

## **Raitiotien yleissuunnitelman vuorovaikutus**

### **Internet-kyselyt ja työpajat:**

1. **Raitiotien tavoitteet**, kevät 2013
2. **Raitiotien reittivaihtoehdot**, kesä 2013
3. **Raitiotien pysäkit ja vaikutukset**, syksy 2014

### **Yleisötilaisuudet:**

22.8.2013 Reittivaihtoehdot ensimmäisessä vaiheessa toteutettavasta raitiotieverkosta

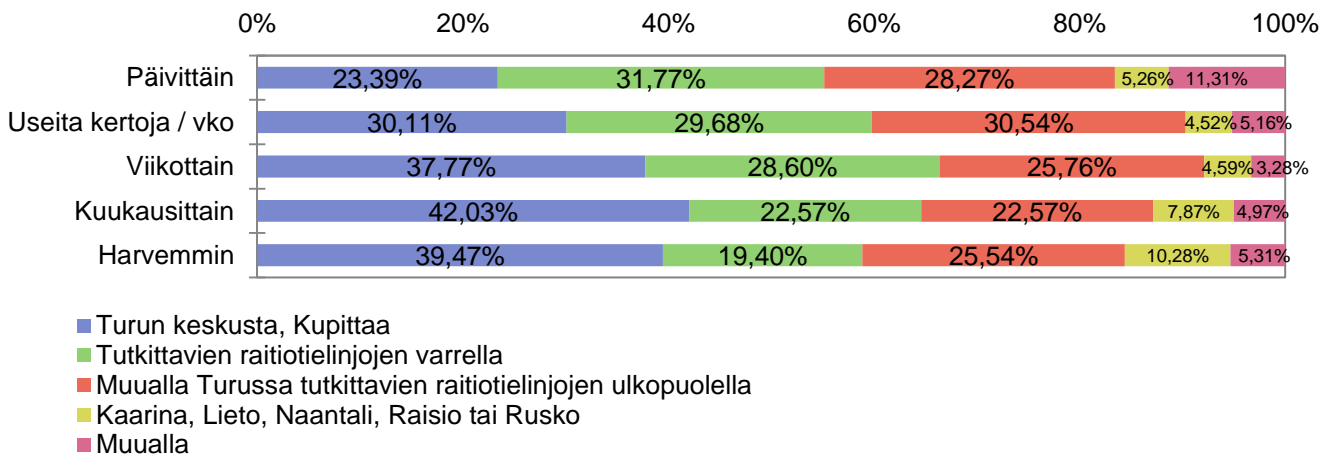
4.12.2014 Raitiotien yleissuunnitelma

## TURUN RAITIOTIEN TAVOITEVAIHEEN KYSELYN TULOKSET

### Internet-kysely innosti turkulaiset ottamaan kantaa

Turun raitiotien tavoitevaiheen internet-kysely toteutettiin 5.3.–18.3.2013 ja siihen vastasi 2523 henkilöä. Kyselystä tiedotettiin valtakunnallisella lehdistötiedotteella (178 vastaanottajaa), Turun kaupungin kotisivuilla, hankesivuilla [www.turunraitiotie.info](http://www.turunraitiotie.info) sekä paikallisissa lehdissä. Kyselyssä selvitettiin asukkaiden mielipiteitä joukkoliikenteen uusien matkustajien houkuttelukeinoista, raitiotiehen liitetyistä mielikuvista, joukkoliikenteen kehittämistavoitteiden tärkeydestä, raitiotien eri suunnittelutavoitteiden tärkeydestä ja raitiotien tarpeellisuudesta. Tuloksia hyödynnetään raitiotien yleisuunnittelussa, suunnitelmaa arvioitaessa sekä verrattaessa raitiotie- ja bussivaihtoehtoa toisiinsa.

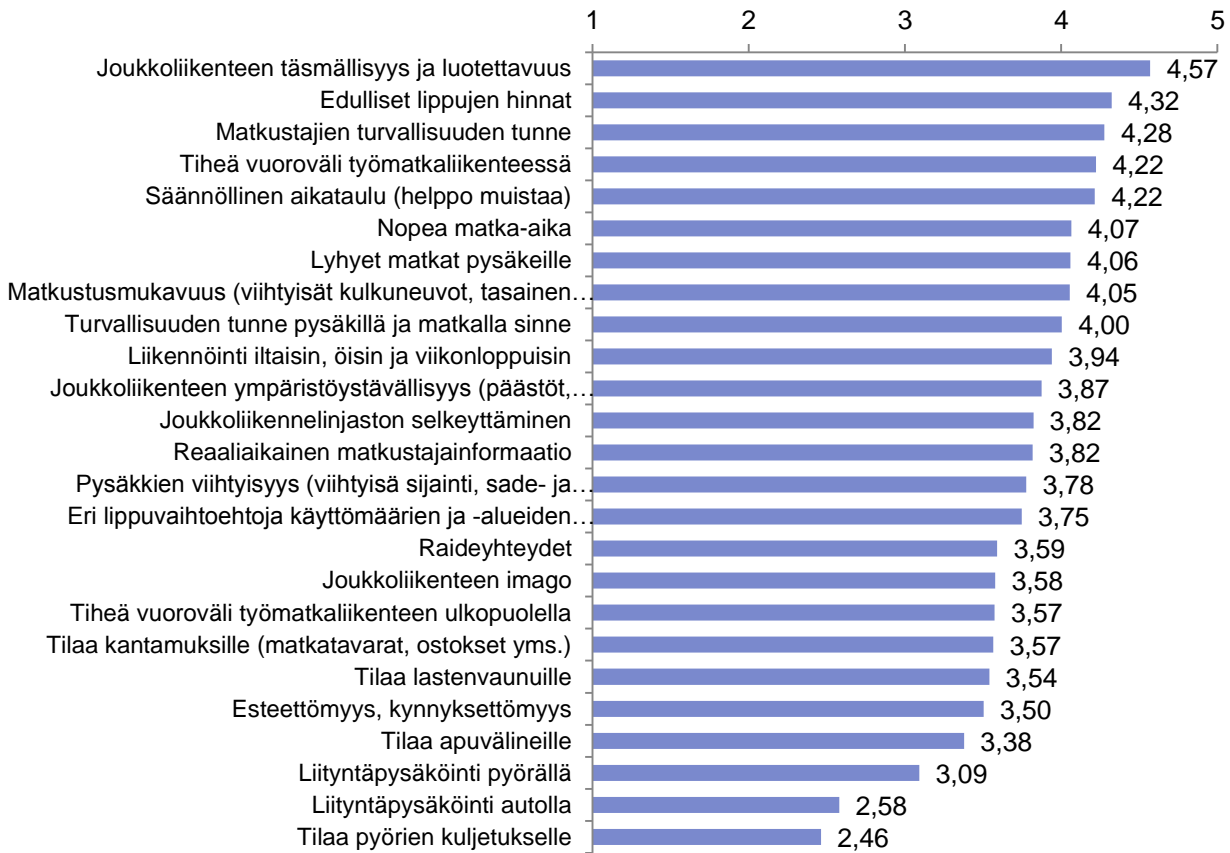
Kysely kiinnosti erityisesti työikäisiä miehiä. Kyselyyn vastanneista 2523 henkilöstä naisia oli 43 % ja miehiä 57 %. Suurin ikäryhmä olivat 26–45 -vuotiaat (47 %) kaikkien ikäryhmien kuitenkin vastatessa kyselyyn. Suhteutettuna Turun asukkaiden tilastolliseen jakautumiseen, olivat miehet ja 26–45 -vuotiaat yliedustettuina ja naiset ja yli 65-vuotiaat aliedustettuina. Sekä yksinasuvat että pariskunnat vastasivat hieman aktiivisemmin kuin lapsiperheet. Kaikista vastaajista Turussa asuvia oli 35 % keskustassa, 26 % tutkittavien raitiotielinjojen varrella ja 27 % tutkittavien raitiotielinjojen ulkopuolella. Kaksi kolmasosaa vastaajista omisti auton. Päivittäin joukkoliikenteellä matkustavia sekä useita kertoja viikossa, viikoittain, kuukausittain ja harvemmin käyttäviä oli kutakin noin viidennes vastaajista. Joukkoliikenteen käyttömäärät jakautuivat alueittain Kuvan 1 mukaisesti.



**Kuva 1.** Joukkoliikenteen käyttömäärät alueittain

Noin 60 % vastaajista oli hieman tai erittäin tyytyväisiä Turun nykyiseen joukkoliikenteeseen ja kolmannes hieman tai erittäin tyytymättömiä. Päivittäin tai useita kertoja viikossa joukkoliikennettä käyttävistä noin kaksi kolmasosaa oli hieman tai erittäin tyytyväisiä. Kuukausittain joukkoliikennettä käyttävistä tyytyväisiin lukeutui 60 % ja harvemmin käyttävistä vain kolmasosa. Kaikilla asuinalueilla oli sekä tyytyväisiä että tyytymättömiä käyttäjiä, mutta ainoastaan tutkittavien linjojen ulkopuolella huonojen yhteyksien piirissä olevissa oli enemmän tyytymättömiä (N=51) kuin tyytyväisiä (N=23).

## Täsmällisyys, edullisuus ja turvallisuus joukkoliikennekäyttäjien houkuttelukeinoina



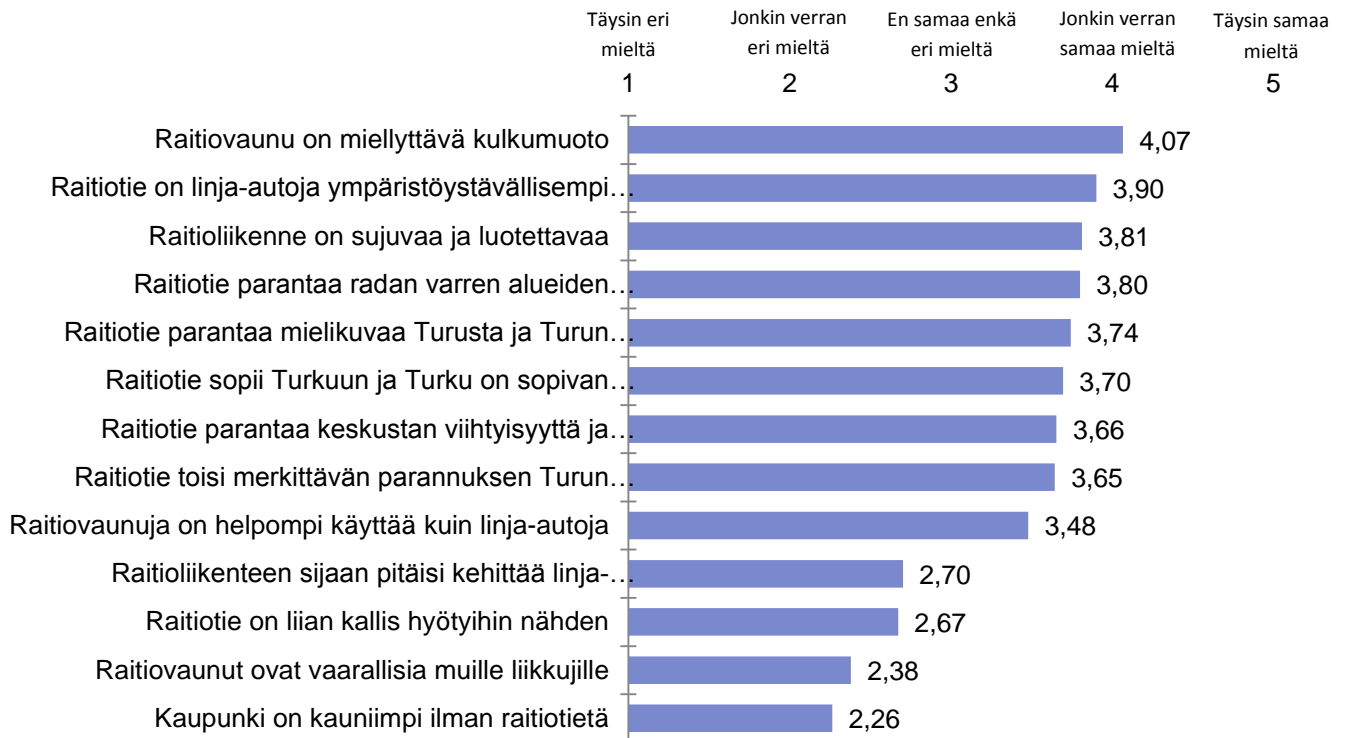
**Kuva 2.** Joukkoliikenteen houkuttelevuuden kehittämiskeinot asteikolla 1 = ei tärkeä, 2 = vähän tärkeä 3 = jonkin verran tärkeä, 4 = melko tärkeä, 5 = erittäin tärkeä

Tärkeinä joukkoliikenteen houkuttelevuuden kehittämiskeinoina pidettiin joukkoliikenteen täsmällisyyttä ja luotettavuutta, säännöllistä aikataulua, matkustajien turvallisuuden tunnetta, tiheää vuoroväliä työmatkaliikenteessä ja edullisia lippujen hintoja. Vähemmän tärkeänä pidettiin tilaa pyörien kuljetukselle ja liityntäpysäköintiä autoille. Mielenpitoita jakoivat hieman liityntäpysäköinti pyörällä (jota 40 % piti melko tai erittäin tärkeänä ja 32 % vähän tai ei tärkeänä), tilaa apuvälineille (50 % ja 23 %) ja raideyhteydet (63 % ja 24 %) joukkoliikenteen houkuttelevuutta lisäävinä tekijöinä.

Joukkoliikenteeseen tyytymättömät ja tyytyväiset olivat pääosin samaa mieltä keinoista houkutella joukkoliikenteelle uusia käyttäjiä. Erittäin tyytyväiset pitivät kuitenkin lähes kaikkia keinoja hieman vähemmän tärkeinä kuin vähemmän tyytyväiset. Tyytymättömät taas korostivat enemmän joukkoliikennelinjaston selkeyttämistä ja raideyhteyksiä.

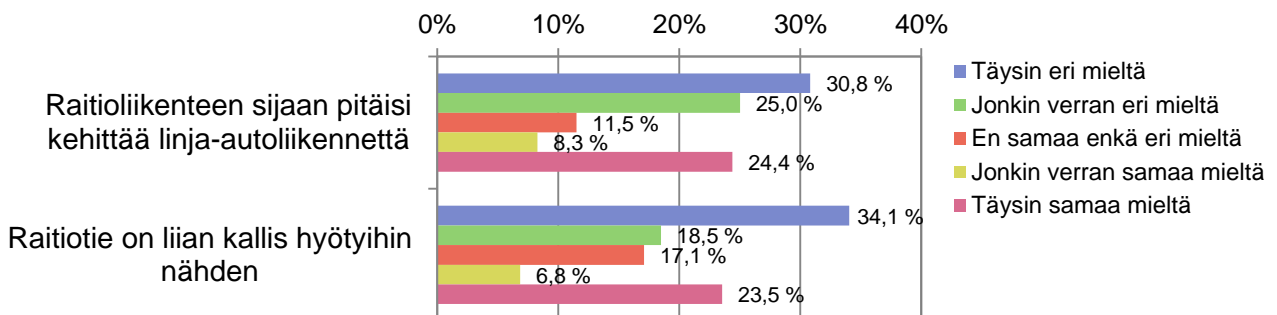
Joukkoliikennettä harvoin käyttävät olivat pääasiassa samaa mieltä enemmän käyttävien kanssa houkuttelukeinoina ja niiden keskinäisestä tärkeysjärjestyksestä. Päivittäin käyttävät kuitenkin korostivat harvemmin käyttäviä enemmän tiheää vuoroväliä työmatkaliikenteessä hyvänä houkuttelukeinona. Lisäksi hieman tärkeämpää heille oli tiheä vuoroväli myös työmatka-aikojen ulkopuolella, liikennöinti iltaisin, öisin ja viikonloppuisin, joukkoliikenteen ympäristöystävällisyys, reaaliaikainen matkustajainformaatio ja raideyhteydet. Verrattuna muihin vastaajaryhmiin, joukkoliikennettä harvoin käyttävät korostivat enemmän liityntäpysäköintiä autolla (2,87) ja vähemmän raideyhteyksiä (3,28).

## Mielikuva raitiotiestä on myönteinen



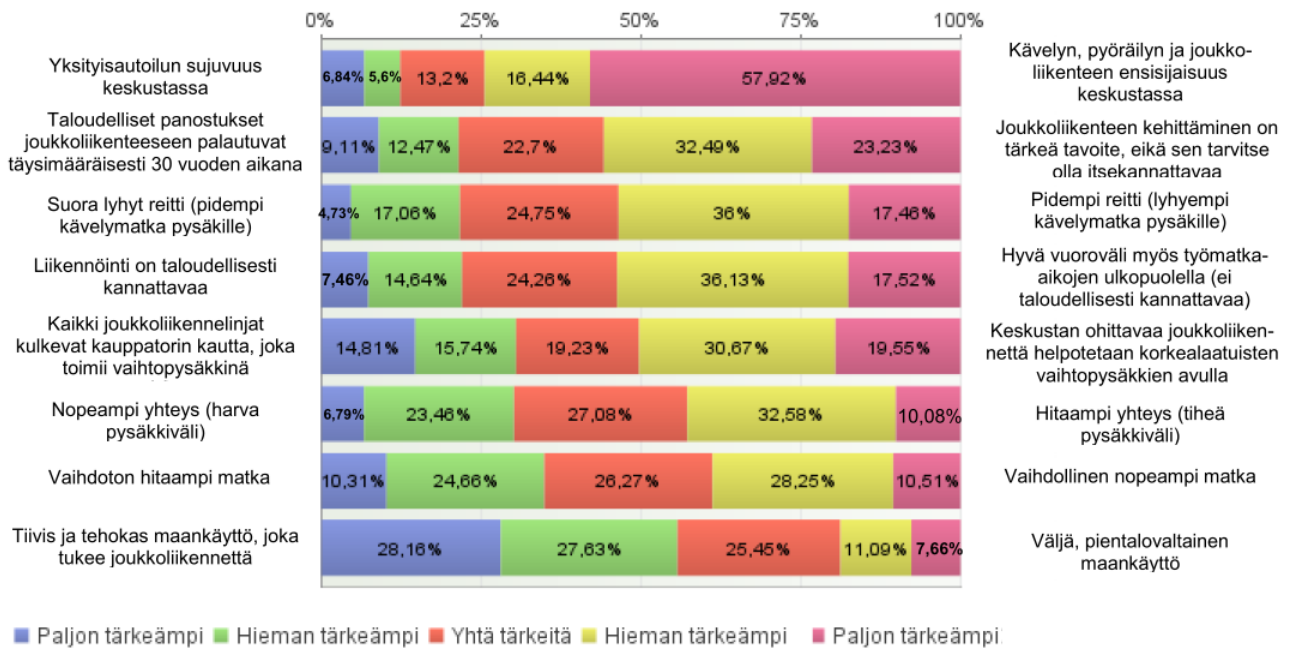
**Kuva 3.** Mielikuva raitiotiestä.

Turkulaisilla on kyselyn perusteella melko voimakas ja pääosin selkeän positiivinen mielikuva raitiotiestä. Raitiovaunua pidettiin miellyttävänä, linja-autoja ympäristöystävällisempänä kulkuvälineenä ja raitioliikenne koettiin sujuvana ja luotettavana. Raitiotien nähtiin myös parantavan radan varren alueiden vetovoimaisuutta sekä Turun ja Turun seudun imagoa. Kuitenkin noin viidennes vastaajista oli sitä mieltä, että raitiotie ei toisi merkittävää parannusta Turun seudun joukkoliikenteeseen, että kaupunki on kauniimpi ilman raitiotietä ja että raitiotie ei parantaisi keskustan tai radan varren alueiden viihtyisyyttä ja vetovoimaisuutta. Mielenpiteet jakautuivat erityisesti kahden asian suhteen: linja-autoliikenteen kehittämisen ja mahdollisen raitiotien kustannusten. Väitteellä ”raitiotieliikenteen sijaan pitäisi kehittää linja-autoliikennettä” oli selkeä vastustajaryhmänsä (lähes kolmannes vastaajista) mutta myös kannattajansa (neljäsosa vastaajista). Vastaajista vajaa neljännes piti raitiotietä liian kalliina sen tuottamiin hyötyihin nähden.



**Kuva 4.** Mielenpiteitä jakaneet mielikuvakysymykset raitiotiestä.

## Keveyden ja joukkoliikenteen suosiminen ja sitä tukeva rakentaminen sai kannatusta



**Kuva 5.** Joukkoliikenteen suunnittelutavoitteiden paremmuus

Mielipiteitä joukkoliikenteen eri kehittämistavoitteiden tärkeydestä selvitettiin vastakohtapareilla. Vastakkainasetteluissa painottui erityisen vahvasti kävelyn, pyöräilyn ja joukkoliikenteen ensisijaisuus keskustassa tärkeämpänä kuin yksityisautoilun sujuvuus. Enemmistö piti tärkeämpänä myös joukkoliikennettä tukevaa tiivistä ja tehokasta ennemmin kuin väljää ja pientalovaltaista maankäyttöä, joukkoliikenteen kehittämistä ilman tarvetta itsekannattavuudelle, lyhyitä kävelymatkoja pysäkeille vaikka joukkoliikennereitti pitenis ja hyviä vuorovälejä työmatka-aikojen ulkopuolella vastoin taloudellista kannattavuutta. Osa kysymyksistä jakoi mielipiteitä toisia enemmän. Keskustan ohittavan joukkoliikenteen helpottamista korkealaatuisten vaihtopysäkkien avulla kannatti puolet vastaajista mutta myös sen vastaparina ollutta tavoitetta kaikkien linjojen ohjaamisesta Kauppatorin kautta kannatti vajaa kolmannes. Voimakkaimmin mielipiteet jakoutuivat sekä nopean vaihdollisen ja hitaan vaihdottoman matkan välillä että pysäkkivälin tiheyden suhteen.

Vastaajan oma joukkoliikenteen käyttö vaikutti siihen, miten he näkivät eri kehittämiskohteiden tärkeyden. Usein joukkoliikennettä käyttävistä jopa 84 % arvioi kävelyn, pyöräilyn ja joukkoliikenteen ensisijaisuuden keskustassa olevan hieman tai paljon tärkeämpää kuin yksityisautoilun sujuvuus. Harvemmin kuin kuukausittain joukkoliikennettä käyttävistä sitä mieltä oli 59 %, mutta heistäkin siis enemmistö. Harvemmin joukkoliikennettä käyttävistä myös jopa neljännes arvioi väljän ja pientalovaltaisen maankäytön olevan tiivistä ja tehokasta maankäyttöä tärkeämpää, kun päivittäin joukkoliikennettä käyttävistä tätä mieltä oli vain n. 12 %. Harvemmin käyttävistä myös muita ryhmiä useampi (n. 31 %) piti taloudellisten panostusten palautumista täysimääräisesti tärkeämpänä tavoitteena kuin joukkoliikenteen kehittämistä itsessään. Kuitenkin myös harvemmin käyttävistä enemmistö piti sekä joukkoliikennettä tukevaa tiivistä ja tehokasta maankäyttöä hieman tai paljon tärkeämpänä (n. 45 %) kuin väljää pientalovaltaista että joukkoliikenteen kehittämistä sellaisenaan tärkeänä tavoitteena (n. 44 %) ilman että sen tarvitsee olla itsekannattavaa.

## Raitiotien tulee palvella nykyisiä asukkaita, parantaa alueen vetovoimaa ja laajentua tarpeen mukaan

Kysyttäessä raitiotielle asetettavien suunnittelutavoitteiden tärkeyttä asteikolla yhdestä viiteen (1= ei tärkeä ... 5 = erittäin tärkeä), nousivat tärkeimmiksi tavoitteiksi seuraavat:

- raitiotietä tulee voida myöhemmin laajentaa tarpeen mukaan (keskiarvo 4,2)
- Turun laajentuminen perustuu korkeatasoiseen joukkoliikenteeseen (4,16)
- raitiotie parantaa sekä Turun keskustan (3,95) että Turun kaupungin ja seudun (3,96) vetovoimaa.
- raitiotielinjaukset palvelevat erityisesti jo rakennettujen alueiden asukkaita (3,92)
- raitiotien tulee merkittävästi kasvattaa joukkoliikenteen käyttöä (3,89)
- raitiotien tulee merkittävästi vähentää ilmastomuutoksesta aiheutuvia päästöjä (3,88)

Eri vastaajaryhmät ovat pääosin samaa mieltä suunnittelutavoitteiden tärkeydestä. Harvemmin kuin kuukausittain joukkoliikennettä käyttävistä kuitenkin suhteellisesti useampi kuin mistään muusta ryhmästä oli sitä mieltä, ettei mikään tavoitteista ole tärkeä. Enemmistö heistä oli muiden vastaajien kanssa samaa mieltä eri suunnittelutavoitteiden tärkeysjärjestyksestä. Selvä poikkeus tähän on, että näistä kaikkein vähiten joukkoliikennettä käyttävistä lähes puolet, 46 %, piti tärkeänä tavoitetta, että joukkoliikenne ei saa häiritä merkittävästi autoliikenteen sujuvuutta. Päivittäisistä joukkoliikenteen käyttäjistä tätä mieltä oli vain n. 22 %.

## Enemmistö piti raitiotietä tarpeellisenä ja ajankohtaisena

Runsas kaksi kolmasosaa vastaajista piti raitiotietä tarpeellisenä tai näki siinä enemmän myönteistä kuin kielteistä. Voimakkaimpia puolustajia oli yksi kolmasosa. Kolme kymmenestä vastaajasta ei pitänyt raitiotietä tarpeellisenä lainkaan tai näki siinä enemmän kielteistä kuin myönteistä. Kaksi kymmenestä lukeutui vankkumattomiin vastustajiin, joiden mukaan raitiotie on turha ja kallis.

Enemmistö vastaajista (58 %) vastaajista oli sitä mieltä, että raitiotiejärjestelmä tulisi toteuttaa mahdollisimman nopeasti, jo lähivuosina. 12 % haluaisi toteuttaa raitiotien ensimmäisen vaiheen vuosina 2025–2035, 12 % pitäisi raitiotien vain varauksena ja 16 % oli sitä mieltä, ettei raitiotietä tarvita koskaan.

Verrattaessa erilaisten matkustajien vastauksia yleisesti, joukkoliikennettä hyvin harvoin käyttävistä useampi kuin muista ryhmistä vastustaa raitiotietä tai ei koe sitä merkitykselliseksi. Silti oli merkillepantavaa, että heistäkin suurin osa oli raitiotielle myönteisiä.

Yhteenvedon voidaan todeta, että vastaajista valtaosa (70–80 % kysymyksestä riippuen), suhtautui myönteisesti raitiotiehen ja noin 10–30 % vastusti raitiotiehanketta. Kyselyyn vastattiin kuitenkin varsin laajasti ja lomakkeet oli täytetty huolellisesti. Raitiotie on selvästikin hyvin ajankohtainen keskustelun ja seurannan aihe Turussa.

**Kooste Turun raitiotien tavoitetyöpajasta 14.3. klo 17:30-20:00**  
**Forum Marinum, seminaarisali**

**Tilaisuuden tavoite**

Turun raitiotien suunnittelu on kokonaisvaltainen kaupunkikehityshanke. Käynnissä olevan yleissuunnittelun aikana raitiotien toteutumismahdollisuuksia, kustannuksia ja hyötyjä on tarkoitus arvioida mahdollisimman monipuolisesti ja kattavasti. Työpajan tavoitteina oli 1) kerätä eri intressiryhmien näkemyksiä sekä hyvästä kaupungista että raitiotien suunnittelulle asetettavista tavoitteista ja 2) alustavasti painottaa näiden tavoitekokonaisuuksien keskinäistä tärkeyttä. Työpajassa muodostuneita käsityksiä tavoitteista tullaan hyödyntämään raitiotien suunnittelussa ja arviointikriteerien muodostamisessa, sekä erityisesti suunnittelutyön loppuksi verrattaessa raitiotiejärjestelmää runkobussivaihtoehtoon.

Työpajaan osallistuneet tahot on listattu liitteeseen 1.

**Tilaisuuden kulku**

Tilaisuus eteni liitteessä 2 kuvatun ohjelman mukaisesti.

**Työpajamenetelmä**

Osallistujat jaettiin 4 teemaryhmään: (1) Kannattava investointi (2) Kestävä kaupunkirakenne (3) Viihtyisä ja vetovoimainen kaupunki ja (4) Sujuva liikennejärjestelmä. Työskentely ryhmien sisällä aloitettiin mielikuvatyöskentelyllä teeman mukaisesta aiheesta. Kukin sai valita kaksi kuvaa, joilla tuli kuvata kunkin käsityksiä käsiteltävästä teemasta ja siitä millainen on hyvä joukkoliikenne-/raitiotiejärjestelmä. Mielikuvaprosessin jälkeen osallistujat muodostivat teemaa määrittäviä tavoitelauseita. Tavoitteita muokattiin ja täydennettiin ryhmässä, minkä jälkeen kukin pääsi visioimaan millainen raitiotien tulisi olla, jotta kyseiset tavoitteet toteutuisivat. Tavoitteista ja niihin pääsemisestä raitiotien avulla keskusteltiin ryhmien sisällä ja tavoitteista äänestettiin. Tämän jälkeen ryhmät kiersivät muissa teemaryhmissä keskustellen, täydentäen ja äänestäen. Lopuksi kukin sai antaa yhden äänen tärkeimpänä kokemalleen teemalle.

Työskentelyssä edettiin harkitun suunnitelmallisesti, mutta moderaattorin arvion perusteella menetelmää sovellettiin pienin eroavaisuuksin, kunkin ryhmän työskennellessä juuri heille tuottavimmalla tavalla.

**Tulokset**

Kannattava investointi (9 ääntä), Kestävä kaupunkirakenne (9 ääntä), Viihtyisä ja vetovoimainen kaupunki (8 ääntä) ja Sujuva liikennejärjestelmä (7 ääntä) -teemat saivat kukin tasaisesti kannatusta ja osin yhteneviä alatavoitteita. Teema-alueet ja niiden alaisuuteen määritetyt tavoitteet ovat listattu keskusteluihin ja äänestystuloksiin pohjautuvaan tärkeysjärjestykseen liitteessä 3. Yhteenveto tavoitteista ja työpajassa kehitetyistä ideoista siitä, millainen raitiotien tulisi olla tavoitteiden saavuttamiseksi, on koottu tähän muistioon teemaryhmittäin.

### **Kannattava investointi**

Kannattavuuden edellytyksenä pidettiin sitä, että joukkoliikennejärjestelmän kehittämisen ja käytön kustannukset pysyvät kurissa. Useimmat, joskaan eivät kaikki, arvelivat kuitenkin laadukkaana joukkoliikenteen hyötyjen pitkälti kattavan yhteiskunnan panostukset pidemmällä tähtäimellä. Keskustan, työpaikkojen ja palvelujen saavutettavuuden takaaminen on myös taloudellisesti Turun (ja koko seudun) kehittymisen ja kasvun ehto. Rahoitukseen haluttiin kuitenkin tukea myös valtiolta ja EU:lta. Lippujen hintojen subventio on hyväksyttävä tulevaisuudessakin.

Kannattava joukkoliikenne houkuttelee joukot käyttäjikseen. Nopeuden ja sujuvuuden (tiheät vuorovälit, omat väylät, etuisuudet, suorat linjat) lisäksi järjestelmän on oltava selkeä. Järjestelmän on muodostettava ymmärrettävä, hierarkkinen kokonaisuus, jossa vaihdot ovat vaivattomia, ja myös yhteydet juniin, satamaan, autoiluun sekä pyöräilyyn toimivat (pysäköinnin ja terminaalien avulla).

Tärkeät toiminnot ja tiheästi rakennetut alueet on yhdistettävä suoraan toisiinsa, mutta tulevaisuutta ajatellen on kyettävä myös tehostamaan maankäyttöä linjojen varsilla, pidemmällä tähtäimellä naapurikaupunkeihin asti.

Kannattavuuden mittaaminen tuloilla, menoilla ja suorilla vaikutuksilla ei riitä. Imagohyöty, kaupunkikuva, terveyshyödyt, kaupungin vetovoima ja ympäristöystävällisyys ovat laajemmin katsoen myös rahanarvoisia tekijöitä. Raitiotien ympärille on lisäksi kehitettävissä liiketoimintaa, kun tietoteknologia otetaan laajasti käyttöön ja annetaan innovaatioille mahdollisuus avaamalla tiedot julkiseen ja yritysten käyttöön (avoimet rajapinnat). Mobiili maksaminen, räätälöidyt infopalvelut ja WLAN ovat jo tunnistettuja mahdollisuuksia, oheispalveluiden kehittäminen sen sijaan tuottaa muuallekin vietävää teknologista pääomaa ja sitä kautta työpaikkoja.

