ihmismäärän taloudellisemmin, ekologisemmin ja olisi paljon joustavampi.
Miksei myös Naantali tulisi mukaan ja tehtäisi yhtenäistä linjaa erittäin vilkkaasti liikennöidylle väylälle Naantali-Raisio-Turku-Kaarina? Tämän tyyppisillä valtavyylillä uuden tyyppinen joukkoliikenne olisi tarpeen, koska tavalliset bussit myöhästelevät pahasti etenkin ruuhka-aikoina. Seutuliiikenteen yhtenäisyyttä ja toimivuutta pitäisi kehittää, samaan tapaan kuin Helsingin seudulla eri seudut ovat hyvin yhteydessä toisiinsa.
Miten paljon raiteet muuttaisivat yksityisautoilua keskustan alueella ? Siellä kun on jo nyt mielestäni hankala ajaa, en usko ratikan auttavan asuaa.
Jos olisi halvempaa työssäkäyville niin käyttäisin bussia enemmän!
Toivon, että raitiotietä ei valita, sillä se on kallis ja vanhanaikainen vaihtoehto. Lisäksi raiteet on vaikea mahduttaa nykyiseen katuverkostoon. Sen, joka kannattaa raitiotietä, on hyvä mennä nyt tutustumaan Tampereeseen ja siihen liikennekaaoxseen, joka siellä nyt on. Onko meidän pakko seurata Tamperetta? Lisäksi Tampereen keskusta alkaa näivettymään, kun sinne ei haluta nyt mennä liikennekaaoxsen takia. Ja mihin ne raiteet meillä nyt laitettaisiin, kun torikin revitään auki?
Miksi Turussa halutaan palata vuosisatoja vanhaan tekniikkaan, jonka käyttöön ottoa edeltävät kustannukset ovat todella korkeat ja jonka linjaston muuttaminen tulevaisuudessa on mahdotonta menettämättä aiemmin tehtyjä investointeja?



<p>Kyseenalaistan arviointituloksen raitiotieliikenteen paremmuudesta verrattuna superbusseilla toteutettavaan. Siksi kysynkin tuloskohdittain -Miten keskustan viihtyvyys olisi parempi? -Miten raitiotieliikenne olisi kaupungin kilpailuky- vyn kannalta parempi? -Miten kaupunkirakenne olisi kestävämpi? No, laitetaanhan betoniinkin rautaa kestävyuden parantamiseksi, miksei se toimisi asfaltinkin osalta. Ja onhan kestävyyttä sekin, että kiskot ovat työläämmät (lue: kalliimmat) poistaa mikäli reittiävalinta osoittautuu huonoksi. -Miten katuväylien keskellä kulkeva raitiotieliikenne on suju- vampi kokonaisliikenteen kannalta kuin bussikaistat? Tietysti itse ratikka varmaan liikehtii sujuvammin. -Miten raitio- liikenteen valinta tekee joukkoliikenteestä sujuvampaa kuin superbusseilla toteutettu ja miten se on parempi valinta asukkaiden viihtyvyyden/hyvinvoinnin kannalta? -- Näiden kahden osalta joukkoliikenteen sujuvuus tarkoittaa yksilön kannalta myös sitä, että hänen on sitä käyttäen mahdollisuus päästä mahdollisimman laajalle alueelle. Sama asia parantaa käsittääkseni myös viihtyvyyttä. Raitiotielinjausten hinta näyttää olevan n. 2,5 kertainen verrattuna super- bussien vastaavaan. Onko älytty mitä lisäarvoa saavutettaisiin sijoittamalla se kustannusten ero superbussiratkai- suun? Esim. halvimmillaan (166 milj) voitaisiin toteuttaa esim. raitiotie Varissuo - Matkakeskus. Superbussitoteutek- sella siihen hintaan päästäisiin vielä lisäksi vaikkapa Raisioon (tai Kaarinaan) ja Runosmäkeen. En ole raitiovaunu- jen vastustaja. Turussa oli aikanaan toimiva raitiotieliikenne, jota käytin ahkerasti ja joka palveli ainakin sitä aikaa hy- vin. Sitä kehittämällä se palvelisi varmaan tätäkin päivää. Mutta se sössittiin, en muista perusteluja, mutta varmaan- kin kestävä kaupunkikehityksen alttarille. Mielestäni Turun on turha haikailla Tampereen perään, se juna meni jo. On syytä tehdä ratkaisu, jota on helppo modifioida ajan tarpeitten mukaan eikä permanentoida tätä päivää raudalla asfalttiin.</p>
<p>Onko niiden tarpeellisuus oikeasti todennettu. Kustannusten edukkuus verrattuna runkobussiin tuntuu numeroiden kikkailulta.</p>
<p>Miksi aina kaikki torin kautta? Hyvä, että linja menee myös torille, mutta kaikesta puuttuu rengasliikkeen. Eli joku bussi/Raitiotie pitäisi myös mennä ilman toria, vaan kierros ympäri. Näin sujuisi linjan vaihto paremmin.</p>
<p>Raitiovaunu häiritsee kiskoilla kulkevana linjan varrella asuvia. Se on myös vanhanaikaista ja kallista tekniikkaa. Kis- kot vaativat myös isoja vaihto- ja kunnostustöitä melko tiuhaan kun superbusseille tehdyt, edullisemmat kaistat kes- tävät todennäköisesti saman ajan ja ovat huomattavasti edullisempia koejota ja huoltaa.</p>
<p>Bussi voisi liikkua ketterästi kun kaupunki kasvaa. Tuosta suunnitelmasta puuttuvat yhteydet Myllyyn ja Pernoon. Yh- teydet Tampereentien, Liedon ja Piikkiön suuntaan tarvitaan myös.</p>
<p>Taloudellisesti kestävin vaihtoehto ehdottomasti. ja kalustoa on helppo uudistaa käyttöiän loppupuolella aina vaan ekologisempaan vaihtoehtoon.</p>
<p>paras vaihtoehto</p>
<p>paras vaihtoehto</p>
<p>Miten superbussi ja raitiotie eroavat ekologisuuksella? Olisiko molemmat vaihtoehdot sähkökäyttöisiä? Suunnitel- massa tulisi ehdottomasti ottaa huomioon myös joukkoliikenteen ilmansaasteet/polttoaineenkulutus/melusaaste, ja panostaa ekologisesti kestävään ratkaisuun. Uutta vaihtoa rakentaessa olisi erittäin hyvä tilaisuus myös uudistaa pyöräilyreitit, Turku on etäisyyksien puolesta todella hyvä pyöräilykaupunki, pyöräteiden puute ja autot edellä tehty kaupunkisuunnittelu ei vaan tue tätä. Keskustasta voisi poistaa yksityisautoilun kokonaan uuden joukkoliikenteen myötä.</p>
<p>Miksi alle 200 000 asukkaan Turkuun halutaan väen väkisin tuoda raskas joukkoliikennematkaisu, kun runkobussii- kenne riittäisi aivan hyvin? Ei Turun tarvitse matkia Helsinkiä tai Tamperetta. Pidetään me kiinni järkevistä investoin- neista ja ihmisen kokoisesta ja -näköisestä kaupungista. Lapsemmekin kiittävät meitä kun emme ota järjetöntä vel- kataakkaa heidän kantaakseen. Katsotaan Superbusseja ja raitioiteitä sitten kun meillä asuu 150 000-200 000 asu- kasta enemmän kaupunkiseudulla.</p>
<p>Miltä valmistajalta on saatavissa superbussilaskelmien pohjana olevia sähköisiä superbusseja ja laskelmien pohjana käytettyyn hintaan? Minkälaisia referenssejä kyseisillä valmistajilla on superbussien toiminnasta Suomen leveysas- teilla (vrt. Helsingin ja Tampereen takavuosien ongelmat nivelbussien suhteen - kunnossapitokulut olivat korkeat ja käyttöikä jäi lyhyeksi). Samat kysymykset laskelmissa käytettyjen raitiovaunujen suhteen. Onko referenssejä?</p>
<p>Onko yllä mainitut ratikan linjat eri linjoja? Yksi linja riittäisi jos se olisi mahdollisimman pitkä eli varissuo-raisio. Toi- nen linja ehdottomasti satamaan!</p>
<p>Miksei tällä hetkellä kulje suoraa linjaa Runosmäki-Tyks-Varissuo -välillä, vaikka linjan 18 bussit tuntuvat tyhjenevän lähes kokonaan torilla riippumatta kumpaan suuntaan se on menossa? Reitti Runosmäestä Kaupunginsairaalallekin on tärkeä, mutta eikö puolet 18 busseista voisi muuttaa omaksi linjakseen menemään Tyksin suuntaan?</p>
<p>Kiskot tulisi ulotta myös alueille, jotka ovat melkein kävelymatkan päässä keskustasta, kuten Portsaan, satamaan, kupittaalle, yö-kyllään ja ennen kaikkea Hirvensaloon. Aiotaanko näitä vaihtoehtoja tutkia?</p>
<p>Mielestäni analyysissa on keskitytty liaksi pelkkään kustannusten tarkasteluun ja niiden kauhisteluun. Raitiotien koh- dalla tulee myös ymmärtää huomattavat pitkän aikavälin vaikutukset esim. - kuinka maata raiteiden ja asemaseutu- jen ympärillä arvotetaan, sekä kuinka tämä vaikuttaa investointihalukkuuteen, - millaisia mielikuvia ratikka synnyttää Turusta kaupunkina, ja kuinka tämä luo positiivista imagoa lähettäen vahvan viestin paitsi ihmisille myös elinkei- noelämälle - miten ratikan korkeampi palvelutaso (parempi kapasiteetti, tasaisempi kyyti ym.) on omiaan lisäämään joukkoliikenteen suosituttuutta muita vaihtoehtoja enemmän, jne.. Kysehän on kuitenkin juuri kaupungin kokonaisval- taisesta kehittämisestä, johon raitiotie vastaa selvästi parhaiten, ja monet näistä vaikutuksista realisoituvat nimen omaan pitkän ajan yli. Superbussilla voidaan vaikuttaa samoihin asioihin positiivisesti, mutta ei siinä määrin, kuin oikealla ratikalla. Vaikka superbussien järjestelmää voitaisiin laajentaa nopeammin kattavammaksi, näkisin silti kau- kaa viisaampana ja harkitumpana satsata suoraan kunnon järjestelmään ja laatuun, vaikka siitä jouduttaisiin maksa- maan enemmän. Erityisesti kiinnostaa, olisiko esimerkiksi poliitikoilla todellista halua myös satsata superbussijärjes- telmään ratikkainvestoinnin kustannustasolla, jotta järjestelmästä saataisiin laadukas ja kattava (tämähän olisi tässä selkeästi se "suola" - ei ehkä niin hyvää, mutta kohtuullista, ja nopeammin kattavampaa)? Tämä arvelluttaa juuri sen vuoksi, että rahanmenoa ollaan jo nyt pidetty liian suurena ratikan 1:lle linjalle. Niin miksi sitten yhtäkkiä superbus- seihin olisikin varaa satsata samalla kustannustasolla rakentelemalla useita linjoja? Onko tämä oikeasti realismia, vai myydäänkö ihmisille vain mielikuvia todellisen toteutuksen sulaessa päätöksenteon väittelyissä torsoksi? Saam- meko todellisuudessa lopulta vain maalatut kaistat ilman tien vahvistuksia, ja tähän haitaribusseja, joiden ulkonäkö- kään ei vastaa mainoskuvia? Mikä pettymys ja häpeä se olisikaan, vielä jos muikin kaupunkikehityksen vaikutusel- isuus jäisi vaisuksi!</p>

Miksi matkamäärien kehitys ja kuljetuskapasiteetin tarve on laskettu vuoden 2016 datan pohjalta? Käytetyssä väestödatassa Turun asukasluku on vuonna 2050 noin 220 tuhatta, kun nykyisin puhutaan jopa 250 tuhannesta asukkaasta vuonna 2050. Tavoitetta nostettiin 2017, mutta sitä ei ole tässä jostain syystä huomioitu. Ei myöskään Itäharjun-Tiedepuiston tuoretta Masteria korotettuine väestö- ja työpaikkatavoitteineen. Eikös tämä aiheuta tutkimukseen aikamoisia puutteita?
Kommentti: Raitiotie huono. Esimerkiksi mahdollisten onnettomuuksien sattuessa ratikka jää jumiin eikä pysty kiertämään estettä. Turha tuhata rahaa moiseen...
Eikö raitiotie ole hyvin kallis ja kaupunkikuvaa ja ääniympäristöä merkittävästi muuttava ratkaisu? Turun joukkoliikenteessä käytetään jo nyt lukuisia sähköbussseja. Olisiko raitioliikenne tai suoerbussit merkittävästi ekologisempia ratkaisuja kuin nämä?
Joka kaupungissa on raitiotie - missä on superbussit? Turkulainen erikoisuus! Sitäpaitsi, eikös tämä jo päätetty puoli vuosisataa sitten, ratsikat riittää nyt, ei vaihdeta mielipidettä ihan koko ajan! ;)
Joukkoliikenteen kasvu on osittain saavutettu föli-ratkaisuilla naapurikuntien osalta sekä ilmaisilla fölikorteilla (ja koulujen lopetus pidentänyt koulumatkoja), joten tuo kasvun jatkuvuus on ehkä liian optimistinen. Joukkoliikenteen kasvu hidastuu. Miten hoidettaisiin raideliikenteen talvikunnossapito jos raideliikenteen pitäisi toimia jo aamulla? Nykyinen käytäntö tuskin riittävä?
Akut kehittyvät hurjaa vauhtia ja sanoisin että sähköautot/bussit ovat jo hyvin kehittyneitä kymmenen vuoden sisällä. Onko siis mitään järkeä läheteä toteuttamaan suurta raitiotieprojektiä, jos bussit tulevat liikkumaan sähköllä aivan lähitulevaisuudessa?
Miksei raitiotie voisi kääntyä Runosmäen suuntaan vasta Länsikeskuksesta?
Ehdottomasti raitiotie!! Superbussit ovat turhia. Itse käyttäisin raitiovaunuja
Onko näin pieneen kaupunkiin järkeä alkaa rakentamaan jotain raitiovaunulinjaa. Nytkin talvella kaupungin teitä ei osata aurata kunnolla niin miten sitten ratikan suhteen? Panostettaisiin mieluummin hyviin kävely ja pyöräilyolosuhteisiin (hyvät reitit ja niiden kunto, talvipyöräilyreitti on mahtava!) Ensiksi. Raitiovaunuhanke kuulostaa siltä, että pieni kaupunki yrittää leikkiä jotain mitä se ei ole.
Onko tutkittu kiskobussivaihtoehtoa Naantali-Raisio-Muhuri-Rautatieasema-Kupittaa-Varissuo? Naantali-keskusta välillä raiteet vähäisellä käytöllä. Keskusta-Varissuo välille pitäisi tehdä järjestelyitä. Jokaiselle asemalle ilmainen liityntäpysäköinti. Tällä tavalla saisi Naantali/Raisio/Masku -suunnan työmatkaliikenteen hienosti keskustaan/Kupittaaalle eikä tulisi läpiajoliikennettä.
Ei raiteita keskustaan. Aiheuttaa vaaran polku ja moottoripyörille sekä mopoille. Koska keskustan pyöräily reittejä on paranneltu ja ihmiset liikkuvat niillä paljon. On niihin käytetyt investoinnit tulossa rahan tuhlaukseksi mikäli muutenkin ahtaaseen keskustaan aletaan asentamaan raiteita. Muutenkin toriparkin rakentamista ei edes kannata harkita mikäli keskustasta tehdään yhtään ahtaampi ja henkilöautoille täten vastenmieliseksi paikaksi. Mielestäni nykyinen bussiliikenne on jo varissuolta keskustaan loistava. Raiteiden rakentaminen ei ole taloudellisesti järkevä ratkaisu turun kannalta.
Pitkällä aikavälillä raitiovaunu tulee edullisemmaksi kuin superbussi. Täytyy katso eteenpäin vähintään seuraavat 10 vuotta!
Miksi ihmeessä te edes mietitte raitiotietä? Mistä tulee rahoitus tälle raitiotien miljardihankkeelle? Kuka korjaa sitten rikki menneet kiskot? Missä huolletaan raitiovaunut? Onko tämä asia jo päätetty etukäteen ja tässä nyt vain mukamas otetaan asukkaiden mielipide huomioon? Toimiiko Fölikortti näissä kaikissa mahdollisissa eri vaihtoehdoissa? Paljonko kertamaksu nousee uudistuksen myötä?
Uuden joukkoliikenneverkon kattavuus on mielestäni yksi tärkeimmistä asioista uutta ratkaisua suunniteltaessa. Voidaanko reittiä pidentää/kattavuutta lisätä heti alusta, jos valitaan halvempi superbussi raitiotien sijaan?
Mistä johtuu selvitystyön spinnaaminen superbussia suosivaksi, vaikka kaikki mittarit osoittavat raitiotien olevan parempi investointi?
Ehdotan esim. yhtä Raitiotielinjaa vaikka satama-tori ja loput superbusseilla (hybridi esim sähkö/diesel/poltto-kenno/akut). Tarkan pysäkkiajon busseille voisi toteuttaa esim. elektronisella apuohjauksella ...ohjauskaapeli tms.
Mitä tarkoittaa "kestävä" kaupunkirakenne? "Vetovoima" =?
Tämän kyselyn rakenne on hieman kyseenalainen. Itselläni ei ole mitään merkitystä sille, mikä se itse väline on, vaan se, että reitit ovat toimivia. Ratikka on kiva, mutta yksi linja on melko hölmö. Sen pitäisi palvella työmatkalaisia, lentokenttää, satamaa, harrastuspaikkoja (Impivaara, Kupittaa), Logomoa ja niin edelleen. Turisteja ei kiinnosta seilata Varissuo-Runosmäki väliä.
Emme monikaan ymmärrä tarpeeksi hyvin runkobussin ja superbussin eroa? Mielestäni pääasia on, että pitkiä busseja tulee liikenteeseen pian.
1. miksi reitti runosmäkeen on kalliin läpi munterinkadulle, eikä esimerkiksi piiparinpolkua myötäillen nättinummesta runosmäen halki? 2. koko ajan puhutaan miten raitiotie kasvattaisi alueen imagoa, eikä oteta huomioon sitä mitä imagolle tekee alueelle suunniteltu täydennysrakentaminen (koulujen kentät, päiväkodit ja puistot(!) kerrostaloiksi, mataliin kerrostaloihin lisäkerroksia yms vilahtelee suunnitelmissa). Betonihelvetti ratikalla ei kuulosta hyvältä paikalta asua. 3. Omasta mielestä järkevämpää olisi raiteet raisiosta/ naantalista turun läpi paimioon asti ja matkalle muutamia isoja parkkialueita jotta nyt kaupunkiin autolla töihin tulevat voisivat reittiä työmatkallaan hyödyntää. Toimivan lähöiden paikallisliikenteen korvaaminen kalliilla vaihtoehdolla (joka näiden selvityksien mukaankin vain aiheuttaa lisää ruuhkia) ei vähennä yksityisautoilua keskustassa ellei näille anneta mahdollisuutta vaihtaa keskustan ulkopuolella bussiin tai ratikkaan.
Miksi ei Myllyyn tai sen kautta?
Koska aletaan hommiin?
-

Haluaisin käyttää joukkoliikennettä huomattavasti enemmän, kuin mitä nyt käytän. Ylivoimaisesti tärkein kriteeri joukkoliikenteen käytettävyyteen, kaiken tämän Turun mediaseksikkyyden keskellä liittyy siihen miten luotettavat aikataulut joukkoliikenteellä on ja miten helppoa on liikkua paikasta A paikkaan B. Miten superbussit pärjää loskan ja kaiken muun keskellä? Raitiovaunu vaikuttaa luotettavammalta ja pitkäaikaiselta vaihtoehdolta. Superbussien hinta-arvio kuulostaa myös aika optimistiselta. Yksi raitiolinja ei joukkoliikennettä kehitä tarpeeksi. Miten sataman alue, jokivar-sien alueet (esim Martti), Hirvensalo, Kaarina? Vaikka raitiolinja on kaikessa kiinnostavampi vaihtoehto, kehittäisin kokonaisuutena enemmän joukkoliikennettä saman aikaisesti, kun tehdään se raitiolinja välille Varissuo-Raisio. Esim superbussilinja Hirvensalo-Martti-Kauppatori-Matkakeskus. Ps. Varissuo alueena ei edellenkään houkuttele yhtään ketään vaikka sinne menisi hyperloop.
Minkä takia kaikissa ehdotuksissa on Runosmäki esillä? (Asuuko siellä valtuutettuja, jotka päättävät asiat). Tokkopa nämä käyttävät julkista ajoneuvoa. Potentiaali olisi enemmän Länsikeskuksen suuntaan-rakennetaan paljon taloja ja asukkaita muuttanut alueelle. Potentiaalia olisi myös Hirvensalo ja Skanssin suuntaan. Ei Runosmäki.
Raitiotie on selvä imagokysymys, jos tarkastelee kaupunkeja, joissa raitiotie on käytössä. Se on ehdottomasti mukavampi kuin paraskaan bussi ja laajentaa kaupungin keskustan käsitteltä. Mihin pääsee raitiovaunulla, voidaan katsoa keskustaksi.
Mistä tulee nimi "superbussi"? Sehän on tavallinen linja-auto, joten mitä "superia" siinä on? Runkobussikin on eri asia.
Alkoon Turku toistamiseen tee virhettä ja jätä rakentamatta raitiotietä. Viimeksi hölmöily kun raitiovaunut lopetettiin. Toriparkki valmistuu kun yksityisautoilu on mennyt ja robotit ajaa. Kallis asukasparkkeeraus. Autoilla mennään kauppakeskuksiin kaupungin keskustaan tullaan muista syistä.
Lisäselvityksissä on käytetty vanhoihin ennustuksiin perustuvia tietoja väestökehityksestä, vaikka uusiakin tietoja on tarjolla. Eikö tällainen pessimistinen arvio heikennä tarkastelua ratikan osalta, ja miksi vanhentuneita tietoja käytetään, vaikka uusille väestöarvioille on vankat perusteet? Lisäksi bussien valtionosuuden osalta tieto osuuden saan-nista on aika kiistanalainen. Kuinka näette tämän vaikuttavan kannattavuuden/taloudellisuuden tarkasteluun? Onko parametrit valittu tietoisesti vai tahatta ratikkavaihtoehtoa huonontaviksi?
Miten Turun ahtaille kaduille ratikat, yleensä yksi kaista menosuuntaan, edes Helsingin väylä ei tarpeeksi leveä, miksi kuvissa piirretään väylät nelikaistaisiksi, kun eivät ole, kuvat, haavetta utopiaa, ei TURUS ole väyliä, puretaanko ta-loja, tulee tilaa, auto-, liikenne sujuu, rakoista liikennekaosta, Bussit ainoa vaihtoehto, ei TURULLA varaa raitiotiehen,
Mikä on Super bussi??
Mihin perustuvat humpuukibussin kustannukset? Missään ei ole kerrottu mitään sen pohja ja ylläpitokustannuksista sekä vertailukohteista.
Onko kaavoituksessa otettu tai otetaanko huomioon raitiotie?
Onko superbussien ajo-ominaisuudet talvella hyvät? Miten esteetön liikkuminen niihin järjestetään? Onko lastenrat-taille enemmän tilaa kuin ahtaissa perus busseissa?
Kuinka pitkälle tulevaisuuteen uuden joukkoliikennetarkoituksen suunnittelu on viety? Ollaanko mietitty ratkaisun vai-kuuksia muutaman kymmenen vai kahden sadan vuoden päähän? Miten liikenteen ratkaisu seuraavan kerran tällaista muutosta mieltäessä ovat muuttuneet? Mikä olisi se joukkoliikenteen "seuraava vaihe" nykyisenlaisen rai-tiotien tai superbussin aikakauden jälkeen esimerkiksi vuonna 2100? Ja voiko raitiotien tai superbussiverkoston jäl-keen tähän "seuraavaan vaiheeseen" siirtyä sulavasti? Kauaskantoisuus on tärkeää tällaisten pysyvien investointien päätösvaiheessa, olisihan se ikävää mikäli vuosikymmenten jälkeen huomattaisiin tänä päivänä tehdyn ratkaisun olleen väärä. Kuinka paljon ja millä aikataululla superbussi- tai raitiotieverkosto laajenisi muualle kaupunkialueelle esim. uusien kasvukeskusten tai asuinalueiden myötä? Minne tulevaisuuden turkulaiset ja joukkoliikenteen keskitty-vät kaupungissa?
Raitiovaunut lisäävät turismia ja viihtyisyyttä muille asukkaille. Itseni mielestä raitiovaunut ovat paljon parempia. Su-perbussit on turha vaihtoehto.
Raitiovaunut on paras vaihtoehto koska jos ratikat tulee turkuun niin voisin mennä kouluun ratikalla, viihtyisin rati-koissa paljon paremmin. En tykkää superbusseista. Haluaisin että turustakin tulisi turistinen ja viihtyisä niinkuin esim. Helsinki . Superbussit on turhia. Pliis raitiovaunut pliis pliis☺ :)))
Miksi vaihtoehdoiksi ei ole kaavailtu 2- kerrosbusseja eikä tulevaisuuden ovelta-ovelle palvelevia kuljetusmuotoja? Päättäjät: googlettakaa jos ette lue teknisen alan uutisia, missä maailma menee kehityksessä!
Kuvitteletteko kenenkään Turkulaisen uskovan esitettyihin arvioihin ratikan hinnasta ? Itse päädyin arvioon 1.3 mil-jardia, mikä pitää kertoa vähintään kahdella, koska kyse on kunnallisesta projektista. Onko Turun liikennesuunnitte-lussa yhtään täyspäistä suunnittelijaa ? Ainakaan kaavasuunnittelu ja liikennesuunnittelu ei tähän viittaisi.
Tarkka talous on tärkeää. Ei tuhlailla.
Sähköbussit olisivat loistava ratkaisu, miksei sitä harkita?
Turulla tuntuu menevän liikaa rahaa. Ensin teatteri jonka budjetti kasvoi loppumetreillä, torin uudistaminen ja nyt tämä. Superbussit olisi halvempi tapa toteuttaa joukkoliikenteen uudistaminen. Jos kuitenkin haluttu raitiovaunu tulee takaisin niin mistä Turku aikoo saada rahat siihen??
Miten kuvattujen ratkaisujen käyttöönotto vaikuttaisi pyöräilyyn. Turussa on ensisijaisen tärkeää kehittää pyöräilyä ensisijaisena liikennemuotona.
Miten pyöräilylle saataisiin yhtä hyvät kaistat kuin ehditetussa superbussissa. Tämä oli Turun viihtyvyyden kannalta äärimmäisen tärkeää.
Raitiotie on tulevaisuutta.
Raitiotiet aikanaan kaivettiin kokonaan pois. Eikö olisi aivan järjetöntä nyt laittaa ne takaisin, jonka lisäksi mielestäni runko bussit toimivat täällä hyvin. Pois lukien ei keskustan läpi kulkevat mahdollisuudet
Missä määrin raitiotie-valinnassa on aikomus kiinnittää huomiota liikennemeluun ja mitä sille on aiottu tehdä?