### **Kestävä kaupunkirakenne**

Kestävä kaupunkirakenne -teeman keskustelussa hahmoteltiin hyvin saavutettavaa, esteettisesti, kulttuurisesti ja taloudellisesti kestävä, maankäytöltään tehokasta ja kevyttä liikennettä tukevaa kaupunkia. Kestävän kaupunkirakenteen visiona nähtiin kulttuurisesti kestävä, kävelyä ja pyöräilyä suosiva, tiiviisti ja tehokkaasti rakennettu ja silti viihtyisä ja houkutteleva kokonaisuus, jossa on eheä palveluverkosto ja jokaisella mahdollisuus liikkua kestävästi ja sujuvasti ilman henkilöautoa.

Raitiotien keinoista saavuttaa näitä tavoitteita nousi esiin kolme kokonaisuutta. Ensinnäkin reitistön toivottiin olevan kattava ja hyvin suunniteltu siten, että se tarjoaa sujuvat vaihtoyhteydet eri kulkumuotojen välillä. Erityisen tärkeänä pidettiin yritysten ja palveluiden saavutettavuutta sekä työntekijöiden että asiakkaiden näkökulmasta. Toinen vahvaa kannatusta saanut tavoite oli, että raitiotien tulee houkutella kestäväan maankäyttöön. Tällä tarkoitettiin erityisesti, että täydennysrakentamista tehtäisiin ensin rakennettavien linjojen varteen ja reittien molemmissa päissä tulisi olla sekä asumista että työpaikkoja. Myös uusien paikallisten liiketoimintamahdollisuuksien syntymistä pidettiin tärkeänä tavoitteena. Kolmas esiin noussut tavoitekokonaisuus oli viihtyisä kävelykeskusta, jossa keskustan raitiotiekadut ja -pysäkit olisivat viihtyisiä ja jossa keskustaan kohdistuvan syöttöliikenteen avulla vähennettäisiin autojen ja bussien määrää ydinkeskustassa. Myös raitiotiejärjestelmän käyttömukavuus, esteettömyys ja rakentamisessa huomioituiden kulttuuri- ja viherarvot saivat kannatusta.



### **Viihtyisä & vetovoimainen kaupunki**

Viihtyisässä kaupungissa on tehokas, kaikkien asukkaiden tarpeet huomioiva liikennejärjestelmä, joka toimii kokonaisuutena. Joukkoliikenteen helppokäyttöisyys nähtiin keskeisessä roolissa. Käyttöä on tuettava hyvin suunnitellulla matkainformaatiolla. Suunnittelussa tulee olla ”käyttäjä ensin”: Raitiotieliikenteen tulee palvella ihmisiä, ei suunnittelijoita. Järjestelmän tulee käytössä olla asiakkaita miellyttävä ja houkutteleva, esimerkiksi valaistus on suunniteltava hyvin, ja keskeisenä matkustajaryhmänä on huomioitava lapsiperheet, joille tulisi varata riittävät tilat. Kyytiin on helppo nousta niin polkupyörän, pyörätuolin kuin lastenrattaiden kanssa. Sosiaalinen turvallisuus on keskeistä ja matkaa kuvattiin moniaistisena elämyksenä.

Toinen tärkeä kokonaisuus oli Turun kaupungin ominaispiirteiden ja imagotekijöiden – arkkitehtuurin, kaupunkikulttuurin ja tapahtumien – esiin nostaminen. Matka elämyksenä liittyy juuri näihin piirteisiin. Joukkoliikenteen tulee niveltä kaupungin kokonaisuuteen. Raitiotien mahdollisuudet nähtiin olennaisina siinä, että keskustasta saataisiin nykyistä terveellisempi ja kävelijäystävällisempi, esimerkiksi koettiin että raitiotie tukee tavoitetta laajentaa kävelykeskustaa. Kaupunkirakenteen tiivistämisen raitiotievyöhykkeellä tulee olla kohtuullista: asuin ympäristöjen suunnittelussa tulee ensi sijassa varmistaa kysyntä, ja kaupunkitilan riittävä väljyyden tuntu.

Myös tässä ryhmässä keskusteltiin joukkoliikenneinvestointien taloudellisista ja toisaalta aineettomista hyödyistä. Tavoitteena tulee olla toimiva ja (kustannus)tehokas joukkoliikenne lähiöihin ja lähikuntiin. Kustannustehokkuuden saavuttaminen edellyttää joukkoliikenteen matkustajamäärien huomattavaa lisäämistä. Lupaavana nähtiin markkinaehtoinen toteutus, se että yrittäjät tulisivat mukaan joukkoliikennepalvelun suunnitteluun aktiivisina palveluntuottajina.

### **Sujuva liikennejärjestelmä**

Sujuvan liikennejärjestelmän katsottiin erityisesti tarkoittavan tehokasta ja houkuttelevaa joukkoliikennettä, jossa matkakäyttäjät kokonaisuutena ovat sujuvia. Liikenneverkoston kattavuus ja yhteensopivuus muiden liikkumismuotojen kanssa katsottiin olennaisiksi sujuvuutta määrittäviksi ominaisuuksiksi. Myös päästöjen vähentämisen nähtiin olevan osa liikennejärjestelmän sujuvuuden laajempaa kokonaisuutta.

Tärkeimmiksi tavoitteiksi raitiotielle, jotta se toteuttaisi sujuvan joukkoliikennejärjestelmän tavoitteet, asetettiin edullinen hinta käyttäjälle, käyttäjäystävällisyys, tiheät vuorovälit ja saavutettavuus. Myös nopeus, laadukas liityntä, toimivat vaihdot ja hyvät informaatiojärjestelmät koettiin tärkeiksi tavoitteiksi.

Käytännön konkreettisina ehdotuksina ja suunnittelun arviointikriteereinä tuotiin esille seuraavia ehdotuksia. Joukkoliikenteen tulisi taata tiheä vuoroväli (esim. päivisin 10-15 min.) jopa vuorokauden ympäri ja matkanopeuden tulisi voittaa henkilöautolla liikkumisen. Sujuvuuden takaamiseksi raitiotielle tulisi tehdä omat tilavaraukset katutilassa ja antaa etuisuudet risteyksissä. Vaihtoyhteyksien tulisi olla hyviä kulkumuodosta toiseen ja aikataulujen on oltava täsmällisiä. Raitiotien tulisi myös toimia päästöttömällä energialla, mikä edelleen houkuttelisi lisäkäyttäjiä yksityisautoiluun verrattuna.

### Kuvia työpajasta



Työpajatyöskentelyä



Mielikuvatyoeskentelyn tuloksia

## Liite 1 Osallistujalista

### Osallistuja

Antalainen, Monika  
Biström, Ina  
Hildén, Nora  
Hintsanen, Timo  
Hovi, Christina  
Isotalo, Heikki  
Jokela, Juha  
Jokinen, Tapio  
Juhe, Tiina  
Jykelä, Ritva  
Järvinen, Raimo  
Karppi, Kristina  
Kiuru, Aaro  
Kotilainen, Riina  
Kynnäräinen, Niko  
Lipponen, Juha  
Manni, Olli  
Mäenpää, Marko  
Paasikivi, Jari  
Parkatti, Jarre  
Peltonen, Petra  
Piili, Ville  
Rajala, Mika  
Rauhala, Risto  
Saarento, Heikki  
Saariketo, Jorma  
Siirto, Tapio  
Sjöblom, Petri  
Soini, Taina  
Talamo-Kemiläinen, Maarit  
Vilén, Riitta  
von Frenckell-Ramberg, Christel  
Vornanen, Jukka  
Vähäkuopus, Heikki

### Edustettu taho

Åbo Akademi, sosiaalipoliittinen sihteeri  
Åbo Akademi, hallituksen pj  
Turun kaupunki, palveluverkon kehittäminen  
Turun kaupunki, kaupunkisuunnittelujohtaja  
Turun kaupunki, yleiskaavoitus, kehittämisspäällikkö  
Turun yliopiston ylioppilaskunta, hallituksen pj  
Turun kaupunki, liikennesuunnittelu  
Turku-seura  
Turun kauppakamari, asiamies  
Turun kaupunki, nuorten palvelut, osastopäällikkö  
Varsinais-Suomen ELY-keskus, liikenne  
Turun kaupunki, vapaa-aikatoimiala, liikuntasuunnittelija  
Kaarinan vihreät  
Turun taiteilijaseura ry, toiminnanjohtaja  
Turun seudun kehittämiskeskus, vt. elinkeinojohtaja  
Turun kaupunki, Kiinteistöliikelaitos, maankäytön suunnittelija  
Kokoomuksen valtuustoryhmä  
Turun teknologiakiinteistöt, palveluasiantuntija  
Turun kaupunki, seudullinen joukkoliikenne, kehityspäällikkö  
Dodo ry  
Turun yliopiston ylioppilaskunta (viestintä, kaupunkisuhteet, työelämä)  
Nuorten Turku Foorumi  
Turun kaupunki, kiinteistöliikelaitos, maankäyttö ja kiinteistökehitys  
Varsinais-Suomen ELY-keskus, ympäristö  
Maakuntaliitto, maankäytön ja ympäristön osaamisryhmän pj  
Varsinais-Suomen yrittäjät  
Turun kaupunki, Kiinteistöliikelaitos, infrapalvelujen johtaja  
Turun yliopisto, opintohallintopäällikkö  
Turun kaupunki, hyvinvointitoimiala, hallintoylihoitaja  
Turun museokeskus, intendentti  
Meidän Turku ry  
RKP:n valtuustoryhmä  
Vihreiden valtuustoryhmä  
Aluepelastuslaitos, hallintopäällikkö

## Liite 2 Tilaisuuden ohjelma

### 17.45-18.05 Hankkeen esittely

Turun kaupungin liikennesuunnitteluinsinööri Juha Jokela esitteli hanketta kaupungin näkökulmasta.

WSP Finland Oy:n projektipäällikkö Risto Jounila esitteli hanketta konsultin näkökulmasta. Konsultin edustajat esittäytyivät.

### 18.05-18.15 Ryhmätyön ohjeistus

WSP Finland Oy, vuorovaikutusasiantuntija Jani Päivänen

### 18.15-18.30 MIELIKUVATEHTÄVÄ

### 18.30-19.10 TAVOITETEHTÄVÄ

### 19.10-19.50 Esittelykierrros ja äänestykset

### 19.50-20.00 Yhteenveto

WSP Finland Oy, Jani Päivänen kokosi yhteen ja päätti tilaisuuden

## Liite 3 Teema-alueet ja tavoitteet

1. **KANNATTAVA INVESTOINTI** 9

---

  1. KUSTANNUSTEHOKKUUS TOTEUTUKSESSA JA OPEROINNISSA
  2. SAAVUTETTAVUUS TAATAAN ASIAKKAILLE, ASUKKAILLE JA TYÖNTEKIJÖILLE
  3. RAITIOTIE ON OSA JOUKKOLIIKENNEJÄRJESTELMÄÄ
  4. NOPEA JA SUJUVA JOUKKOLIIKENNE, JOKA HOUKUTTELEE KÄYTTÄJIÄ
  5. MAANKÄYTÖN JA LIIKENNEJÄRJESTELMÄN ON OLTAVA SAMAA PARIÄ
  6. KAUPUNKIKUVA JA VIIHTYISYYS OVAT OSA KAUPUNGIN KILPAILUKYKYÄ
  7. SELKEÄ IMAGOHYÖTY
  8. KÄVELYN JA PYÖRÄILYN LISÄÄMISEN TERVEYSHYÖDYT
  
2. **KESTÄVÄ KAUPUNKIRAKENNE** 9

---

  1. HYVÄ SAAVUTETTAVUUS KAIKILLE, SOSIAALINEN KESTÄVYYS
  2. ESTEETTISTEN JA KULTTUURISTEN ARVOJEN KESTÄVYYS
  3. ELINKEINOJEN KESTÄVYYS
  4. MAANKÄYTÖN TEHOKKUUS
  5. KEVYEN LIIKENTEEN TUKEMINEN
  
3. **VIIHTYISÄ JA VETOVOIMAINEN KAUPUNKI** 8

---

  1. JOUKKOLIIKENTEEN HELPPOKÄYTTÖISYYS
  2. KÄYTTÄJÄ ENSIN
  3. IDENTITEETIN, IMAGON, KAUPUNKIKUVAN JA -KULTTUURIN ESIINNOTTO
  4. JOUKKOLIIKENNE NIVELTYY KAUPUNGIN KOKONAISUUTEEN
  5. KESKUSTASTA TERVEELLINEN JA KÄVELYPAINOTTEINEN
  6. ASUNTOJEN KYSYNTÄ JA TARJONTA
  7. JOUKKOLIIKENTEEN TALOUDELLISUUS
  
4. **SUJUVA LIIKENNEJÄRJESTELMÄ** 7

---

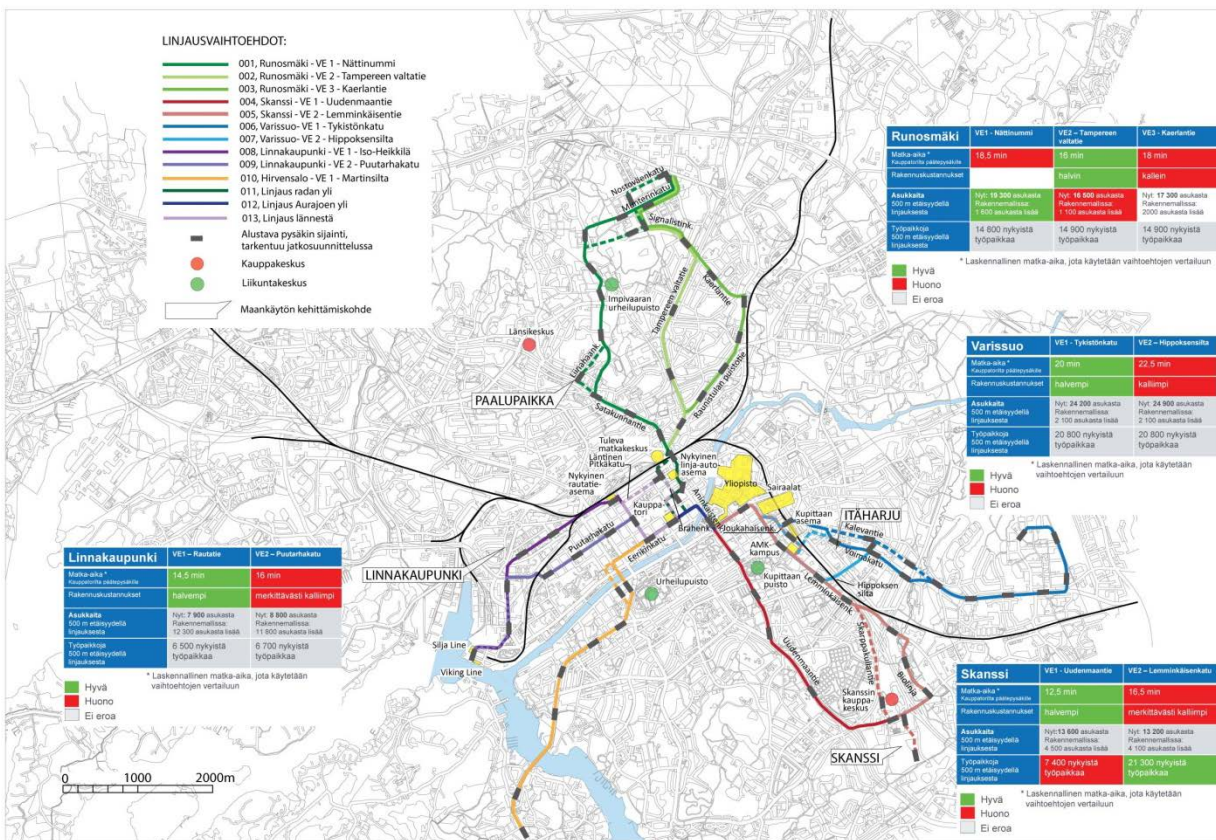
  1. JOUKKOLIIKENNE SUJUVAA, TEHOKASTA JA HOUKUTTELEVAA  
(sujuvat vaihdot, tiheät vuorovälit, yhteensopivuus kulkumuotojen välillä)
  2. EDULLINEN KÄYTTÄJÄLLE
  3. KÄYTTÄJÄYSTÄVÄLLINEN
  4. SAAVUTETTAVUUS, NOPEUS
  5. PÄÄSTÖJEN VÄHENTÄMINEN (CO2)
  6. INFORMAATIO
  7. VAPAAUS VALITA



# LINJAUSVAIHTOEHDON KYSELYN TULOKSET

## TURUN RAITIOTIEN YLEISSUUNNITTELU

SYKSY 2013



## Sisällys

1. Kyselyn toteutus .....	2
2. Vastaajien taustatiedot .....	2
3. Runosmäen linjausvaihtoehdot.....	3
4. Varissuon linjausvaihtoehdot .....	5
5. Skanssin linjausvaihtoehdot .....	7
6. Linnakaupungin linjausvaihtoehdot .....	8
7. Hirvensalon linjausvaihtoehdot.....	10
8. Keskusta.....	11
9. Yhteenveto .....	13
LIITE 1. Kyselyn tulokset .....	14
LIITE 2. Avoimet vastaukset.....	26

## 1. Kyselyn toteutus

Turun raitiotien linjausvaiheen internet-kysely toteutettiin 13.6.–18.8.2013 ja siihen vastasi 2064 henkilöä. Kyselystä tiedotettiin valtakunnallisella lehdistötiedotteella (178 vastaanottajaa), Turun kaupungin kotisivuilla, hankesivuilla [www.turunraitiotie.info](http://www.turunraitiotie.info) sekä paikallisissa lehdissä. Kyselystä oli saatavilla myös paperikopioita Turun kaupungin palvelupisteessä, Turun pääkirjastossa sekä Skanssin Monitorissa. Sekä internet-kyselystä että paperiversiosta oli saataville ruotsin- ja suomenkieliset versiot. Kyselyssä selvitettiin asukkaiden mielipiteitä Runosmäkeen, Varissuolle, Skanssiin, Hirvensaloon ja Linnakaupunkiin suuntautuvien reittien vaihtoehtoisista linjauksista. Tuloksia hyödynnetään yhtenä tekijänä raitiotien yleissuunnittelussa, suunnitelmaa arvioitaessa sekä verrattaessa raitiotie- ja bussivaihtoehtoa toisiinsa. Raitiotien toteuttamispäätös tehdään keväällä 2014 perustuen yleissuunnittelun aikana kertyneeseen aineistoon: asukkaiden näkemyksiin, vaikutusten arviointeihin ja teknisiin ja taloudellisiin reunaehtoihin.

Kyselyllä oli myös asukkaiden näkemysten keräämisen lisäksi tiedotuksellinen tarkoitus ja hyvien osallistumisperiaatteiden vuoksi kysely on ollut auki kaikille halukkaille vastaajille. Taustatiedoiksi kysyttiin vastaajien ikä, sukupuoli, elämäntilanne, asuinpaikka, auton omistajuus, joukkoliikenteen käyttö ja tyytyväisyys Turun nykyiseen joukkoliikenteeseen. Linjausvaihtoehdot esitettiin karttakuvina, joihin oli reitin lisäksi kuvattu alustavat pysäkkien sijainnit ja linjausten varrella olevat keskeiset kohteet. Lisäksi vastaajille tarjottiin tietoa vaihtoehtoisten linjausten matka-ajoista, rakennuskustannuksista ja linjausten varrella 500m säteellä olevien asuntojen ja työpaikkojen määrästä. Vastaajia pyydettiin valitsemaan mielestensä paras linjaus ja perustelemaan valinnan tärkeimmät syyt. Lisäksi kyselyssä pyydettiin mielipiteet linjausten pienemmän mittakaavan alavaihtoehtojen paremmuudesta. Keskustan vaihtoehdot ovat vasta alustavia ja tarkentuvat, kun tiedetään mitkä linjausvaihtoehdot valitaan jatkosuunnitteluun. Niistä ei esitetty tarkempaa tietoa, eikä myöskään kysytty tarkempia perusteluja. Tähän yhteenvetoon on koostettu kyselyn päätulokset. Kysely vastauksineen on kokonaisuudessaan liitetty tämän yhteenvedon loppuun (Liite 1).

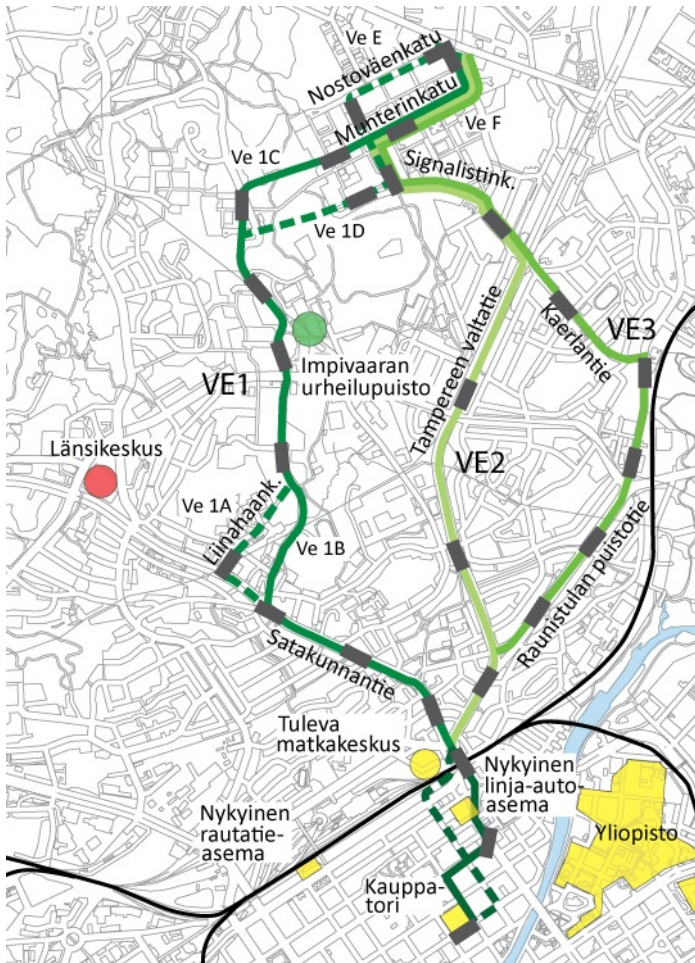
Kyselyn suunnittelusta on vastannut WSP Finland Oy yhteistyössä Turun kaupungin kanssa.

## 2. Vastaajien taustatiedot

Kysely kiinnosti erityisesti työikäisiä miehiä. Kyselyyn vastanneista henkilöistä naisia oli 43 % ja miehiä 57 %. Suurin ikäryhmä olivat 26–45 -vuotiaat (55 %) kaikkien ikäryhmien kuitenkin vastatessa kyselyyn. Suhteutettuna Turun asukkaiden tilastolliseen jakautumiseen, olivat miehet ja 26–45 -vuotiaat yliedustettuina ja naiset ja yli 65-vuotiaat aliedustettuina. Vastaajista yksinasuvia oli 34 %, pariskuntia 35 % ja lapsiperheitä 31 %. Turussa asuvista vastaajista 30 % ilmoitti asuvansa keskustassa, 31 % tutkittavien raitiotielinjojen varrella ja 27 % tutkittavien raitiotielinjojen ulkopuolella. Kaksi kolmasosaa vastaajista omisti auton. Päivittäin joukkoliikenteellä matkustavia sekä useita kertoja viikossa, viikoittain, kuukausittain ja harvemmin käyttäviä oli kutakin noin viidennes vastaajista. Noin 53 % vastaajista oli hieman tai erittäin tyytyväisiä Turun nykyiseen joukkoliikenteeseen ja n. 38 % hieman tai erittäin tyytymättömiä.



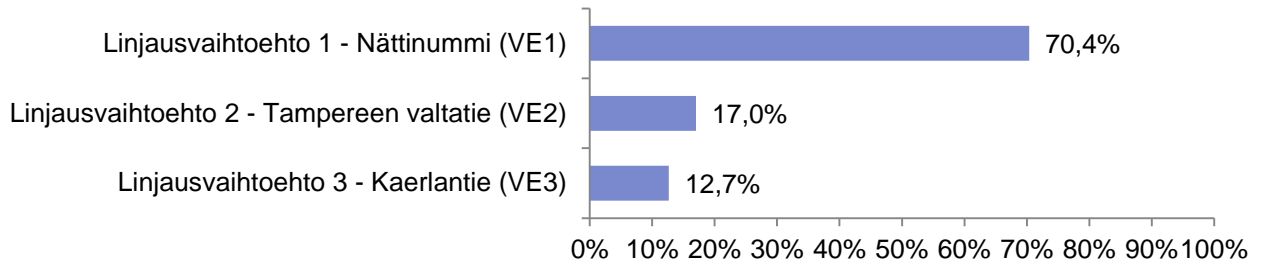
### 3. Runosmäen linjausvaihtoehdot



Kuva 1 Runosmäen vaihtoehdot

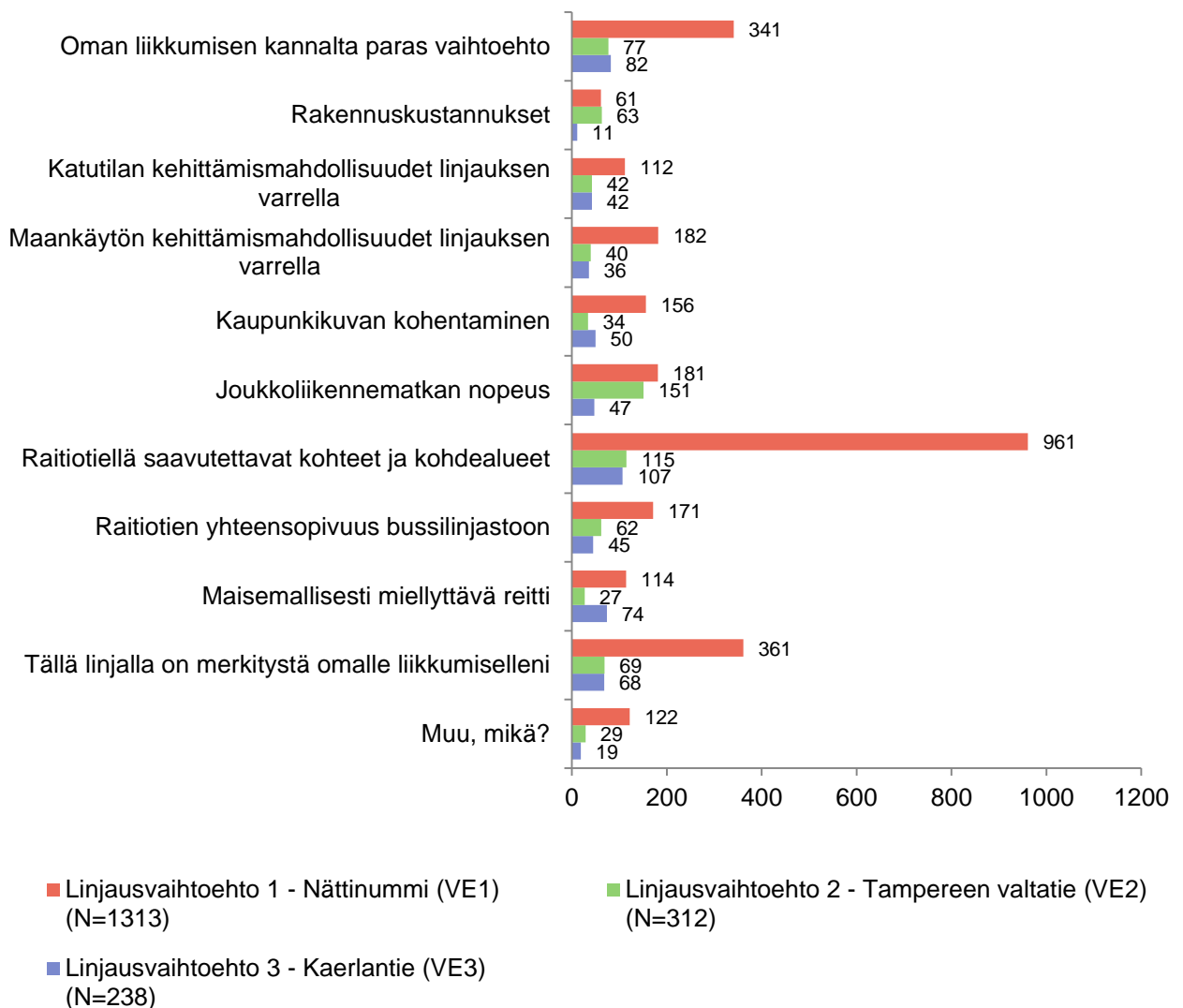
Kyselyyn vastanneista vaihtoehtoa 1 (VE1) kannatti selvä enemmistö, reilu kaksi kolmas osaa vastaajista. Linjausvaihtoehto 2 sai 17 % äänistä ja linjausvaihtoehto 3 n. 13 % (Kuva 2). Alavaihtoehtojen äänestystulokset ja kyselyn tulokset kokonaisuudessaan on listattu liitteeseen 1. Yleisin perustelu linjausvaihtoehto 1:n paremmuudelle oli raitiotiellä saavutettavat kohteet ja kohdealueet. Toiseksi yleisin perustelu liittyi omaan liikkumiseen (Kuva 3). Runosmäen linjausvaihtoehtoista annettiin yhteensä myös 166 avovastausmuotoista perustelua, jotka ovat luettavissa liitteessä 2.

## Mikä on mielestänne paras linjausvaihtoehto Runosmäen suuntaan



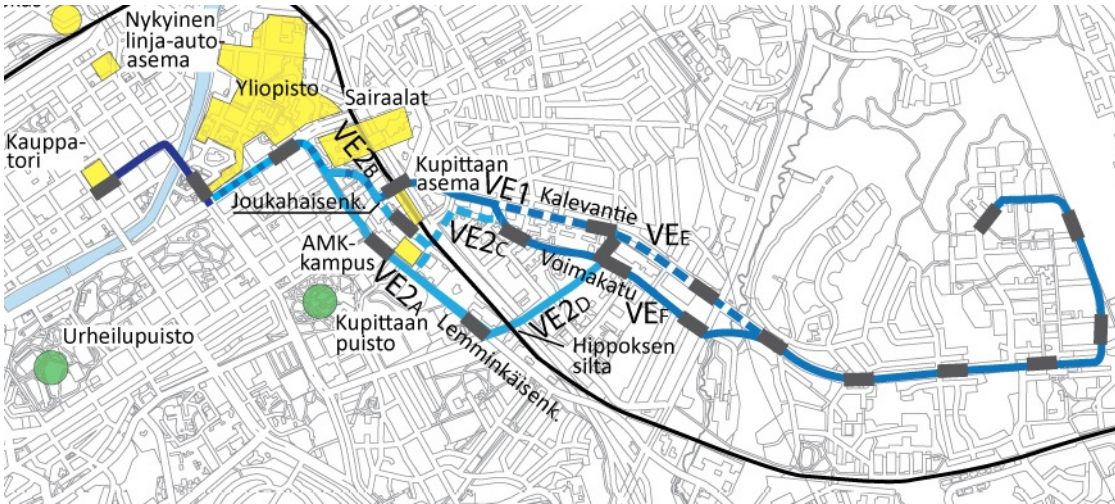
Kuva 2 Runosmäen linjausvaihtoehtojen kannatus

## Mitä asioita piditte tärkeimpinä vaihtoehdon valinnassa?



Kuva 3. Perustelut eri linjausvaihtoehtojen paremmuudelle. Yksi henkilö on voinut valita useamman perustelun.