Miten raitiotie muka on parempi kuin bussit. Sähköllä kummatkin toimimaan saa

<p>"Pitää selvittää liikenne- ja viestintäministeriön kanssa, voiko rahoitusta saada sekä superbussille että raitiotielle, apulaiskaupunginjohtaja Jarkko Virtanen sanoo." 7.2.2018 Olisiko asia kannattanut selvittää JO ENNEN, kuin tehdään järjestelmiä koskevat selvitykset jatkoineen ja vertaillaan vaihtoehtoja? Ei ihme, että raitiotie saadaan näyttämään kannattamattomalta, jos oletukset (tällä hetkellä aika heppoiset) superbussin eduksi asetetaan näin. Entäpä väestöennuste: perustuvatko laskelmat viimeisimpään ja tällä hetkellä luotettavimpaan tietoon? Ennusteitahan muu- tettiin 2017 aikana, ja syystä, ja siitä nyt esiteltäviä laskelmia ilmeisesti ei? Miksi? Selvitys muutoinkin malaa superbussien osalta tavoitteita, toiveita ja näkymiä, joiden toteutuminen on aika utopistista: raha ei ole tälläkään hetkellä tuntunut riittävän edes siihen yhteen ratikkalinjaan, mutta nytkö yht'äkkiä sitä riittäisi kustannustasolta kokonaisen verkoston rakentamiseen kautta kaupungin? Ei ihmeekään, jos saadaan bussin hyödyt näyttämään suuremmilta, jos oletukset ja vertailukohta tämä, mutta onko oikeasti realistista? Tuntuu hieman siltä, että kaupungissa on paljon ihmisiä, jotka eivät sitten millään halua tänne ratikkaa, minkä vuoksi selvitykset pitää väännellä ja käännellä, ja jok'iki- nen kivi kääntää, jotta ympyrä saadaan neioidyksi, ja bussi näytettyä raiteita paremmaksi. Ongelmallisinta toki se, että selvitys menee jo menojaan ja on kommentoitavana. Mitäs sitten tehdään, kun epäkohtia lakaa ilmenemään? Vahinko lienee jo päässyt tapahtumaan, mitä varmasti osa laatijoista ihan tietoisesti toivoo/ajaa...</p>
<p>Onko joku erityinen syy miksi raitiotie -vaihtoehtoa edelleen mietitään, vaikka se on on jäykkä kaupunkirakenteen ja tekniikan muutoksille? Se on todella kallis vaihtoehto ja sen lisäksi pitää pyörillä liikkuvaa tarjontaa lisätä joka ta- pauksessa</p>
<p>Onko superbussien akkuratkoisuista tehty tarkempia selvityksiä? Akuston elinkaari, uusimisen hinta, latauspaikko- jen toimivuus talvella, bussin lämmityksen riittävyys pakkasilla, tehon riittävyys täydellä matkustajakuormalla, jne.</p>
<p>Tarviiko niitä nyt oikeesti muuttaa?</p>
<p>Muistan nuoruudesta raitiovaunun, tänä päivänä ne seisahtuisivat ensimmäiseen lumen tuloon. Turun kadut ovat nykyään niin kapeita, ettei sinne mahdu raitioiteitä. Ne on kerran purettu ei enää, bussit ovat hyviä.</p>
<p>Ovatko laskelmissa käytettävät raitiotien tunnusluvut yhteismittalliset Tampereella tehtyjen vastaavien laskelmien kanssa? Olen ymmärtänyt, että näissä on huomattavia eroja raitiolikkenteen tappioksi Turussa. Jos tieto ei pidä paikkaansa, se olisi syytä pikaisesti korjata julkisuudessa.</p>
<p>miksi kumpakaan? Ei 2020-luvulla enää viritetä sähkölankoja ja pilata maisemia. Akut kehittyvät kokoajan, joten sähköbussuja!! Järjetöntä rahan haaskausta ja maiseman pilaamista vetää sähköjohtoja..</p>
<p>Osallistuin keskiviikkona pidettyyn yleisötilaisuuteen. On ikävää jos intohimoiset, eri kantojen edustajat yrittävät mus- tamaalata tehtyjä selvityksiä ja laskelmia. Näin isossa kokonaisuudessa joudutaan tekemään oletuksia ja "arvauk- sia". 1. Mustamaalaamista voisi vähentää mikäli laskentojen oleellimmat oletukset olisi kerätty yhteen. Tilaisuuden vetäjät osasivat hyvin kommentoida yleisöltä tulleita "syytöksiä". Ymmärrän, että hanke on käynnistynyt ratikan läh- tökohdista, Kuitenkin tuntuisi, että toimiva viisisakarainen verkko toisi moninkertaiset hyödyt, kun suurin osa kaupun- gin asukkaista pääsisi uuden palvelun piiriin. 2. Olisiko mahdollista saada vielä tarkastelu jossa verrattaisiin ilmeisen samanhintaista ratkaisuja Superbusi verkko mukaanlukien Kaarina, Skanssi, Hirvensalo, Linnanfältti ja Satama, Raisio, Runosmäki jne vastaan yksi ratikkalinja. Lisäksi kannattaa kertoa, jos on olemassa jokin arvio mitä tämän suuruusluokan ratikkaverkko voisi tulla maksamaan. 3. Onko eroa siinä kumpaan runkobussilinjojen on helpompi liit- tyä, ratikka vai superbussilinjaan? Voisiko runkobussi tilapäisesti ajaa vaikka superbussi kaistalla? 4. Kannatan läh- tökohtaisesti superbusseja, koska näiden kohdalla vuosien mittaan tulee olemaan aivan valtavat kehityspotentialit (akkutekniikka, lataustekniikka, autonomisetkulkuneuvot jne.) Mitä kehitystä raitieliikenteessä on tapahtunut viimei- sen 20 vuoden aikana? On selvää että vastaavaa valinnan mahdollisuutta ei ollut 10 vuotta sitten, mutta hienoa että nyt on! Valintana tulevaisuuden järjestelmä toisi Turun seudulle vielä enemmän positiivista imagoa kuin jo kerran poistettu ratikka. 5. Superbussiratkaisu tulisi ulottua Kaarina saakka.</p>
<p>Mihin hinta-arvioiden kustannusluvut perustuvat? Olen käsittänyt, että Tampereella arvioitu paikalliset kustannukset huomattavan erilaisiksi ja nimenomaan raitiovaunujärjestelmän eduksi.</p>
<p>Mielestäni Raitiotie vaihtoehdot ovat asetettu liiaksi yhden keskusajatuksen varaan. Tärkeää olisi, että nimenomaan ydinkeskustan liikenne toimisi ensisijaisesti raitiotien varassa: se tiivistäisi ja samalla laajentaisi ydinkeskustaa ja antaisi matkailijoillekin mielekkään tavan liikkua nähtävyydeltä ja museolta toiselle. Keskusta-alue olisi suurempi ja toimivampi. Bussit riittävät hyvin Varissuon ja Runosmäen tarpeisiin.</p>
<p>Saako Superbussin/ ratikan tulevaisuudessa kulkemaan ilman kuljettajaa?</p>
<p>Toimiiko superbussi sähköllä?</p>
<p>Miksi kysellään raitiotie ratkaisusta, kyse on joukkoliikenteestä, aivan samanlaista manipulointia kun pika? raitio- vaunu! Busseja tarvitaan kaikesta huolimatta, eikä ihmiset suostu kävelemään radan varteen. Superbussejakaan ei tarvita, ruuhka-aikojen ulkopuolella nykyisetkin ajavat lähes tyhjiillään. Lahiradat käyttöön, non-stop pikkubussit kier- tämään lenkkejä 15 minuutin välein asemilta keskustaan ja muille järkeville lenkeille. Tulevaisuudessa voidaan tar- kasti tietää matkustajamäärät.</p>
<p>Bussilla ja superbussilla pääsee mainosti paikasta toiseen. Kapasiteettia, pysäkkejä ja linjoja riittää, toisin kuin ratio- vaunulla, joka palvelisi vain pientä osaa asukkaista. Lisäksi, bussien pysäkeille on lyhyt matka, toisin kun kaukana oleville ratikka pysäkeille. Kuka kävelee satoja metrejä, jopa yli kilometrin johonkin ratikka pysäkille? Kyseinen on- gelma nähdään jo nyt Länsi-Metrossa. Palvelu huononi niin paljon, että bussit on palautettava takaisin liikenteeseen.</p>
<p>Onko jompi kumpi muka oikeasti tärkeä ja pakollinen investoinnin kohde ?!</p>
<p>Mikä vaihtoehtoista on ekologisim?</p>
<p>Pääskyvuoren alue on melkoisessa paitsiossa. Muutama hassu vuoro päivässä vaikka alueella asuu paljon ihmisiä ja erittäin paljon lapsiperheitä.</p>
<p>Miksi väestöennuste tutkimuksen taustalla vanha? Miksi superbussin valtionosuuden (mikäli tukea edes saa) edel- lytksiä ei sevitetty jo ennen lausunnoille lähetystä? Lausua pitäisi, mutta miten tehdä päätökset kun ei tiedä mitä su- perbusi edes Turussa olisi, ja paljonko oikeasti maksaa? Korjataanko selvitystä selkeästi räikeimpien oletusten osalta ennen lausunnon lähtöä? Onko selvitys vilpiton yritys tutkia vaihtoehtoja vai tietoista ohjailua hankkeen saat- tamiseksi tiettyyn tilaan? (ratikan torppaus) :/</p>
<p>Jos Turku päättää hölmöillä oikein kunnolla ja hankkii vastoin kaikkia odotuksia raitiotien miten hoituu lumityöt entä jos reitti tai reitit osoittautuu vääräksi mitä mahdollisen sähkökatkon varalle jne.</p>

Panostukset kaupunkitilan viihtyisyyteen on niin haluttaessa mahdollista tehdä joukkoliikenneratkaisusta riippumatta. Superbussiverkostolla on suurempi kattavuus ja pienempi haavoittuvuus kuin raideliikenteellä. Samalla rahalla saa enemmän kun valitaan superbussit.
Valitsisin hinnan perusteella superbussin. Onhan se mukavampi kuin perinteinen bussi? Tavallinen bussi nykii, heiluu ja meluaa, jos eivät nämä asiat parane, pitäisi valita raitiovaunu. Mielellään ei käryttäviä superbusseja vaan sähköllä kulkemaan.
Miksi tuhlata satoja miljoonia veronmaksajien rahoja turhaan hömpötykseen kuten raitiotiehen kun niitä tarvitaan mielenterveyspalveluihin, lastensuojeluun ja syrjäytymisen ehkäisyyn? Ovatko poliitikot sokeita ja kuuroja?
Mikä on halvin vaihtoehto? Mikä on helpoin vaihtoehto toteuttaa? Tarvitseeko raitsikka kokonaan oman linjansa/vai ajaako osittain muun liikenteen seassa? Onko tässä otettu huomioon mahdolliset liikennerriskitekijät jos ajaa muun seassa? Entä onko bussivaihtoehtoilla omat kaistansa vai jatkaisiko kuten nytkin osittain omat kaistat, osittain muun liikenteen seassa?
- ihmetyttää, miksi arvio tehty vanhentuneiden väestöennusteiden pohjalta? - miten tämä vaikuttaa arvioon, jos uudemmat arviot toteutuvat, ja esim. tiedepuiston-itäharjun massiiviset alueet toteutetaan? - loppuuko busseista tällöin kapasiteetti jo 2020-30-luvuilla, ja kuka silloin vastaa syntyneestä vahingosta? mitä maksaa järjestelmän muuttaminen tuolloin ratikaksi, jos busseilla ei pärjätä? - miksi joitain kustannuseriä (esim. teiden vahvistus, jotkin varikoihin liittyvät rakenteet) on kohdistettu vai ratikoille, mutta ei superbusseille? - miksi monet muutkin parametrit valittu ratikalla epäsuotuisiksi: esim. vaunupituudet, kävelynopeudet/-matkat pysäkeille ym. - ja taas superbusseille suotuisiksi: esim. superbussin käyttöikä 16 vuotta! (tämähän ei missään pidä paikkansa) - Mielenkiintoinen "tutkimus" teillä: pikemminkin ohjailua jonkin porukan toimesta....
1. 600 metriä pysäkeistä on aivan liikaa, jotta lisäisi joukkoliikenteen kiinnostavuutta. Oletteko tosissanne hyötylaskelmassa? 2. Joukkoliikenteen kiinnostavuus lisääntyy, mitä lyhyempi vuoroväli. Kallis raitiovaunu vie kerralla paljon ihmisiä, jolloin vuoroväli pitenee, ja houkuttelevuus vähenee. "Peräkkäin ajavat" runkobussit vastaavat ihmisten toiveisiin = lyhyt vuoroväli. Olenko muka väärässä? 3. Runkobussivuorojen lisääminen ei vaadi investointeja katurakentamiseen, eikä tee väylistä ahtaita. Eikö sillä rahalla saada aika paljon sähköllä toimivia runkobusseja, joista on jo käyttökokemuksiakin? (toisin kuin superbusseista) 4. Turussa on muitakin isoja lähiötä kuin Varissuo, ja niissä muissa on lyhin vuoroväli 10 min., tyypillinen 20 min. (arkipäivinä!) Kysyn sarkastisesti, miksi halutaan parantaa niemeenomaan Varissuon joukkoliikennepalveluja voimakkaasti, kun asujaimisto on maahanmuuttajavoittoista? Mitä lisäarvoa sillä saavutetaan?
Entäs ilman kuljettajaa liikkuvat "tulevaisuuden" vaihtoehdot joissa ei sitouduta ns. yhteen reittiin. Kannattaisiko miettiä myös lähitulevaisuutta ennenkuin upotetaan satoja miljoonia rautaisten kiskojen rakentamiseen?
Miten voidaan laittaa raitiotie ja kumipyöräliikenne samaan kuvaan. Kumipyörässä on kääntyvät etupyörät kun raitiotie kulkee kiskoja pitkin ja vain niitä pitkin huomiomatta tulevaisuuden muutoksia kaupungin tärkeistä saavutettavista kohteista.
Ellei liikenneratkaistut kulje Kauppatorin kautta ja pidä sitä vaihtopaikkana. Torikauppakin kuihtuu pois.
Milloin Turku ja Turunseutu saavuttavat eurooppalaisen kaupunkiympäristön tason nykyaikaisen joukkoliikenneratkaistuksen (raitiotien) avulla?
Onko mitään järkeä rakentaa uudestaan ratikka reittejä ku vanhat reitit purettiin.Ihan oikeesti.
Miksi raitiotien käyttäjistä jätetään yli puolet turkulaisista ulkopuolelle.
Huonosti toteutettu kysely. Osa kysymyksistä harhaanjohtavia ja väärin ymmärrettynä saattaa päätyä kannattamaan vaihtoehtoa jota ei oikeasti edes kannata. Oikeampi kysely olisi vain yksinkertaisesti kysyä raitiovaunut vai superbussi. JA JOS EI KANTANI ASIAAN SELVIÄ VASTAUKSISTA TAI SE JOSTAIN SYYSTÄ VÄÄRISTYY VÄÄRIN YMMÄRRETTYJEN KYSYMYSTEN TAKIA NIIN OLEN SUPERBUSSIEN PUOLELLA!!
Miksi laskelmia tehtäessä ei haluta pysyä totuudessa?
Miksi Turun ja Tampereen raitioiteiden kustannuslaskelmien perusteet /oletusarvot ovat Turun laskelmissa huomattavasti kalliimmat kuin Tampereen laskelmissa?
JOS kaupunki päätyy superbussiin, vaadin että ensimmäisen superbussin nimeksi annetaan Tarquinius. Sen verran huumorintajua turkulaisilla täytyy olla. Nimi on hyvin sopiva, ajetaanhan bussi joka päivä ulos kaupungista (Raisioon).
Kuinka kauan sekä superbussin että raitiotien rakentaminen vie kaupungin varoja ja kuinka kauan rakentaminen kestää? Kuinka paljon rakentamisesta tulee ongelmia liikenteeseen. Itse olen Tampereelta kotoisin, jossa nyt rakennetaan raitiotietä, ja liikenne on usein tukossa ja keskustassa on hankala ja ahdas ajaa työmaiden vuoksi. Se hidastaa myös busseja, mikä ei ole hyvä.
Tulevatko matkalippujen hinnat laskemaan?
Miksi juuri varissuolta? Itse en kannata, sillä varissuo on tunnetusti maahanmuuttajalähtöinen asuinalue. Jouduin työni puolesta käymään varissuolla ja käyttämään sinne menevää joukkoliikennettä, enkä voinut istua penkille, koska ne olivat likaiset ja bussit muutenkin epäsiistit. Tämä tulee vaikuttamaan varmasti myös raitiovaunuihin tai superbusseihin. Linjat voisivat kulkea mieluummin satamaan, linja-autoasemalle ja raunistulaan. Ehdottomasti kalliimmat hinnat uuden linjan käyttäjille. Ennen kaikkea matkailijoille suunnattua toimintaa kesäisin.
Jos raitiovaunuliikenne toteutetaan, miten varmistetaan, että muualla Turussa asuvat huomioidaan joukkoliikenteessä tasapuolisesti?
Paljonko eri vaihtoehtojen arvioidaan vähentävän keskusta-alueen yksityisautoilua ja päästöjä?