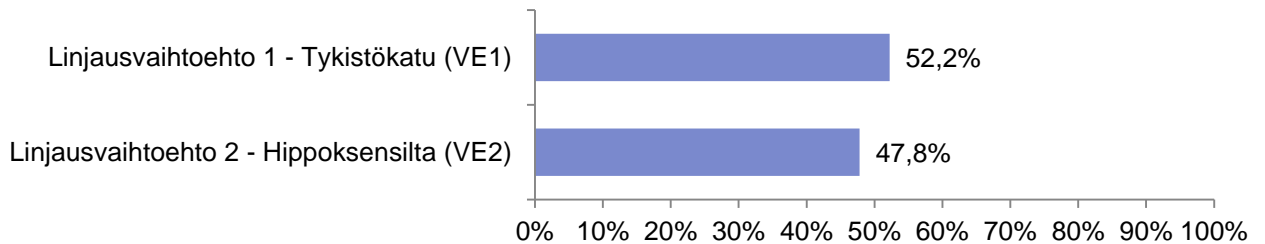
#### 4. Varissuon linjausvaihtoehdot



Kuva 4 Varissuon linjausvaihtoehdot

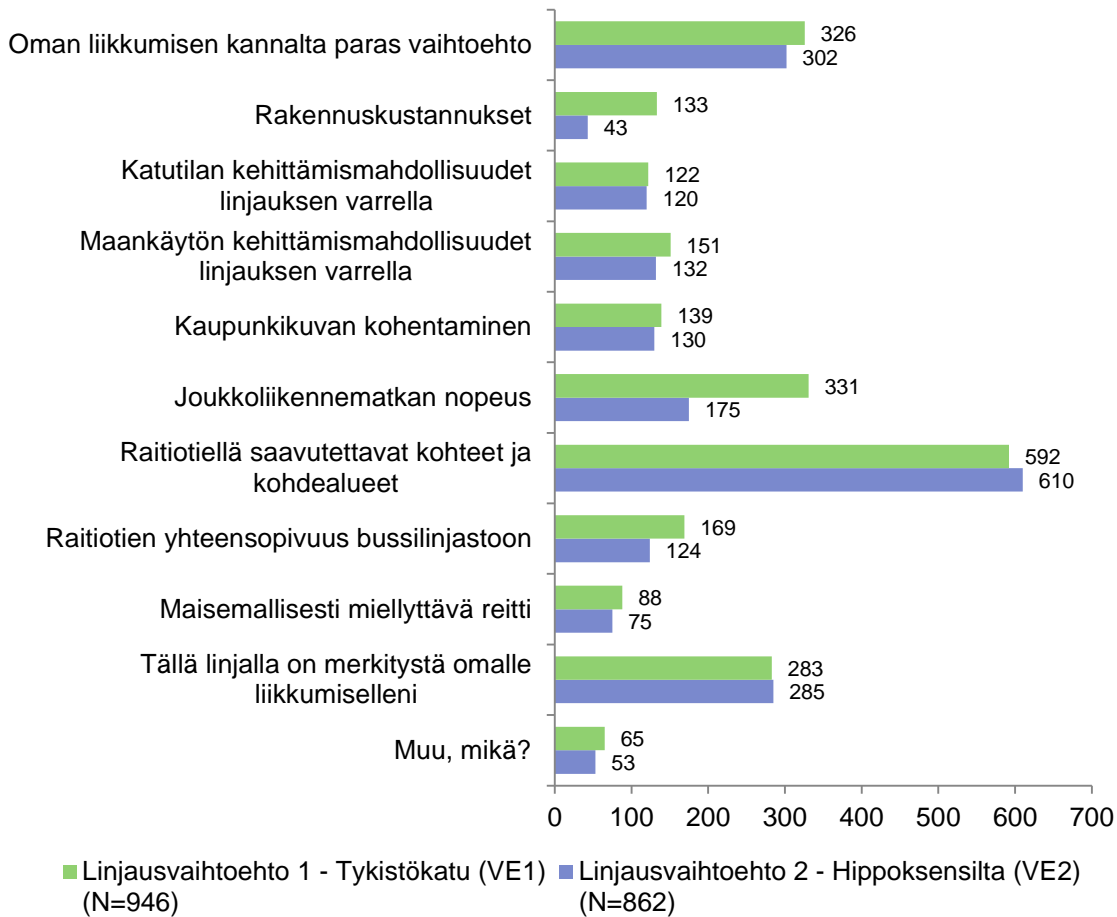
Kyselyyn vastanneiden keskuudessa ei muodostunut selvää eroa linjausten paremmuudesta. Linjausvaihtoehdo 1 sai n. 52 % äänistä ja linjausvaihtoehdo 2 n. 48 % (Kuva 5). Alavaihtoehdojen äänestystulokset on luettavissa liitteestä 1. Yleisin perustelu molempien linjausvaihtoehdojen paremmuudelle oli raitiotiellä saavutettavat kohteet ja kohdealueet. Toiseksi yleisimmät perustelut liittyivät omaan liikkumiseen (Kuva 6). Varissuon linjausvaihtoehdoista annettiin yhteensä myös 115 avovastausmuotoista perustelua, jotka ovat luettavissa liitteessä 2.

#### Mikä on mielestänne paras linjausvaihtoehdo Varissuon suuntaan



Kuva 5 Varissuon linjausvaihtoehdojen kannatus

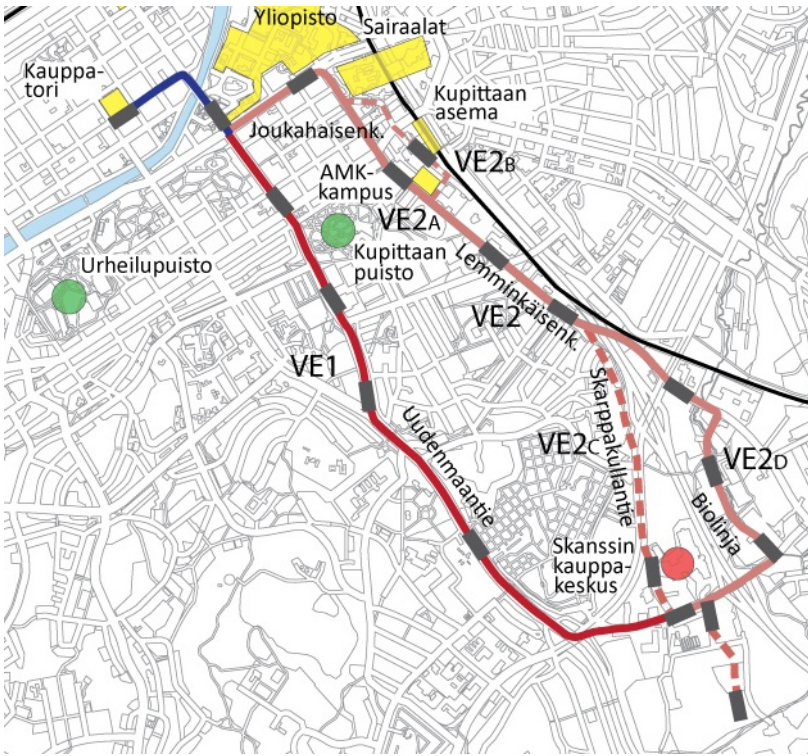
### Mitä asioita piditte tärkeimpinä vaihtoehdon valinnassa?



Kuva 6 Perustelut eri linjausvaihtoehtojen paremmuudelle, yksi henkilö on voinut valita useamman perustelun.



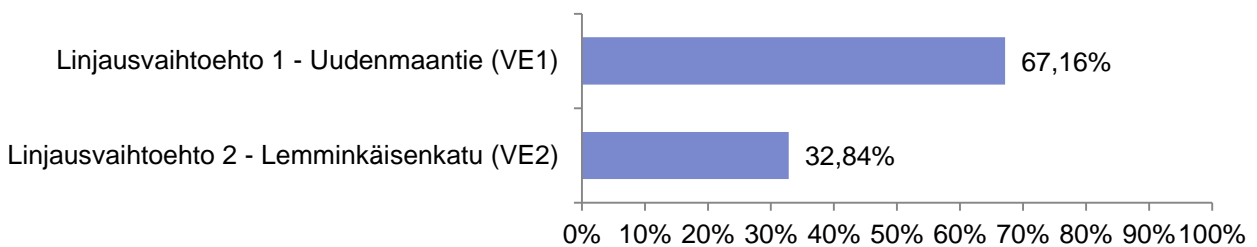
## 5. Skanssin linjausvaihtoehdot



Kuva 7 Skanssin linjausvaihtoehdot

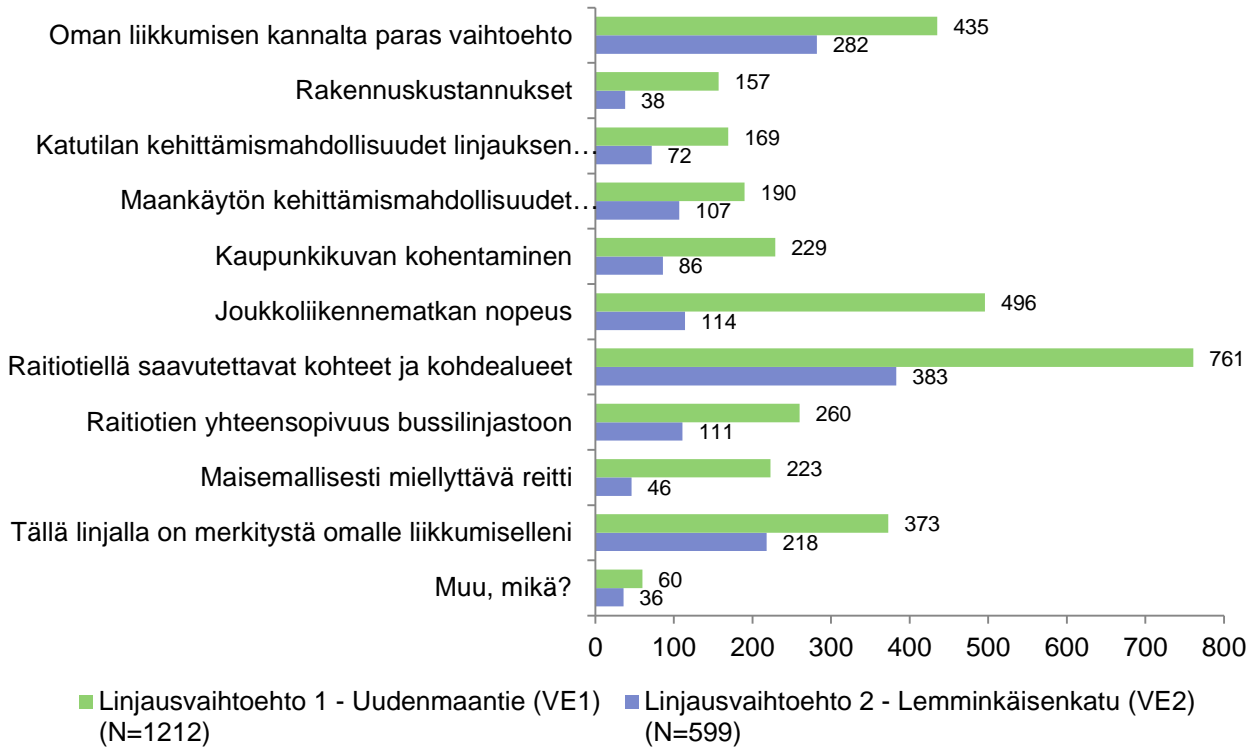
Kyselyyn vastanneista vaihtoehtoa 1 (VE1) kannatti kaksi kolmas osaa vastaajista. Linjausvaihtoehto 2 sai 33 % äänistä (Kuva 8). Alavaihtoehtojen äänestystulokset ja kyselyn tulokset kokonaisuudessaan on listattu liitteeseen 1. Yleisin perustelu linjausvaihtoehto 1:n paremmuudelle oli raitiotiellä saavutettavat kohteet ja kohdealueet. Toiseksi yleisin perustelu liittyi omaan liikkumiseen (Kuva 9). Skanssin linjausvaihtoehdoista annettiin yhteensä myös 94 avovastausmuotoista perustelua, jotka ovat luettavissa liitteessä 2.

### Mikä on mielestänne paras linjausvaihtoehto Skanssin suuntaan



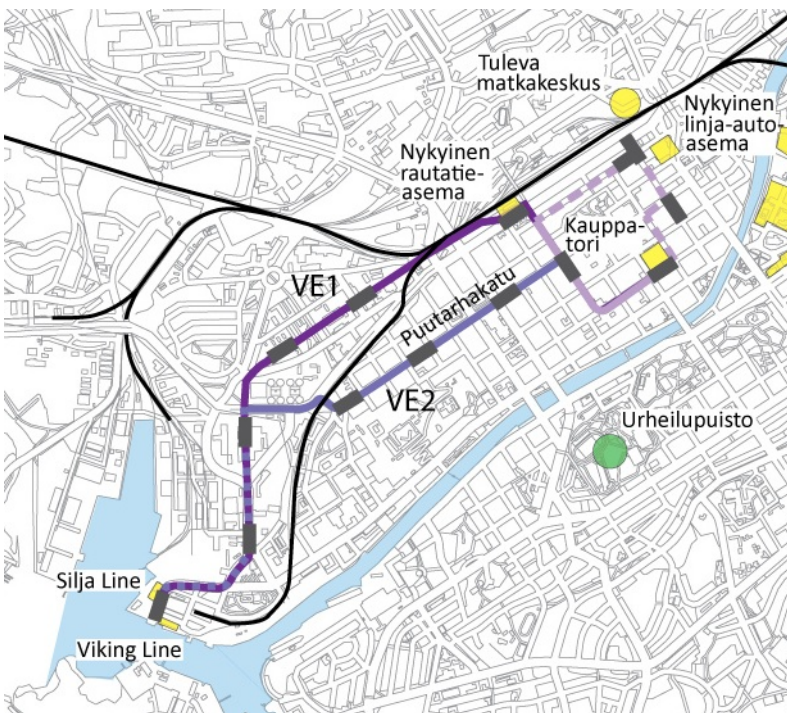
Kuva 8 Skanssin linjausvaihtoehtojen kannatus

### Mitä asioita piditte tärkeimpinä vaihtoehdon valinnassa?



Kuva 9 Perustelut eri linjausvaihtoehtojen paremmuudelle. Yksi henkilö on voinut valita useamman perustelun.

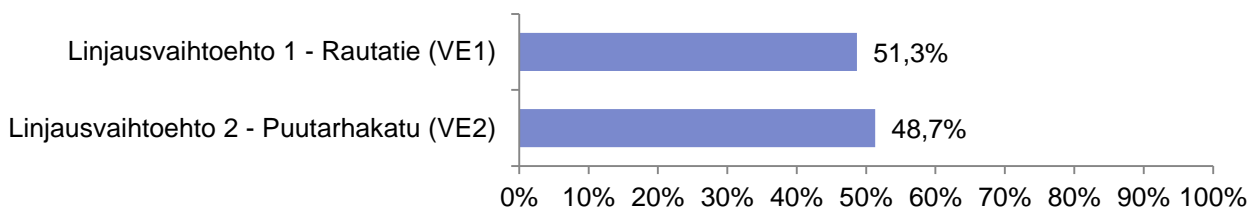
### 6. Linnakaupungin linjausvaihtoehdot



Kuva 10 Linnakaupungin linjausvaihtoehdot

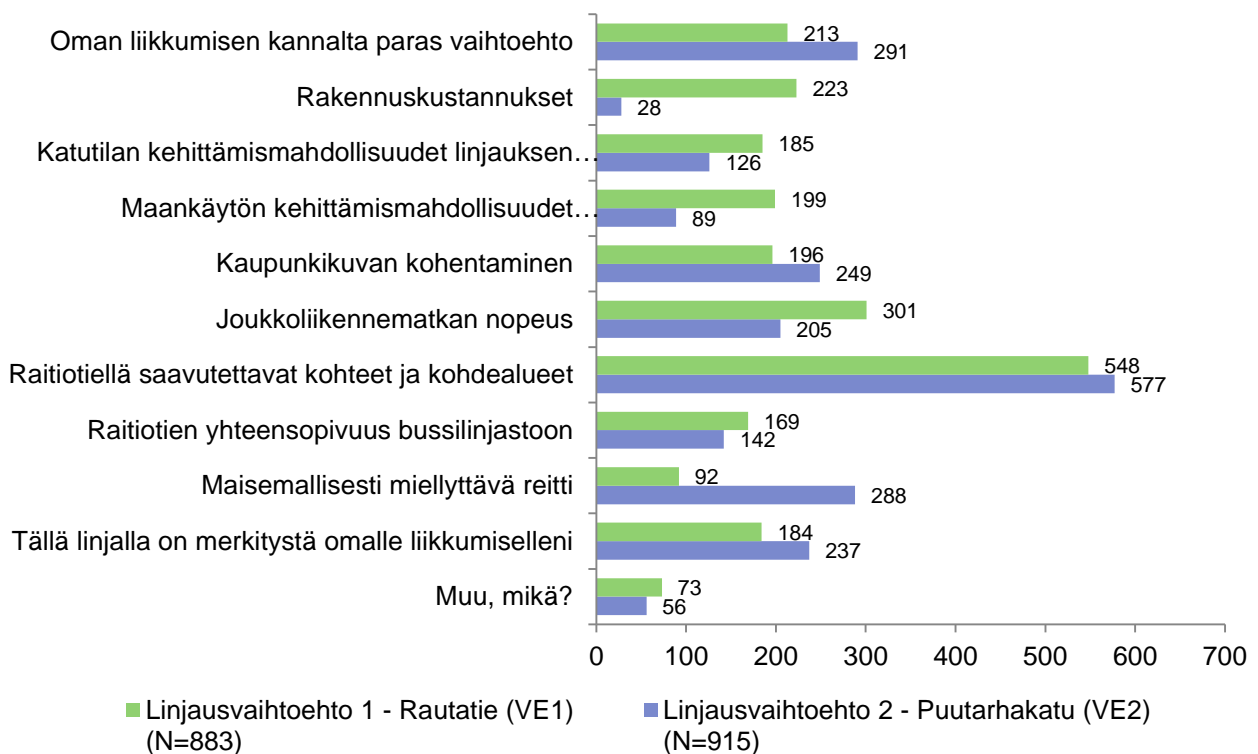
Kyselyyn vastanneiden keskuudessa ei muodostunut selvää eroa linjausten paremmuudesta. Linjausvaihtoehto 1 sai n. 51 % äänistä ja linjausvaihtoehto 2 n. 49 % (Kuva 11). Alavaihtoehtojen äänestystulokset ovat luettavissa liitteestä 1. Yleisin perustelu molempien linjausvaihtoehtojen paremmuudelle oli raitiotiellä saavutettavat kohteet ja kohdealueet. Toiseksi yleisimmät perustelut liittyivät omaan liikkumiseen (Kuva 12). Linnakaupungin linjausvaihtoehtoista annettiin yhteensä myös 129 avovastausmuotoista perustelua, jotka ovat luettavissa liitteessä 2.

### Mikä on mielestänne paras linjausvaihtoehto Linnakaupungin kautta satamaan



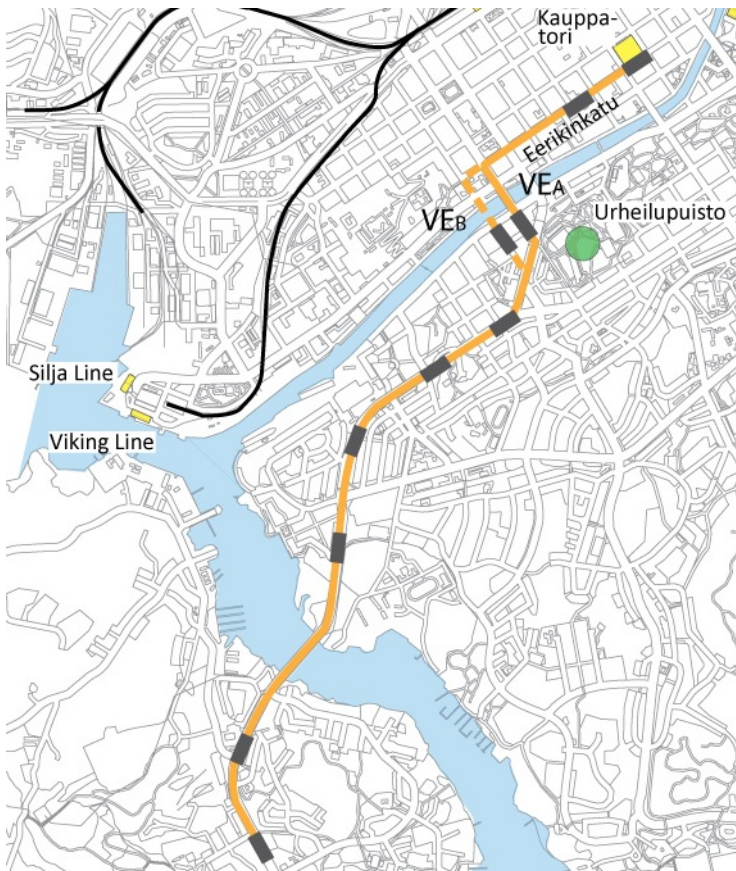
Kuva 11 Linnakaupungin vaihtoehtojen kannatus

### Mitä asioita piditte tärkeimpinä vaihtoehdon valinnassa?



Kuva 12 Perustelut eri linjausvaihtoehtojen paremmuudelle. Yksi henkilö on voinut valita useamman perustelun.

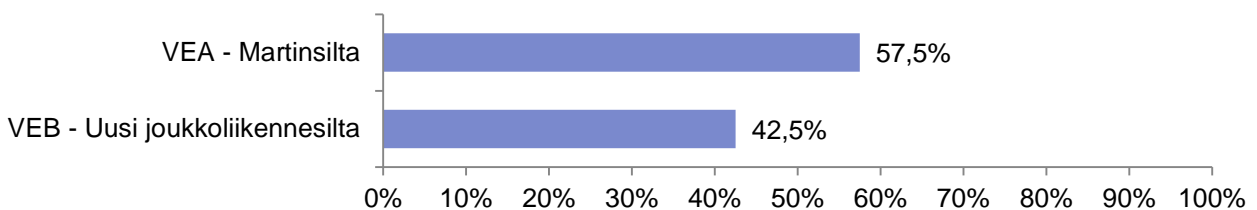
## 7. Hirvensalon linjausvaihtoehdot



Kuva 13 Hirvensalon linjausvaihtoehdot

Kyselyyn vastanneista vaihtoehtoa A (VEA) kannatti 58 % vastaajista. Linjausvaihtoehto B (VEB) sai 43 % äänistä (Kuva 14). Yleisin perustelu linjausvaihtoehto A:n paremmuudelle oli rakennuskustannukset. Myös raitiotiellä saavutettavat kohteet j akohdealueet olivat yleinen perustelu. Linjausvaihtoehto B:n kannatus perustui ensisijaisesti joukkoliikennematkan nopeuteen. Toiseksi yleisin perustelu liittyi katutilan kehittämismahdollisuuksiin (Kuva 15). Hirvensalon linjausvaihtoehdoista annettiin yhteensä myös 129 avovastausmuotoista perustelua, jotka ovat luettavissa liitteessä 2.

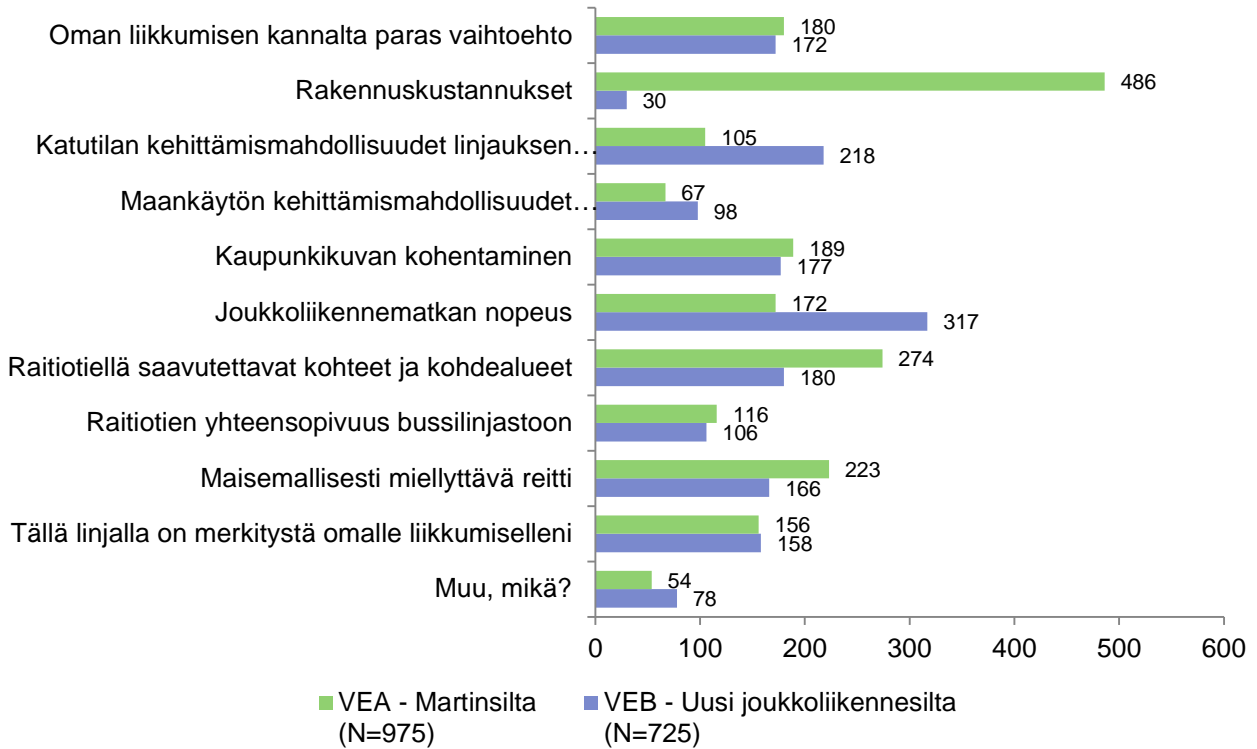
**Hirvensalon suuntaan ei ole suunniteltu vaihtoehtoisia linjauksia, mutta voitte antaa mielipiteenne joen ylityspaikasta.**



Kuva 14 Hirvensalon linjausvaihtoehtojen kannatus



### Mitä asioita piditte tärkeimpinä vaihtoehdon valinnassa?

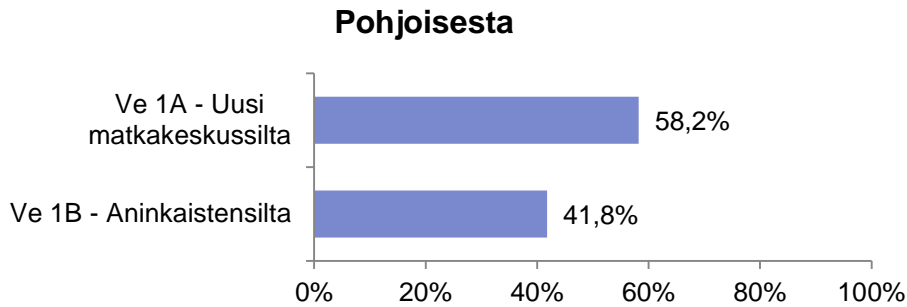


Kuva 15 Perustelut eri linjausvaihtoehtojen paremmuudelle. Yksi henkilö on voinut valita useamman perustelun.

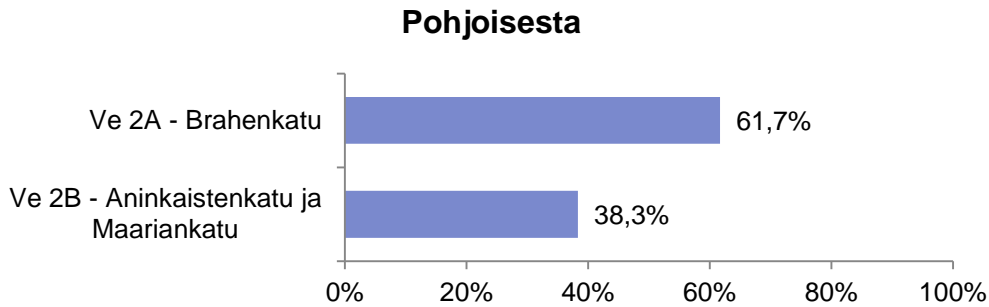
### 8. Keskusta



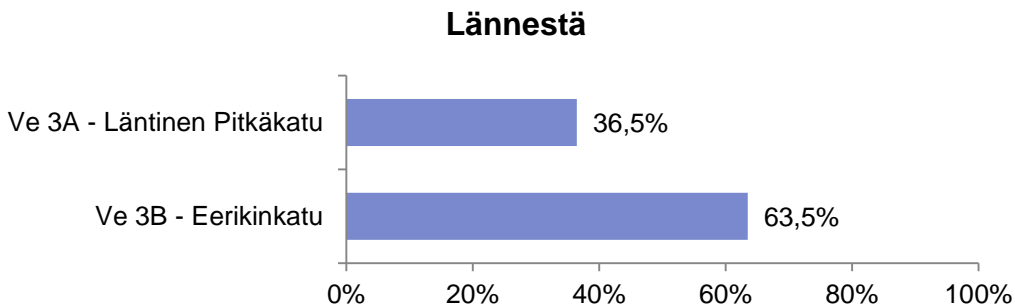
Pohjoisesta päin saapuvista linjoista Ve 1A – Uusi matkakeskussilta (58 %) ja Ve2A – Brahenkatu (62 %) saivat enemmän kannatusta kuin Ve 1B - Aninkaistensilta ja Ve 2B - Aninkaistenkatu ja Maariankatu (Kuva 17 ja Kuva 18). Lännessä tulevista linjauksista Ve 3B – Eerikinkatu (64 %) oli suositumpi kuin Ve 3A – Läntinen Pitkätie (Kuva 19). Keskustan vaihtoehdoista ei kysytty valinnan perusteluita sillä niistä ei ole vielä tehty tarkentavia vaikutusten arviointoja. Keskustan linjausvaihtoehdot tarkentuvat kun muiden suuntien linjausvalinnat on päätetty.



Kuva 17 Keskustan 1. vaihtoehdon kannatus



Kuva 18 Keskustan 2. vaihtoehdon kannatus



Kuva 19 Keskustan 3. vaihtoehdon kannatus

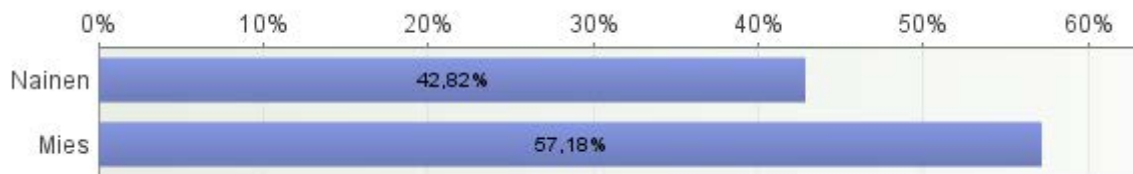
## 9. Yhteenveto

Kysely herätti kiinnostusta kaupunkilaisissa ja siihen vastasi 2064 henkilöä. Kyselyllä oli asukkaiden näkemysten keräämisen lisäksi tiedotuksellinen tarkoitus ja hyvien osallistumisperiaatteiden vuoksi kysely oli auki kaikille halukkaille vastaajille. Kyselyteknisesti tämä aiheuttaa epävarmuutta tulosten yleistettävyyden kannalta, sillä vastaajajoukko voi olla painottunut tiettyä ikäryhmää, sukupuolta tai arvomaailmaa edustaviin ihmisiin. Taustatietojen perusteella suhteessa Turun väestöjakaumaan, olivat 26–45 -vuotiaat miehet hieman yliedustettuja ja yli 65-vuotiaat naiset aliedustettuja. Vastaajista kaksi kolmasosaa omisti auton, mutta joukkoliikenteen käyttömäärien suhteen vastaajat jakautuivat tasaisesti.

Runosmäen ja Skanssin suunnissa mielipiteet painottuivat selvästi yhden linjauksen kannalle. Varissuon ja Linnakaupungin suunnissa ei ollut selvää eroa kannatuksessa eri vaihtoehtojen välillä. Hirvensalossa Martinsilta sai enemmän kannatusta kuin uusi joukkoliikennesilta. Keskustassa enemmistö kannatti pohjoisesta päin uutta matkakeskussiltaa ja Brahenkatua ja lännestä päin Eerikinkatua. Vaihtoehtojen paremmuutta perusteltiin monipuolisesti eikä yhdessäkään vaihtoehdossa oman liikkumisen sujuvuus ollut tärkein perustelu. Asukkaat ovat vaikuttaneet tarkastelevan linjausvaihtoehtojen kannattavuutta kokonaisvaltaisesti ja huomioineet yhteisen edun arvioinneissaan.