Mielestäni olisi paikallaan vielä selittää kaupunkilaisille tarkasti mitä superbussi tarkoittaa. Keskusteluissa nousee esiin ainoastaan mielikuvat vanhoista haitaribusseista.
Raitiovaunu ja superbussi oikein toteutettuna kaventaa kaupungin läpiajoreittejä. Miten suunnitelmissa huolehditaan läpiliikenteen sujuvuudesta? Mikään joukkoliikenneratkaistus ei tule merkittävästi vähentämään läpiajon tarvetta.
Miten perustellaan raitiotien investoinnin suuruusluokka suhteessa muihin vaihtoehtoihin? Miksei kaikkiin vaihtoehtoihin investoida/allokoda saman verran rahaa, jotta voisi paremmin nähdä kunkin vaihtoehdon/investoinnin aikaansaannokset per 1M€?

Asun lähikunnassa Liedossa ja toivoisin, että julkiset liikenneyhteydet Liedon (Littoisten alueelta) Turkuun lisääntyisivät ja monipuolistuisivat. Kysymys kuuluukin, kumpi raitiotie vai superbussi voisi olla parantamassa liikenneyhteyksiä lähikuntien välillä?
"Superbussi" on todellisuudessa pelkkä nivelbussi. Nivelbussit eivät kestä Suomen möykkyisillä ja loskaisilla kaduilla kuin 5-10 vuotta. Tampereella ne poistettiin käytöstä jo vuonna 2011, koska tulivat niin kalliiksi ja olivat yhtenään huollossa. Jos nyt tehdään "superbussi" niin jo 5 vuoden päästä tuskaillaan että miksei tehty kerralla kunnollista, eli raitiotietä.
En usko että se superbussi pitkällä aikavälillä tulee raitsikkaa halvemmaksi. Pikemminkin päinvastoin.
Lausunnoille lähettäminen ennen tiettyjen asioiden tarkempaa tarkastelua on ongelmallista, sillä monet lausunnon antavista tahoista saavat eteensä tämän yleissuunnitelman tarkennuksen nykyisine tuloksineen, ja juuri näiden tulosten perusteella niitä kantoja pitkälti muodostetaan. Lausunnon antavista tahoista monet eivät ole mitään raidelalan ammattilaisia, ja monet myös lähtökohtaisesti luottavat selvityksiin ajatellen niiden olevan päteviä. Millaisen kannan eri tahot sitten asiaan muodostavat, taas vaikuttaa edelleen poliittiseen päätöksentekoon sekä siihen, mitä vaihtoehtoa lähdetään edistämään. Kun tullaankin tulokseen, että suunnitelmassa on ollut epärealistisia oletuksia, virheitä tai jotain muita ongelmia, niin tällöinhän em. tapahtumien kulkuun lienee jo aika hankala enää vaikuttaa. Vahinko on jo syntynyt. Uskon ja toivon, että selvitys on tehty vilpittömästi eri vaihtoehtojen objektiiviseksi tarkastelemiseksi, mutta täytyy kyllä myöntää, että osa tutkimuksen luvuista ja oletuksista hämmentää: esim. 16v käyttöikä s-bussille, vain 30v tarkastelu-aika, vanhentuneet väestönkasvuennusteet ym. Lisäksi hatusta heitetty s-bussien järjestelmä, johon satsattaisiin ratikoiden kust. verran - eihän tällaisesta ole päätöksiä tai laskelmia!
Superbussi taloudellisesti kannattavampi ratkaisu ja muunneltavissa. Bussilinjoja voi nopeammin lisätä tulevaisuudessa kattamaan laajempia reittejä. Raitiotie kallis ja vain yksi linja ja hankala muunnella. Mistä rahat? Miksi Vihreät hinkuaa väkisin raitiotietä? Mitä on luvattu vastineeksi, kytkyksi? Sähköbussi ei ole ympäristön kannalta huono ratkaisu. On silkkaa tyhmyyttä otta paljon kalliimpi ratkaisu! Bussiratkaisu ottaa huomioon myöhemmin myös naapurikunnat.
Raitiotie on erittäin hyvä ja kestävä ratkaisu. Kysyisin: kuinka superbussit tai runkobussit kestävät kovassa liikenteessä ja taipuvat risteyksissä ja talvikeleissä? Helsingissä oli ainakin ongelmaa haitaribusseilla.
Miksi superbussi järjestelmän kustannukset ovat laskettu alakanttiin, eikä niistä ole mitään hinta tai faktatietoa edes saatavilla? Miksi raitiotien kustannukset ovat laskettu paljon korkeammiksi kuin Tampereen tai PK- seudun vastaavat suunnitelmat?
Milloin rakennus aloitetaan?
Minun mielestäni tämä vähentäisi työpaikkoja
Onhan ABB:n TOSA-bussiin tutustuttu päätöksissä?
Tokkopa tuolla niin merkitystä millä sitä kuljetaan, kunhan kuljetaan nopeasti ja edullisesti paikasta toiseen mukavalla kyydillä. Näillä ehdoilla voisin kuvitella superbussin ajan asiansa, jos se mahdollistaa halvemman liikkumisen ja nopeamman laitteiden vaihtovälin myötä aina ajantasaiset laitteet. 40v vanhat ratikat ovat muinaismuistoja...
Ketä tama oikeasti palvelee? Varissuolta ja Runosmäestä kulkee tiheään busseja muutenkin. Ja edustavat enemmän varattomimpien aluetta. Onko tama tarpeellinen muutenkaan, tulee maksamaan paljon. Ei lisää varmastikaan bussien käyttöä. Busseissa ei ole mitään vikaa. Jos jotain, niin yöbusseja kaivataan ravintoloiden sulkemisjan jälkeen.
Kun ka paljon eri vaihtoehdot (vertailu) nostavat kaupunkilaisten verotusta tulevina vuosina?
Miten invalidit on huomioitu? Nyt käytän omaa autoa, koska liian pitkä matka bussille. Entäs talvella, mihin lumet ajetaan jos raitiotie tulee?
Onko olemassa jotain laskelmia, esimerkiksi muiden kaupunkien kokemusten perusteella, kuinka paljon raitiotie houkuttelee lisäinvestointeja pitkällä aikavälillä verrattuna superbussiin ja tavalliseen bussiin? Miten erot selittyvät? Miksi keskustelussa vaihtoehto x sulkee täysin ulkopuolelle kaikki muut vaihtoehdot? Varissuolta lähtevien suunnitelmien lisäksi Turussa on todella paljon liikennettä myös "pystysuunnassa" ja yleensäkin muilla linjoilla. Jos keskustaa aiotaan kuitenkin kehittää viihtyisämmäksi, niin tällekin liikenteelle tulisi tehdä jotain. Onko ensimmäisen osuuden jälkeen tarkoitus rakentaa raitiotietä (tai jotain muuta) myös sataman ja matkakeskuksen välille? Miksi matkakeskus tuntuu olevan täysin jäissä vaikka joukkoliikenteen uudistus ja ratapiha-alue menevät täydellä höyryllä eteenpäin? Tuli Turkuun sitten raitiotie tai superbussi, niin eikö matkakeskus kuitenkin ole oleellinen osa ensimmäistä osuutta, kun se kulkee kaikissa suunnitelmissa matkakeskuksen ohi. Kysymystä olisi ehkä pitänyt tarkentaa. Epäselväksi jäi se, keitä nämä asiantuntijat ovat ja siksi kysymykseni ovat aika laajoja. Kiitos vastauksista ja mahdollisuudesta vaikuttaa!
* Millaiset mikromuovipäästöt eri liikennevälinevaihtoehdoilla on? Liikenne on osoittautunut suurimmaksi mikromuovipäästöjen lähteeksi ( <a href="https://yle.fi/uutiset/3-9223396">https://yle.fi/uutiset/3-9223396</a> ). Euroopassakin muovia oli jo joka neljännessä vesijohtovesinäytteessä ( <a href="https://yle.fi/uutiset/3-9818670">https://yle.fi/uutiset/3-9818670</a> ). Muovin poistaminen on kallista ja vaikeaa. Käsitykeni on, ettei raideliikenteestä syntyisi "muovipäästöjä". Ympäristösyistä olisi todella vastuutonta jatkaa kumirenkailla kulkevien bussien käyttämistä, koska julkiset liikennevälineet jauhavat teillä muovia ilmaan aamusta iltaan. Mikromuovi koskettaa kaikkia, koska se kulkeutuu sekä kaloihin että hanaveteen, eikä vielä tiedetä, miten se vaikuttaa ihmisiin ja millaisia aineita muovihitusista saattaa vapautua elimistössä. * Onko yksikään näistä bussivaihtoehdoista sellainen, että niille EI rakennettaisi omia ajoväyliä? Jos bussitkin tarvitsevat omat ajoväylät, nehan eivät ole yhtään sen joustavampi vaihtoehto kuin raitiotiekään. * Jos tarkasteluväliksi otetaan esimerkiksi 20 vuotta, mikä vaihtoehtoista on halvin? Kaupunki on olemassa kymmenen, kahdenkymmenen ja toivottavasti sadankin vuoden päästä ja rahaa tulee koskaan sisään ovista ja ikkunoista. Nyt on siis ajateltava nimenomaan pitkän tähtäimen kustannuksia. Paremmat yhteydet Littoinen-Kauppatori-välille!!!
1) Miksi superbussin ja raitiotien operointikustannukset poikkeavat niin selvästi muualla - esim. viimeksi Tampereella - tehdyistä laskelmista? Selvityksen mukaan superbussi olisi selvästi halvempi kokonaisuudessaan, vaikka näin ei ole. 2) Miksi selvityksen pohjana oleva väestömäärä on vuodelta 2016, vaikka joukkoliikennettä suunnitellaan vuodelle 2050? 3) Selvityksessä ratikan ja "superbussin" kalustotarve on arvioitu melkein samaksi, vaikka jälkimmäinen on selvästi pienempikapasiteettinen liikenneväline. Eikö tämä johda vääriin tuloksiin? 4) Miten ihmeessä ratikkavarikko voi maksaa Turussa yli kaksi ja puoli kertaa enemmän kuin Tampereella?
Onko vankka sitoutuminen raitiotiehen, mutta sen toteuttaminen ensin superbussi verkostona, mahdollinen ratkaisu?

Mikään joukkoliikennematkaisu ei pärjää yksityisautolle nopeudessa ja joustavuudessa. Ei työssäkäyvällä perheellisellä ihmisellä ole aikaa käyttää yli kahta tuntia työmatkaan kun vie lapset hoitoon. Yksinkin nopeimmilla reiteillä bussimatka töihin vie 45min, kun taas omalla autolla matka töihin kestää 7-10min. Mikäli vielä pudottaa aamulla lapset hoitoon matkalla ero näiden välillä on vielä räikeämpi.
Miksi joku haluaa katkeaa maanalaisen infran (vesi, tietoliikenne, sähkö) jaykkien metallipalkkien alle ja ripustaa viihtyisään kaupunkinäkömään tonneittain roikkuvia vaijereita?
Tulisiko superbussi toteutuessaan olemaan vain välivaihe ja lopulta siirryttään kuitenkin ratikkaan, vai tulisiko superbussi olemaan lopullinen ratkaisu? Jos superbussi on vain välivaihe, niin kuinka paljon kokonaiskustannukset tulevat nousemaan ennen kuin ollaan lopullisessa joukkoliikennematkaisuavotteessa?
Jos ratikka toteutetaan välillä varissuo-Runosmäki niin montako prosenttia vähenee bussien määrä kaupattorilla? Milloin tuodaan esille mahdolliset liittymälinjat ratikkaan?
Millä tarkkuudella eri vaihtoehtojen ympäristövaikutuksia on tarkasteltu? Kaipaisiin lisää tietoa aiheutuvista päästöistä sekä siitä, minkä verran liikennemuoto kuluttaa uusiutumattomia luonnonvaroja. Millä liikennemuodolla on suurin potentiaali päästövähennyksiin? Millä liikennemuodolla päästään nopeiten eroon uusiutumattomien luonnonvarojen käytöstä? Millä keinoilla varmistetaan runkobussiliinjojen tai superbussiliinjojen reittien pysyvyyden, eli jos perustan yrityksen superbussin tai runkolinjan varrelle, miten voin varmistua siitä, että linjaa ei muuteta?
Jos Varissuolla on nyt bussipysäkkejä 300 metrin välein ja raitiotiepysäkkejä tulee 2 kpl käytännössä n. 1 km välein niin busseja on houkuttelevampi käyttää ainakin huonojalkaisten.
Fölin parhaina puolina on linjojen runsaus ja lyhyet pysäkinvälit. Kummassakaan suunnitellussa vaihtoehdossa; raitiovaunu tai superbussi eivät nämä kaksi asiaa toteudu. Miksi siis tuhoittaisiin nykyiset joukkoliikenteen parhaat puolet?
Onko Superbussin/raitiotien pysäkkien läheisyyteen ajateltu pysäköintitilaa, johon kaupungin haja-asutusalueilta tuleva voisi jättää oman autonsa? Miksi hankkisimme raitiotien, esim Malmössä liikennöivät bussit ovat siinä määrin raitiovaunuja muistuttavia, että luulisi kelpaavan miehillekin, jos se on raitiotien hankinnan peruste. Miksi kaupungin viestintä on voimakkaasti raitiotien kannalla (esim. tämän kyselyn kuvituskuva!)? Toteutuuko kaupunkilaisten yhdenvertaisuus, jos todella suuret liikenneinvestoinnit kohdennetaan vain tiettyihin kaupunginosiin, erityisesti Varissuolle? Onkohan Turussa jo unohdettu, mitä esim. syksyn lehdet ja runsas lumi tekee raitioliikenteelle (terveiset Helsingistä)? Onko Turulaisten rahoitettava raisiolaisten työmatkamatkustusta (viitaten esitettyihin reittivaihtoehtoihin)? Katsokaa Simpsonien jakso monorail niin ymmärrätte kuinka tyhmä idea on tuo raitiovaunu höpötys.
Miten kehittyä tämä joukkoliikennejärjestelmä sitten tulevaisuudessa? Mille reiteille tulee?
Miksi ei suunnittelussa vaihtoehtona ole metroa, investoinnin kalleus poissuljettuna?
Miksi raportissa on kaksinivelbussien hankintahinta esitetty 60-70%:na todellisesta, käyttöikä esitetty 16:vna kun todellinen on 10-12 v? Nivelbusseilta jätetty merkittäviä väyläkuluja pois. Raitiotielle taas käyttö- ja väyläkulut on maksimoitu. Miksi? Vaunupäiväkustannusten ero tuntuu häkellyttävältä Raide-Jokeriin ja Tampereen raitiotiehen nähden... 2-3-kertainen? Myös vanhentuneiden väestöennusteiden ja maankäytön tavoitteiden käyttö ihmeyttää: eikö positiivista rakennemuutosta ja viime vuosien väestönlisäystä todella huomioida selvityksessä mitenkään (siis muuta kuin toteamalla asia, minkä jälkeen todetaan, että laskemat tehty kuitenkin vanhojen tietojen valossa)? Ja jatkoksi: jos väestökehitystä ja tavoitteita ei huomioida, voivatko kaikki Itäharjua ja Kupittaata koskevat suunnitelmat edes toteutua? Eikö kapasiteetin riittämättömyys ole ikään kuin sisään rakennettua nivelbusseissa? Selvityksessä (s.19) myös mainitaan, että "Merkittävä osa tavoitelluista hyödyistä ei sisälly yhteiskuntataloudelliseen laskelmaan". Selvityksen yhteiskuntataloudellinen osuus on tehty Liikenneviraston hankearvioinnin ohjeistuksen mukaisesti ja näiden raamien sisällä tulokseksi on saatu mitä on saatu. Sitten todetaan, että: "Liikenneviraston hankearvioinnin ohjeet eivät ole laadittu ensisijaisesti kaupunkiseutujen joukkoliikennehankkeiden arviointiin." ? Miten ihmeessä voitte selittää tämän? Pitäisikö selvityksen aikajanan olla pidempi kuin 30v., esim. 50v. - mitenköhän vaikuttaisi tuloksiin? Miksi selvitys, ja osa poliitikoista, esittelee raitiotielinjan vaihtoehdoksi nivelbussien verkostoa? Eihän tästä edes ole mitään pitäviä laskelmia, saati että kukaan olisi edes kertonut, mitä valtio tuen osalta edellyttää (jos tukea edes näille busseille saa)? Eikö tämä ole aika kummallista mielikuvien myymistä? Toisaalta ajatus raitiotien syrjivyydestä on erikoinen kärki markkinoida busseja. Eivätkös välillisistä hyödyistä nauti kaikki, nekin jotka eivät pysäkkien vieressä asu? En tiedä suunnitellaanko muualla järjestelmiä tällaisella logiikalla, että jos kaikki eivät suoraan hyödy, investointia ei voi tehdä? Viimeinen kysymykseni on seuraava: onko selvitys tehty tarkoitushakuisesti pönkittämään bussien valintaa, ja kampeamaan raitiotiehanke? Mielestäni Turun ei pidä sortua lyhytnäköiseen ratkaisuun ja yrittää tällaisen välivaihe-välineen avulla, korvaamalla laatua määrällä, uskotella, että raitiotielle olisi olemassa jokin uskottava vaihtoehto. Raitiotieiden ominaisuudet ja vaikuttavuus tunnetaan, ja vain raiteilla Turku voi saavuttaa kaikki uudistukselle asetetut tavoitteet. Bussit eivät tarjoa tähän ongelmaan lääkettä, vaan ovat vaikutuksiltaan suppeita (kattavuutta lukuun ottamatta), lähinnä kallis kompromissi ja pettymys. Älkää tehkö Turku naurunalaiseksi koko Suomen edessä. Nyt on positiivinen vire, jota ei saa hukata tällaisella kunnianhimmottomuudella ja riman alittamisella!
Raitiotie vaikuttaa kovasti keskittävän joukkoliikennemyyhteyksiä vain tiettyyn osaan kaupunkia. Miten koko kaupungin joukkoliikennemyyhteydet turvataan?
Otetaan tolkkua käteen! Verotulot laskevat reilusti maakuntauudistuksen toteutuessa ja muutakin investointitarvetta kaupungissa on.
Miksi ripustaa ilmajohtoja kun tulevaisuus on joustavammassa ratkaisussa eli akkuteknologiassa?
Jos raitiovaunut tulevat, Pitääkö kadut kaivaa kokonaan auki?
Kysymys 1. Varataanko superbussille täysin omat kaistat samalla kuin raitiotiessä? Kysymys 2. Kummalla on korkeampi kuljetuskapasiteetti: raitiotie vai superbussi? Kysymys 3. Kumpi on nopeampi: raitiotie vai superbussi? Kysymys 4. Kuinka korkeat saasteet ja hiukkaspäästöt superbussilla verrattuna raitiotiehen? Kysymys 5.: Onko arvioinneissa ylipäättään otettu huomioon näiden eri vaihtoehtojen saaste- ja hiukkaspäästöjen vaikutus kaupunkitilaan?
Lisäisikö superbussin tulo sen käyttöä alueilla missä nyt liikennöi busseja? Vai onko se yksityisautoilu silti vielä houkuttelevampi vaihtoehto esim. hirvensalosta.
Miksi selvityksen lukuja oli vääristelty ns. superbussin eduksi ja mikä taho oli lukujen takana? Miksi kaupungin edustaja (Kattelus) väittää asioita, joita koko selvityksessä ei ole selvitetty? Aika vakavia kysymyksiä herättää.

Mikä on raidekerroin raitiotie-vaihtoehdon osalta? Mikä olisi Superbussin vastaava kerroin verrattuna tavalliseen runkobussiin? Eikö Superbussi-järjestelmä toimisi lähtökohtaisesti sähköbusseilla? Voisiko Superbussin "raidekertoimen" tällöin kuvitella lähentelevän raitiotien "raidekerrointa" käyttäjämäärien suhteen, jos kerran järjestelmiä ei enää eroittaisi juuri mikään toisistaan?
Rautiovaunu toisi Turulle todella paljon enemmän viihtyvyyttä ja myös turisteille olisi hyvä ratkaisu koska raitiovaunu on helpompi käyttää kun ei tunne kaupunkia ennaltaan, ja sama pätee myös asukkaille.
Eikö ole tarkoituksenmukaisinta hakea superbusseilla kattavampi ja huomattavasti edullisempi reitistö koko kaupungin alueelle eikä pelkästään vain kahta - kolmea linjaa? Ja superbussilinjat ovat tarvittaessa muuteltavissa helposti. Mutta miks Raisioon? Miksi Kaarinaan? Eivät taida osallistua kovin innokkaasti suunnitteluun eikä ainakaan rahoitukseen. Palvelut kyllä kelpaavat. No, superbussilinjat voisivat olla sinnekin päin parempi ratkaisu.
Haluaisin kysyä selvityksen perusteista: - miksi raitiotielle kaikki kustannukset on maksimoitu ja superbusseille minimoitu? - vaunupäiväkustannusten ero Tampereeseen ja Raide-Jokeriin on todella huima: Turussa on saatu raitiovaunuliikenteen kustannukset näemmä korkeiksi, kun 12-14 raitiovaunun linjalle on suunniteltu rakennettavan 25 vaunun varikko. Silmiinpistävää on myös, että näin iso varikko riittäisi 2-3 linjalle, joten monien heito siitä, että yhden raitiovaununlinjan hinnalla saataisiin verkko kaksinivelbusseja, voi olla pikkaisen epäosuva, varsinkin kun huomioi että kaksinivelbusseja tarvitsisivat sähkökäyttöisenä 20-25 miljoonan euron sähkönsyötön / linjan - myös tuo käyttöikäoletama 16v on häkellyttävän korkea: ilmeisesti 30v aikana superbusseja ei tarvitse vaihtaa kuin kahdesti - kolmen kerran sijaan? Muualla iät yleensä 10-12v. - vanhentuneen väestötiedon ja maankäytön tavoitteiden käyttö myös yllättävä "ratkaisu": ilmeisesti itäharjun suunnitelmat saa heittää romukoppaan, sillä eihän kapasiteetti tule superbussilla riittämään, mikäli väestöennusteet (todelliset) toteutuvat, vai kuinka? - miksi selvitykset ovat tällaisia, selvän puolueellisia? - sekin hämmästyttää, että eikö todella superbussiverkostolle ole olemassa taloudellisia laskelmia, jotain tähän viittaavaa kai nuo piirakkadiagrammit yrittivät esittää? Kovin vastuutonta, jos esitellään vaihtoehtona jotain, mitä ei edes ole tutkittu. Ihmetyttää koko homma, ei voi muuta sanoa!
R.tie/ bussi-hankkeita voidaan perustella loputtomasti. Yksi arkinen pikku kysymys maltaita maksavasta yhden linjan ratikkavaihtoehdosta: Matkustusmukavuus huononee selkeästi korulauseista huolimatta kun pysäkinvälit pitenevät tuntuvasti! Miksi tällaiseen olennaiseen perusasiaan ei juuri tunnuta kiinnittävän sille kuuluvaa huomiota, kun jopa kysellään muuttohalukkuutta linjan varrelle?
Runosmäen asukkaana olen huolissani uusista ratkaisusta. Nykyinen Fölliliikenne on sujuvaa ja aikataulut kiitettävät. Esitetyillä reiteillä esim. raitiotie kierteli Nätinnummen, Länsikeskuksen ym kautta ja hidastaisi pääsyä keskustaan. Miksi siis Runosmäkeläisten pitäisi kärsiä uusista liikennejärjestelyistä?
koska raitiotien huolto ja vaunujen vaihtoväli on selkeästi pidempi (40v) busseihin (12v) miksi uusien hankintahintaa ei ole laskettu kannattavuus laskelmissa? Edullisempi ja käytössä huolettomampi, vrt esim renkaat, miksi näitä kustannuksia ei näy, eikä myöskään kuljettajien koulutuksen hintaeroja?
Vielä parempi vaihtoehto olisi ottaa mallia Saksan Wuppertalin riippujunasta ja futuristisoida se. Katse 2100-luvulle.
Miten reitti kulkee esim.Nätinummella keskustaan. Kartasta ei saa mitään selvää. Nykyisin parhaat yhteydet bussilla kaupunkiin. Alueella asuu paljon ikäihmisiä mitä tapahtuu pysäkkien välimatkoille. Toivottavasti uudistuksen tulo kestää ettei enää tarvitse kulkea bussilla.
Perinteisten runkobussien reittiä voidaan muuttaa helposti ja edullisestikin asuntoalueiden kehitysten mukaisesti, joten miten on suunniteltu raitiotielinjan muutokset toteutettavan asuntoalueiden kehittyessä ja siirtyessä? Miten Turun kaupunki toteuttaa keskusta-alueen yritysten saavutettavuuden linjojen rakennusvaiheessa, ettei keskusta-alueen yritykset häviä kokonaan, kun asiakkaiden pääsy keskustaan hankaloituu useiden vuosien ajaksi? Tampereella on jo useita yrityksiä pakotettuna poistumaan keskusta-alueelta raitiotielinjahankkeen rakennuksen vuoksi. Onko Turun raitiotiesuunnittelussa huomioitu Tampereella jo todettu ongelma, että ihmiset joutuvat ensin matkustamaan runkobussilla päästäkseen raitiotielinjalle?
Riippumatta tulevasta joukkoliikennetyypistä, mielestäni sen pitäisi jo heti alkuun tukea robottikuskia koska siihen muikin liikenne on menossa. Onko tätä otettu huomioon suunnitelmissa tarpeeksi hyvin?
Onko huomioitu myös valtion rataverkon käyttö, mm. Naantaliin?
Luuletteko oikeasti että pystyisi luopumaan autosta yhden ratikkalinjan avulla? Eihän varissuolla asu kuin työttömiä mamuja joiden matkakortit maksaa aina veronmaksaja, me ketkä käydään töissä liikutaan autolla koska työpaikat on kaupunginvaltuutetuille mihin ratikka ei kulje.
Miten suuri merkitys on kumirenkaiden pienhiukkasilla/nastoilla ruutukaava-alueen ilmanlaatuun?
Millaiset ovat pitkän aikavälin käyttökustannukset per matkustajapaikka pikaraitiovaununlinjalla suhteessa superbussilinjaan?
Laaja ja riittävän tiheä runkobussiverkosto mahdollistaa julkisen liikenteen kasvattamisen ilman järjestettävän kalliin investoinnin tekemistä. Raitiolinja ja superbussi vaativan kalliin infran rakentamisen ja palvelevat vain murto-osaa kaupunkilaisia ja raisiolaisia. Asian valmistelussa olisi eduksi laatia verokertymään perustuva kalkyyli ja ohjata runkoverkon linjoja ja vuoroja alueille joissa verokertymä on suuri, esim Papinsaari. Vuorojen lisääminen saarilta (Kaks-kerta, Erikvalla ja Hirvensalon osat) lopettaisi myös keskustelun toisen sillan rakentamisesta, mahdollistaisi saarille asetettujen asutustavoitteiden toteutumisen ja poistaisi Kaks-kerrantien ja Stålarinkadun ruuhkat. Unohtakaa siis järjetön raitio/superbussilinjaus Varissuo-Runosmäki ja tihentäkää nykyistä runkobussiverkosto lisäämällä vuoroja. Vaihtakaa polttomootoribussit sähkö/hybridit busseihin.
Minkä takia tätä joukkoliikennesuunnitelmaa viedään ideologia eikä järki ja kustannuslaskelmat edellä? Turun saarille tarvitaan ehdottomasti lisää joukkoliikennettä, ja tähän superbussi olisi loistava ratkaisu. Toista siltaakaan ei tarvita, jos superbussilinja ja -aikataulut suunnitellaan järkevästi. Tällä hetkellä yhteydet saarille/saarilta ovat niin harvat ja surkeat, että lapset pääsevät kouluun ja koulusta kotiin vain niin, että vanhemmat kuljettavat. Bussit lähtevät Kauppatorilta niin tyhmästi, että kaupungilla joutuu aina odottamaan lähes tunnin koulun loputtua, ja päivittäinen koulumatka bussilla on 2,5 tuntia! Olisiko kerrankin mahdollista, että samaan aikaan kun Turku kaavoittaa saarille, tänne rakennettaisiin myös toimivat yhteydet. Jostain syystä Varissuo on Turun päättäjille suhteettoman tärkeä. Jos lasketaan saarelaisten maksamat veroeurot, saarilta Turku saa huomattavasti enemmän veroja kuin mitä tänne satsataan palveluiden muodossa. Varissuon kohdalla asia on päinvastoin.