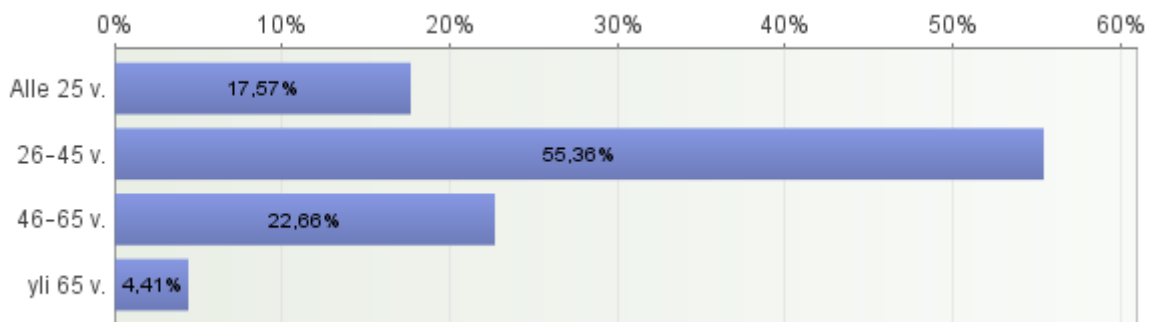
### 1. Sukupuoli

Vastaajien määrä: 2041



### 2. Ikä

Vastaajien määrä: 2043



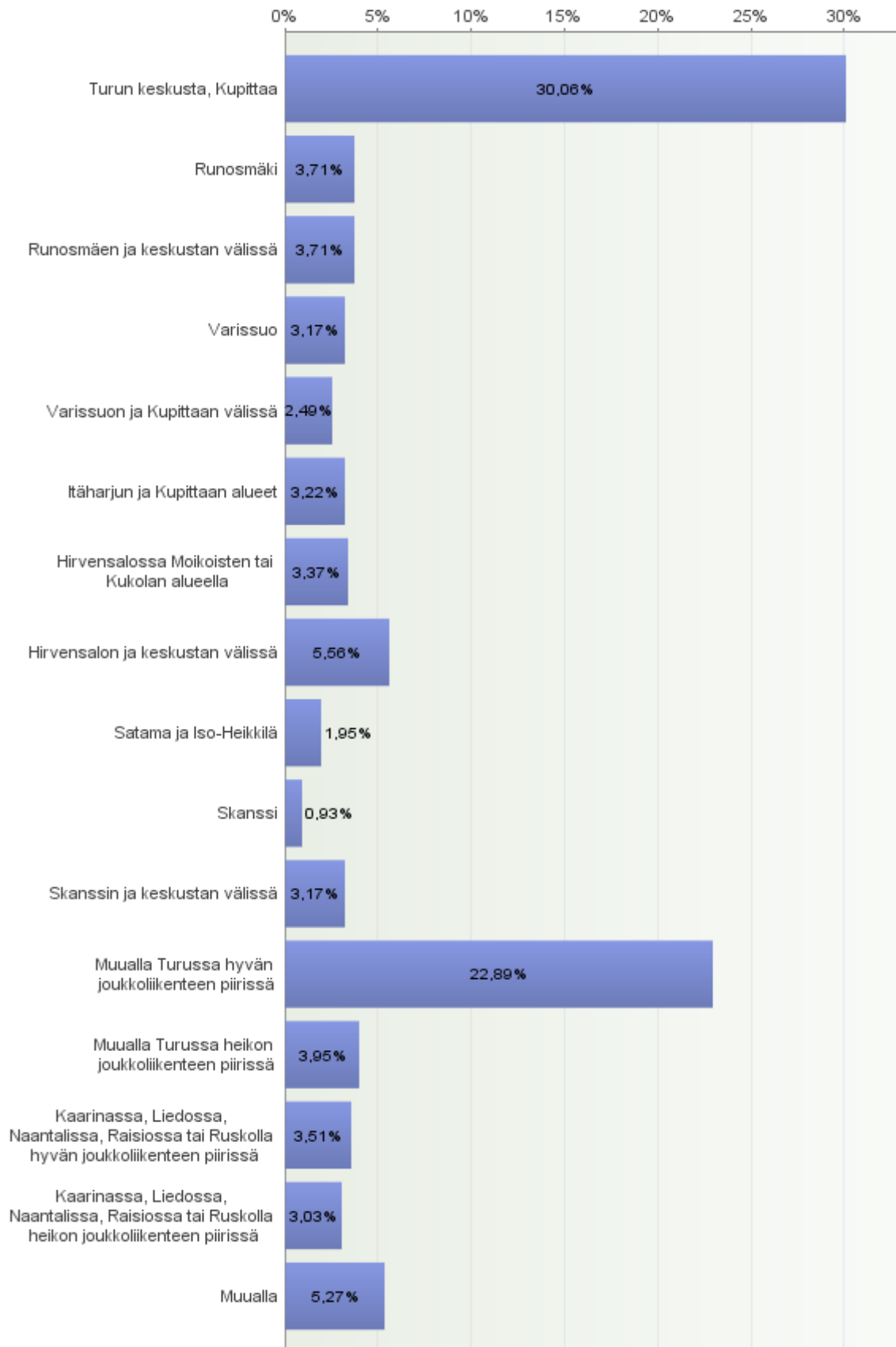
### 3. Tämän hetkinen elämäntilanteenne

Vastaajien määrä: 2041



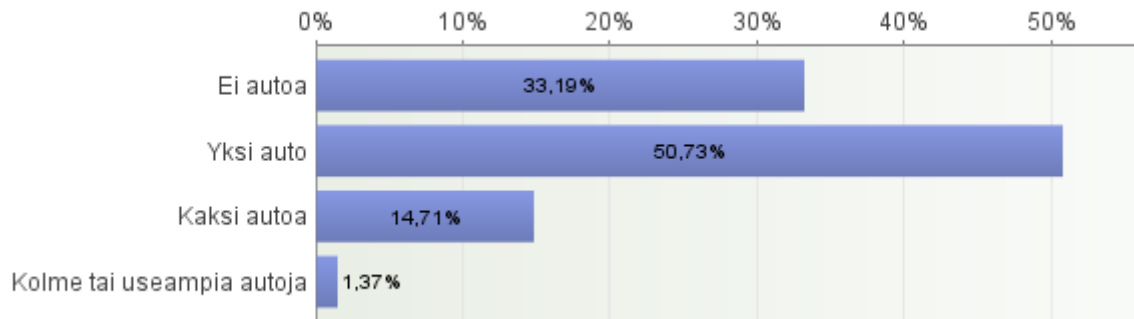
#### 4. Asuinpaikkanne

Vastaajien määrä: 2049



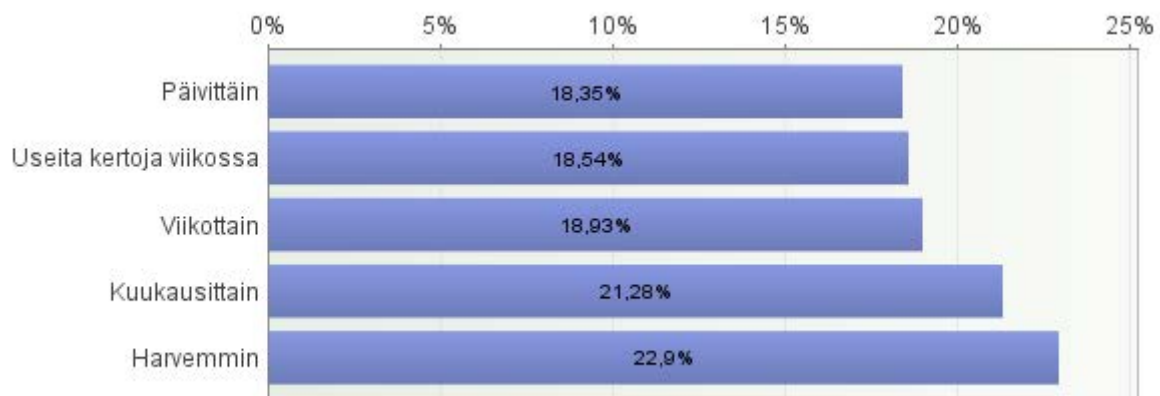
### 5. Onko taloutenne käytössä henkilöautoa?

Vastaajien määrä: 2046



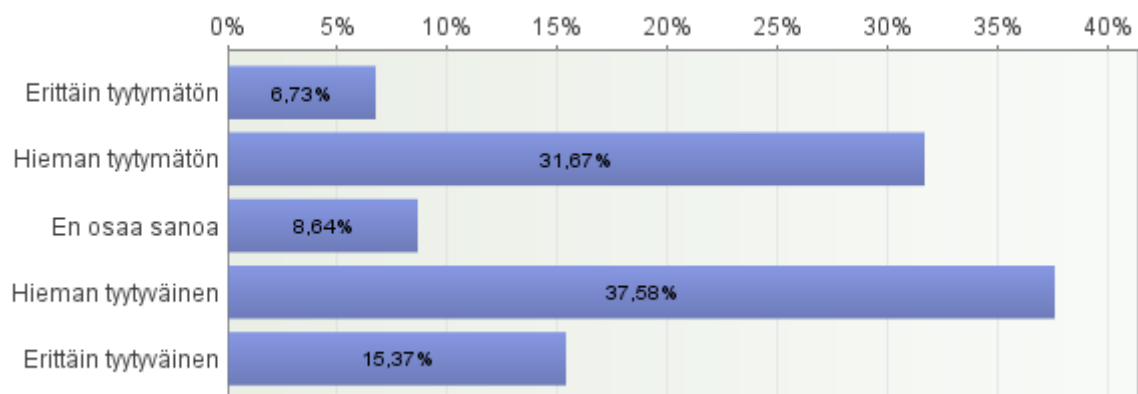
### 6. Kuinka usein käytätte joukkoliikennettä?

Vastaajien määrä: 2044



### 7. Miten tyytyväinen olette Turun nykyiseen joukkoliikenteeseen?

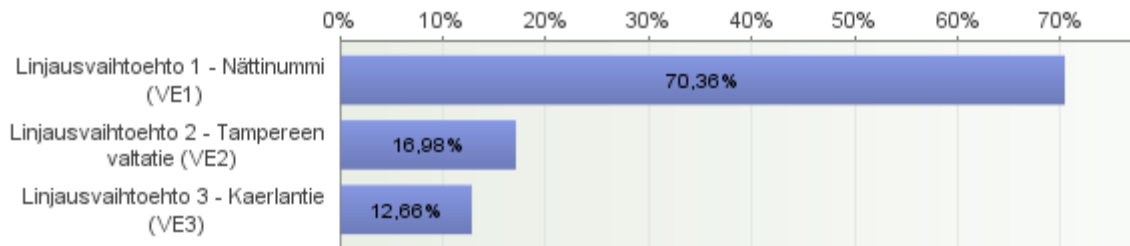
Vastaajien määrä: 2049



## 8. Mikä on mielestänne paras linjausvaihtoehto Runosmäen suuntaan

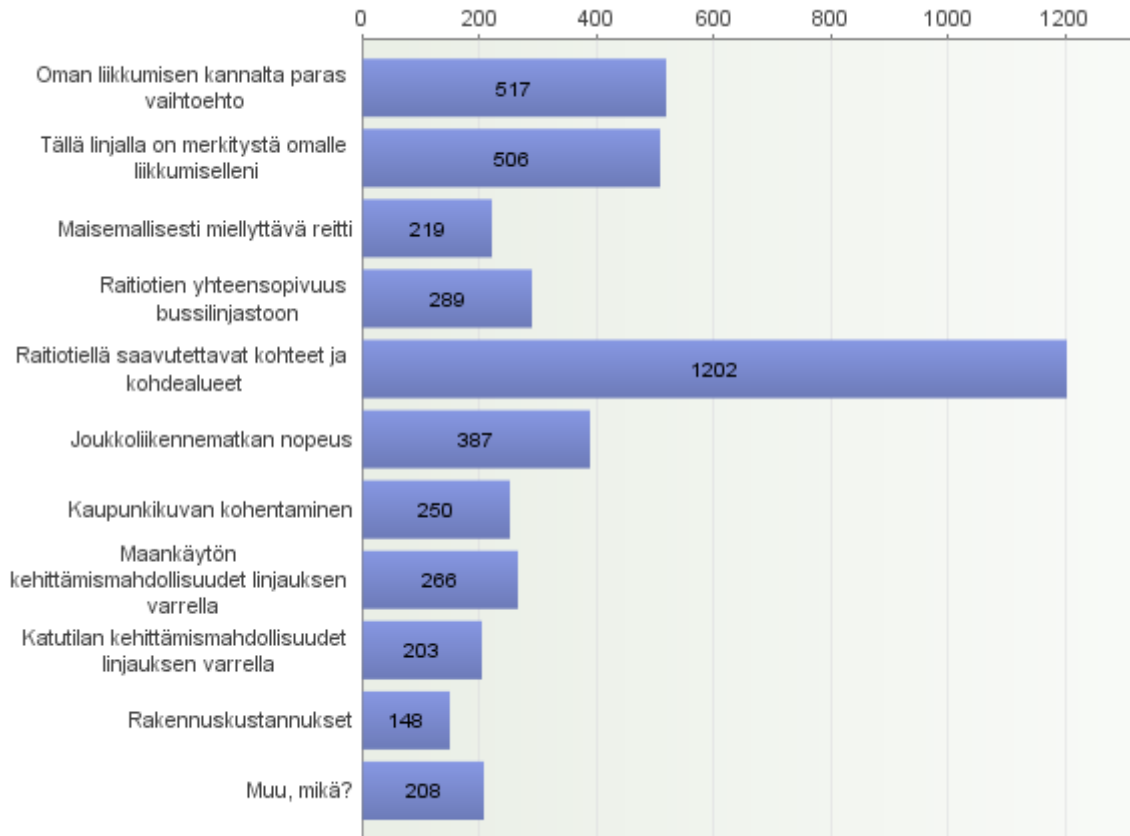
Kaikki linjat alkavat samasta paikasta ja päättyvät samaan loppupisteeseen. Keskustan reittivalinnasta kysytään tämän kyselyn lopussa.

Vastaajien määrä: 1896



## 9. Mitä asioita piditte tärkeimpinä vaihtoehdon valinnassa?

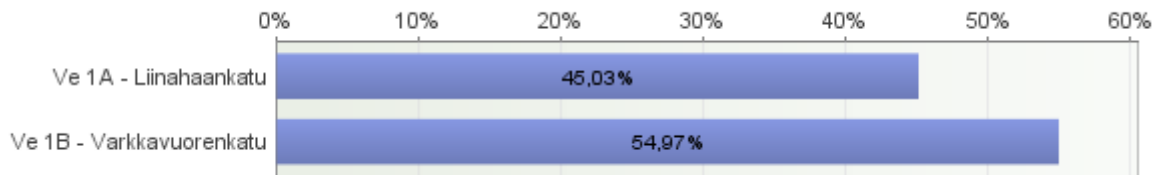
Vastaajien määrä: 1944



## 10. Linjausvaihtoehto 1 - Nättinummi

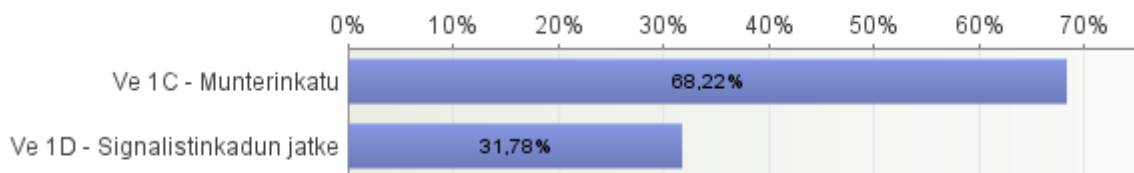
*Katkoviivalla merkityt reitit ovat vaihtoehtoisia ratkaisuja, joita tarkastellaan myöhemmin mikäli kyseinen linjausvaihtoehto valitaan jatkosuunnitteluun. Kumpi ratkaisu on mielestäsi parempi?*

Vastaajien määrä: 1710



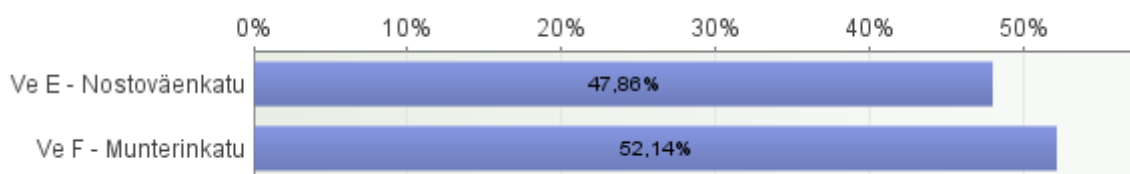
## 11. Linjausvaihtoehto 1 - Nättinummi

Vastaajien määrä: 1605



## 12. Kaikki linjausvaihtoehdot - Runosmäen pääty

Vastaajien määrä: 1638

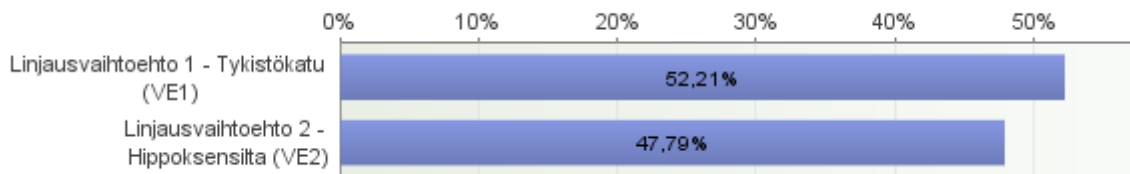




### 13. Mikä on mielestänne paras linjausvaihtoehto Varissuon suuntaan

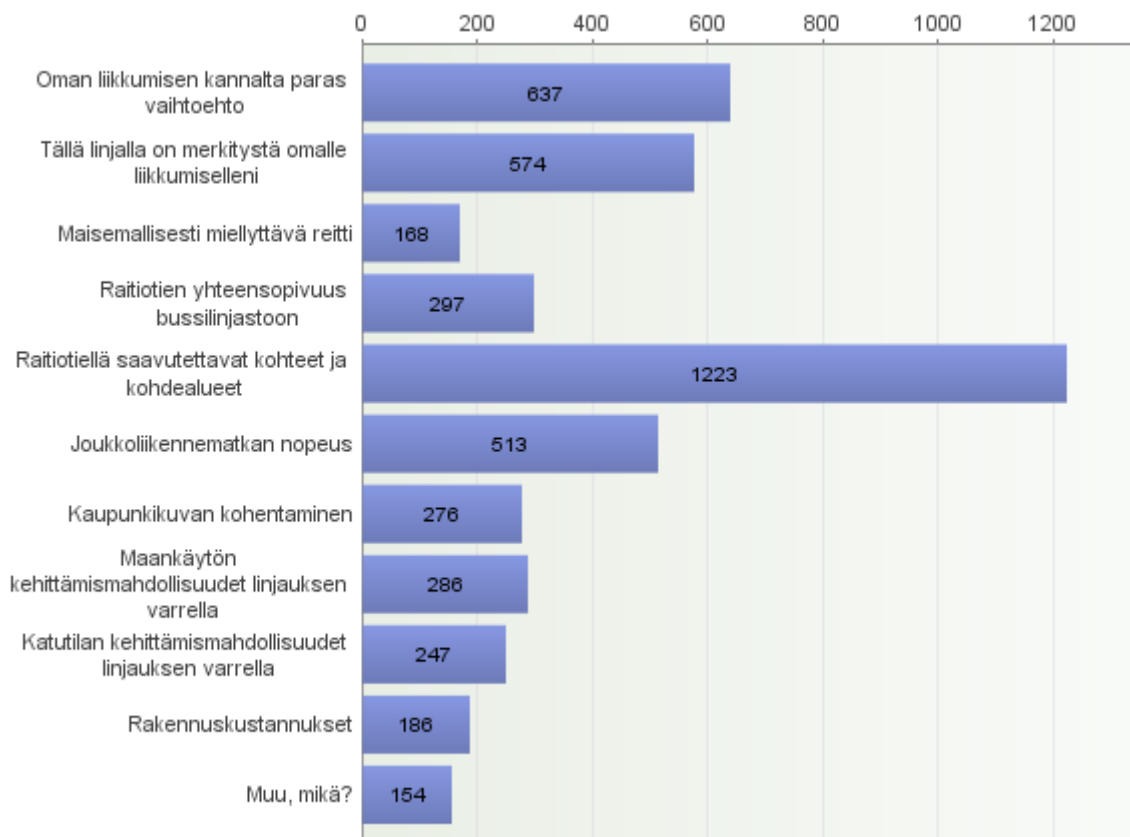
*Molemmat linjat alkavat samasta paikasta ja päättyvät samaan loppupisteeseen.*

Vastaajien määrä: 1858



### 14. Mitä asioita piditte tärkeimpinä vaihtoehdon valinnassa?

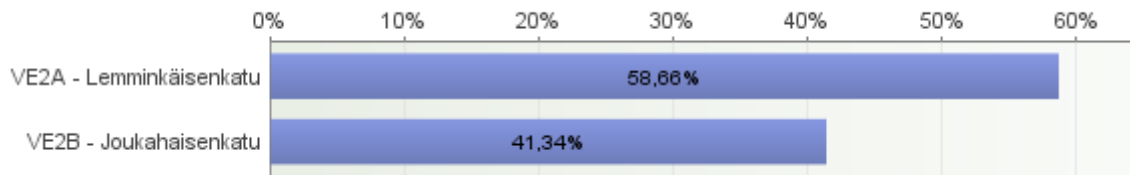
Vastaajien määrä: 1874



### 15. Linjausvaihtoehto 2 - Hippoksensilta

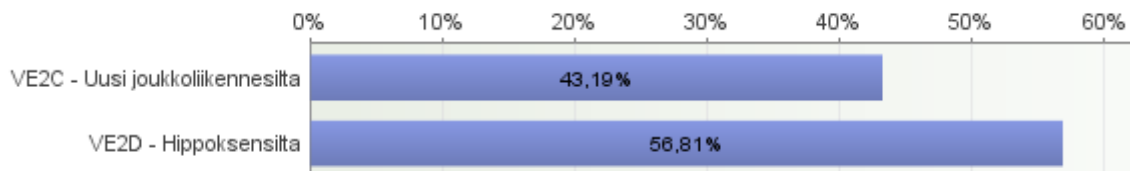
*Katkoviivalla merkityt reitit ovat vaihtoehtoisia ratkaisuja, joita tarkastellaan myöhemmin mikäli kyseinen linjausvaihtoehto valitaan jatkosuunnitteluun. Kumpi ratkaisu on mielestäsi parempi?*

Vastaajien määrä: 1744



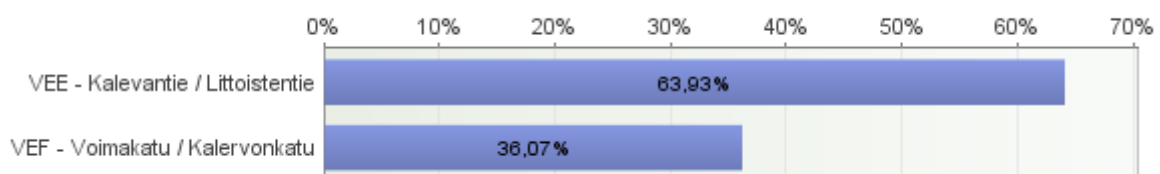
### 16. Linjausvaihtoehto 2 - Hippoksensilta

Vastaajien määrä: 1697



### 17. Molemmat linjausvaihtoehdot

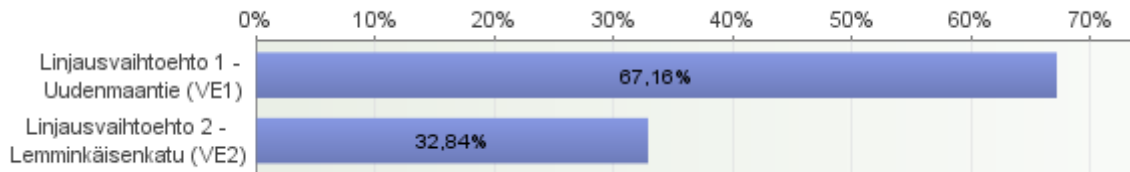
Vastaajien määrä: 1708



### 18. Mikä on mielestänne paras linjausvaihtoehto Skanssin suuntaan

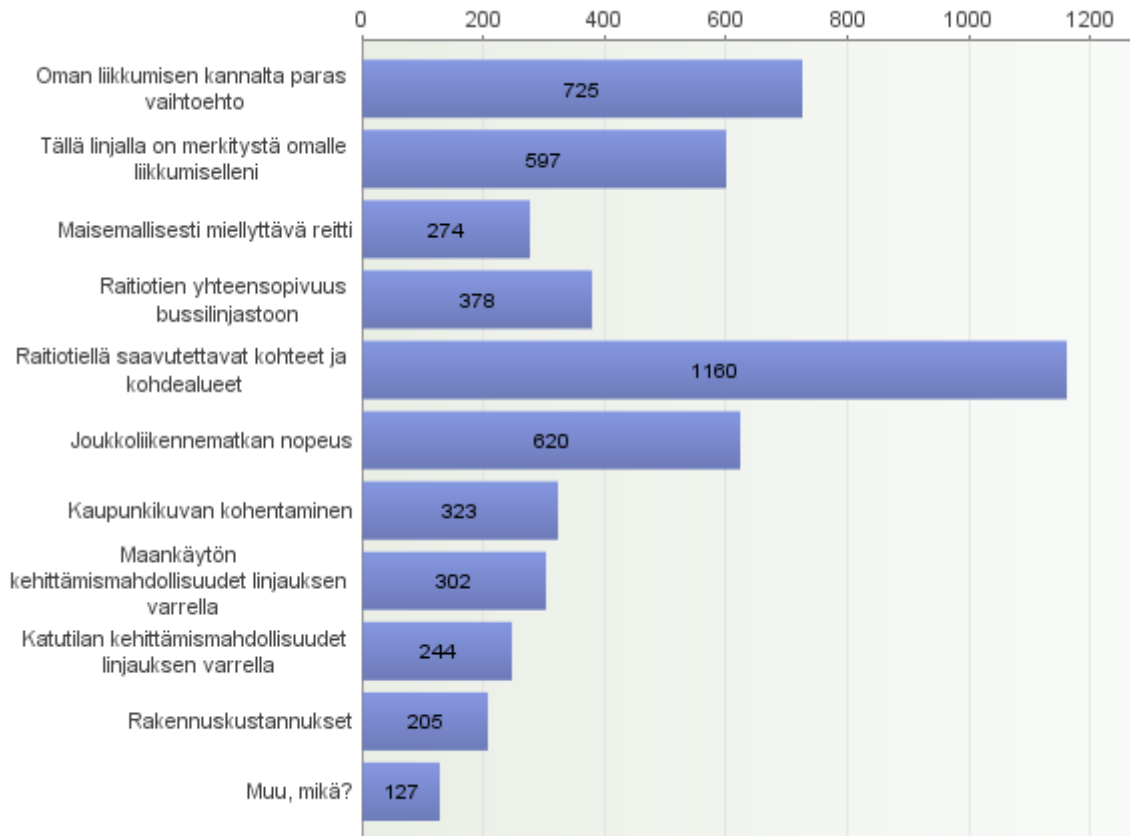
*Molemmat linjat alkavat samasta paikasta ja päättyvät samaan loppupisteeseen.*

Vastaajien määrä: 1873



### 19. Mitä asioita piditte tärkeimpinä vaihtoehdon valinnassa?

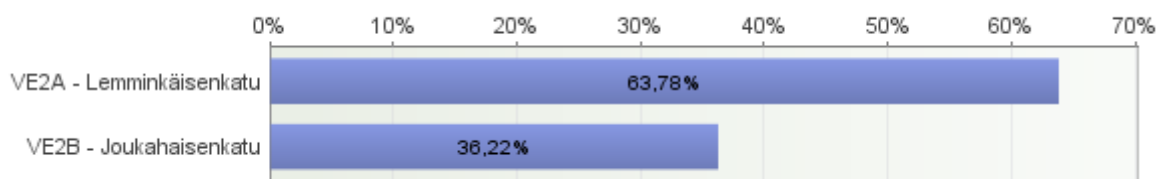
Vastaajien määrä: 1872



## 20. Linjausvaihtoehto 2 - Lemminkäisenkatu

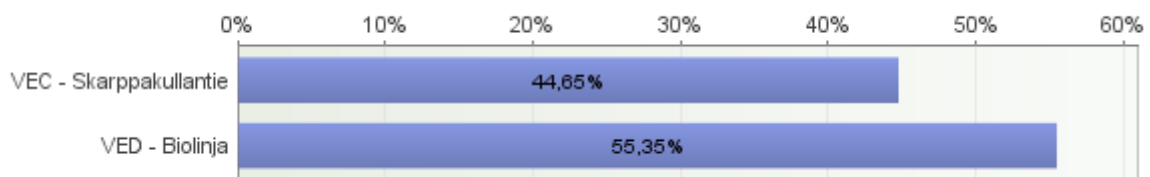
*Katkoviivalla merkityt reitit ovat vaihtoehtoisia ratkaisuja, joita tarkastellaan myöhemmin mikäli kyseinen linjausvaihtoehto valitaan jatkosuunnitteluun. Kumpi ratkaisu on mielestäsi parempi?*

Vastaajien määrä: 1695



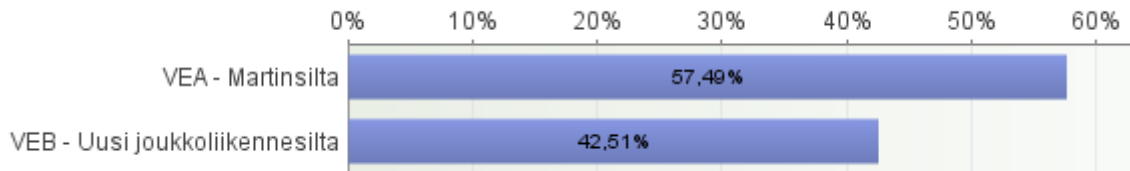
## 21. Linjausvaihtoehto 2 - Lemminkäisenkatu

Vastaajien määrä: 1691



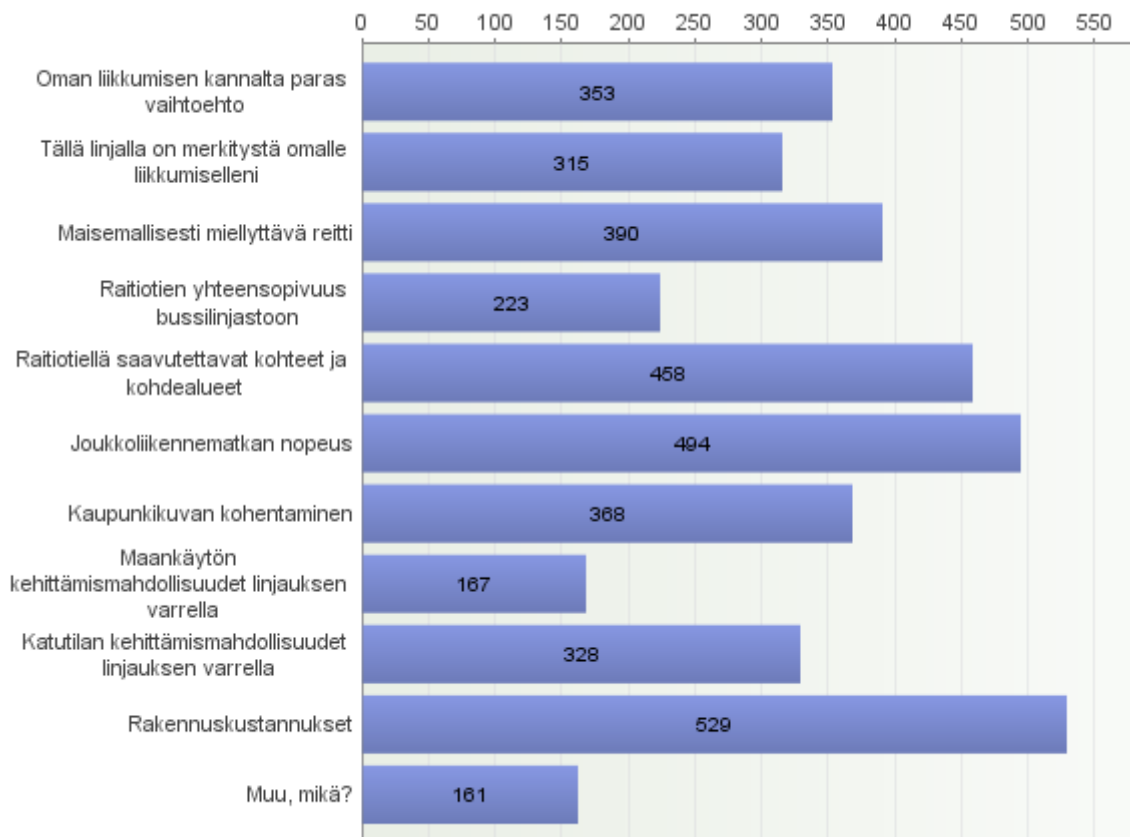
22. Hirvensalon suuntaan ei ole suunniteltu vaihtoehtoisia linjauksia, mutta voitte antaa mielipiteenne joen ylityspaikasta.