<p>Suomessa sähköenergiasta ei omavaraisuutta, voisiko autot varustaa kaasukäyttöisiksi? Kuinkapaljon aikaa reitillä säästetään pysäkkejä harventamalla? Kuinka luulette eriarvoisuuden asukkaiden suhteen muuttuvan? Kaikki maksaa ,jotkut voivat käyttää! Kuka kävelee yli 500m ratikkaan tai superbussiin kun ne kulkevat talon ohi ,mutta eivät pysähdy lähelle? Onko tutkittu kiskobussia Paimio-Piikkiö-Littoinen-Turku-Raisio-Uki? hakkaisi käyttömäärässä ja kustannustehokkuudessa Varissuo-Raisio ratikan mennettellen.</p>
<p>Jos rakennetaan superbussille tai raitiovaunulle oma kaista, minne muu liikenne mahtuu? Kapenevatko tiet, kun talot rajoittavat leveyttä?</p>
<p>Ettehan te ole tosissanne tuomassa mitään superbusseja pilaamaan keskustan viihtyisyyttä, kun mukava ja hiljainen raitiotiekin olisi tarjolla? Käykää nyt ihmeessä Tampereella kysymässä, miten hyvin siellä ihmiset ovat raitiotien takana ja sitä haluavat laajentaa, vaikka yhtään ratikkaa ei vielä ole edes liikenteessä.</p>
<p>Onko hinta ainut kriteeri?</p>
<p>Miksi raitiotietä edes harkitaan? Linjojen muuttaminen on hankalaa sen jälkeen, kun kiskot ovat maassa ja sähköt vedetty. Akkuteknologia ja bussien automaatio kehittyvät jatkuvasti. Eikö olisi paljon parempi käyttää ladattavia sähköbussseja, joiden linjoja voidaan mahdollisesti muuttaa? Luonnollisesti näille voi olla omat kaistansa tai muut järjestytyt niiden liikenteen sujuvoittamiseksi. Entä eikö keskustassa olisi hyvä olla rinkiä kiertävä sähköinen pikkubussilinja? Se voisi kulkea normaalia hitaammin ja kiertää vain ydinkeskustaa &amp; jokirantaa, jotta vanhemmatkin ihmiset pääsevät helposti nauttimaan ydinkeskustan eri alueista.</p>
<p>Miten raitiovaunuliikennettä voi sovittaa jo liian ahtaaseen kaupunkiin,jotta se toimisi häirisemästä muuta liikkumista ja esim. ranennusten saneeraus ja korjaustöitä?</p>
<p>Olen kulkenut aikoinaan Turussa raitsikalla (huom. ratikoita on jossakin itäSuomessa). Ne eivät nytkähdelleet jarrutuksessa/liikkeellelähdössä, mutta nykubussit meille superaikuisille siinä suhteessa ihan kamalia, on kiire istuutuaan, ettei pyllähdä. Onnistuneeko millään bussilla yhtä tasainen kulku kuin raitsikalla.</p>
<p>Superbussi kuulostaa tavalliselta nivelbussilta. Mikä ero on bussikaistaa ajavalla nivelbussilla ja superbussilla?</p>
<p>Onko mietitty myös sitä,että raitiotien kiskoja vaihdetaan viiden vuoden välein ainakin mutkapaikoista.</p>
<p>Mitä siltaa tultaisiin käyttämään raiteisiin/johtobusseihin, kun nykyiset sillat ovat jo nyt ahtaat? Toriparkki lisää parkkipaikkoja keskustaan, eli sillat sen kun vain ruuhkautuvat. Kuka turisti haluaa matkata yleensäkin Varissuolta Runosmäkeen eli miten ratikka mukamas turisteja palvelisi? Hei haloo. Nyt jo toimivia runkobussivuoroja voitaisiin vielä parantaa valtavasti (esim. sähköistämällä ja joustavasti reittien valinnoilla jopa tehdä vaikka reittien muutokokeiluja joksikin aikaa) huomattavasti edullisemmin ja pidemmän ajan kuluessa kuin noilla muilla esillä olevilla vanhanaikaisilla kaupunkiliikennejärjestelyillä. Ollaan kerrankin järkeviä ja tehdään Turun kaupungin sisäisestä liikenteestä tosi joustava tulevaisuudenkin tarpeita palveleva järjestely, josta turistitkin pystyvät nauttimaan myös kohdistetulla tarjonnalla.</p>
<p>Ei kannata puhua superbussista sehän on vain nivelbussi sen sijaan valinta on tehtävä nykyisten bussien ja ratikan välillä siis ratikka Turkuun!</p>
<p>Raitiotie on suunniteltu Runosmäen linjalla Turun tärkeimmän puiston läpi ja myös muiden puistojen ja pienten piha-akatujen läpi. Miksi ihmeessä reittiä suunnitella suoraan Runosmäkeen tampereentien kautta ja yleensä teitä pitkin eikä puistoon. Koomista, että vihreäksi mainostettua ratikkaa suunnitellaan puistoon tuhoamaan asukkaiden virkistysaluetta. Onko kysymyksessä Troijan puuhevonen , jolla saadaan puistot gryndereiden käsiin ? Ketä on höynäytetty ?</p>
<p>Som friluftsperson ogillar jag starkt ruttdragningen Nättinummi-Runosmäki, där jag anser att naturområdet nedanför vattentornet kommer att förstöras om där ska byggas spårväg/superbussväg. Vad händer med de friluftsleder, skidspår och skogsstigar om något av dessa alternativ går igenom? Jag bor nära Tammerforsvägen och busslinje 18, men skulle däremot få lång väg till den tänkta spårvägen/superbussen. Hur skulle de nya alternativen påverka stamlinjebussarna? Jag vill inte ha ett alternativ där stamlinjebustrafiken försämras!</p>
<p>Mitkä ovat raitiotien sekä superbussin huoltokustannukset esimerkiksi 40 tai 50 vuoden aikavälillä? Mukaan lukien kaikki kustannukset: kuljettajien palkat, kaluston uusiminen, asfalttin/ kiskojen uusiminen jne.</p>
<p>nykyisin 7 min.välein. Ei ainakaan harvemmin.</p>
<p>Paljonko istumapaikkoja raitiovaunussa olisi?</p>
<p>Miksi kaksinivelbussia kutsutaan superbussiksi? Helsingissä samaa järjestelmää kutsutaan Jumbo-bussiksi, eikä sen tekniikkaa koskaan kelpuutettu Jokerilinjalle, vaan todettiin raitiovaunujen olevan kaikessa parempi. Tasavertaisuuden vuoksi kutsutaan "super" busseja kaksinivelbusseiksi mutta jos ei, taibstiten raitiotietä superraitiotieksi.</p>
<p>Rakentamisen aikaiset kustannukset ja haitat selvästi eroteltuna ja mahdollisimman laajasti pitäisi esittää kaikista vaihtoehdoista.</p>
<p>Milloin päätös tehdään?</p>
<p>asun turussa turun sekä kaarinan rajalla, olisiko mahdollista saada raitiotie vaikka auranlaaksosta keskustaan/länsikeskukseen tai jonnekin täältä kun bussit kulkevat 30 min välein</p>
<p>Asun auranlaakson lähellä jokirannan vieressä, olisi kiva saada täältä superbussi vaikka matkakeskukseen/länsikeskukseen</p>
<p>Kuinka tunnepohjaisesti päättäjät tekevät näitä päätöksiä? Tuntuu siltä, että Turun päättäjät toimivat täysin tunnepohjaisesti. Niin kuin nyt, kun on kysymys raitiovaunusta. Vedotaan siihen, että kun Turussa on ollut aikaisemminkin raitiovaunu, niin ptää se saada nytkin, maksoi mitä maksoi. Ja kalliiksihan raitotieverkoston rakentaminen maksaa. Superbussit sentään liikkuvat jo valmiiksi rakennettuja katuja pitkin ja reittejä on helppo muuttaa tarpeen mukaan sinne, missä on paljon joukkoliikenteen käyttäjiä. Sama on toriparkin laita. Järkeä ei kuunnella, vaikka vieressä on miltei käyttämätön parkkihalli. Kun päättäjät ovat saaneet päähänsä toriparkin, ei selvityksiä uskota vaan pitää mutavelliin ruveta vääntämään uutta parkkipaikkaa. Samalla tuhoutuu vanhan asutuksen merkit, kun myllätään Kukaan ei oikeasti tarvitse uusia parkkipaikkoja torille. Tuntuu käsittämättömältä, etteivät autoilijat muka jaksa kävellä Louhesta sitä pariasataa metriä torille. Jotakin pitää olla asenteessa vikaa, kun tällaista väittää.</p>
<p>Tuleeko raitiotie kaarinaan asti?</p>

Eikö ole niin, että liikenteen sujuvuus raitiotiellä ja superbusseilla ajettuna huononee niille matkustajille, jotka eivät asu aivan reitin varrella. Ei ole kerrottu, että kauempaa tulevat runkolinjat ajavat näiden päätepysäkille, joista matkustajat vaihtavat toiseen kulkuvälineeseen. Näinhän on käynyt esim. Espoon metron kohdalla, mistä asukkaat ovat pettyneitä pidentyneisiin työmatkoihin. Miksi turkulaisille ei kerrota kaikkia asiaan vaikuttavia seikkoja?
Jos tulee superbussit tai ratikka niin kauppatorin alle rakennettava Toriparkki tulee täysin turhaksi. Jos halutaan vähentää autoilua keskustan alueella miten parkkihalliin olis muka tarkotus päästä?
Mitkä ovat eri ratkaisujen kokonaiskustannukset, käyttöikä ja niiden keskenäinen suhde verrattuna toisiinsa?
Koska omille kommenteille ei annettu muuta tilaa, niin totean tässä, että mielestäni Turun joukkoliikenteeseen ei pidä tehdä mitään lisäinvestointeja. Jos nykyiset bussit eivät ole riittävä ratkaisu, niin sitten pitää tarvittaessa tihentää vuorovälejä ja muuttaa bussireittejä. Jos joku näistä vaihtoehdoista kuitenkin toteutetaan, niin se ei saa aiheuttaa mitään meluhaittoja reittien varrella asuville, eikä häiritä henkilöautoliikennettä millään tavalla. Raitiotie, superbussi tai runkobussi pitää toteuttaa niin, että kaikki nykyiset autokaistat säilyvät henkilöautojen käytössä jatkossakin ja raitiotielle/superbussille/runkobussille ei tule minkäänlaista etuajo-oikeutta muihin liikkujiin nähden.
Onko raitiotie/superbussi valinnoilla vaikutusta muun bussiliikenteen sähköistämiseen?
Miten superbussi eroaa itäeuroopassa suosituista "haitaribusseista? Mikä takaa sen ettei superbussin reittiä yhtäkkiä siirretäkään esim. kauemmas omistamastani kiinteistöstä? Miten Turku-brändiin istuu heiluva bussi joukkoliikenteen runkona? Mitä etua tästä bussiratkaisusta on runkobusseihin nähden, paitsi että mahtuu muutama matkustaja enemmän? Miksi raitiotien yksi linjausvaihtoehto kulkee Skanssin kautta?
Jo pelkästään ekologisuuden ja kestäväen kehityksen kannalta sähkökäyttöiset superbussit olisivat paras vaihtoehto Turulle. Miksi päättäjät kannattavat ratikan rakentamista niin paljon? Se tarkoittaa jokaista pätkää kohden teiden reppimistä auki ja rahan kulumista ilman suurempaa hyötyä, tämän lisäksi se maksaakin ihan mahdottomasti, kun keran superbussit ovat puolet halvempia. Juuri Tampereelta takaisin Turun seudulle muuttaneena voin kertoa että ratikan rakennus vie kaupunki viihtyvyyden nolliille... Superbussit kykenevät muuttamaan reittiä tarpeen tulle, toisin kuin ratikat. Elämä ei ole riskitöntä, joten jossain vaiheessa tulee olemaan tapahtumia, joiden takia ratikat eivät pääse kulkemaan suoraan reittiään pitkin. Tampereen ratikoissa on myös pienoinen kohta tullut ilmi, että ratikat kulkevat max.40km/h. Jos Varissuo-Raisio välille tulee sama vauhti, niin pääsen huomattavasti nopeammin perille bussin kanssa varsinkin ruuhka ajan ulkopuolella. Ruuhkassa ratikalla on etuajo oikeus, mutta tämä ei tarkoita sitä ettei ruuhkat vaikuttaisi ollenkaan matkan tekoon. Helsingissä näkee ratikan pysähtelevän koko ajan joko risteävän liikenteen takia tai jalankulkijoiden.
Miten varmistetaan, että superbussin palvelutaso on yhtä hyvä kuin raitiotien? Miten varmistetaan superbussin palvelutason edellyttämä lisääntynyt talvikunnossapito superbussireiteillä ja erityisesti pysäkeillä? Onko nämä kulut laskettu selvityksen talouslukuuihin?
Miten paljon maksaisi kolme- tai nelihaarainen raitiotieverkko, kun varikko ja keskustarata pitäisi kuitenkin rakentaa vain kertaalleen?
Raitiotie on huomattavasti kulttuurisesti arvokkaampi ja turistikäytäväisempi ratkaisu kuin superbussi. Superbussi tuntuu lähinnä markkinointinimeltä nivelbussille. Raitiotie olisi ympäristöystävällisempi kun ei kuluta teitä ja dieseliä. Diesel joka jo itsessään aiheuttaa suurimmat päästöt. Kai me haluamme myös terveellisen viherkaupungin? Raitiotie palauttaisi Turulle sen ansaitseman arvokkuuden! Mvh. Anssi Uusitalo
Turku on vanha kaupunki ja ratikka sopii mainiosti turkuun. Olen itse asunut hollannissa missä joukkoliikenne on melko täydellinen, siellä minä sekä muut askukkaat käytimme mieluiten ratikkaa!
Mikä on superbussi?
Nykyinen bussijärjestelmä toimii erittäin hyvin. Ei rikota luontoa Runosmäen ja Nättinummen välistä. Ratikka on kallea ja kallis. Turku ei tarvitse sitä.
Mielipide: Superbussi ja raitiotie todennäköisesti harventaisivat pysäkkivälejä, jolloin monen ihmisen kulkeminen hankaloituu, kun kotoa pysäkille olisi pidempi matka. Bussireitit ja aikataulut ovat tällä hetkellä ainakin omalla kohdallani toimivat. En näe syytä muuttaa niitä. Joukkoliikennettä voisi saada nykykalustollakin houkuttelevammaksi lisäämällä bussivuoroja sellaisille linjoille, jossa niitä kulkee harvoin tai perustamalla uusia linjoja uusille alueille. Lisäksi voisi tehdä enemmän bussikaistoja, jolloin bussilla matkustaminen nopeutuisi.
Kui pal tä maksa? Miks tarttis käyttöä 1800-luvun kiskotekniikka ku nykyä osataan tehdä kunnon teitä? Mis vaihtoehto superföri?
Miten Turun keskustassa riittää katujen leveydet esim raitiovaunuille? Naantali/kasitien suunnalta on vain kaksi katuverkkoa, jos toinen suljetaan rakennustöiden ajaksi. Seurauksena katastrofaaliset ruuhkat. Tällä hetkellä sen aistii pelkästään asfaltinkorjaus töissä. Älkää vain missään nimessä alkako vuosia kestävään rakentamiseen...
VR stä huolimatta pitäisi pitkällä tähtäimellä hyödyntää myös, yhteistyössä, rautatieverkon mahdollisuudet!!!!!!!
Kaikki maksaa, mutta mikä on kuluttajan ja ympäristön kannalta käytöedullisin ja päästöisin kulkuväline tulevaisuutta ajatellen? Sekä perillepääsyn vaivattomuus asiointi liikkeussa lapsien tai rollaattoria käyttävien kanssa?
Miksi kunta haluaisi investoida kalliiseen, jäykkään ja vanhanaikaiseen tekniikkaan, kun uusi tekniikka ja infa on jo käytössä? Täyssähköbussit ainoa oikea ratkaisu tulevaisuutta ja ilmastoa ajatellen.