Vastaajien määrä: 1870



23. Mitä asioita piditte tärkeimpinä vaihtoehdon valinnassa?

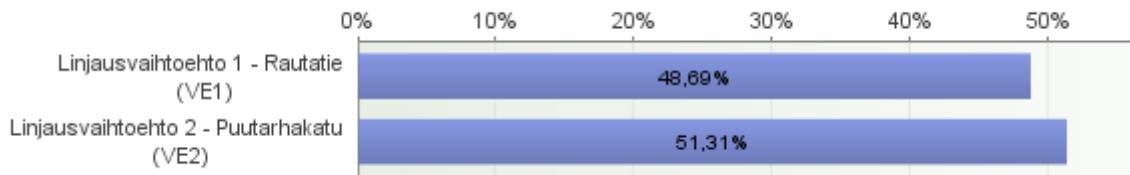
Vastaajien määrä: 1741



## 24. Mikä on mielestänne paras linjausvaihtoehto Linnakaupungin kautta satamaan

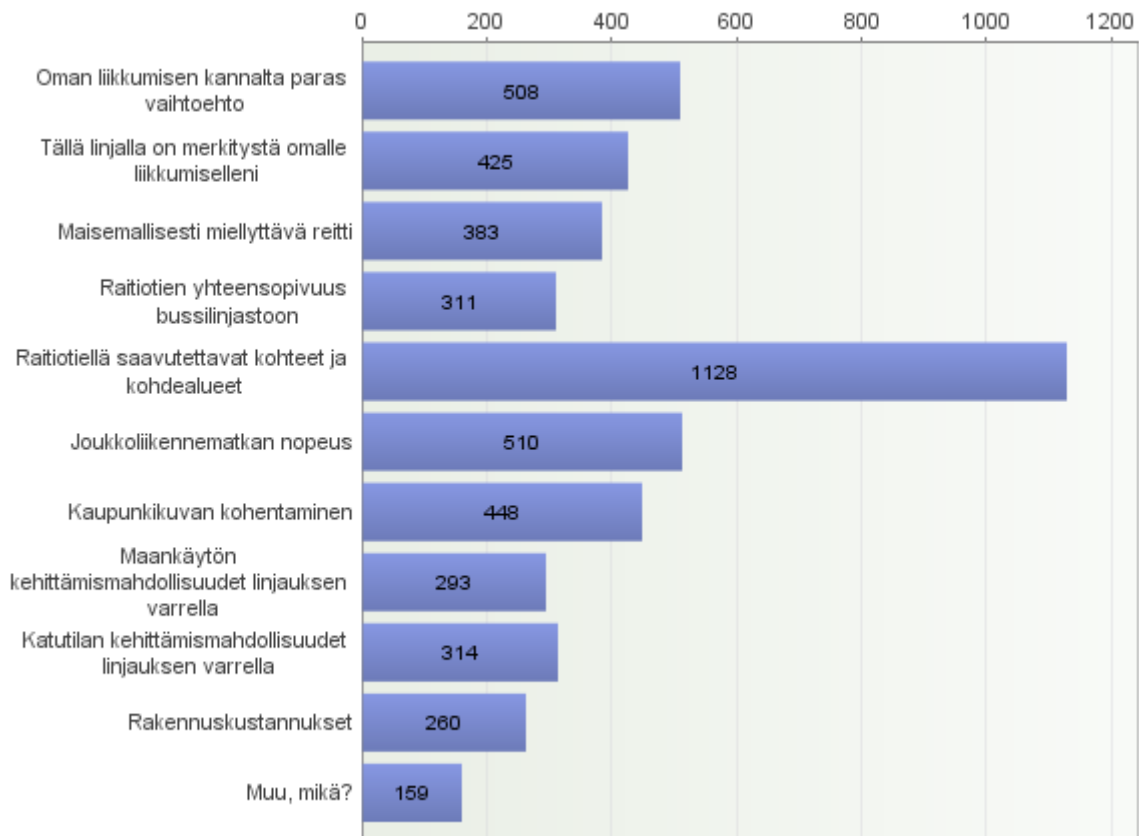
*Molemmat linjat alkavat samasta paikasta ja päättyvät samaan loppupisteeseen. Keskustan yhteys suunnitellaan myöhemmässä suunnitteluvaiheessa.*

Vastaajien määrä: 1904



## 25. Mitä asioita piditte tärkeimpinä vaihtoehdon valinnassa?

Vastaajien määrä: 1844

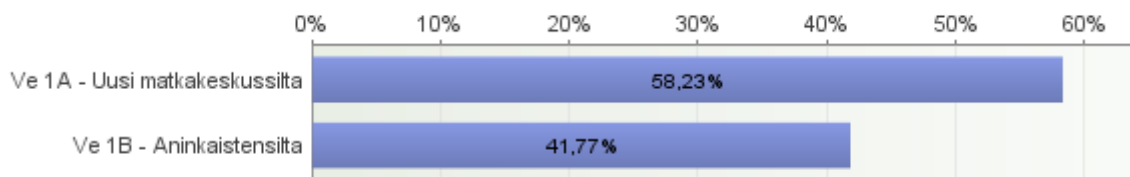


Keskustaan on suunniteltu kolme vaihtoehtoista ratkaisua, joita tarkastellaan yksityiskohtaisemmin, kun tiedetään mitkä linjausvaihtoehdot valitaan jatkosuunnitteluun.

*Kaikki linjaukset päättyvät samaan loppupisteeseen.*

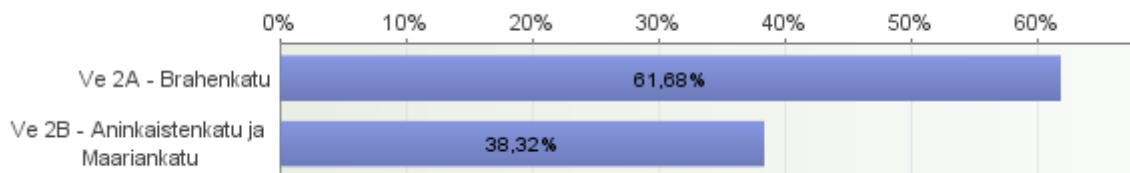
## 26. Pohjoisesta

Vastaajien määrä: 1834



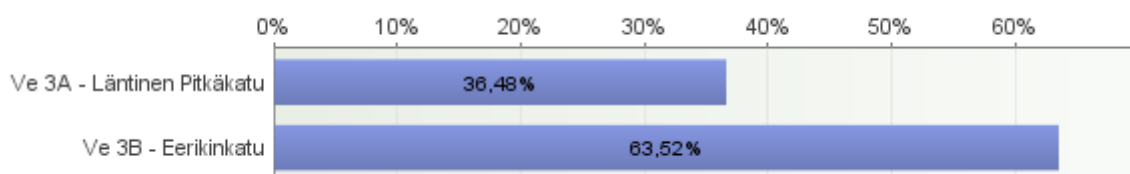
## 27. Pohjoisesta

Vastaajien määrä: 1819



## 28. Lännestä

Vastaajien määrä: 1842



## LIITE 2. Avoimet vastaukset

N = 633

### RUNOSMÄKI

N = 166

#### Linjausvaihtoehto 1 - Nättinummi (VE1):

- Impivaaran urheilupuisto ja mahdollinen radan jatko Länsikeskukseen.
- monipuolisin reitti
- Jotta saadaan mahdollisimman paljon ihmisiä käyttämään ratikkaa
- asukkaiden määrä
- Reitin lähelle osuu Impivaaran urheilukeskus. Reitti palvelee urheilukeskuksen asiakkaita.
- ei väliä
- En asu alueella niin ei tulisi runosmäen linja käytetty
- Kaluston kestävyys pitkäaikaista
- Impivaaran urheilupuiston helppo saavutettavuus
- mahdollinen jatkoyhtyes Länsikeskukseen ja Raisioon, ehkä myös Naantaliin?
- Kulkee Impparin kautta
- parantaa impivaaran yhteyksiä
- Paras kompromissi eri suuntiin katsottuna.
- Bussi tavoittaa Tamp. Valtatien ja Signalistinkadun alueen ja raitiotie toisen alueen
- Oletus parhaimmasta asuintiheydestä
- Mahdollisuus jatkaa Raisioon
- Kustannustehokkain. Paljon asuu ihmisiä kyseisen reitin varrella. Näkee jo linjoista 18 ja 28 miten paljon käyttäjiä on.
- Anser att spårvagnar inte ska användas
- Befolkningstätaste rutten, samt kostnad
- impivaaran urheilupuisto
- Mahdollisuus liikenteen jatkamisesta Raisioon
- Väestömäärä reitin varrelle
- Liikuntapaikkojen tavoitettavuus
- tampereen tie ja raunistulan puistotien varressa vähän kerrostaloja.
- mahdollisuus jatkaa länsikeskukseen
- ei mitään intoa raitotiehen
- mummot pääsee sitte kätevästi kulkemaan
- Impivaaran uimahalli matkan varrella.
- Yhteys Impivaaraan
- mahdollisimman leveä tie jotta kevyttä liikennettä ei "unohdeta"
- Urheilukeskus Impivaarassa
- Impivaaran sijainti
- Impivaara matkan varrella
- Kyseisellä reitillä puutteellisempi julkinen liikenne tällä hetkellä
- yhteys impivaaran uimahalliin ja liikuntakeskukseen
- Reitillä enemmän kerrostaloja, ei niin paljon hlö autoja käytössä.
- Jatkomahdollisuus Länsikeskukseen (ja edelleen Raisioon suuntaan)
- Impivaaran uimahalli
- Reitin varrella asuvien joukkoliikenteellisten tarpeiden huomioiminen.
- Palvelut reitin varrella
- mahdollinen jatkaminen Länsikeskukseen ja Raisioon
- Haave siitä, että Länsikeskuksen irvokas automarkettialue saataisiin raitiotien kehittymisen myötä myöhemmin kehittymään inhimillisemmäksi.
- Mahdollisuus että tulisi joskus myös Naantaliin..



- Mahdollinen jatkolinja Raision suuntaan.
- Mahdollisuus jatkaa linjastoa Raisioon ja/tai Turun lentokentälle.
- lähtökohtainen väestöpohja isompi
- Maankäyttö radan varrella on tehokkaampaa
- Reitti täydentää hyvin Runosmäen joukkoliikennettä, koska linja 18 kulkee sinne muuta reittiä.
- yhteys Impivaaraan
- että raitiotietä ei missään nimessä rakenneta. Naurettava hanke!
- Mahdollisuus jatkaa länsikeskukseen ja Raisioon.
- Urheilupuiston pysäkkiä Impivaarassa
- kohtaa suosittuja kohteita kuten impivaaran urheilupuiston
- Pääsy Impivaaran urheilupuistoon
- Jatkoyhteys Raisio/Naantali
- Laajennus
- Vaikka tämä linja ei saavuta länsikeskusta, tulevaisuudessa tätä linjaa voitaisiin ehkä muuttaa/lisätä niin että sinnekin menisi
- Bostadsområden kring linjealternativet
- Ajan autolla 80 000 kilometriä vuodessa. Perheen kanssa Helsingissä liikun mieluiten Raitiovaunulla. Niiden avulla pääsee kaikkiin turistirysiin ja liikuntapaikoille. Tällä pääsee Imppariin.
- lasen harrastuspaikka Impivaaran tavoitettavuus
- monia paikkoja matkan varrella jonne mennä julkisella
- Impivaaran urheilupuisto
- Mahdollisen jatkolinjan jatkaminen Raisioon / Naantaliin.
- Impivaara, lentoasema, länsikeskus
- enemmän mahdollisia asiakkaita
- ihmisiä asuu hepokulta, nättinummen alueella enemmän
- hyvät jatkomahdollisuudet Raision suuntaan, vähemmän kiertelevä linjaus kuin VE3
- Lisäarvo Impivaaralle ja yhdistelmänä busseille
- Raision jatko mahdollinen
- Satakunnantien yrityksiin ja muihin sen seudun yrityksiin helpompi kulku
- Pääsee Impivaaran urheilupuistoon
- Olemassaolevan päätieverkoston ulkopuolella
- Raisioon jatkamisen mahdollisuus
- impivaara!
- Uimahalliin on tärkeä päästä
- Länkkäriin!
- Urheilupuisto
- Linjaa ei pidä viedä torin kautta!
- raitiotiet ovat turussa tarpeettomia
- Perinteinen runsasväkinen bussiväylä
- Mahdollisimman laajan käyttäjäryhmän palveleminen.
- Liikuntakeskusten tulee ehdottomasti sijaita raitiotien varrella.
- helpoin mahdollinen jatkoyhteyksiin länteen+erityisesti impivaara
- Mahdollisuus yhdistää kaksi merkittävää bussireittiä yhdeksi raitiotielinjaksi
- Vähiten häiritsevä
- potentiaalinen käyttäjämäärä reitillä
- Impivaara
- Paljon ihmisiä käyttäisi tätä reittiä (matkalla kouluja yms.)
- impivaaraan menijät pääsisivät nopeasti
- Lähimpänä Länsikeskusta sekä Impivaaran urheilupuistoa. Uskon että nämä lisäisivät ainakin omaa käyttöä ko. linjalle ja kohteille.
- Spora ois vaan niin makee.
- Impivaaran urheilupuisto
- Pääsy helposti Impiv. Urheilupuistoon
- Helpot potentiaaliset lisäyhteydet ja jatkoyhteyksien mahdollisuus Raision suuntaan. Osa bussiliikenteestä voidaan korvata raitiovaunuilla.
- Uimahallin saavutettavuus ja käytön lisääminen
- kulku isoiden asuinalueiden läpi

- voidaan jatkaa länsikeskukseen ja raisioon
- Yhteistä raidetta mahdollisen tulevan Raision linjan kanssa = kustannussäästö
- matkan varrelle osuu myös kouluja
- Uimahalli!
- Mahdollisuus jatkaa Raisioon ja edelleen Naantaliin
- Helppo jatkaa Raisioon.
- mahdollisimman helppoa jatkaa Länsikeskukseen-> Raision suuntaan
- impivaaran liikuntaalue reitillä
- Eniten ihmisiä asui radan varrella näistä kolmesta vaihtoehdosta.
- Impivaaran urheilupuisto
- Hyvä pääsy impivaarassa oleviin vapaa-ajan kohteisiin
- impivaaran tavoitettavuus parantuu
- Riittävä asukaskanta
- Tampereen valtatie olisi hyvä jättää autoille
- Asutuksen määrä, mahdollistaa parhaiten jatkon Raisioon.
- Mahdollisuus jatkaa länsikeskukseen ja raisioon, Impivaara merkittävä kohde matkalla.
- Impivaaran uimahalliin kulku, Jukupark
- Yhteys Länsikeskukseen ja sitä kautta mahdollisen jatkon tekeminen Raision suuntaan. Mielestäni tässä mallissa myös eniten väestöä reitin varrella.
- Ei ole sama kuin linja-auton
- Asukasmäärät reitin varrella
- kattaa laajimman alueen liikkumisen kannalta. siksi hyödyllisin.
- Mahdollisuus jatkaa länsikeskukseen ja mahdollisesti Raisioon
- Joukkoliikenteen TÄSMÄLLISYYS

#### **Linjausvaihtoehto 2 - Tampereen valtatie (VE2):**

- Turhanpäiväinen koko ratikka hanke
- Pohjoiskaaren ympäristön kohentaminen. Nyt alue väljä ja epämääräinen. Sen tulisi olla houkuttelevampi ja urbaanimpi.
- mahdollisimman vähäinen melu ihmisten koteihin
- Liikenne Raisio-Naantali suuntaan vetää todella huonosti, Satakunnantien kautta liikennettä ei voi kaventaa lisää.
- vastustan raitioteiden rakentamista!
- Runosmäen terveyskeskuspysäkki
- Alku Länsikeskukseen, Raisioon ja Naantaliin
- vähiten mutkitteleva reitti
- En halua sitä asuntooni edestä meneväksi
- Ainoa valinta joka tavoittaa pääasiassa asuinalueita. Muilla reiteillä liikaa yrityksiä
- Satakunnantielle Raision ja Raunistulan puistotielle Lentoaseman linjat, Runosmäki jää Tampereen valtatieen linjaukseen
- jos tulevaisuudessa kaarinaan rakennetaan raitiotie, niin satakunnan tie tulee jokatapauksessa katetuksi
- valmis paikka raiteille
- Pääsy helpolla uimahalliin
- Mokomaa raitiotietä ei tarvita. Ostettaisiin silläkin rahalla esim. Vaippoja vanhainkoteihin sekä työvoimaa niitä vaihtamaan.
- Suuren asukasmäärän saavutettavuus
- samalla jos raitiokiskoille varataan oma kaista, todennäköisesti myös pyörätiet kunnostettaisiin nykyistä paremmaksi
- Runosmäen suunta ei mielestäni ole tarpeellinen, mikäli sitä ei jatketa lentoasemalle.
- Mah. lähelle Impivaaran uimahallia
- Vähiten haittaa kevyelleliikenteelle.
- En halua raitiotietä pilaamaan Runosmäen ja Nättinummen välistä ulkoilualuetta
- Matka-aika keskustaan ei saa pidentyä
- Tuntuu sopivammalta vaihtoehdolta
- Ensimmäinen vaihtoehto tuhoaisi impivaara/nättinummi/runosmäki metsien puistoalueet

- uskon että olisi nopea linja
- Suora, selkeä reitti
- Mahdollisuus päästä eri paikkoihin julkisella kulkuvälineellä tällä hetkellä
- äidilleni merkitys liikkumisessa
- Nära till Impivaara simhall

### Linjausvaihtoehto 3 - Kaerlantie (VE3):

- Vähiten vaikutusta myös autoliikenteeseen
  - Miksi kulkisi samaa reittiä kuin linja-auto?
  - Vähiten haittaa liikenteelle
  - Missä on halinen?
  - Ei tarvita, ei ainakaan Nättinummen kautta
  - Nopeuttaa joukkoliikennettä Runosmäkeen ja mahd jatkamista lentokentälle tulevaisuudessa
  - Liian kallis toteuttaa, en kannata mitään vaihtoehtoa
  - kamalaa ajatella Satakunnantielle vielä jotain raitiovaunua ku siellä on muutenkin niin isot liikennevirrat, joita raitiovaunuliikenne tuskin hillitsisi
  - VE1 vaatii metsäalueen tuhoamista Runosmäestä
  - Eniten asukkaita
  - Bussiliikenne voidaan tehokkaasti keskittää Tampereen valtatielle.
  - Eri reitti kuin busseilla
  - Kulkuyhteys paljonkäytettyihin palveluihin reitin varrella
  - Kauppatori -satama-kauppatori
  - ajan cresentil
  - Bussiliikennettä pitäisi kehittää
  - mahdollisimman kauas omasta talosta, pois meteli ja kolina
- mindre biltrafik längs rutten=gott om plats

## VARISSUO

N = 115

### Linjausvaihtoehto 1 - Tykistökatu

- Kupittaaan asema
- monipuolisuus
- vastustan raitioteiden rakentamista!
- yhteys junaliikenteeseen
- Yhteys Kupittaaan asemaan
- Vaikuttaa nopeammalta
- Kupittaa aseama matkan varrella.
- Nykyisen Itäharjun teollisuusalueen ympäristön kannalta mielekkäämpi vaihtoehto.
- Kupittaa asema!
- Kupittaa rautatieasema
- Kupittaa rautatieasema
- Ei vie koko autotietä
- Kupittaa asema
- yhteys rautatieasemalle
- Skanssiin Lemminkäisenkatua pitkin
- Kupittaa rautatieaseman linkki
- Nära Kuppis station
- inga spårvagnar i Åbo
- Linja on mielestäni tarpeeton, koska Varossuo voidaan hoitaa edullisemmin junien lähiliikenteen pysäkillä.
- Täydentää hyvin Skanssin linjaa. VE2 menee ehkä liian läheltä samoja sijainteja kuin Skanssin linja
- Teknologiakeskuksen ja BioCityn saavutettavuus
- Liityntäliikennemahdollisuudet Littoisten suunnalta

- Kupittaaan rautatieasema
- Yhdellä kulkee asuinalueiden läpi kupittaaan asemalle, toisen reitillä teollisuusaluetta. Mitäpä veikkaatte
- Kupittaaan asema
- Että raitiotietä ei missään nimessä rakenneta.
- TYKS päivystys ja Kupittaaan aseman kautta
- Yhteys Kupittaaan asemaan ja Datacityn alueeseen tärkeä
- Kupittaaan asema
- Vaihtoehdossa VE1 parempi yhteys rautatieasemalle.
- Oletteko olleet Lemminkäisenkadulla klo 8-10 ja klo 14-18? Ihan järkyttävää sähläystä, liikennettä tosi paljon, ahdas tie, ei ole kaistojen laajentamismahdollisuuksia, kun rakennuksia joka puolella. Tuhansia (?) ihmisiä kulkee koko ajan. Ei mahdu Science Parkin aluelle (Lemminkäisenkadun alku Kupittaalla) mitään raitiotietä, tulkkaa katsomaan! Kyllä sellainen suma tulisi, ihan totta, ihan kamalaa ajatellakin.
- Kupittaaan aseman kautta!
- Kupittaaan asema
- Bussiliikenne on halvempi
- Pois Hämeenkadulta-siirto Vähä-Hämeenkadulle
- Oma työpaikka
- Enemmän järkeviä pysähtymis paikkoja
- Kupittaaan aseman kautta
- Junaradan kehittäminen lähiliikenteeseen Kupittaalta itään olisi halpa ja kestävän kehityksen mukainen ratkaisu. Ei rakenneta rinnakkaista kiskolinjaa, vaan hyödynnetään VR:n ratoja.
- Monen linjan yhteyskohta Kupittaalla. Miinusta on T-sairaalan jääminen kauemmaksi lähimmästä pysäkestä. Voisiko VE1 vaihtoehdossa yhteyskohdan laittaa Kupittaaan vanhan aseman parkkipaikalle pois liikenteen seasta? Lisäksi miten Littoinen mahtaa kehittyä tulevaisuudessa, voisiko linjaa jatkaa Varissuolta Littoinen Tuulissuo tai Littoinen Piikkiö suuntaan.
- Helppo kulkuyhteys Kupittaaan rautatieasemalle
- Pitää olla hyvä yhteys Kupittaaan asemalle
- Kupittaaan asema
- Kupittaaan aseman ja TYKSin saavutettavuus
- JUNA-ASEMA, ELI SUURIN MERIKITYS KOKO LINJASTOLLA ON JATKOYHTEYSMAHDLLISUUS HESAAAN.
- Yhteys Kupittaaan asemaan
- Skanssin linjan toteutus: Lemminkäisenkadun kautta synergiaetua
- On hyvä jos ratikka on kupittaaan aseman holleilla
- menee kupittan aseman kautta
- Skulle vara bra om den skulle gå närmare studentbyn.
- ajan cresentil
- Kupittaaan asema
- Lähellä Kupittaaan rautatieasemaa
- Kupittaaan aseman kautta, vaihtopaikka VR-raiteiden kanssa
- suurempi reitti, kalusto kuluu vähemmän
- Kupittaaan aseman saavutettavuus
- Yhteensopivuus Kupittaaan aseman kanssa
- Mahdollisimman läheltä Kupittaaan asemaa
- Vanha Littoistentie olisi keskeinen vaihtoehto
- Yhteys Kupittaaan asemaan ja uuteen sairaalaan
- asukasmäärä
- Raitiotien yhteensopivuus junien kaukoliikenteeseen (Kupittaaan asema)
- Yhteys junaliikenteeseen

## Linjausvaihtoehto 2 - Hippoksensilta

- kalevantiellä kulkee jo jatkuvasti bussi, lemminkäisenkatu tarvitsee paremmat liikenneyhteydet varsinkin kun kampusalue valmistuu.
- Jälleen, miksi sama reitti kuin linja-autolla?
- menee amkin kautta
- ei mitään intoa raitiotiehen

- suurempi ja nopeampi
- Lähempänä Kupittaaan puistoa
- Uuden kampuksen tulo Lemminkäisenkadulle
- Yhteys amk-kampukselle
- Kampuksen saavutettavuus
- Korkeakoulujen sijainti, työpaikat
- kupittaaan teknologiapuistojen sijainti, ja niissä työskentelevien määrä
- henkilöautoliikenteen sujuvuus. Reittinä joko uusi joukkoliikennesilta tai VE1.
- AMK kampus paremmin saavutettavissa
- Pääsy Lemminkäisen tielle
- ei sikakalliita kolisevia menneisyyden vaunuja turkuun
- Närmast kampus och högskolor
- Undvik 90 sväng (Lemmingkäinen-Tavastgatan), hastigheten är avgörande
- AMK kampus Lemminkäisenkadulla.
- Campus, ja Kupittaaanpuisto reitin varrella, Kalevantienellä ei ole juuri mitään tällä hetkellä
- Lisäarvo muuten hyvin toimivalle Varissuon bussiliikenteelle
- katujen riittävä leveys
- Kupittaaan aseman ja AMK:n saavutettavuus.
- AMK-kampukselle tärkeä linkki
- selkeämpi linjaus
- AMK-kampus on tällä hetkellä hieman pimennossa joukkoliikenteen suhteen
- Turku Science Parkin ja Turun AMK:n tulevan kampuksen sijainti!
- Reitti Hippoksensillan kautta vähentäisi ruuhkaa Tykistökadulta ja palvelisi Vasaramäen asukkaita. Toisaalta reitti olisi ehdottomasti järkevämpi Kalevantietä kuin Voimakatua pitkin.
- kulku Lemminkäisenkadulta
- AMK:n kampusalueen ohi kulkeminen toisi potentiaalisesti lisää matkustajia ja näin opiskelijat voisivat asua kauempana keskustasta.
- Ei tarvita
- Kupittaaan asema ja opiskelukohteet tärkeitä saavuttaa tällä linjalla ilman moottoritien ylittämistä.
- Tuntuivat vain parhaimmilta vaihtoehdoilta
- AMK:uun ja sieltä pois on todella huonot bussiyhteydet.
- opiskelijoille hyvä
- palvelee myös kouluja
- VE2 varrella paljon kouluja - opiskelijat huomioitava!. Lisäksi toisi liikennettä Kupittaaan pusitioon.
- Vähemmän haittaa liikenteelle
- Bussit eivät kulje tätä reittiä
- Linkittää parhaiten yhteen eri yliopistorakennukset joten uskoakseni optimaalinen opiskelijoille. Toisella linjalla jo ok bussiyhteydet.
- Lemminkäisenkatua vaan
- Förenlighet med tågstationen
- Ei kupittaaan aseman lähelle, silta jo nyt ruuhkainen.
- Kupittaaan urheiluhallin läheisyys
- Eniten väestöpohjaa
- TÄSMÄLLISYYS
- Koulut, kupittaaan puisto
- ei ruuhkauta autoliikennettä niin paljon
- kupittaaan kampus alueen vieressä
- Reitti kulkee lähempää AMK:n kampusta
- Kupittaaan asema
- kalevantietä pääsee bussilla
- Kupittaaan tärkeä työllistymisalue

**Linjausvaihtoehto 1 - Uudenmaantie (VE1):**

- Vanha hautausmaa
- centralare
- VE2 on kovin pitkälti sama kuin Varissuon suuntaan rakennettava linja. Mikäli halutaan säästää, valitaan VE2, mikäli halutaan laajempi verkko, VE1
- Kauempana Varissuon linjasta, joten palvelisivat useampia
- paras olisi rengaslinja, eli molemmat vaihtoehdot rakennettaisiin.
- Edellinen linja meni jo Kupittaan (aseman) kautta, toista ei mielestäni tarvita.
- TYKS, loppuosassa, tiedepuisto ja sen tulevat ja jo olevat palvelut
- Kupittaan jäähalli ja citymarket
- Lätt att fortsätta längs Nylandsvägen mot S:t Karins
- raitioteiden alueiden kattavuus kartalla laajempi, kuin vaihtoehdossa VE2
- voisi vähentää Uudenmaankadun bussiliikennettä
- ei liian lähellä edellistä linjaa
- Kehittämismahdollisuudet jatkossa.
- Reitti Huhkolasta Vasaramäen kouluun
- Vähiten haittaa kevytliikenteelle.
- Många bor och går i skola utmed sträckan
- Onödigt om 2 linjer far på Lemminkäinen.
- Perustuen valintaani edellisessä: ei päällekkäisyyttä.
- uudenmaankadulla enemmän asukkaita kuin lemminkäisenkadulla
- Ei kalliita hitaita menneisyyden vaunuja
- TYömatkani saattaisi lyhentyä 1,5 tunnista 15 minuuttiin.
- Edelleen se, että Lemminkäisenkadun alku siii Science Parkin kohdalla on NIIN takkuinen, ei voi siihen enää ottaa raitioteitä.
- Mahdollisuus jatkaa Kaarinaan.
- Jos raitiovaunu kulkee Uudenmaantietä, on toivoa säilyttää hyvä yhteys Lausteelta/Huhkolasta TYKSiin ja Hämeenkadulle (linja 6)
- skanssi
- Enemmän asutusta reitin varrella
- Suhteutuu aiempaan linjaukseen. Uudenmaantie on merkittävä saapumisväylä Turkuun niin olisi pramiaa jos sen varrella kulkisi pikaraitio.
- suurempi reitti
- Vaihtoehto VE1 on parempi vain, mikäli linja Varissuolle toteutetaan
- Nummen ja varissuon suuntaan on hyvä olla oma linja. Skanssiin ja kupittaan vierusalueille taas omansa. Nämä linjat olisi myös hyvä olla oikein suhteessa toisiinsa eli ei liian päällekkäisiä.
- Varissuon linja palvelee jo Hämeenkatua, Uudenmaankadun linjaus parantaa verkoston kattavuutta
- Väestömäärä suurempi. Reitti palvelee myös eteläisiä osia paremmin.
- Kupittaanpuiston urheilutilaisuuksien ja hautausmaan saavutettavuus
- Varissuolinja hoitaa kupittaan aseman, tämä kupittaan puiston länsipuolen
- kupittaan urheilualue
- Helppo jatkaa reittiä Kaarinaan
- VE2 liiaksi sama Varissuon linjan kanssa.
- Tuntuivat parhaimmillaan vastaukselta
- Varissuon reitti kattaa jo Lemminkäisenkadun
- toinen raitiovaunureitti varissuolle kiertää jo lemminkäisenkadulta
- Suora yhteys Uudenmaantieltä Skanssiin vähentäisi turkulaisten henkilöautoilua.
- Ei tarvita
- Näin ei tule liikaa päällekkäisyyksiä varissuon linjan kanssa
- Millään näistä kolmesta linjauksesta ei tulisi olemaan minulle varsinaista merkitystä, koska asun toisella suunnalla, mutta vieläkin se ratikkamatkailu täällä Turussa olisi vaan aika hienoa.
- VE2-reitti menisi jonkin verran päällekkäin Varissuon reitin kanssa. VE1 laajentaisi paremmin aluetta, johon



pääsee ratikalla.

- varisuuon linja tulee jo kupitttaalle
- Täydentää parhaiten muuta suunniteltua liikenneverkostoa (erityisesti Varisuuon linjaa)
- Yhteys Kupittaanpuistoon, Sairaanhoido-oppilaitokseen ja hautausmaalle
- Päällekkäisyys toisen linjan kanssa
- Skanssin ja Varisuuon linjat voi yhdistää Lemminkatuun saakka, toista linjaa ei mielestäni tarvita
- Vaikutuspiirissä oleva väestö määrä
- linjalla ei suurta joukkoliikennettä ennestään
- Suunnitteilla oleva Turun ammatti-instituutin kampus, Ruiskatu 8, jonne kulkee n. 2000 alaikäistä opiskelijaa, jotka ovat riippuvaisia joukkoliikenteestä.
- Hyvä alku raitiotielle Kaarinaan, jonne siis Skanssin kautta. Lemm.k alue peittyy jo Varisuuon linjalla.
- Seuraavassa vaiheessa Skanssista paluuraide Varisuuonlinjalle Biolaakson kautta
- tuo lisää alueita raitiotien piiriin eikä seuraa varisuuon linjaa
- jatkomahdollisuudet Kaarinan suuntaan rakennemallin mukaista reittiä
- Lemminkäisen kadun linjaus menisi päällekkäin Varisuuonlinjan kanssa.
- linjausmahdollisuus Kaup. Hammarin kadun kautta, turvallinen ja rauhallinen väylä.

### Linjausvaihtoehto 2 - Lemminkäisenkatu (VE2):

- Työpaikat linjan varrella
- vaikutus meluun
- ei häiritse liikennettä uudenmaan kadulla
- vastustan raitioteiden rakentamista
- Työpaikka-alueiden peitto
- työpaikkojen määrä Kupittaan alueella
- En halua olla maksajana tässä mielettömässä urakassa
- ei mitään intoa raitiotiehen
- Suuri osa tässä reittivalinnassa olevasta raitiotiestä tulisi samaa rataa pitkin kuin Varisuuon reitillä - huomattava säästö kustannuksissa
- Jos näin typerä reitti täytyy tehdä niin tehdään edes lyhempi
- Befolkningstäthet
- vill inte ha spårvagnar alls i Åbo
- synergiaedut kupittaan alueen kanssa
- bio city, data city, kupitaan rautieasema
- työpaikkaliikenne, enemmän saavutettavia työpaikkoja reitin varrella
- Kupittaan asema
- kupittaan aseman läheisyys
- Uudenmaankatu erittäin ruuhkainen jo valmiiksi, Lemminkäisenkadun reittiä voisi yhdistää varisuuolle menevän kanssa laskien kustannuksia
- työpaikkojen saavutettavuus, nopeat yhteydet juniin ja Turun lentoasemalle
- Työpaikkojen saavutettavuus
- työpaikat VE2:n varrella
- alussa samat raiteet kuin varisuuolle
- Tuleva amk-kampus ja yliopisto
- Monen linjan yhtymäkohta Kupittaalta, Vasaramäen alueella paljon asukkaita.
- mahdollisuus hyödyntää toista, Varisuuon linjaa. Uudenmaantietä pitkin bussit 9,12 skanssiin.
- kts edelliset vastaukset: linjaus nykyistä VR:n rataa pitkin, kaksoisraiteen rakentaminen lähiliikennejunia varten ja poikittaissyöttöliikenteen kehittäminen sähköbussein on järkevä ja kustannuksiltaan kohtuullinen ratkaisu. Kun kiskot on kerran revitty pois keskustan kaduilta on idealistista haaveilua upottaa ne uudestaan kadun pintaan. Urat hankaloittavat pyöräilijöitä, lastenvaunuja ja pyörätuoleilla liikkuvia.
- kauempana hautausmaasta. annetaan hautausmaalle nyt edes jokin rauha kun siinä on jo iso tie vieressä
- Työpaikkojen määrä.
- ajan cresentil
- Yliopiston varrella
- Uudenmaantien varrella jo hyvät julkiset kulkuyhteydet.
- Hautausmaa

- Uudenmaankatua/tietä ei kannata tukkia.
- paljon työpaikkoja ja kouluja varrella
- TYKS ja kupittaa kampusalue matkan varrella.
- Vähiten haittaa liikenteelle

## LINNAKAUPUNKI

*N = 129*

### Linjausvaihtoehto 1 - Rautatie (VE1):

- Portsan alue rauhoitettava raskaalta liikenteeltä
- Liikenne- ja asukasturvallisuuden ja portsan puutalojen suojeleminen
- yhteydet rautatieas/linja-autoas
- ei mitään intoa raitiotiehen
- Rautatieaseman yhteys.
- rautatieaseman saavutettavuus
- Reitti palvelee tulevaisuudessa suurempaa määrää ihmisiä.
- yhteys rautatieasemaan
- NIMBY
- Portsan perustukset
- Ratikka ei sovi Portsaan
- yhteys junaliikenteeseen
- Yhteys rautatieasemaan
- Tavoittaa rautatieaseman ja palvelee Iso-Heikkilää
- linjan pitäisi kulkea Otavanaukion kautta
- Pääsy Rautatieasemalle
- Raitiotien, laivojen ja junien yhdistäminen - tosin junahan pysähtyy myös satamassa.
- satama matkustajamäärä n. 4 milj/vuosi
- Voisi korvata päättyvän junaliikenteen ja parantaa kulkuyhteyksiä esim. Saippuacenteriin. Puutarhakadulla jo riittävästi liikennettä ja toimiva pyöräkaista.
- kiskoliikenteen melu alueille jossa sitä on jo
- kulkee rautatieaseman edestä
- Ingen spårvagn
- jatkoyhteys rautatieasemalta tulijoille helpottuisi
- Raitiotien liittyminen rautatieliikenteeseen
- Laivamatkustajien pääsy rautatieasemalla
- linnakaupunki on kehittyvä tulevaisuutena
- puutarhakatu on muutenkin kapea autoille
- turisteille parempi vaihtoehto mennä satamaan
- linnakaupungin tukeminen
- Port Arthuria ei tule halkaista raitiotiellä, yhteys rautatieasemaan tärkeä.
- Puutarhakatu aivan liian kapea, että sille voisi lisätä raitioliikennettä autoliikenteen kärsimättä ja samalla katoaisi vähätkin pysäköintipaikat...
- Joukkoliikennedyhteys rautatieasemalta keskustaan
- rautatieltä kulkeminen on helpompi turisteille
- Portsan reitti olisi oman kulkemiseni kannalta parempi, mutta pelkään, että Portsan kauneus kärsisi raitiotielinjasta. Kävelen mieluummin vähän pidemmän matkan kotiin.
- Yhteys juna- ja bussiasemalle
- puutarhakatu ruuhkautuu liikaa
- Tuntuu paremmalta vaihtoehdolta
- Saavuttaa uudet kaava-alueet
- Puutarhakatu aivan liian ahdas talviaikaan. Kauppatori, rautatieasema ja satama samassa linjassa.

- Yhteyskuljetus kulkuvälineisiin
- puutarhakadun säilyttäminen ennallaan.
- Sujuvat yhteydet matkakeskukseen
- rata satamaan on jo valmiina, toinen raidepari voi olla tarpeen. Rata kulkee jo Salosta Paimion kautta Turkuun, jatko Naantaliin helppo, Uuteenkaupunkiin asti jopa linjaus ja raiteet valmiina.
- Portsan suojelu
- Ei Portsaan nyt herranjumala mitään joukkoliikennettä lisää
- Rautatieaseman saavutettavuus ja fiksuin reitti Linnakaupunkia ajatellen. Puutarhakatu meni tukkoon toisessa versiossa.
- Rautatie asema. Tälläkin hetkellä kun lähtee Raisiosta/Naantalista asemalle, lähtee omalla autolla. Liian pitkä matka kiertää keskustan kautta. Aikaa menee moninkertaisesti enemmän. Ihan ehdottomasti tämä!
- Puutarhakatu on ahdas jo nyt.
- VE1 on erittäin hyvä, koska linja kulkisi rautatieaseman kautta. Puutarhakatua kulkee ainakin linjat 4 ja 40.
- Niin, mitä tapahtuu tulevaisuudessa ja millä aikajänteellä? Jos rautatieasema on nykyisellä paikallaan vielä pitkään, lienee järkevää saada sinnekin raitiotie. Myös kaavoitus Iso-Heikkilään ja vanhan puhdistamon alueelle on voimakasta. Toisaalta, yhtään raitiolinjaa ei mene läntisen keskustan halki, jossa asuu paljon ihmisiä. Miten palvellaan heitä ja Kakolan uusia asukkaita?
- Pysäkki rautatieasemalla
- Turhaa viedä satamaan lainkaan, suurimman osan ajasta ei ole käyttäjä.
- Vähiten haittaa liikenteelle
- Rautatieaseman syöttöliikenne
- Juna-aseman varrella
- Olisihan raitiotie keskellä kaupunkia kiva, mutta rautatieaseman joukkoliikennedytykset ovat huonot. Valmis rautatiekin painaa kustannuksia. Vaikea päätös-
- Sopiminen Linnakaupungin alueeseen.
- Rautateiltä yhteys satamaan
- helposti satamasta juna-asemalle
- rautatieaseman mahd. pysäkki
- Portsa tulee ahtaaksi jos sinne tungetaan raitiovaunulinja, Ratapihankadulla on tilaa niihh..
- Mielestäni raitiotie ei sovi Portsan Puutarhakadulle.
- Asema!
- halvempi
- Spårvägens förenlighet med tågnätet
- meluhaitat
- Käytännöllistä yhdistää rautatie ja raitiotie. Logomo saadaan kytkettyä tällä vaihtoehdolla raitioverkkoon.
- Yhdistää satamaterminaalit, rautatieaseman ja linja-autoaseman
- Yhteys rautatieasemalla tärkeä. Jos matkakeskus rakennetaan samanaikaisesti kuin Runosmäen linja, niin tällä niin suurta väliä
- Liikenteen sujuvuus
- jatkumahdollisuus perno-pansion suuntaan
- Arvokas puutaloalue Puutarhakadulla säilyy koskemattomana ja kauniina.

## Linjausvaihtoehto 2 - Puutarhakatu (VE2):

- Vaikka linjaus on merkittävästi kalliimpi, mielestäni ratikan tulisi kulkea Portsan läpi, koska linjaus palvelisi myös keskustan ja tulevan Kakolan alueen asukkaita.
- **TÄMÄ OLISI TÄYDELLINEN!!!**
- Enemmän asutusta reitin varrella, palvelee myös Kakolaa. Nykyisin mahdollista rakentaa raitiotie tärinävaimennuksella esim Portsan puutaloalueen kohdalla Puistokadulla. Uuden matkakeskuksen valmistuttua nyk rautatieasema menettää merkityksensä syöttöliikenteelle. Kiskotusta on silti mahdollista vetää Puistokatu-Humalistonkatu-Läntinen Pitkäkatu. Mahdollisuus helppoon poikkeusyhteyteen Sairasuoneenkatua pitkin uudelle joukkoliikennesillalle tai Eerikinkatua torille häiriötilanteissa.
- Uskoisin Puutarhakadun varrelta löytyvän enemmän asukkaita
- Ratapihankatu olisi varmaan kustannustehokkaampi ja autoystävällisempi ratkaisu, mutta se on niin hemmetin ruma katu. Toisaalta olishan sekini primiaa jos Portsaan kulkisi raitiovaunu.

- Portsa-koti
- Linnankatu
- Jos rautatieasema siirtyy matkakeskukseen, ei sen kautta kannattane kiertää.
- Ve1:n varrella ei ole juurikaan järkeviä pysäkki mahdollisuuksia toisin kuin Ve2
- Turhan läpiajoliikenteen kielto Puutarhakadulle!!
- jos juna kulkee turun satamaan, niin miksi on syytä raitiovaunun kulkea rautatieasemalle?
- Satamasta jatko Hirvensaloon
- Rautatieaseman kohdalla säätöä jo riittävästi
- Mera bostäder längs linjen
- Betjänaer nuvarande och kommande bebyggelse
- Vad är nyttan av en spårvagn parallell med järnväg, bättre Slottsgatan!
- Mera bebyggelse längs linjen, lätt att skapa en tvärförbindelse från Trädgårdsgatan längs Lasarettsgatan till nya spårvägsbron över ån. Reservförbindelse endast två kvarter längs Lasarettsgatan vid trafikstörningar/gatuarbeten.
- centralare, mer lättillgängligt
- Finns det över huvud taget några människor längs rutten VE1? Annars är väl spårvägen helt onödig på den rutten.
- Mellan tågstation och hamnen borde det bli gratis att åka tåg.
- Bäst för centrumutvecklingen
- mahdollinen raitiolinja vähentäisi tai ainakin toivottavasti vähentäisi muuta liikennettä Puutarhakadulla
- ei menneisyyden vaunuja kalliita kolisevia hitaita
- VE1:n varrella ei asu ketään
- asukkaat puutarhakadulla, ei teollisuusalueella. miten olisi raitiotie linnankatua pitkin?
- Raitiotien pitäisi saavuttaa tiheästi asutetut alueet
- Enemmän asukkaita reitin varrella
- Kehittämismahdollisuudet jatkossa.
- kakolan+portsan alueen tukeminen linja ratkaisilla
- rautatieasemalta menee jo juna sataman terminaaleille
- Matkustajien määrä
- Raitiotie Port Arthurin läpi on upea käyntikortti Turulle!
- Puutarhakadulta pääsee Kakolaan rakennettavalle uudelle alueelle ja Arvinkadun kautta vanhan puhdistamon alueelle
- Keskeisempi reitti
- rautatieasemalle turha enää vetää linjaa koska matkakeskus
- VE1 ei kulje oikeastaan minkään Turun alueen kautta missä ihmisiä liikkuu ja asuu
- Melu vähenee.
- Tavoittaa suuremman osan ihmisiä
- Olisi hienoa yhdistää vanha Turku (Portsa) uusiin raitiovaunuihin. Olisi aito vanha Turku taas olemassa.
- Vähemmän haittaa autoliikenteelle
- joukkoliikenteen solmukohtaa EI SAA SIIRTÄÄ SIVULLE KESKUSTASTA
- Miksette vedä yhtään linjausta Pansioon tai Pernoon? Sieltä olisi mukava päästä suoraan satamaan, eikä aina vain ajaa Kauppatorin kautta. Tai; laajentakaa vaikka Raisioon saakka, se vois olla jo jotain! Pääsisi Pansioistakin sporalla hyvin! ;)
- Puutarhakadun henkilöautoiluliikenteen mahdollinen pienentyminen olisi suotavaa, siksi VE2.
- Ratapihankatu on jo nyt aivan tukossa. Pyörätie täytyy saada eristettyä paremmin rekoista. Yksi pyöräilijä on jo kuollut!!! Toinen ei saa kuolla samasta syystä, kun vaara on helposti korjattavissa (esim. aidalla).
- VE2 on vaihtoehtona parempi, mikäli kaukoliikenne siirretään uuteen matkakeskukseen. Mikäli taas nykyisellä rautatieasemalla on edelleen käyttöä on linjaus VE1 parempi.
- Toinen reitti aivan tukossa ruuhka-aikoina
- plavelee ajoreittiä
- Uskoisin tämän auttavan keskusta-alueen kehittymistä, laajentumista ja eri matkanvarrella olevien liikkeiden tukemista. Saisi Turkuun sievän city-fiiliksen.
- Portsasta keskustaan ratikalla - mihin toinen vaihtoehto edes vie?
- Asukasmäärä. Toisessa ei tule olemaan asiakkaita.
- Jokiranta???, Missä vaihtoehdossa on ratikka jokirannassa tai lähellä sitä?
- Tämä vain, jos rautatieasema siirtyy siihen mennessä kuin ratikka tulee
- Port Arthurin osalta Puutarhakadun liikenteen pyhittäminen joukkoliikenteelle

- Turkuhallin ruuhkat
- Kaupungin liikenteen kannalta paras vaihtoehto
- En spårväg längs järnvägen skulle sakta ner en redan långsam gata.

## HIRVENSALO

N = 129

### VEA - Martinsilta:

- inga nya broar tack
- vastustan raitioteiden rakentamista!
- Rav.Vaakahuone säilytettävä. Tilaa jäätävä laivoilleoille
- Siltoja on jo rakennettu tarpeeksi.
- toinen silta lähellä Martinsiltaa maisemallisesti kyseenalainen ratkaisu
- Mielestäni Aurajoki ei tarvitse enää yhtään uutta ylityspaikkaa. Tai sitten tämä joukkoliikenne silta pitäisi olla myös jalankulkijoille mahdollista käyttää.
- Uuden sillan negatiiviset vaikutukset Läntisellä Rantakadulla sekä jokisataman toiminnassa(?)
- mitt alternativ är inga spårvagnar i Åbo
- Ympäristösyöt, taas uuden sillan rakentaminen tarpeetonta.
- Aurajoella on jo liikaa siltoja. Sinne ei tarvita enempää
- Ei tarvita uutta siltaa, vanhoille kyllä mahtuu!
- Ruuhkien vähentäminen.
- Silta jo valmiina
- Ympäristönäkökulma. Ei enää uusia siltoja, kiitos.
- lähtökohta tulee olla se, ettei autoilua helpoteta, mikäli raitiotie tulee, tulee sen saada autoilijoita matkustajiksi
- on tilaa, ei tarvetta uudelle sillalle
- ei mitään intoa raitiotiehen
- Jo olemassaoleva silta
- Förin uhattu asema mikäli uusi silta rakennettaisiin
- Tuntui parhaimalta vaihtoehdolta
- Bussi parempi Kölikadun päästä Korppilaismäen rannassa asuville
- kulkee urheilupuiston ohitse joka helpottaa urheilupuiston käyttäjiä ja samppalinnan maauimalan käyttäjiä
- uusi silta olisi maisemallisesti täysin väärä ratkaisu. sen sijaan jokirantaa tulisi kehittää enemmän (erityisesti itäpuoli) kaupunkilaisten olohuoneeksi: oleskelumahdollisuuksia lisättävä (kahvilat, rantalaiturit ihmisille, ei aina vain veneille) ja kaunista jokimaisemaa. vaakahuoneen paviljonkikin tulisi uudesta sillasta kärsimään
- Ei siihen erillistä siltaa enää tarvita. Autot kyllä mahtuvat.
- En näe käyttöä uudelle sillalle
- Autoliikenteen ruuhkautuminen lisää joukkoliikenteen houkuttelevuutta
- Hirvensaloon ei tarvita raitiotietä. Bussit kulkevat jo nyt tyhjiillään suurimman osan ajasta. Kun uusi koulu valmistuu raitiotiellä ei ole käyttäjiä.
- Ei todellakaan lisää siltoja tuohon kohtaan
- minusta uusi silta on tarpeeton
- Hirvensalolaiset käyttävät vähän joukkoliikennettä, mieluummin vaikka Raisio ja Naantali
- Ei yksi raitiovaunu koko siltaa tuki.
- Ei raitiotietä Hirvensaloon
- autot joutavat väistyä
- Jos marinsillalle mahtuu. Jos ei niin uutta siltaa vaan, kunhan ei maksa tolkkottomasti
- Hirvensalon suuntaan Martinsillalta ja keskustan suuntaan myllysilan kautta.
- jos ylipäätään joki ohitetaan raideliikenteellä se tulee kaivaa tunneliin joen alitse.
- Lugna trafiken på Martinsbron
- Det är onödigt att bygga ytterligare en bro i detta skede.
- Ny bro för kollektivtrafik ökar trafiken på Sotalaisgatan markant
- On luontevaa ottaa yksi kaista pois autoilta Martinsillalta, kun raitiotie rakennetaan
- urheilupuiston ohi on hyvä päästä

- Onödig bygga extra broar.
- Turussa on jo riittävästi siltoja; järkevämpää kuin rakentaa uusi silta, on Martin sillan leventäminen
- Autoilulta on hyvä uhrata tilaa, se on oikeasti vain hyväksi.
- Ei liikaa siltoja Turun jokimaisemaan!
- Vaakahuonetta ei saa tuhota!
- ei kannata jyristää martin läpi uutta katua
- Tämä riippuu ihan siitä, miten liikenteen uskotaan kehittyvän. Itselläni ei ole mitään ratikkoja vastaan Martinsillalla, mutta kaupunki varmaan pystyy laskemaan onko se fiksua vai ei.
- Hirvensalon palvelujen saatavuuden parantuminen
- Autoilta vain kaista pois, auton merkitys tulevaisuudessa romahtaa kuitenkin
- Eivät tule käyttämään joukkoliikennettä kuitenkaan.
- Joen ylityksen tulisi tapahtua Martinsiltaa \*ja\* Myllysiltaa pitkin. Kaistojen ottaminen autoliikenteeltä on perusteltua joukkoliikenteen ison kuljetussuorituksen vuoksi ja sen perusteella, että luodaan edes yksi kaupunkirakenteessa sujuvasti kulkeva liikennemuoto. Raitiovaunujen kulkeminen silloilla samaan suuntaan moottoriajoneuvojen kanssa on perusteltua katutilan selkeyden ja turvallisuuden vuoksi.

### VEB - Uusi joukkoliikennesilta:

- Tienkäytön säilyminen hyvänä autoilijoille
- Martinsilta ei sopiva, koska raitiotien alue olisi pois muulta liikenteeltä
- ruuhkien välttäminen
- vähemmän häiriötä autoliikenteelle
- Joukkoliikenne pois Martinsillalta omalle sillalle
- martinsilan mahdollinen ruuhkaisuus
- (Henkilöautojen) läpikulkuliikenteen sujuvuus Hirvensalon-Uittamon-Mäntymäen suunnalta
- Martinsillan henkilöautokapasiteetin turvaaminen keskustan läpi kulkevalle läpikulkuliikenteelle
- 3 kaistainen yksisuuntainen martinsilta pysyy.
- autoliikenteen lisäruuhkien välttäminen
- Martinsillan ruuhkaisuutta ei kannata lisätä
- Helpottaa myös pyöräilijöiden ja jalankulkijoiden kulkua.
- Martinsillan ahtaus. Jos sillalle yrittää mahdollistaa vielä raitiotien ei tilaa jää juuri ollenkaan kevyelle liikenteelle.
- Martinsillan ruuhkautumisen välttäminen
- Liikenne ruuhkien purkaminen, Hirvensalon liikenteen ohjaaminen enemmän kuin yhtä reittiä pitkin
- Ei men heti vanhat sillat rikki
- Raitiotie ei mahtune ongelmattomasti Martinsillalle
- Pienempi vaikutus autoliikenteeseen
- Nykyisellään Martinsilta on ylikuormitettu, joten vaaratilanteiden ja yleisen helpouden vuoksi mielestäni uusi joukkoliikennesilta yhdistettynä kevyen liikenteen siltaan olisi paras vaihtoehto.
- VEB ei ruuhkauttaisi Martinsiltaa entisestään
- Ratikalla olisi mukava mennä Hirvensaloonkin :)
- Martinsillan ruuhkaisuus
- Ei lisää autoliikenteen ruuhkaisuutta
- kevyen liikenteen väylä
- Ei rasiteta jumalattomasti autoliikennettä
- Ruuhkaisuuden estäminen
- Liikenteen sujuvuus Martinsillalla
- Vähiten haittaa kevytliikenteelle.
- Henkilöautoliikenteen sujuvuus Hirvensalon, Uittamon, Korppoolaismäen jne. suuntaan.
- Martinsillan viereisen vaarallisen suojatien sillan itäpuolella voisi poistaa käytöstä jos uusi silta toimisi myös kevyen liikenteen väylänä.
- Martinsillan ruuhkaisuus ja ahtaus
- Martinsillan liikenteen turvaaminen
- ei kalliita menneisyyden vaunuja turkuun kolisemaan enää koskaan
- autoliikenteen sujuvuuden jatkuminen
- Ympäristöaspekti: autojonoja jos autojen osuus jo olevista silloista kapenee
- Jos raitiovaunu pistetään kulkemaan saman sillan yli kuin Turun ruuhkaisin silta, ei jäljestä tule hyvää neljän

aikaan.

- Martinsilta on altis ruuhkautumaan jo nyt!
- turvallisuus, jota uusi silta lisäisi
- ei hidasta autoliikennettä
- Autoruuhkan välttäminen
- Molemmat huonoja vaihtoehtoja
- yhteensopivuus henkilöautoliikenteen kanssa
- Martin silta jo kovin ruuhkainen, tämä vie siitä kuitenkin yhden kaistan pois
- Jo muutenkin vilkkaasti liikennöidylle Martinsillalle ei tarvita yhtään lisää liikennettä
- Joukkoliikenteen sujuvuus uudella sillalla. Tutun ainoa toimiva autoliikennekatupari Kouluk-Puistokatu ja nyk sillat eivät sovellu raitiotielle. Lisäksi uusi joukkoliikennesilta mahdollista ratikalle loivan kaarteeseen esim tulevaisuudessa Itäiselle Rantakadulle uusille jokisuun asuntoalueille. Sotalaistenkadun ja Martinkadun risteuksen vierellä ratiotietori vaihtomahdollisuuksilla katualueen sivussa nyk huoltoaseman tilalle. Helppo jatkaa linjaa tulevaisuudessa myös Uittamon suuntaan.
- Miljö och trafiksäkerhet
- Bästa flyt i trafiken med ny bro för kollektivtrafik/gång- och cykeltrafik
- Hvorfor tänka traditionellt och fölger dagens bilköerna? Alternativ: Gamla Kakskertavägen - TUNNEL till terminalerna och fortsättningen på Slottsgatan / Eriksgatan
- De nuvarande broarna Martinsbron & Kvarnbron samt Allé- & Skolgatan lämpar sig ej för spårvägstrafik. Ny bro för spårväg och lätt trafik mycket snabbare lösning samt spårvägstorg med omstigning möjligt att skapa vid hörnet av Sotalais- och Martinsgatan (nuv. bensinmack).
- Ei tarvetta raitiovainuille
- Martinsilta on jo ahdas.
- TÄSMÄLLISYYS
- ruuhkien vähentäminen
- Hirvensalolaisten autoilijoiden tilannetta voidaan samalla parantaa jos rakennetaan uusi joukkoliikennesilta
- Oma siltavaihtoehto vähentää ruuhkautumisen mahdollisuutta.
- Nopeat yhteydet saarille Hirvensalon takana, virkistysellinen ja matkailullinen arvo
- ruuhka pienempi
- Martinsilta jo valmiiksi äärimmäisen ruuhkainen
- Martinsillan ahtaus
- martinsiltaa ei kannata enempää tukkia ylimääräisellä kaistalla rautatielle
- Liikenteen sujuvuus
- Raitiolinjan ei tule vähentää Martinsillan autokaistoja.
- Kouluk- ja Puistokatujen läpikulkuliikenteen kapasiteetin turvaaminen
- Häiritsisi vähemmän autoliikennettä joka jo nyt vähintään kaoottista Turun keskusta-alueella
- Nykyisellä sillalla ei ole tilaa kiskoille, tai autoliikenne kärsii liikaa kiskoista.
- Ruuhkien välttäminen, uudelle sillalle rakennettava kevyen liikenteen väylä
- Uusi silta on kallis ratkaisu, mutta Martinsilta nykyisellään ei vedä kahta raitiotiekiskoa ja nykyistä autoliikennettä. Sairashuoneenkadun linjaus palvelee myös poliisitaloa ja käräjäoikeutta.
- Uusi silta ei tuo ratikoita jo nyt ruuhkaiselle sillalle.
- Liikenteen (autojen) paine Hirvensaloon tai Hirvensalosta pienenee
- Muun liikenteen sujuvuus
- Väestön tiheys reitillä
- ajan cresentil
- Ei sitä Hirvensaloon tarvita edes
- Martinsilta on jo nyt Turun ruuhkaisimpia paikkoja
- Ettei Martinsilta tukkeutuisi, kun yksi kaista varattaisiin raitiovaunulle.
- Liikenteen sujuvuus Martinsillalla
- ryms ej på nuvarande bro



## Kooste Turun raitiotien linjaustyöpajasta 5.6. klo 17:45-20:00

Forum Marinum, seminaarisali

### Tilaisuuden tavoite

Turun raitiotien suunnittelu on kokonaisvaltainen kaupunkikehityshanke. Käynnissä olevan yleissuunnittelun aikana raitiotien toteutumismahdollisuuksia, kustannuksia ja hyötyjä on tarkoitus arvioida mahdollisimman monipuolisesti ja kattavasti. Työpaja järjestettiin osana yleissuunnittelun linjausten tarkastelua koskevaa vaihetta. Työpajan tavoitteina oli 1) tiedottaa hankkeen etenemisestä ja mahdollistaa laajasti eri intressiryhmien osallistuminen, 2) kerätä näkemyksiä kaupunginhallituksen hyväksymistä raitiotien tavoitteista, 3) kerätä näkemyksiä eri linjausvaihtoehtojen hyvistä ja huonoista puolista ja 4) tunnistaa osallistujien mielestä parhaat linjausvaihtoehdot. Työpajassa muodostuneita käsityksiä linjauksista tullaan hyödyntämään tarkempaan jatkosuunnitteluun päätyviä raitiotien linjausvaihtoehtoja valittaessa.

Työpajaan kutsutut ja osallistuneet tahot on listattu liitteessä 1.

### Tilaisuuden kulku

Tilaisuus eteni liitteessä 2 kuvatun ohjelman mukaisesti.

### Työpajamenetelmä

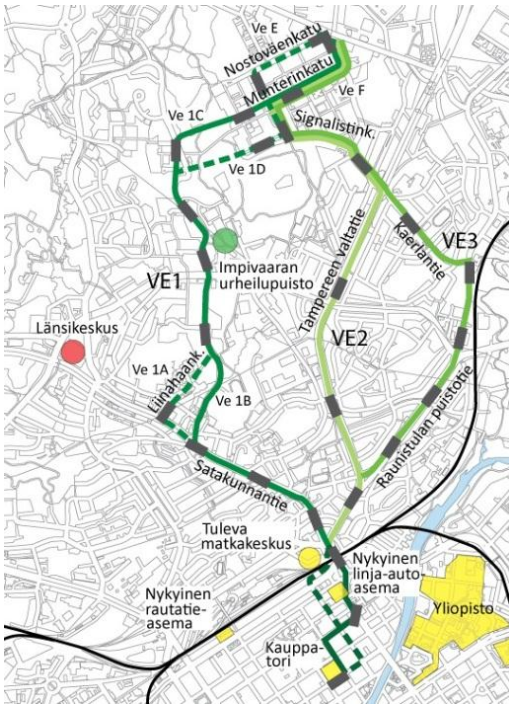
Työskentely oli jaettu 4 työpisteeseen raitiotien yleissuunnittelussa selvitettävien pääsuuntien mukaisesti: (1) Runosmäen suunta (2) Varissuon suunta (3) Skanssin suunta ja (4) Linnakaupungin/sataman suunta. Osallistujat jakautuivat neljään ryhmään, jotka kiersivät kussakin työpisteessä.

Ryhmillä oli käytettävissään raitiotielle asetetut viralliset tavoitteet ja niiden mittauskriteerit, kartat linjausvaihtoehdoista ja eri suuntien linjausvaihtoehtoihin ja maankäytön mahdollisuuksiin liittyvää selvitystietoa. Kussakin työpisteessä arvioitiin eri linjausvaihtoehtojen hyviä ja huonoja puolia kirjaamalla mielipiteitä oman värisille tarralapuille, painotettiin keskustelemalla tavoitteiden mielekkyyttä ja äänestettiin parhaasta linjausvaihtoehdosta. Työpajatyöskentelyn päätteeksi moderaattorit esittelivät kunkin työpisteen tulokset kaikille osallistujille.

### Tulokset

Linjausvaihtoehdoista käytiin monipuolista keskustelua ja perusteluja esitettiin puolesta ja vastaan. Käsiäänestyksen perusteella jokaisella suunnalla 1. linjausvaihtoehto (VE1) valittiin parhaaksi ratkaisuksi (sillä varauksella, että Skanssin suuntaan paras linjaus on riippuvainen Varissuon suuntaan valittavasta linjauksesta). Yhteenveto työpajassa esiin nousseista linjausvaihtoehtojen hyvistä ja huonoista puolista on koostettu tähän muistioon ja ryhmitelty päälinjaussuuntien mukaisesti. Tarkemmat kuvat linjausvaihtoehdoista ja alustava selvitystieto ovat nähtävillä hankkeen kotisivuilla osoitteessa [www.turunraitiotie.info](http://www.turunraitiotie.info).

## Runosmäki



Runosmäen suuntaan linjausvaihtoehto 1 sai eniten kannatusta. Linjan valintaa puolsivat useat tekijät, joista päällimmäisinä nousivat esille linjauksen varrella olevat työpaikka- ja asukasmäärät, Impivaaran urheilupuisto ja Paalupaikka. Mahdollisuutta jatkaa reittiä myöhemmin myös Raisioon ja Länsikeskukseen pidettiin linjausvaihtoehdon lisäarvona. Linjauksen varrella sijaitsee myös vanhainkoti ja hyvinvointikeskus, jotka puoltavat raitiotietä alueella sopivana kulkumuotona.

Keskustassa Brahenkadun linjaus sai Anikaistenkatua enemmän kannatusta. Brahenkadun kautta raitiotie palvelee paremmin keskustan toimintoja ja katu soveltuu Aninkaistenkatua paremmin joukkoliikenteelle.

**Äänestystulokset: VE1 (19) VE2 (2) VE3 (0)**

Linjausvaihtoehto 2:n hyvänä puolena olivat nopea matka-aika Runosmäkeen, reitin varrella oleva terveyskeskus ja uimahalli. Tampereen valtatie on kuitenkin eristetty ympäröivästä rakenteesta ja siten raitiotien palvelutaso jäisi keskustan ja Runosmäen välillä vaihtoehtoa 1 heikommaksi.