Onko raitiotie meluisempi kuin sähköhenkilöauto. Jos bussit lämmitetään dieselöljyllä niin mitkä ovat päästöt. Mikä on ydinvoiman osuus käytetystä sähköstä.
Julkisuudessa on varsin perusteellisesti perattu kyseisen selvityksen ilmiselvät puutteet. Turkulaisena haluan tietää, miten näin surkeasti laadittu selvitys on kehdattu tuoda julkisuuteen sekä mihin toimiin on ryhdytty selvityksestä vastuullisten, selvästi tehtäviinsä kykenemättömien henkilöiden irtisanomiseksi tai siirtämiseksi heidän nykyään paremmin vastaaviin, vähemmän aivotoimintaa ja vastuullisuutta vaativiin tehtäviin. Kiitos.
paljon tämä maksaa? olen nähnyt arvioita raitiotie rakennuksien kustannuksista n.400 miljoonaa.. tuntuu todella optimistiselta, luulen sen kyllä olevan todella paljon kalliimpaa
Miksi raitiotien laskelmat Turussa eroavat niin paljon Tampereen laskelmista, jotka perustuvat jo tehtyihin sopivuksiin? Laskelmat ovat paljon kalliimmat Turussa varikoiden ja ylläpidon osalta.
Reitistö näyttää kattavan n. 10% nykyisestä liikenneverkostosta. Poikkaitolinjat ja työssäkäyntialueet pitää ehdottomasti huomioida. Edetään asteittain bussien kehittäessä, eikä sitouduta yhteen toimittajaan sadoilla miljoonilla. Idiot-timaista tuo raitiotievouhutus.

Onko lisääntyvien kumipyörien vaikutus nyt jo huonoon keskustan ilmanlaatuun otettu millään tavoin huomioon? Keskusta alue ei tule pysymään houkuttelevana jos
Kun raitiolinja ei toimi mitä sen muuttaminen maksaa ? Turussa oli raitiolinja eikö siitä päättäjät oppineet mitään ?
1) Milloin raitiotietä aletaan rakentaa? 2) Vieläkö tehdään lisää turhia superbussiselvityksiä? 3) Sijaitseeko Turku jossain omassa rinnakkaistodellisuudessaan, eivätkä Tampereella ja Helsingissä jo moneen kertaan selvitetty tosi-asiat päde siellä?
Raitiotie tulee halvemmaksi kun katsoo vuosikymmenten jakson. Raitiotie kuuluu Turkuun, lisää kaupunkimaisuutta ja on tulevaisuuden sijoitus.
Nykyisin hyvä bussitilanne, mutta tässä kyselyssä ei annettu mahdollisuutta suosia nykytilannetta, vai onko runko-bussi-nimitys sitä. Pitäisi kertoa mitä tarkoitetaan super_ ja runkobussilla.
Miksi yleissuunnitelman laskut superbussista olivat niin pielessä? Kuka lobbaa superbussia niin voimakkaasti? <a href="http://ratikka.info/2018/03/virheita-turun-hankkeen-tarkennusraportissa/">http://ratikka.info/2018/03/virheita-turun-hankkeen-tarkennusraportissa/</a>
Onko superbussissa merkittävästi enemmän istumapaikkoja verrattuna tavalliseen bussiin?
Kuinka suuren tilan vievät raitiovaunut vs, bussit (2 kaistaa) pysäkkejen kohdalla ja suoralla kadulla?
Vaikka ratikka maksaa eniten, korjatkaa jos olen väärässä, mutta se tulee pitkällä tähtäimellä halvimmaksi?
Täysin järjetön ajatus tuo raitiotie, sitä kannattavat nyt lähinnä ne, jotka eivät käytä edes joukkoliikennettä. Pitäisi kysyä niiltä, jotka asuvat lähiöissä ja käyttävät bussia tällä hetkellä lähes päivittäin ja useitakin kertoja päivässä. Pysäkkien pitää olla lähellä ja vuorovälin tiheä, mitään jättiysiköitä ei tarvita. Jos bussin pitää olla välttämättä suurempi niin kaksikerroksisuutta voi harkita. Ei mitään mikä vaatii suuria uusia investointeja, ei nyt ainakaan mitään kamalia kiskoja ja sähköpiuhuja. Kuljen bussilla joka päivä useita matkoja ja olen täysin tyytyväinen nykyiseen kalustoon. Vaikka tulisikin raitiotiet niin en usko yhenkään yksityisautoilevan tai pyöräilevän tuttuni siirtyvän joukkoliikenteeseen erinäisistä syistä, silti monesta tuntuu olevan kiva ajatus joku raitiovaunu. Vaikkei kuulu edes potentiaalsiin käyttäjiin. Bussi on hyvä.
Muissakin euroopan maissa otetaan diesel ja muut saastuttajat pois keskustoista. Ollaan mekin järkeviä sen suhteen. Olisihan se näyttävämpikin kuin superbussi.
Turun vahvuus on se että se on vanhin kaupunki, vetovoimaa lisää nimenomaan tämän alueen vahvuudet ikä, merikaupunki ja tähän parhaiten sopii ratsikka
Miksi raitiotietä aletaan herättää uudelleen henkiin kun siitä kerran on Turussa jo luovuttu? Raiteiden rakentaminen maksaa ja ne ruuhkauttavat katuja entisestään. Talvella on kunnossapitovaikeuksia ym. Sähköbussit ovat edullisia ja järkeviä, nostalgian varaan ei kannata rakentaa.
Kuinka paljon on todellinen tarve latauspisteille kaksinivelsille sähköbusseille verrattuna nykyisiin huomattavasti kevyempiin ja pienempiin sähköbusseihin.
Miksi ehdottomasti pitäisi saada kiskoliikennettä, joka on joustamaton ja äärettömän kallis investointi? Miten kiskoliikenne ja yksityisautoilu yhdistetään samoille väylille ilman runsaantuvaa ruuhkaa?
mm.Riikassa ja Tallinassa on käytössä sähköbusseja jotka kulkevat ilmaan ripustettujen sähkölinjojen kautta, miksi tätä vaihtoehtoa ei haluta Turkuun?
Miksi raitiotien kustannuksia on selvityksessä liioiteltu ja superbussin osalta taas laskettu alaspäin?
Miksi Turun ja Tampereen raitiotieselvitysten tulokset eroavat täysin toisistaan?
Miten suurta osaa joukkoliikenteestä edustaa esitetty raitiotie linjaus? Paljonko saadaan samalla rahalla yhteyksiä muihin osiin kaupungista? Mielikuvillako asioita päätetään. Joustavan ratkaisun pitää olla taloudellisesti kattava. Nyt esitetty raitiotie linja ei paranna kokonaisuutta vaan osin jopa heikentää, jos linja kulkee Runosmäkeen. Raitiotie vaatii kallista ylläpitoa erityisesti talvella. Raitiotietä ei voi myöskään pitää energiatehokkaana.
Bussit ovat raitiotietä/-vaunuja leveämpiä: miten tämä näkyy vaikuttavuuslaskelmissa? Puku päällä näytetään mentävän metroon tai raitiovaunuun, mutta ei bussiin. Miten tällaiset käytöskulttuurin vaikutukset on huomioitu vaikuttavuuslaskelmissa?
Miksi Turun raitiotie selvitys eroaa Tampereen selvityksestä, esim. Varikon hinta ja päiväkustannus? Onko tämä tarkoituksella tehty väärin, vai mikä nosti Turun ratikan hinnan?
Miksi ensiarvioissa oli niin paljon kohtuuttomia taloudellisia ja teknisiä virheitä? Kuinka kauan kestää Turkuun kaa-vailtu nivelbussi? Kuinka kauan kestää raitiovaunu? Mitä kokemuksia on suunnitelluista nivelbusseista? Entä todelliset matkustajamäärät ja aikataulut liikenteessä esim. Runosmäki-keskusta? Nivelbussien ketteryyt, millainen? Haluan tarkkoja vastauksia!!!
Millaiseksi muodostuu järjestelmän elinkaaren kustannus raitiotien ja superbussin välillä, kun tavoiteaika on yli 40 vuotta ja miksi se muodostuu sellaiseksi?
Pitäisikö joukkoliikennesuunnitelman kustannukset vielä tarkistaa? Kritisointia ja suhteellisen perusteltuja väitteitä laskelmien virheellisyydestä on ollut kohtuullisen paljon.
Kuinka kallis 3- tai 4-haaraisesta raitiotieverkostosta tulisi? Entä superbussiverkostosta?
Unohtakaa ratikka. Se on menneisyyttä. Turku voisi olla Suomen ensimmäinen kaupunki, jossa superbussit otetaan käyttöön!
Joukkoliikennettä on vähennettävä tai ainakin sen aiheuttamaa haittaa muulle liikenteelle on saatava kuriin. Ps. vähentäkää bussipysäkkejä, niin liikenne sujuvoituu. Niitä ei ihan oikeasti tarvitse olla useampaa 100:n metrin matkalla.
Miksi sitoa joukkoliikennettä kiskoihin kun bussilla on paljon enemmän mahdollisuuksia?
Kestävä kehitys ja vetovoimaa
Paikallisjunaliikenne, metrolinjat ja raitiotie-liikenne ovat ne liikennemuodot, joihin panostetaan nykyään paljon. Turun kokoisissa kaupungeissa näistä raitiotieliikenne on se johon satsataan. Kyse on melko pysyvän kaupunkirakenteen luomisesta. Se tuo myös miehiä joukkoliikenteen käyttäjiksi. Sen kaupunkikuvaa kohottava merkitys on suuri, joka tekee pikkukaupungista stadin. Jälkipolvet kiittävät pitkäjänteisestä raitiotiehankepäätöksestä. Superbussijärjestelmä saa lapsemme noitumaan isien lyhytnäköisyyttä. Mistä tämä superbussi edes on ilmestynyt keskusteluihin pilaamaan hyvää raitiotihanketta?
Mistä tällainen super-bussi-hanke on ilmestynyt pilaamaan hyvää raitiotiehankeeseen?

Raitiotie ja superbussien pysäkkivälit ovat suunnitelmissa mielestäni ihan liian pitkiä. Tämä aiheuttaa sen että ihmiset joutuvat kävelemään paljon pitempiä matkoja verrattuna runkobussiin.
Miksi verkostotarkastelu useammalla linjalla molempien vaihtoehtojen osalta puuttuu? Miksi maankäytön kehittämisen kohteita Itäharju/tiedepuisto ei ole huomioitu, eikä positiivista rakennemuutostakaan, taustalla olevissa väestöennusteissa sekä kapasiteettikysymyksiin liittyen? Onko käyttöikäoletama akkukäyttöisille tuplanivelbusseille oikeasti realistinen, Suomen oloissa ja uudella tekniikalla? Onko nivelbussitekniikan huonoista kokemuksista Tampereella ja Helsingissä opittu mitään? Epäkäytännöllisiä, kalliita ylläpitää yms. Ks. esim. pk-seudulla linja 550, joka muutetaan Raide-Jokeriksi, ja jossa ainakin telibusseilla voitavat kilpailutuksessa nivelbussit!!! Eiö olisi viisaampaa kehittää runkobussiliikennettä telibusseilla kustannustehokkaammin, ja siirtyä raskailla linjoilla ratikkaan (tehdä asiat kunnonla) sitten, kun aika kypsä?
Mihin Hirvensalon linja on jäänyt suunnitelmista, sehän oli mukana vielä muutama vuosi sitten? Miten paljon maksaisi neliaarainen linja Varissuo-Raisio, Runosmäki-Hirvensalo (superbussi/raitiotie)? Joukkoliikenneverkostoahan on tarkoitus rakentaa?
Spårvagn är inte möjligt i Åbo eftersom gatorna redan nu är för smala för den trafik som finns. Staden är helt enkelt för gammal och designad för hästtrafik ursprungligen och att ha en fil för spårvagn skulle leda till trafikchaos eftersom hur man än vänder på saken kommer det alltid att finnas mycket bilar i centrum t.ex .för service- och underhållsarbeten.
Molemmat kulkupelit yhtähyviä, mutta koboltin ja nikkelin hinta kaksinkertaistunut vuodessa, kymmenkertaistunut kymmenessä vuodessa? Tehdäänkö taas uudet ratkaisut? Eli, ei tunnetta ratkaisuisia vaan systeemin pitää toimia vielä 50-100 vuoden kuluttua.
Haluaisin selvityksen vaihtoehtojen työllisyysvaikutuksista suunnittelu, toteutus ja ylläpitovaiheessa.
Kummallekaan vaihtoehtoehdolle ei ole tarvetta Turussa. Nykyiset linja-autot kulkevat pääsääntöisesti tyhjinä, joten suuremmille vaihtoehdoille ei ole tarvetta. Linjaliikenteen harjoittajille voisi olla tiukemmat ehdot autojen taloudellisuuden suhteen ja kaupunki voisi keskittyä ensinnäkin mm. pyöräily-yhteyksien kehittämiseen. Ei mitään järkeä tuon koluukan investoinnilla, kun kaupungissa olisi paljon tärkeämpiä kehityskohteita
Onko laskelmia tehty "maalaisjärkeä" käyttäen, kun puhutaan raitiotien taloudellisuudesta?
Keitä nämä "asiantuntijat" mahtavat olla... poliittisia päättäjiä vai valmistajan edustajia? Pitää olla puolueettomia alan ammattilaisia, joilla on faktatietoa kyseisistä kulkuvälineistä.
Mistä varat? Mikä lipun hinta? Hidastaako tai estääkö henkilöautoliikennettä? Onko runkobussi halvin? Miksi ei tutkita kaksikerros autojen käyttöä?
Ovatko asiantuntijat ottaneet huomioon talouden kerrannaisvaikutukset, jotka ovat raitiotien eduksi moninkertaiset bussiliikenteeseen nähden mm. houkuttelevuus tuo uusia yrityksiä, asukkaita ja ylivertaisen käyttöasteen busseihin verrattuna (vrt. mm. Bergen, Lintz) Lisäksi onko huomioitu se että vaikka raitiotiet ovat hankintakustannuksiltaan kalliimpi kuin nämä nivelbussit niin ne ovat vastaavasti 3-4 kertaa pitkäikäisempi ratkaisu. Valtion tuki huomioiden niin n.300 miljoonaan "korvamerkitty" laina 30 v:n kuoletusajalla tarkoittaa korkotasosta riippuen n. 13-20 miljoonaa/vuosi. Lisäksi raitiotiet alkavat tuottaa valmistuttuaan enemmän kuin bussit. Onko huomioitu myös raitioteiden voimakas kaavoitusta ohjaava vaikutus (kaupunkirakenteen tiivistys) verrattuna bussi- tai nivelbussireittien mielivaltaisiin muutoksiin.
Miksi kiskoihin sidottu järjestelmä, jota on vaikea ja kallis muuttaa, kun maailma ja kaupunki muuttuu vuosien saatossa haluamme sitä tai ei. Onko tänään tehty kiinteisiin kiskoihin sidottu liikennejärjestelmä toimiva 50 vuoden päästä.