Vaihtoehdon 3 reittiä ei pidetty hyvänä, sillä se kiertää Runosmäkeen eikä reitin varrella sijaitse mielenkiintoisia kohteita tai niin tiheästi asukkaita ja työpaikkoja kuin vaihtoehdossa 1.

Olemassa oleviin vaihtoehtoihin esitettiin myös parannuksia, kuten linjaamalla vaihtoehto 1 Länsikeskuksen kautta. Sieltä sen voisi linjata Markulantietä pitkin Impivaaran liikunta- ja urheilukeskukseen. Länsikeskus voisi tarjota hyvät palvelut reitin varrella oleville asukkaille eikä välttämättä olisi tarvetta mennä Turun keskustaan.<sup>1</sup>

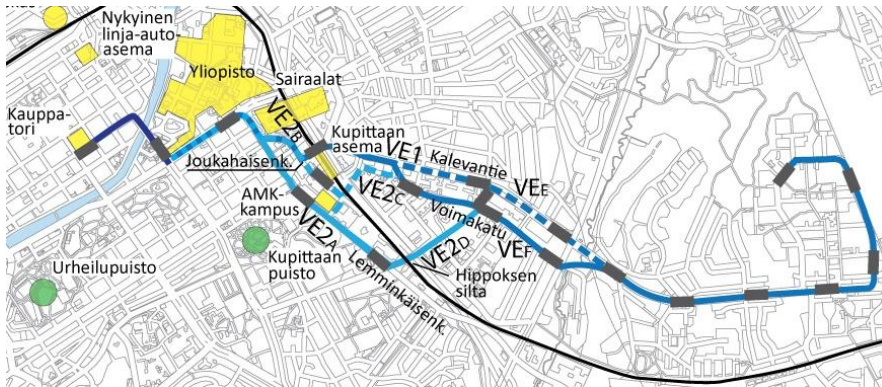
Kaikki linjausvaihtoehtoa käsitelleet kommentit on listattu *liitteeseen 3*.

### Tavoitteiden painotukset

Raitiotielle asetettavista tavoitteista käytiin Runosmäen linjausten osalta pääosin myönteistä keskustelua. Tärkeimpinä tavoitteina pidettiin kestävästä kaupunkirakennetta → raitiotie on linjattava sieltä, missä on eniten asukkaita ja työpaikkoja nyt ja tulevaisuudessa. Lähes yhtä paljon sai kannatusta sujuva liikennejärjestelmä ja houkutteleva joukkoliikenne → raitiotielle on muun muassa toteutettava liikennevaloetudet.

<sup>1</sup> Toisaalta Runosmäen ja keskustan välisen joukkoliikenteen matka-aika kasvaisi merkittävästi eikä palvelisi yhtä hyvin esimerkiksi päivittäistä työmatkaliikennettä. Raitiotieyhteys Länsikeskukseen on mahdollista toteuttaa myöhemmässä vaiheessa Satakunnantietä pitkin Runosmäen reitistä haarautuen, kuten Turun kaupunkiseudun rakennemallissa 2035 on esitetty.

## Varissuo



Raitiotien rakentaminen Varissuon suuntaan nähtiin hyvin tärkeänä kaupunginosan kiinnostavuuden, palvelutason ja imagon kannalta. Varissuon raitiotieyhteyden tärkeys muodostuu useasta tekijästä: Varissuo on etäällä keskustasta, asukasmäärä on suuri ja kaupunginosan etelä-/lounaispuolella on rakentamispotentiaalia, joka ei kuitenkaan toteudu ilman ”kohotusta”.

Varissuon suuntaan linjausvaihtoehto 1 sai eniten kannatusta. Linjan valintaa puolsi erityisesti Kupittaaan/Itäharjun alueiden kytkeytyminen Varissuohon, nykyisten asukkaiden ja työpaikkojen tehokas palveleminen ja toisaalta tulevaisuudessa voimakkaasti muuttuvan työpaikkojen sekä palveluiden alueen rakentamispotentiaali. Linjauksen heikkoutena nähtiin Kupittaaan urheilupuiston jääminen sivuun raitiotiestä.

### Äänestystulokset: Varissuo: VE1 (16) VE2 (6)

Keskustelussa esitettiin myös **uuden linjausvaihtoehdon** selvittämistä: linjaus kulkisi VE1 ja VE2 välistä (työpajan jälkeen lisätyn VE2c:n kohdalla). Se ylittäisi Helsingintien sekä junaradan uudella sillalla, jonka mahdollisuus selvitettävä ensin. Tämä vaihtoehto voisi kytkeä vielä paremmin yhteen sairaalat, Kupittaaan aseman sekä urheilupuiston ennen Itäharjun muutosalueelle saapumista.

Linjausvaihtoehto 2:n hyvänä puolena nähtiin Kupittaaan urheilupuiston ja kampusalueen palveleminen sekä mahdollinen yhteinen rataosuus (kustannussäätöt) Skanssin linjauksen VE2 kanssa. Heikkoutena nähtiin mahdollisen uuden U2-sairaalan jääminen mahdollisesti etäälle raitiotiepysäkistä. Työpajaan osallistuneet arvioivat myös VE2:n ahtaan katutilan rajoittavan täydennysrakentamismahdollisuuksia toisin kuin väljemmässä ympäristössä kulkeva VE2, joka lisäisi hieman Itäharjun kehittämispotentiaalia.

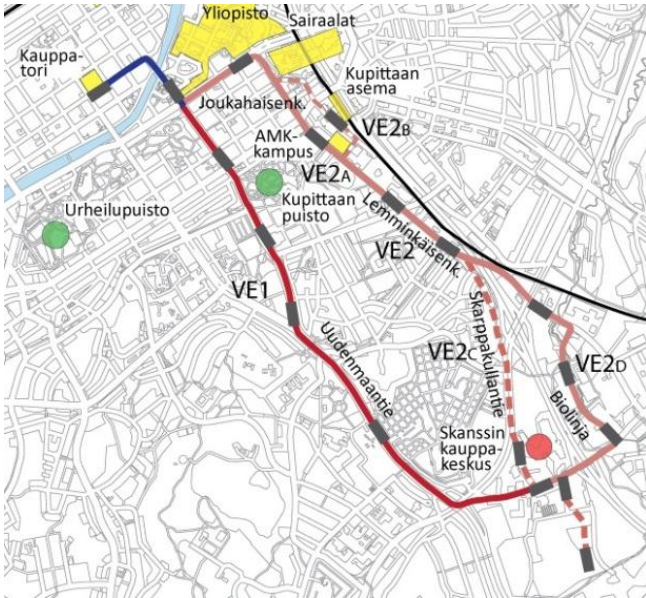
Kaikki linjausvaihtoehtoa käsitelleet kommentit on listattu *liitteeseen 3*.

## Tavoitteiden painotukset

Tärkeinä nousivat esiin

- Kaupungin kilpailukyky: Varissuon imago ja viihtyisyys
- Kestävä kaupunkirakenne: Itäharjun kauppohen, työpaikkojen saavutettavuus
- Houkutteleva liikennejärjestelmä: Varissuon kannalta houkutteleva liikennemuoto auttaa imagonnostossa; raitiotie tehokas myös erilaisten tapahtumien ym. syöttöliikenteenä
- Kaupungin asukkaiden viihtyvyys ja hyvinvointi: integroi hieman etäällä sijaitsevan Varissuon paremmin kantakaupunkiin; esim. wifi-palvelulla vahvistettu raitiotie toimii hyvinvointitekijänä
- Taloudellinen kestävyys: kiinteistöjen arvot Kupittaaalla; Varissuon sosiaalisen statuksen vuoksi ”varmojen” käyttäjien määrä ja saavutettavuus taataan

## Skanssi



Skanssin suuntaan molemmat linjausvaihtoehdot saivat kannatusta. Ryhmissä kannatettiin kahta vaihtoehtoa näkemystä: (1) rakennetaan Skanssin VE2:sen ja Varissuon VE2:sen yhdistävä vahva joukkoliikennekäytävä, jolla saavutetaan kustannussäästöjä ja parannetaan linjan vuoroväliä tai (2) rakennetaan mahdollisimman kattava raitiotieverkosto, jossa Skanssin VE1 ja Varissuon linjausvaihtoehto yhdessä saavuttaisivat suurimman määrän kohteita. Muussa tapauksessa kannatettiin Skanssin vaihtoehtoa 2. Molempia vaihtoehtoja perusteltiin useilla näkemyksillä.

**Äänestystulokset: ei selvää voittajaa**

Vaihtoehto 1:n katsottiin olevan kokonaisjärjestelmän näkökulmasta parempi. Myös jäähallin, Veritasstadionin ja City-marketin saavutettavuus nähtiin tämän linjan ansiona. Alueella on myös joitakin kouluja, sairaala ja hautausmaa. Kaarinan suunnasta voisi olla vaihtotermiinali julkiselle liikenteelle. Painavat perustelut linjan paremmuudelle oli linjausvaihtoehto 2:sta väljemmäksi arvioitu katutila ja paremmaksi katsottu maankäytön kehittämispotentiaali. Kääntöpuolena todettiin erityisesti alueella olevien työpaikkojen vähyyt.

Vaihtoehtoa 2 puolsi erityisesti tulevan AMK-Kampuksen, TYKS:n ja Kupittaaan urheilupuiston parempi saavutettavuus. Linjauksen arvioitiin myös saavuttavan useat samat kohteet kuin vaihtoehto 1 ja olevan Skanssin kannalta parempi vaihtoehto. Myös jatkoa Kaarinaan pidettiin luontevana tälle linjaukselle. Nykyiset työpaikka- ja opiskelijamäärät puolsivat myös linjausta. Opiskelijoiden kannalta alavaihtoehdon 2B katsottiin olevan erityisen hyvä. VE2C sai kannatusta kauppakeskuksen saavutettavuuden vuoksi. Vaihtoehto 2:n kääntöpuolena nähtiin erityisesti Lemminkäisenkadun ahtaus ja olematon maankäytön kehityspotentiaali.

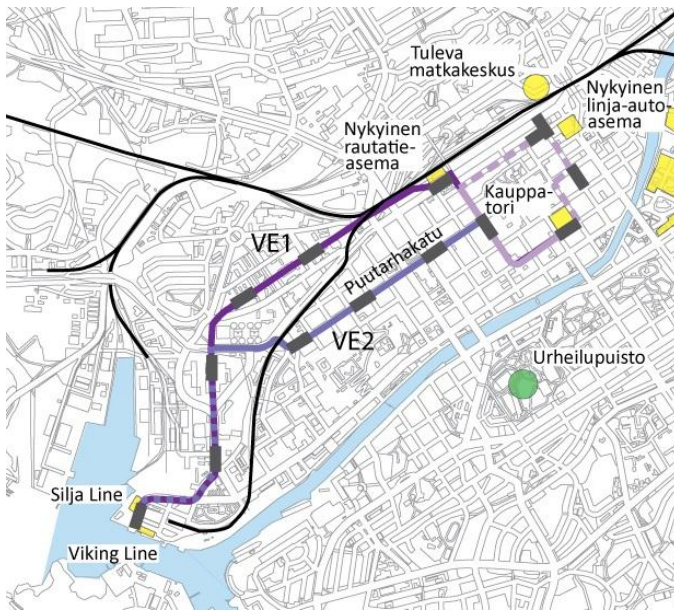
Kaikki linjausvaihtoehtoa käsitelleet kommentit on listattu *liitteeseen 3*.

### Tavoitteiden painotukset

Skanssin linjauksien kohdalla ei painotettu tavoitteita.



## Linnakaupunki



Linnakaupungin suuntaan linjausvaihtoehto VE1 sai enemmän kannatusta kuin VE2, mutta herätti sekin huolenaiheita. Vaihtoehtoa 1 puolsi erityisesti Linnakaupungin parempi kytkeytyminen keskustaan. Linnakaupunki nähtiin houkuttelevampana ja kannattavampana raitiotieliikenteen kannalta kuin VE2. Puutarhakadun kautta (Port Arthurin läpi) kulkeva VE2 nähtiin riskialttiimpana kohteena, koska alueella on huonot pohjaolosuhteet sekä myös huonot perustukset taloissa.

**Äänestystulokset: VE1 (19) VE2 (3)**

Linnakaupungin suhteen suurin ongelma lienee rautatien risteäminen, joka aiheuttaa sekä hallinnollisia että teknisiä haasteita. Satamaan pääsy junalla on Liikennevirastolle ja satamalle erittäin tärkeä asia.

Vaihtoehto 1 oli esitettyjen arviointien puolesta selkeästi parempi ja vähemmän riskejä sisältävä kuin vaihtoehto 2. Vaihtoehtoa 1 puolsi myös se, että se sivuaa nykyistä rautatieasemaa. Näin VE1 palvelisi rautatietä matkakeskuksen toteutusajankohdasta riippumatta. Maankäytön kehityspotentiaali ja arvon raitiotien tuoma arvon nousu nähtiin myös linjausta puoltavana tekijänä. Toisaalta tyhjän alueen läpi kulkeminen nähtiin riskialttiina Linnakaupungin kaupunginosan rakentumisen kannalta.

Vaihtoehdon 2 hyvänä puolena on Puutarhakadun ympäristöllinen miljöö, joka mahdollistaa kaupunkikuvallisesti houkuttelevan raitiotieympäristön. Parhaiten tämä toteutuisi, jos Puutarhakatu rajattaisiin joukkoliikennekaduksi. Samalla todettiin Portsan puutalojen olevan perustuksiltaan erittäin huonot, jolloin raitiotien toteuttaminen on Puutarhakadulle vaikeaa ja erittäin kallista. Kunnallistekniikan kustannukset ovat VE2 selkeästi korkeammat kuin VE1. Kakolan alueen palvelu on vaihtoehdossa 2 hieman parempi kuin vaihtoehdossa 1, mutta kaikkiaan Kakolan palvelu raitiotien avulla on vaikeaa maaston korkeuserojen vuoksi. Linjauksen huonoina puolina pidettiin myös Puutarhakadun kapeutta ja nykyisen rautatieaseman huonoa saavutettavuutta.

Kaikki linjausvaihtoehtoa käsitelleet kommentit on listattu *liitteeseen 3*.

### **Tavoitteiden painotukset**

Linnakaupungin linjauksien kohdalla ei painotettu tavoitteita.

## Liite 1 Osallistujalista

### Osallistuja

Hellsten, Jorma  
Hildén, Nora  
Hovi, Christina  
Jokela, Juha  
Jokinen, Tapio  
Järvinen, Raimo  
Kekkonen, Mari  
Kiuru, Aaro  
Kotilainen, Riina  
Lipponen, Juha  
Malinen, Kari  
Mäenpää, Marko  
Paasikivi, Jari  
Peltonen, Petra  
Rajala, Mika  
Rantasaari, Juha  
Saarento, Heikki  
Saariketo, Jorma  
Siirto, Tapio  
Sjöblom, Petri  
Säteri, Raija  
Vilén, Riitta

### Edustettu tah

Runosmäkiseura ry  
Turun kaupunki, palveluverkon kehittäminen  
Turun kaupunki, yleiskaavoitus  
Turun kaupunki, liikennesuunnittelu  
Turkuseura - Åbosamfundet ry  
Varsinais-Suomen ELY-keskus, liikenne  
Turun vihreät  
Kaarinan vihreät\*  
Turun taiteilijaseura ry  
Turun kaupunki, kiinteistöliikelaitos  
Turkuseura  
Turun teknologiakiinteistöt  
Turun kaupunki, seudullinen joukkoliikenne  
Turun yliopiston ylioppilaskunta  
Turun kaupunki, kiinteistöliikelaitos  
Turun kaupunki, osallisuushanke  
Maakuntaliitto, maankäytön ja ympäristön osaamisryhmä  
Varsinais-Suomen yrittäjät ry  
Turun kaupunki, kiinteistöliikelaitos  
Turun yliopiston opintohallintopäällikkö  
Turun perussuomalaiset  
Meidän Turku ry

\*Kaikille avoimen ilmoittautumisen kautta

## Kutsuttujen lista

Aluepelastuslaitos  
Dodo ry\*  
ELY-keskus, liikenne  
ELY-keskus, ympäristö  
Eläkeläiset ry - varsinais-suomen aluejärjestö ry  
Hirvensalo-seura ry  
Kaarinan kaupungin edustaja, tekninen johtaja  
Kaarinan vihreät\*  
Keskikaupunkiseura toispuol jokke ry  
Keskikaupunkiseura tälpual jokke ry  
Kynnys ry  
Linja-autoliitto  
Lukiolaisten liitto  
Varsinais-Suomen maakuntaliitto  
Meidän Turku ry  
Nuorten Turku Foorumi  
Portsa ry  
Raision kaupungin edustaja, maankäyttöpäällikkö  
Runosmäkiseura ry  
Sondip ry  
Suomen luonnonsuojeluliiton Varsinais-Suomen piiri  
Turkuseura - Åbosamfundet ry  
Turun AMK:n opiskelijakunta  
Turun kauppakamari  
Turun kaupungin valtuustoryhmien puheenjohtajat  
Turun kaupunginhallituksen puheenjohtaja  
Turun kaupunki, esteettömyysasiat  
Turun kaupunki, hyvinvointitoimiala  
Turun kaupunki, joukkoliikenne  
Turun kaupunki, kaupunkisuunnittelujohtaja  
Turun kaupunki, kiinteistöliikelaitos  
Turun kaupunki, liikennesuunnittelu  
Turun kaupunki, maahanmuuttoasiat  
Turun kaupunki, nuorten palvelut  
Turun kaupunki, osallisuushanke  
Turun kaupunki, palveluverkon kehittäminen  
Turun kaupunki, sivistystoimiala  
Turun kaupunki, Turku Touring  
Turun kaupunki, valonia  
Turun kaupunki, vapaa-aikatoimiala  
Turun kaupunki, yleiskaavoitus  
Turun kaupunki, ympäristönsuojelu

Turun kaupunkitutkimusohjelma  
Turun kiskoliikennekerho  
Turun museokeskus  
Turun satama  
Turun seudun kehittämiskeskus  
Turun taiteilijaseura ry  
Turun teknologiakiinteistöt  
Turun yliopiston opintohallintopäällikkö  
Turun yliopiston ylioppilaskunta  
Turun yrittäjät ry  
Varissuuseura ry  
Varsinais-Suomen kiinteistöliitto  
Varsinais-Suomen yrittäjät ry  
Åbo Akademis studentkår  
Kupittaaan pientaloyhdistys  
Vasaramäen pientaloyhdistys  
Ilpoinen-Peltolan pientaloyhdistys  
Koivula-Haritun pientaloyhdistys  
Huhkolan pientaloyhdistys

\*Kaikille avoimen ilmoittautumisen kautta



**Liite 2 Tilaisuuden ohjelma**

<b>17:45-18:00</b>	<b>Kahvit</b>
<b>18.00-18.40</b>	<b>Alustukset</b>
	<b>Tilaisuuden avaus &amp; raitiotien tavoitteet (10 min.)</b> <i>Liikennesuunnitteluinsinööri Juha Jokela, Turun kaupunki</i>
	<b>Raitiotien linjausvaihtoehdot (15 min.)</b> <i>Liikennesuunnitteluosaston päällikkö Reetta Putkonen, WSP Finland Oy</i>
	<b>Maankäyttö – kaupunkirakennepolitiikka ja kohdesuunnitelmat (10 min.)</b> <i>Liiketoimintalinjan johtaja Terhi Tikkanen-Lindström, WSP Finland Oy</i>
	<b>Työpajan ohjeistus (5 min.)</b> <i>Vuorovaikutusasiiantuntija Jani Päivänen, WSP Finland Oy</i>
<b>18.40-19.45</b>	<b>Työpajatyöskentely</b>
<b>19.45-20.00</b>	<b>Työpajan yhteenveto</b>
<b>20.00</b>	<b>Tilaisuuden päättäminen, Juha Jokela</b>

## Liite 3 Kommentit linjausvaihtoehdoista

### 1. RUNOSMÄKI

---

#### Vaihtoehto 1:

- + Brahenkatu hyvä!
- + Eniten asukkaita ja työpaikkoja
- + Matkakeskus länsipuolelta, Logomo + uusi kaupunginosa
- + Urheilukeskus, nuoret!
- + VE1 Raision alku! Lisäksi Paalupaikka + Vanhuskeskus
- + VE1 Joukkoliikenne, 2 runkolinjaa yhdistää, operointisäästö; 1C vaihtopysäkki Rusko-Mylly
- + Impivaara, lähiöt
- + Urheilu, Paalupaikka, paljon asukkaita
- + VE1A: vanhainkoti + hyvinvointikeskus + uusia työpaikkoja + maankäyttöpotentiaalia
- + Brahenkatu ilman muuta
- + Ratikalla voi mennä puiston läpi!
- + Keskus-akseli: Raisio-Turku-Kaarina
- + Amsterdamissa puiston läpi ei häiritse
- + Brahenkatu parempi (Toriparkki enemmän hyödytön)
- + Keskeltä vaikka kevari luovutetaan; paikallinen
- + Impivaaran urheilupuisto
- + Länsikeskuksen kautta. Isoihin marketteihin mennään autolla. Miten liikutaan jos ei ole autoa?

#### Vaihtoehto 2:

- + Uimahalli. 200 m on merkitystä
- + matka-aika
- + lento-asema (vaikka pieni määrä)
- + Kun palvellaan Runosmäkeläisiä. Nopein, halvin.
- omakotitaloaluetta
- ei ole katumainen
- ei mitään lähellä kävelijälle
- muutakin liikennettä

#### Kaikkia linjausvaihtoehtoja koskeneet kommentit:

- Raitiovaunuilla tulee olla liikennevaloetudet
- Yksityisautoilla marketteihin myös jatkossa
- Jos halutaan vähentää yksityisautoilua, marketin kautta ratikalla
- Matka-aika ei nopeudu ratikalla! Ei ole ykköskriteeri
- ei saa mennä yli puistojen suojelussa
- miksi ei ole rengaslinja
- ei lenkkejä – orientaatio
- miksi ei mennä Länsikeskus + Markkulantie
- miksi ei länsi-keskusta Markkulantien kautta?

## 2. VARISSUO

---

### Vaihtoehto 1:

- + Tuo Itäharjun tehokkaaseen käyttöön
- + Ehkä paras linja koko systeemissä
- + Perustuu Varissuon suureen asukasmäärään, Varissuon eteläpuolen potentiaali
- + Tuo paremmin sairaala-alueelle – voisiko tulla vielä lähemmäs sairaalan pääovia?
- + Palvelee tiivistyvää ja täydentyvää korkeakoulualuetta
- + Uusi liikuntahalli
- + Kulkee tehokkaan kaupunkirakenteen läpi, joka edelleen tehostuu
- Mahtuuko bussipysäkit?
- Kupittaaan urheilupuisto jää sivuun

### Vaihtoehto 2:

- + Palvelee Kupittaaan urheilupuistoa
- + Palvelee Kampusaluetta
- + Vie Kupittaaan läpi yhden vahvan raitiotiekäytävän, jota Varissuonkin linja voi käyttää -> hyvä vuoroitiheys
- VE2 ei vie riittävän lähelle Kupittaaan asemaa
- on rakennettava uusi silta
- ei luo yhtä hyviä mahdollisuuksia Itäharjun kehittämislle
- on ahdas katutilassa, ei sisällä täydennysrakentamismahdollisuuksia kadun varressa

## 3. SKANSSI

---

### Vaihtoehto 1:

- + kokonaisuusjärjestelmän näkökulmasta parempi Varissuon kanssa
- + Mitoitus hyvä, VE1 vie Citymarketille,
- + Kehityspotentiaalia: srk-alueet ja kaupungin puutarhat
- + Kaarinan suunnasta vaihtoterminaali
- + Maankäytön potentiaalia -> Kasvikauppa.
- + Katutila on väljempi
- + Jonkun verran kehittämispotentiaalia -> pika raitiotie nopea? Nopeampi kuin vanha maantie?
- + joitakin kouluja, sairaala, hautausmaa
- + lähempänä jäähallia, Veritas-stadion
- ei kehittämismahdollisuuksia = hankalia paikkoja
- ei kovin paljon työpaikkoja
- kunnallissairaala jää ulkopuolelle

### Vaihtoehto 2:

- +saavuttaa kaikki samat kuin VE1
- + työpaikat!
- + Skanssin kannalta parempi
- + Kampus, TYKS
- + Jatko Kaarinaan
- + Parempi Kupittaaan urheilupuiston kannalta
- + Opiskelijoita paljon (linjan alavaihtoehto 2b vielä parempi)
- + VE2C hyvä, koska siellä on kauppakeskus
- Lemminkäisenkatu ahdas
- Ahdas
- Ei kehityspotentiaalia
- Biolaakso muuttunut tilaa vievän kaupan alueeksi

#### 4. LINNAKAUPUNKI JA SATAMA

---

##### Vaihtoehto 1:

- + Pienempi vastustus (asukkaat)
- + Matkakeskuksen kohtalo vielä epävarma
- + Puutarhakadun miljöö on ratikkaidylli
- + Menee ”tyhjän” alueen läpi, investorit odottaa
- + Satamaan menijät voisivat hyödyntää nykyistä rautatieasemaa
- epämääräinen, menee tyhjän alueen läpi
- toteutumisriski
- yli rautatien
- ei palvele Kakolaa

##### Vaihtoehto 2:

- + Potentiaalinen, jos saadaan joukkoliikennekaduksi
- + Kaupunkikuvallisesti menee poikki ydinkeskustan
- + Kakolan palvelu
- yli rautatien
- Puutarhakatu kapea, ei pääse r-asemalle
- Rautatien estevaikutus Linnakaupunkiin
- talot eivät kestä raitiotietä Puutarhakadulle
- Portsan puutalot suojeltuja



Raportti

## Turun raitiotien ensimmäisen vaiheen yleissuunnitelma

Karttapalautekyselyn yhteenveto

8.1.2015

## Asiakas

Turun kaupunki

## Yhteyshenkilö

Juha Jokela

## Konsultti

WSP Finland Oy  
Heikkiläntie 7  
00210 HELSINKI

Puh.: 0207 864 11  
Y-tunnus: 0875416-5  
[www.wspgroup.com/en/Welcome-to-WSP-Finland](http://www.wspgroup.com/en/Welcome-to-WSP-Finland)

## Yhteyshenkilö

Jani Päivänen

## Sisältö

Asiakas .....	2
Yhteyshenkilö .....	2
Konsultti .....	2
Yhteyshenkilö .....	2
Sisältö .....	3
1. Kyselyn toteutus .....	4
2. Vastaajien taustatiedot .....	4
3. Tärkeät pysäkit .....	5
4. Raitiotien vaikutukset .....	6
5. Yleiset kysymykset .....	10
6. Avoimet kommentit .....	11
7. Yhteenveto .....	14
Liitteet .....	<b>Error! Bookmark not defined.</b>



# 1. Kyselyn toteutus

Vuoden 2014 aikana laaditussa Turun raitiotien yleissuunnitelmassa on kolme linjausta:

- Kauppatori - Runosmäki
- Kauppatori – Skanssi
- Kauppatori - Varissuo

Yleissuunnitelmassa on määritelty raitiotiepysäkkien sijainnit. Kolmen linjan alueella on yhteensä 32 pysäkkiä kun mukaan luetaan pysäkkivaraukset. Yleissuunnitelmatyön yhteydessä tarkastellaan myös raitiotieyhteyden jatkoa Runosmäestä lentokentälle, mutta tämä linjaus ei ollut mukana kyselyssä.

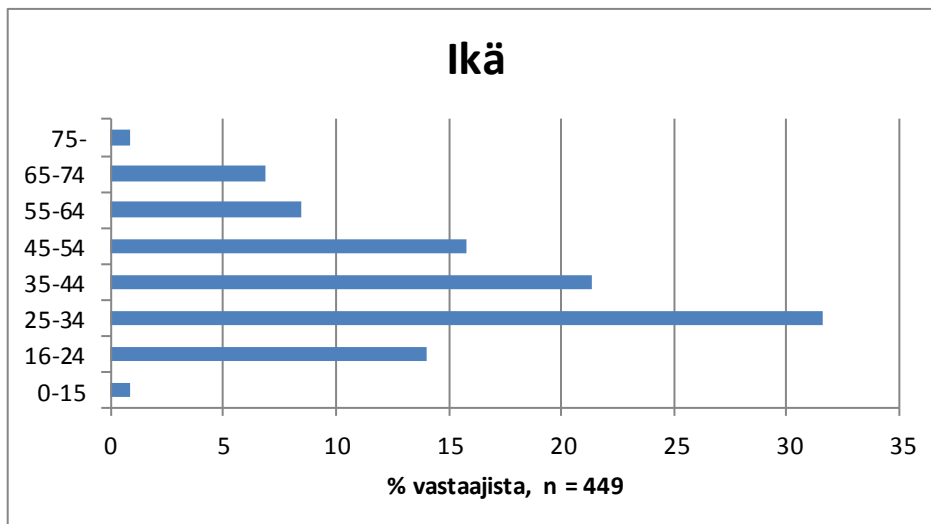
Internetkyselystä lähetettiin mediatiedote sekä julkaistiin uutinen turku.fi –sivustolla. Kyselystä oli maininta useassa paikallislehdessä. Internetkysely oli avoinna suomen- ja ruotsinkielisenä 16.10. - 9.11.2014. Vastaaminen oli mahdollista hankesivuston (turunraitiotie.info) kautta kaikille internetin käyttäjille, eikä kyselyn täyttäminen vaatinut rekisteröitymistä tai muuta tunnistautumista. Vastaajilla oli mahdollisuus tutustua myös kolmen linjauksen yleissuunnitelmakuviin ja bussilinjastoon. Pysäkeistä oli saatavilla tietoa pysäkkejä koskevista matka-ajoista sekä etäisyyksistä tärkeimpiin käyntikohteisiin pysäkkien ympäristössä.

# 2. Vastaajien taustatiedot

Taustatietoina vastaajilta kysyttiin ikäryhmää, sukupuolta sekä asuinpaikkaa, joka oli valmiiksi jaoteltu neljään ryhmään: *Turku keskusta*, *Turku linjausten varrella*, *Turku muu* ja *Turun ulkopuolella*. Taustatietoja koskevat kysymykset olivat kyselyn lopussa, eikä niihin vastaaminen ollut pakollista. Vastaajilla oli mahdollisuus jättää myös avoimia kommentteja suunnittelijoille. Taustatietoja koskeviin kysymyksiin oli vastannut kysymyksestä riippuen 449–470 henkilöä.

Vastaajista puolet oli nuoria aikuisia ikäryhmissä 25–34 ja 35–44, näistä ensiksi mainittu oli ikäryhmistä suurin. Vastaajista vajaa kolmannes kuului näitä vanhempiin ikäryhmiin. Yli 75-vuotiaiden osuus jäi alle yhden prosentin. Sama tulos oli lasten kohdalla. Nuoret (16–24) sen sijaan olivat vastanneet kohdallaisen aktiivisesti; heidän osuutensa oli 14 %. (Kuva 1.)

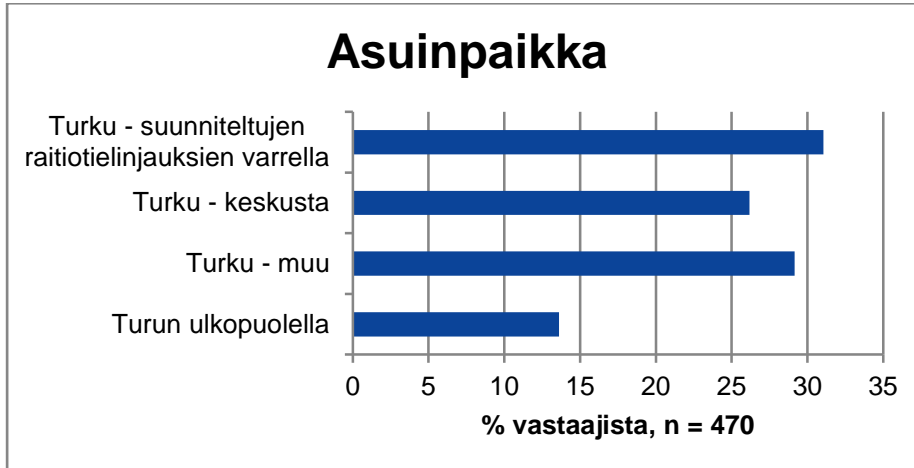
Vastaajajoukosta näkyy, että internetin kautta saatiin nuoret aikuiset mukaan ja kommentoimaan, kun taas iäkkäiden osuus jäi pieneksi.