Mikäli ratikka tai superbussi toteutuu niin miten käy näiden vaikutusalueella muu liikkuminen joukkoliikenteellä? Löydin jonkun suunnitelman tuolta joukkoliikennesivulta ja se oli ihan älytön ja heikentää ainakin itäisessä Turussa joukkoliikenteen monipuolisuutta ja kaventaa vaihtoehtoja. Lisäksi miten on otettu esim. etäisyyksiä (maaginen 600m on ihan älytön) mitatessa huomioon maaston muodot? Vakkekin on iso mäki, jossa on useita pienempiä. Katujen ylläpito talvella voi olla niin huonoa, että heikosti liikkumaan pääsevä ei pysty tuota 600 m matkaa taitamaan. Yms.
Otetaanko Turun lentoaseman liittäminen Suomen kaukojunaverkostoon ja suurien kaupunkien keskustoista suoraan tavoitettavaksi pikaisella aikataululla esim. Tunnin junan muutostöiden yhteydessä? Turun Logicityn kehittymiselle lentoaseman kytkeminen junaverkostoon Turun sataman tavoin olisi erittäin tärkeää.
Onko huomioitu raitiotien ylivoimainen työllistämisvaikutus jo rakennusaikana (väylä- ja ratatyöt sekä kalusto esim. Tanstech) verrattuna nivelbussiratkaisuun.
Miksi ennakkolaskelma vertailuissa ei ole huomioitu sitä tosiasiaa, että nivelbussin elinkaari on vain n. 10 v, mikä on n. neljäsosa raitiovaunun elinkaaresta. Erityisen häiriöaltis on bussin kääntönivel vrt. kansainväliset kokemukset. "Köyhän ei kannata ostaa halpaa"
Onko raitiotietä joskus tarkoitus jatkaa Littoisiin?
Huolettaa eniten esim raitikan tapauksessa aloitus kustannukset. Itse tuen ajatusta ekologisesta joukkoliikenteestä, mutta jossainhan sekin raja tulee vastaan, ainakin rahassa mitatuna.
Miksei voida rakentaa nykyisille runkobusseille solmukohtiin lisää bussikaistaa? Bussipysäkkejä voidaan tarvittaessa siirtää siten, että niiden käyttö on etusijalla. Tämä jouduttaisi runkobusseja autoliikenteen kustannuksella kuten muutkin vaihtoehdot.
Pitäisikö raitiotien kulkea omia reittejään koko kaupungin alueella vai voiko muu autoliikenne kulkea sen kanssa samoja reittejä. Sama kysymys koskee superbussia.
Mikä on raitiotien työllisyysvaikutus vaunut, varikko yms. huomioiden verrattuna bussijärjestelmään?
Onko eri liikennemuotojen vertailussa huomioitu vertailukaupunkien kuten Norjan Bergenin raitioteiden matkustajamäärien usean kymmenen prosentin vuosittainen kasvu verrattuna aiempaan bussiliikenteeseen.

<p>Esim. Tampereella ja Helsingissä on nivelbusseista aika ikäviä kokemuksia epäkäytännöllisyydestä ja korkeista käytön kuluista: edes 2012-2013 nivelbussit eivät esim. jokerilinjalla päihittäneet tavallisia telibusseja, kun vertailtiin todellisten istumapaikkojen määrää välineen hankintahintaan ja operoinnin kuluihin. Telibussi siis toimi runkobussilinjalla nivelbussia (sekä 1- että 2-nivel) paremmin. Myöhemmin päätettäessä linjan muuttamisesta raidejokeriksi, nivelikäillä ei ollut peliin mitään asiaa. - miten nyt suunniteltavat superbussit suhteutuvat Suomessa aiemmin kokeiltuihin nivelbusseihin? - eikö varsinkin pk-seudun suht tuore esimerkki laita ajattelemaan, onko nivelbusseissa mitään järkeä, jos kerran telibussit toimivat runkolinjastolla kannattavammin? - entä kuinka uskotte nivelbussien pärjäävän Suomen talvisissa oloissa, eritoten mitä tulee 16v. käyttöikäolettamaan, saati että 20v? Tämä varmasti maksaisi? Mielestäni alkuun tulisi kehittää toimiva runkobussisto telibussein, ja ottaa kokeiluun 2-nivelisiä. sitten, esim. 10 v. siirtymäajan jälkeen, mikäli 2-nivelisiin ei oltaisi tyytyväisiä, tyydyttäisiin suosiolla muuttamaan raskain linja ratikaksi, mikä ainakin toimii ja vaikuttaa varmasti, vaikka maksaakin. -&gt; ratikassahan saisimme varmasti myös kaupunkikehitykselliset ja maankäytön muut hyödyt, joita kyllä nivelbussien kohdalla voi epäillä jäävän saamatta..</p>
<p>Raitiotien pysäkkivälit näyttävät olevan paljon pidempiä kuin nykyään bussipysäkit. Erittäin huono juttu. Etenkin vanhus- ja lapsiperheiden käyttömukavuus heikkenee. Nivelbusseihin mahtuu enemmän matkustajia, joten todennäköisesti niitä kulkee harvemmin. Vähentää käyttömukavuutta merkittävästi. Parasta on kehittää nykymallista liikennettä ja kehittää sitä sähköbussien suuntaan. Siitä on jo kokemustakin täällä.</p>
<p>Onko huomioitu valtava katupölyn määrä ja haitat talvipakkasilla ja keväisin, mikä "superbussi"ratkaisussa on moninkertainen jopa nykyiseen verrattuna. Raitiotiet eivät pölytä käytännössä lainkaan. Ratkaisua valittaessa on huomioitava allergiset jalankulkijat ja pyöräilijät.</p>
<p>Oletteko miettineet vanhuksia ja liikuntaesteisiä julkisissa liikennevälineissä? Jos he joutuvat seisomaan on bussikyty yhtä tuskaa. Pystyysäpysyminen on lähes mahdotonta bussin jarruttaessa ja lähtiessä pysäkillä enkä usko superbussin tekevän tästä poikkeusta. Haitat vain kasvavat. Raitiovaunukyty on pehmeää ja miellyttävää. Olen ollut kyydissä mm. Lyonissa ja Lintzissä.</p>
<p>Miksi pitää väkisin muuttaa hyvää ja toimivaa bussiliikennettä? Kukaan ei taatusti halua pysäkkivälien pidentymistä. Onko tämä joku muotijuttu että näin pitää nyt tehdä kun muutkin kaupungit tekevät? Ja muuttaako joku Turkuun vain raitiotien vuoksi? Typerää tuhlaa mieleton määrä rahaa vain jonkun muka-hienon raitiotien takia.</p>
<p>Miksi yleensä pitää vertailla bussi- ja raitiotievaihtoehtoja? Bussi olkoonkin nivelbussi on viime vuosisadan ratkaisu. Kiskoliikenne on tulevaisuutta, mikä näkyy kaikissa kehittyneissä Euroopan kaupungeissa. Toki busseja edelleen tarvitaan syöttöliikenteessä ja syrjäalueilla mutta en halua, että verorahojani tuhlaata virhe-investointiin (nivelbussit) runkolinjoilla.</p>
<p>Onko vertailussa huomioitu bussiliikenteen aiheuttama kohtuuton pölyongelma talven pakkasilla ja keväällä, mikä on pyöräilijöille ja jalankulkijoille suorastaan sietämätöntä? Lisänä tulee vielä renkaiden kulumisesta aiheutuva pölysaaste. Raitioiteilla kyseisiä ongelmia ei ole.</p>
<p>Miksi päättäjät yleensä pyrkivät valitsemaan halvimman mutta pitkän päälle poikkeuksetta huomattavasti kalliimmaksi tulevan vaihtoehdon (bussi nivelillä tai ilman) kuin kestävä, investointivaiheessa kalliimmaksi tulevan raitiotien, mikä on tulevaisuutta. Mietin vain omia lapsiani ja yleensä tulevia jälkipolville, jotka mahdollisesti kalliisti joutuvat paikkaamaan nykypäätäjien näköalattomuuden.</p>
<p>Joukkoliikenteen järjestelmän 7 tärkeintä ominaisuutta matkustajalle: 1) Lyhyt kävelyetäisyys pysäkillä 2) Suora vaihdoton matka 3) Vuoroitiheys 4) Istumapaikka 5) Matka-aika 6) Matkan hinta. 7) Järjestelmän joustavuus ja muunneltavuus. Kaikissa matkustajalle tärkeimmissä ominaisuuksissa bussijärjestelmä voittaa ratikan. Yli 80 kaupunkia maailmassa etsii vaihtoehtoa ratikasta luopumiseen mm. Eindhoven. Siirtymässä sähköbusseihin. Toivottavasti Turku tekee ratikkaselvityksen matkustajan tarpeiden kannalta eikä niin kuin Tampereella jossa päähuomion saivat vain rakennusliikkeet, suunnittelijat, kiinteistövälittäjät. Kaikenlainen runkolinja-ajattelu syöttöliikenteineen on vanhanaikainen ja jäykkä. Mikäli matkustajia halutaan saada joukkoliikenteen käyttäjäksi tulee sen olla verkosto joka tavoittelee mahdollisimman paljon suoria vaihdottomia matkoja. Tampereella tullaan nykytiedon mukaan vaihdattamaan nykyisin suoria bussireittejä käyttävät matkustajat enen keskusta ratikkaan. Siis suora bussimatka istumapaikalla vaihtuu seisomapaikkaan ratikassa ennen keskustaa. Näinkö kuvitellaan saatavan lisää matkustajia. Kauniilla havainnekuville johdetaan usein yleisöä harhaan kuten myös esimerkiksi sloganilla "pikaratikka". Lähempi tarkastelu osoitti heti että matka-ajassakin ratikka häviää busseille jos niiden halutaan palvella matkustajia. Toivottavasti Turku tekee päätökset oikein ja realistisesti tehtyjen selvitysten perusteella.</p>
<p>Miksei nykyinen bussilinjat kelpaa? Sitä voisi kohtuukustannuksin kehittää, esim sähkörodottibussit.. Miksi pitää lähteä hulluilemaan jonkun ratikan kanssa, sekin palvele kuin pientä vihreää Kupittaaan eliitiväkeä. On totaalista idiotismia. Runosmäessä nykyinen bussiyhteys on HYVÄ !!!</p>
<p>Mikäli tarkoitus on lisätä julkista liikennettä työpaikkaliikenteeseen eikö ylivoimaisesti parempi lähtöpiste itäisessä Turussa olisi ollut Skanssi kuin Varissuon? Reittiä olisi myöhemmin ollut helpompi ja halvempi jatkaa Kaarinan keskustaan sitten kun Kaarinan poliitikot tulevat järkiinsä.</p>
<p>Onko vertailulaskelmissa huomioitu raitiotien ylivoimainen työllistämisaikutus rakennusaikana superbussiin verrattuna Turun alueella sekä kaluston suhteen pohjois-Suomessa?</p>
<p>Onko tutkittu ja vertailtu raitiotien ja ns.superbussin matkustajamäärien vuotuista kasvua esim. Norjan Bergen / Ruotsin Malmö ?</p>
<p>Poikkittaisliikennettä tulisi myös lisätä, tällä hetkellä joutuu kiertämään kauppatorin kautta.</p>
<p>Miten kaikki mahtuu? oudutaanko jotain purkamaan? Rakennetaanko samalla kunnan pyörätiet?</p>
<p>Olisi hyvä jos liikkumiseen rattaiden kanssa kiinnitettäisiin lisää huomiota. Usein joku jää pysäkeille kun ei mahdu rattaiden kanssa bussiin. Tapahtumien aikaan emme ole koskaan perheen kanssa päässeet keskustasta kotiin samalla kulkupelillä, aina osa perheestä joutunut tulemaan perässä.</p>
<p>Omia perusteluja miksi bussi: - Itsenäisesti ajavat autot/bussit pian arkipäivää - Raitiotielle miinusta kiinteästä rakenteesta, vaikeasti ja hitaasti muutettavissa - Bussit taas joustavia, reittejä voi muuttaa kaupungin kehityksen mukana - Raitiotie: vanhanaikainen ratkaisu (imago) meneekö kaupunki kehityksen kärjessä vai haikaillaanko vanhaa) - Alkuinvestointi infraan raitiotiessä merkittävä. Rakennustöiden haittavaikutus</p>
<p>Millä perusteella on raitiotien yleissuunnitelmassa päädytty "mainostamaan" nivelbussiliikennettä raitiotieliikenteen veroisena ratkaisuna? Esimerkiksi käyttömukavuudessa, teknisessä käyttöiässä, esteettömyydessä, tai vetovoimaisuudessa ratikka voittaa kirkkaasti nivelbussit. Onko Turussa käynyt niin että bussinvalmistajan lobbarit ovat päässeet vaikuttamaan raitiotieselvityksen sisältöön?</p>

Miten raitsikat mahtuu Turun kaduille, kun ei pyörätietkään mahdu? Miksi hankkia jäykkä kiskoilla kulkeva raitsikka?
Hei. Jonni Huttu, Visby Gotlanti. kesäpaikka Hirvensalossa Protestoin, ottamatta kantaa tulevaan liikennemuotoon, "superbussi" -nimitystä vastaan. "Superbussi" on "superbus":in suomennos mikä latinaksi ja siten englannin kielellä tarkoittaa "leuhkaa", "ylimielistä" "epäsosiaalista" (henkilöä). "Superbussi ei sen takia sovi liikenneselvityksessä kumi-pyörävaihtoehdon nimeksi. Eli "superbus" = "leuhka", "ylimielinen", "epäsosiaalinen" Kunnioittaen Jonni Huttu.
Otetteko tässäkin allianssimallin käyttöön ja annatte rakentajan vetää välistä järjettömän hyvät katteet ja kusettaa veronmaksajia? Kaksi esimerkkiä suomessa on ja kolmatta ei tarvita enään.
Kuinka pitkät pysäkinvälit raitiotiellä tulisi olemaan?
Miksi yhtenäisiä luonto/lähivirkistys-alueita ei ole kunnioitettu tarpeeksi? Koen että Runosmäki-linjan veto Pillipiiparinpolun vieressä ei ole parhain ratkaisu, vaan linja pitäisi rakentaa kokonaisuudessaan Tampereen valtatieen mukaisesti. Siksi koen että Raision linja on parhain vaihtoehto ja sen jälkeen Runosmäenlinja erkanemalla jo aiemmin Raision linjasta, esim. tulevan matkakeskuksen kohdalta.
Kommentti: Vaikka superbussit näyttävät nyt halvemmilta, on ymmärrettävä, että ratkaisut tehdään vuosikymmeniksi ehkä vuosisadoiksi. Superbusseista vain vähän kokemuksia, ratikoista sen sijaan vaikka miten paljon. Turku voisi nyt vihdoin korjata 70-luvulla tehdyn yhden isoimmista virheistään.