Kuva 1. Vastaajien ikäjakauma.

Tarkasteltaessa vastaajien sukupuolijakaumaa voidaan todeta karttapalautekyselyn herättäneen selvästi enemmän mielenkiintoa miesten kuin naisten joukossa. Sukupuolensa ilmoittaneista (451 henkilöä) 66 % oli miehiä ja 34 % naisia.

Asuinpaikkansa kertoneista vastaajista valtaosa, 86 %, asui Turussa. Yli puolet vastaajista asui keskustassa tai suunniteltujen raitiotielinjausten varrella. Turkulaiset ovat kuitenkin olleet laajalti kiinnostuneita kyselystä, sillä vastaajista lähes kolmannes ilmoitti asuinpaikakseen muun alueen Turussa. (Kuva 2.)



Kuva 2. Vastaajien ilmoittama asuinpaikka.

### 3. Tärkeät pysäkit

Vastaajia pyydettiin valitsemaan kartalta yleissuunnitelmassa esitetyistä pysäkeistä itselleen tärkeät ja täsmentämään valmiiden vaihtoehtojen avulla, miksi pysäkki on heille tärkeä. Lisäksi kysyttiin, mitä kulkumuotoa käyttäen vastaajat haluaisivat tulla pysäkillä. Kyselyaineistossa esitettiin yleissuunnitelman mukaiset 32 pysäkkiä, mukaan lukien pysäkkivaraukset.



Kuva 3. Raitiotiepysäkit.

Selkeästi useimmin tärkeäksi pysäkiksi oli valittu Kauppatori, joka sai kaksinkertaisen määrän valintoja verrattuna seuraavaksi eniten mainittuihin Yliopiston, Kupittaan ja Tuomiokirkon kampuksen pysäkkeihin (taulukko 1).

Pysäkki	Reitti	Valintoja
Kauppatori	Keskusta	119
Yliopisto	Varissuo	57
Kupittaan kampus	Varissuo	51
Tuomiokirkko	Keskusta	51
Matkakeskus	Runosmäki	42
Skanssi kauppakeskus	Skanssi	42
Sairaala	Varissuo	35
Uudenmaantulli	Skanssi	34
Kupittaan urheilupuisto	Skanssi	33
Varissuo liikekeskus	Varissuo	26

Taulukko 1. Useimmin valitut itselle tärkeät pysäkit.

## 4. Raitiotien vaikutukset

Vastaajia pyydettiin merkitsemään kartalle vapaavalintaisia paikkoja, joissa raitotiellä olisi heidän mielestään vaikutuksia:

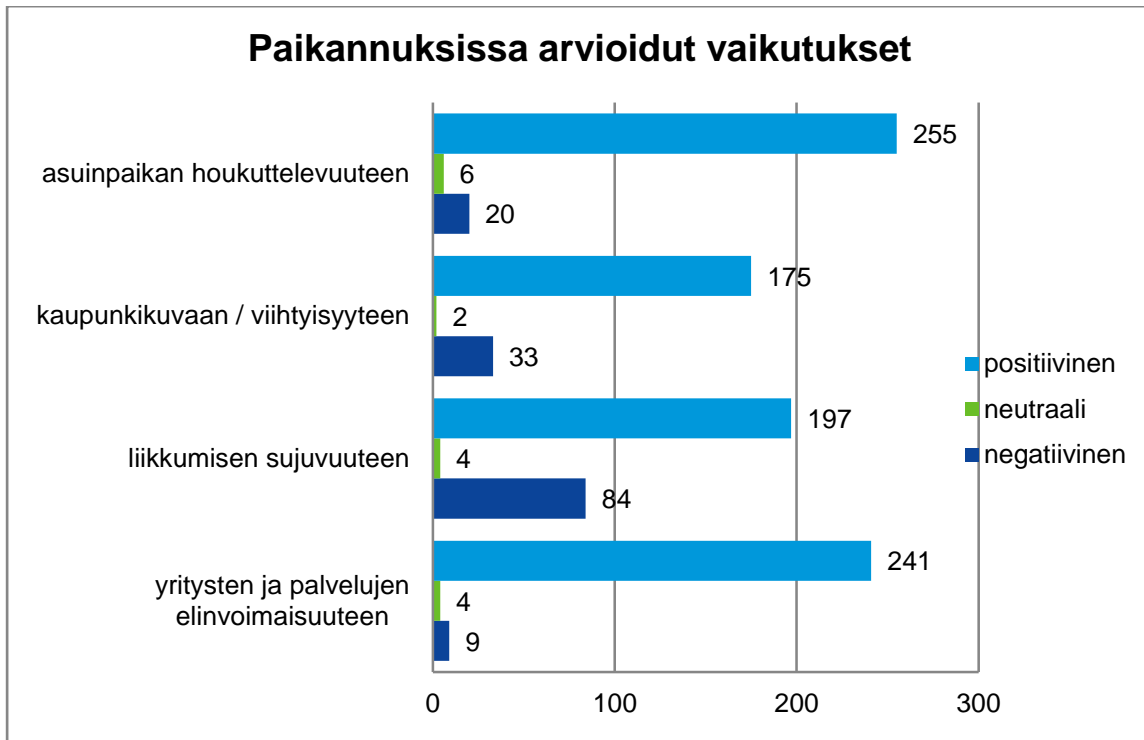
- yritysten ja palvelujen elinvoimaisuuteen
- liikkumisen sujuvuuteen
- kaupunkikuvaan / viihtyisyyteen
- asuinpaikan houkuttelevuuteen

Nämä vaihtoehdot oli annettu vastaajille valmiina. Lisäksi heillä oli mahdollisuus paikantaa kartalle avoimia kommentteja.

Paikannuksia kartalle saatiin kaikkiaan 1 207 kpl. Kysymyksittäin ne jakautuivat seuraavasti:

- asuinpaikan houkuttelevuuteen 288 kpl
- kaupunkikuvaan / viihtyisyyteen – 233 kpl
- liikkumisen sujuvuuteen – 311 kpl
- yritysten ja palvelujen elinvoimaisuuteen – 272 kpl
- muut kommentit – 103 kpl

Suurimmassa osassa näistä paikannuksista raitiotien vaikutukset arvioitiin positiivisiksi. Negatiivisia palautteita liittyi lähinnä liikenteen sujuvuuteen. Seuraavassa taulukossa paikannukset on jaoteltu teemoittain ja osoitettu saatujen positiivisten, neutraalien ja negatiivisten kommenttien määrä.

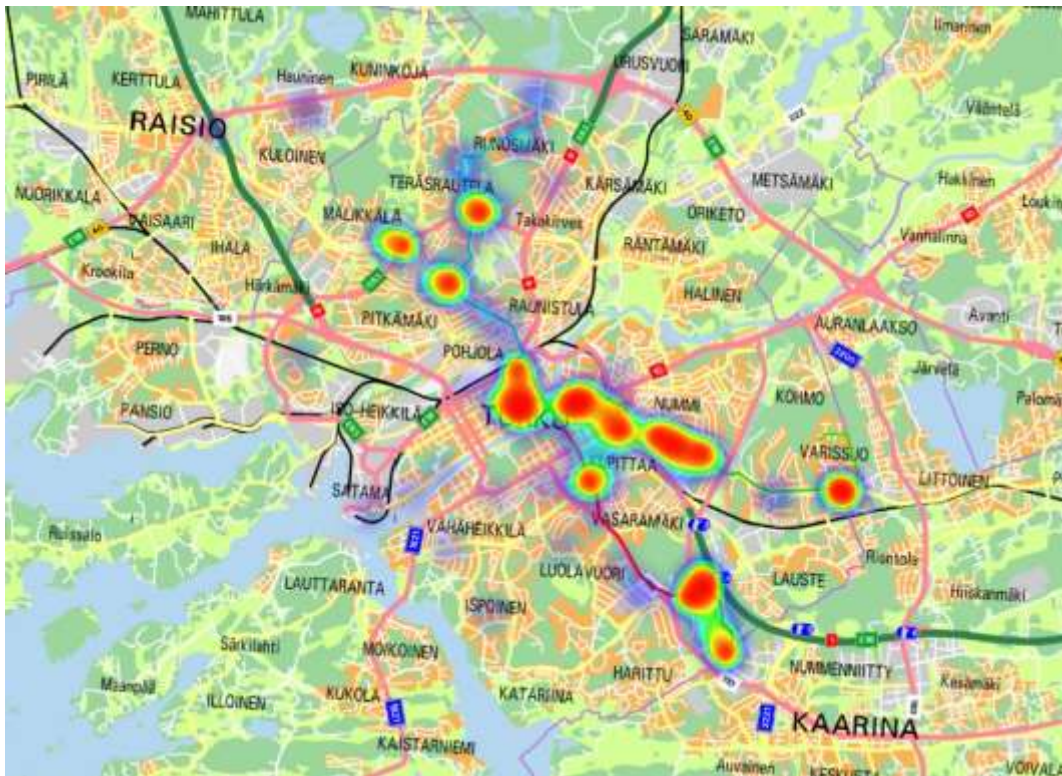


*Kuva 4. Paikannusten jakauma sen mukaan, arvioiko vastaaja vaikutuksen positiiviseksi vai negatiiviseksi. Osasta vastauksia puuttui arvio vaikutuksen suunnasta ja vapaissa kommentteissa ("muut kommentit") suuntaa ei kysytty.*

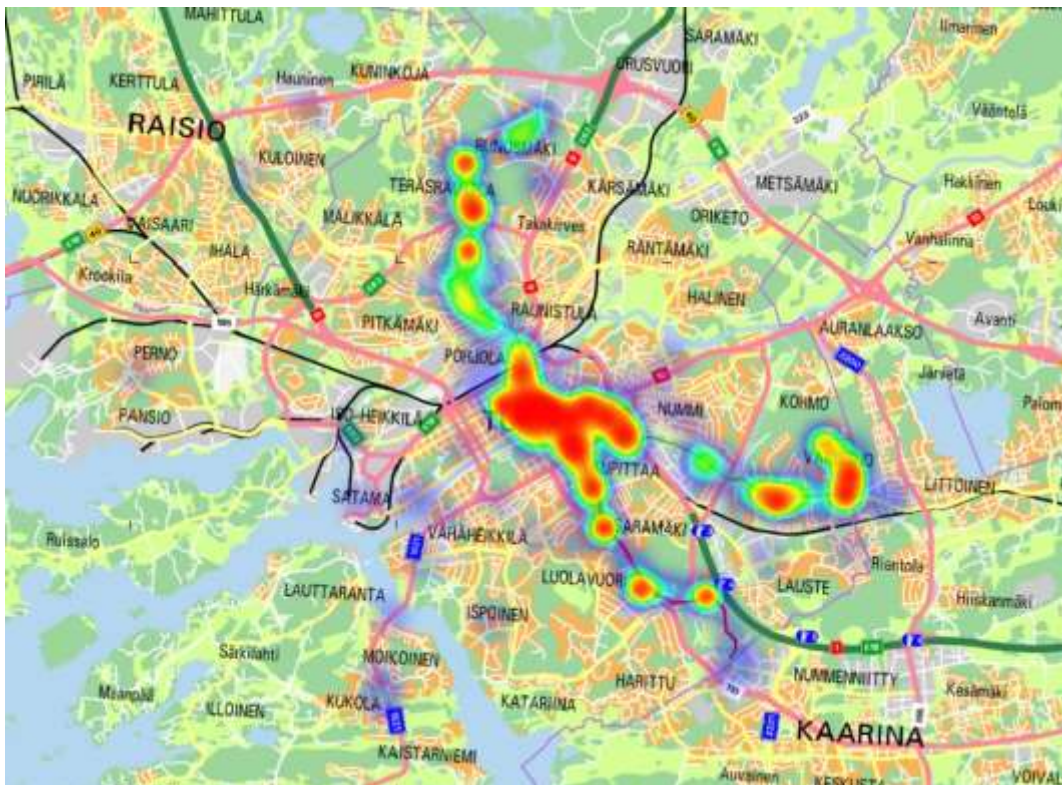
Kartalle paikannetuista pisteistä on laadittu ns. lämpökartat, joilla voidaan osoittaa tihentymiä, joihin paikannuksia on tullut eniten. Kartoilla ovat mukana sekä vastaajien myönteisinä että kielteisinä kokemat vaikutukset. (Kuvat 5 - 8.)

Kaikkien kommenttien sisältöä ei ole voitu tässä raportissa esittää, mutta paikannusaineisto on kaupungin suunnittelijoiden käytössä jatkosuunnitelmia ja tarkennuksia varten. Lisäksi tämän raportin luvussa 6 on yhteenveto yleisistä kommentteista alue-/yhteysvälikohtaisesti.



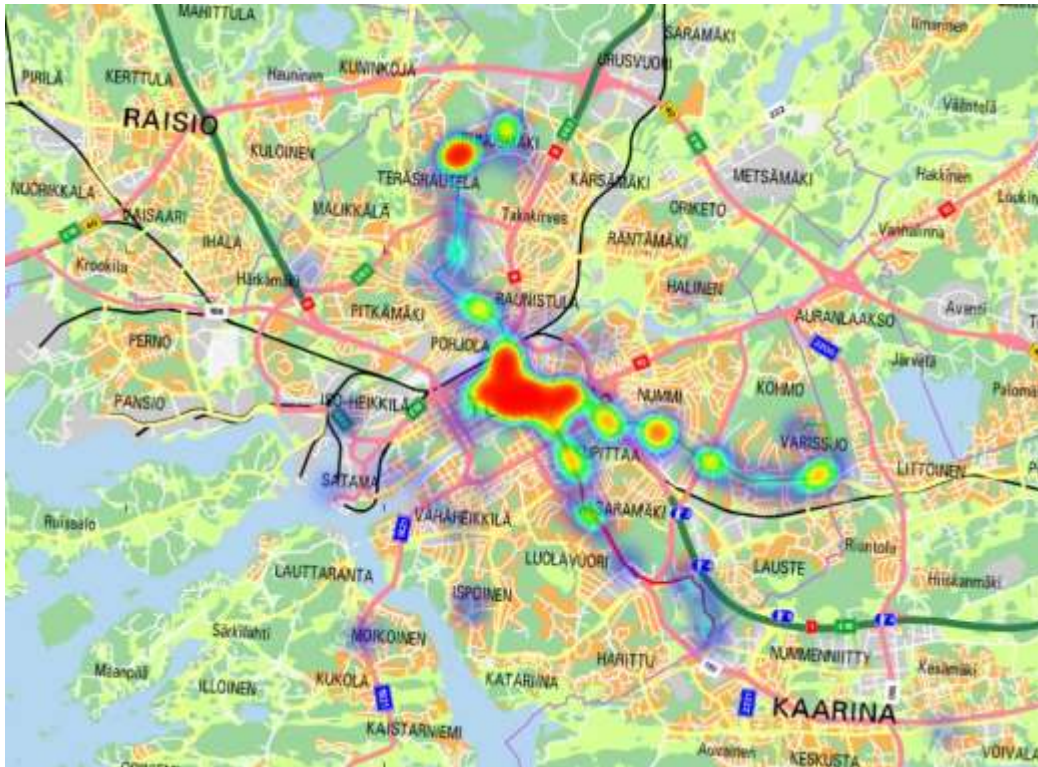


Kuva 5. Yritysten ja palveluiden elinvoimaisuuteen liittyvät paikannukset lämpökarttana, jonka punainen väri osoittaa merkittävimmät paikannusten tihentymät. Tihentymät keskittyvät keskustaan, Kupittaaalle ja Itäharjuun.

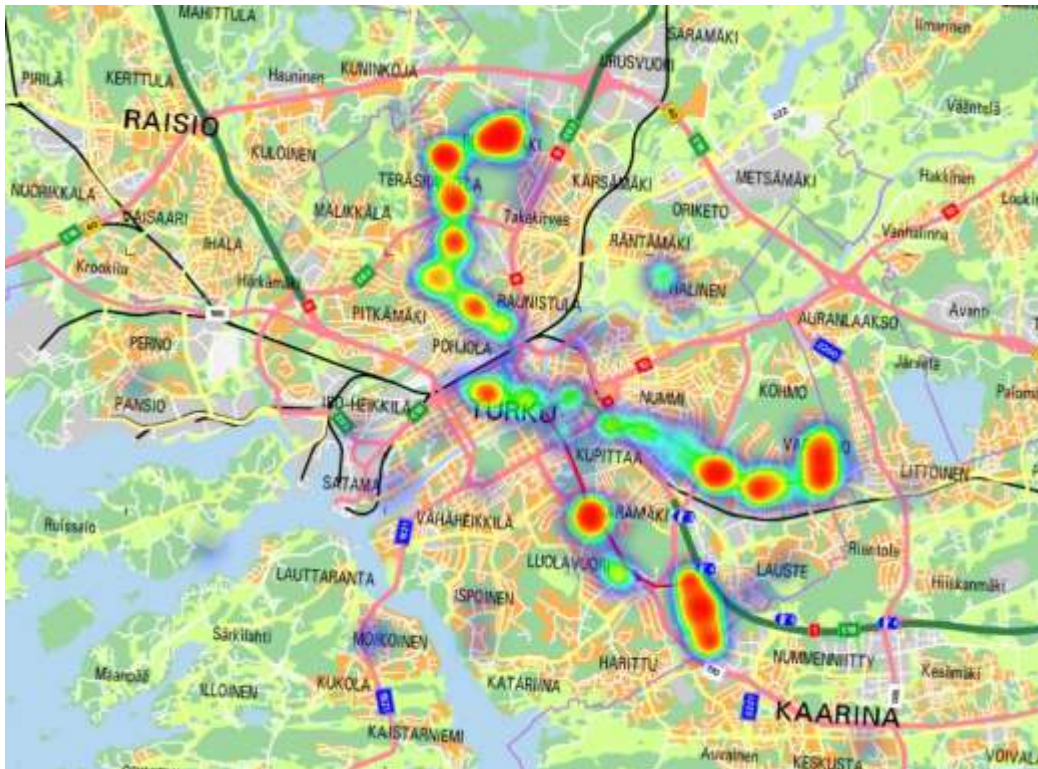


Kuva 6. Liikkumisen sujuvuuteen liittyviä paikannuksia saatiin erityisesti keskustan-Kupittaaan alueelle ja Uudenmaankadulle.





Kuva 7. Kaupunkikuvaan ja viihtyisyyteen liittyvät paikannukset keskittyvät voimakkaasti keskustan alueelle.

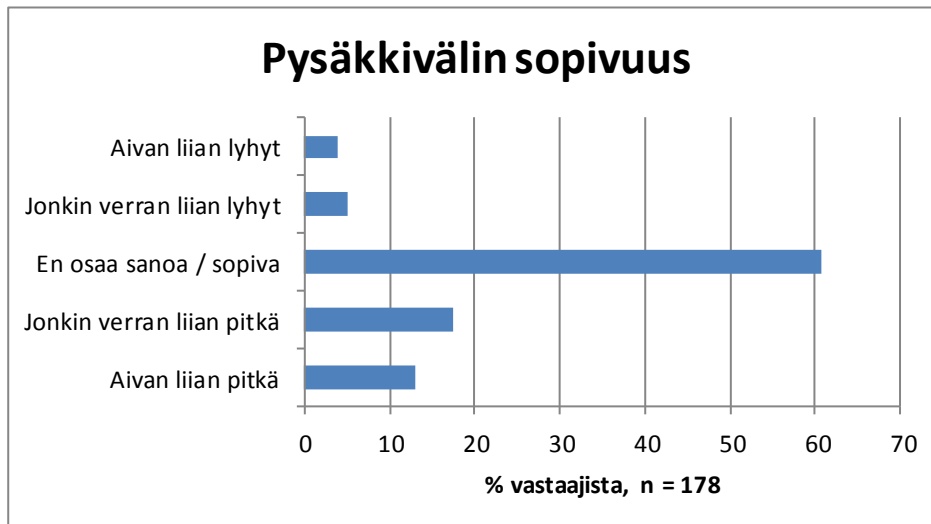


Kuva 8. Asuinpaikan houkuttelevuuteen liittyvät paikannukset sijoittuvat melko tasaisesti eri linjauksille sekä päätepysäkkien ja muiden merkittävempien pysäkkien tuntumaan.

## 5. Yleiset kysymykset

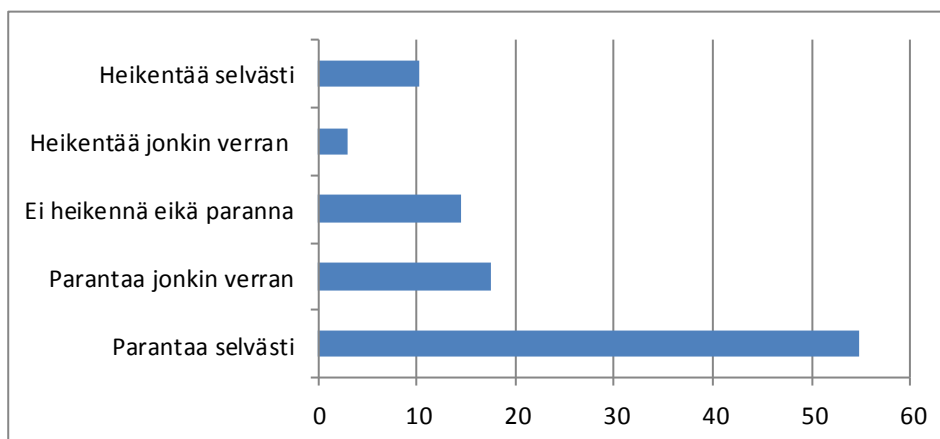
Kyselyn loppupuolella oli kolme yleistä kysymystä, joilla selvitettiin vastaajien näkemyksiä yleissuunnitelmassa esitetystä pysäkkitiheydestä sekä raitotien vaikutuksista Turun kaupungin houkuttelevuuteen ja kasvuun sekä keskustan vetovoimaisuuteen. Yleisiin kysymyksiin vastanneita oli kysymyksestä riippuen 178–440.

Kysymys yleissuunnitelmassa esitettyjen pysäkkien välisen etäisyyden sopivuudesta oli mahdollisesti koettu vaikeaksi, sillä tähän kysymykseen oli saatu muita kysymyksiä vähemmän vastauksia ja peräti 60 % vastanneista oli valinnut kohdan *En osaa sanoa/sopiva*. Lähes kolmannes piti pysäkkiväliä liian pitkänä ja vain 9 % liian lyhyenä. (Kuva 9.)



Kuva 9. Vastaajien mielipide yleissuunnitelmassa esitetyistä pysäkkiväleistä.

Raitiotiellä koettiin olevan positiivisia vaikutuksia Turun kaupungin tulevaisuuteen. Yli puolet avoimiin kysymyksiin vastanneista näki raitotien selvästi parantavan Turun houkuttelevuutta ja kasvua, 18 % arvioi raitotien parantavan näitä jonkin verran. Selvästi heikentävä vaikutus raitiotiellä on 10 % mielestä ja jonkin verran heikentävä 3 %. 15 % koki, ettei raitiotiellä ole sen enempää parantavaa kuin heikentäväkään vaikutusta Turun kaupungin houkuttelevuuteen ja kasvuun. (Kuva 10.)

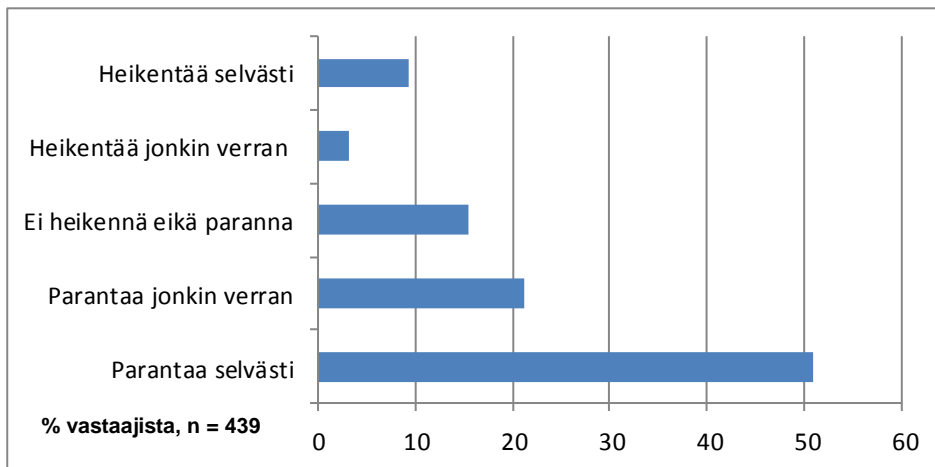


Kuva 10. Vastaajien näkemys raitotien vaikutuksesta Turun kaupungin houkuttelevuuteen ja kasvuun.

Erikseen kysyttiin vastaajien näkemystä raitiotiesuunnitelman vaikutuksesta Turun keskustan vetovoimaisuuteen. Vaikutukset nähtiin positiivisina. Puolet vastaajista katsoi raitotien parantavan selvästi keskustan vetovoimaisuutta ja viidennes arvioi parantavan jonkin verran. Kielteisenä hankkeen näkivät



ne vastaajat, jotka katsoivat suunnitelman heikentävän keskustan vetovoimaisuutta selvästi (9 %) tai jonkin verran (3 %). (Kuva 11.)



Kuva 11. Vastaajien näkemys raitiotien vaikutuksesta keskustan vetovoimaisuuteen.

## 6. Aluekohtaisia palautteita ja perusteluita

Kyselyn viimeisessä kohdassa vastaajilla oli mahdollisuus jättää yleisiä terveisiä suunnittelijoille.

Keskusta, väli linja-autoasemalta Tuomiokirkkotorille:

- Kaupunkikuva ja viihtyisyys: Yli 75 palautetta, joista yli 80 %:ssa raitiotien arvioitiin parantavan ydinkeskustan kaupunkikuvaa ja viihtyisyyttä perusteluna mm. autoliikenteen ja bussien vähenemisen rauhoittava vaikutus. Noin puolet näistä palautteista kohdistui Kauppatorille ja lähes yhtä monta Vanhan Suurtorin läheisyyteen.
- Yritysten ja palveluiden elinvoimaisuus: noin 70 palautetta, joista lähes kaikissa arvioitiin ydinkeskustan yritysten ja palveluiden elinvoimaisuuden parantuvan. Perusteluna mm. helppo yhteys keskustaan.
- Liikkumisen sujuvuus: noin 70 palautetta, joissa noin 60 %:ssa raitiotien arvioitiin selvästi parantavan ja noin kolmanneksessa vastauksista raitiotien arvioitiin heikentävän selvästi liikku-  
misen sujuvuutta. Perusteluina käytettiin parantumiseen yleisimmin vaihtoyhteyksiä ja heikentymiseen autoliikenteen ruuhkautumista Aninkaistenkadulla.
- Asuinpaikan houkuttelevuus: vajaa 10 palautetta, joissa arvioitiin raitiotien parantavan ydinkeskustan houkuttelevuutta asuinpaikkana. Yhdessäkään palautteessa raitiotiellä ei arvioitu olevan kielteisiä vaikutuksia.
- Useassa palautteessa toivottiin raitiotietä sataman ja Hirvensalon suuntiin. Muutamassa palautteessa mainittiin koko hanke turhaksi ja muutamassa palautteessa toivottiin ilmaista liittytäpysäköintiä raitiotien varrelle.

Runosmäen linjaus välillä Satakunnantie-Nättinummi:

- Asuinpaikan houkuttelevuus: vajaa 40 palautetta, joista noin 85 %:ssa arvioitiin raitiotien parantavan selvästi houkuttelevuutta asuinpaikkana. Palautekeskittymiä erityisesti Hepokullan ja Nättinummen pysäkkien läheisyyteen.
- Liikkumisen sujuvuus: vajaa 40 palautetta, jotka jakautuivat voimakkaasti ääripäihin "raitiotie parantaa selvästi" ja "raitiotie heikentää selvästi". Autoliikenteen ruuhkautumista koskevia palautteita Aninkaistensillan läheisyydessä, Hepokullassa ja Nättinummissa pääosin palautteita joukkoliikenneyhteyksien parantumisesta.
- Yritysten ja palveluiden elinvoimaisuus: noin 35 palautetta, joista lähes 90 %:ssa arvioitiin raitiotien parantavan yritysten ja palveluiden elinvoimaisuutta. Palautekeskittymiä erityisesti Paa-

lupaikan ja Impivaaran liikunta- ja urheilukeskuksen lähetyville. Useassa palautteessa toivottiin raitiotietä Länsikeskukseen.

- Kaupunkikuva ja viihtyisyys: noin 25 palautetta. Satakunnantien varteen, Hepokultaan ja Nättinummeen valtaosin myönteisiä vaikutuksia, mutta 11 palautteessa raitiotien arvioitiin vaikuttavan kielteisesti kaupunkikuvaan ja viihtyisyyteen puistoalueiden pienentyessä. Pääosin kielteisten vaikutusten nähtiin kohdistuvan Nättinummen ja Runosmäen väliselle viheralueelle.

#### Runosmäen linjaus, Runosmäki:

- Asuinpaikan houkuttelevuus: yli 30 palautetta, joissa yhtä lukuun ottamatta kaikissa raitiotien arvioitiin parantavan Runosmäen houkuttelevuutta asuinpaikkana.
- Liikkumisen sujuvuus: yhteensä vajaa 10 palautetta, joista noin 75 %:ssa liikkumisen arvioitiin parantuvan. Kaksi palautetta, joissa Pallin liikkumisen sujuvuuden arvioitiin heikkenevän selvästi raitiotien kulkiessa kauempaa Pallin asutuksesta kuin nykyisten bussien.
- Kaupunkikuva ja viihtyisyys: vajaa 10 palautetta, joista yli 70 %:ssa raitiotien arvioitiin parantavan kaupunkikuvaa ja viihtyisyyttä.

#### Varissuon linjaus, Varissuo:

- Asuinpaikan houkuttelevuus: yli 30 palautetta, joista valtaosassa palautteita (yli 85 %) raitiotien arvioitiin parantavan selvästi asuinpaikan houkuttelevuutta. Perusteluissa mainittiin mm. Varissuon kehittämistarpeet ja myönteinen vaikutus erityisesti Varissuon pohjoisosiin. Mainittiin myös ettei raitiotie tuo busseihin nähden merkittävää lisähyötyä.
- Liikkumisen sujuvuus: yli 15 palautetta, joista valtaosassa raitiotien arvioitiin parantavan liikenteen sujuvuutta. Ehdotettiin myös raitiotietä jatkettavan bussin nykyiselle kääntöpaikalle tai Littoisten suuntaan.
- Yritysten ja palveluiden elinvoimaisuus: vajaa 10 palautetta, joista kaikissa arvioitiin raitiotien parantavan Varissuon liikekeskuksen elinvoimaisuutta
- Kaupunkikuva ja viihtyisyys: vajaa 10 palautetta, joista yhtä lukuun ottamatta kaikissa nähtiin vaikutukset nähtiin positiivisiksi.

#### Varissuon linjaus, väli Laukkavuori-Hurttiavuori:

- Asuinpaikan houkuttelevuus: yli 20 palautetta, joissa yhtä lukuun ottamatta raitiotien arvioitiin parantavan houkuttelevuutta selvästi tai jonkin verran.
- Liikkumisen sujuvuus: Noin 15 palautetta, joista noin kymmenessä arvioitiin olevan kielteisiä vaikutuksia liikenteen sujuvuuteen. Perusteluna erityisesti autokaistojen vähentäminen, jonka pelättiin ruuhkauttavan Littoistentien liikenteen. Myös raitiotien puolenvaihdon toimivuutta Littoistentien eteläpuolelta pohjoispuolelle epäiltiin. Neljässä palautteessa liikenteen sujuvuuden arvioitiin parantuvan selvästi.  
Kaupunkikuva ja viihtyisyys: vajaa 10 palautetta, joista valtaosassa raitiotien arvioitiin parantavan kaupunkikuvaa ja viihtyisyyttä Littoistentien varressa. Perusteluna mm. "valtaväylän" muuttaminen nopeusrajoitusta 50 km/h vastaavaksi ja viihtyisämmäksi. Laukkavuoren pohjoispuolella niittyalueen läpi kulkeminen koettiin yhdessä palautteessa heikennykseksi (mieluummin niittyalue tulisi maisemoida).

#### Varissuon linjaus, Itäharju:

- Yritysten ja palveluiden elinvoimaisuus: noin 25 palautetta, joista kaikissa raitiotien arvioitiin parantavan Itäharjun yritysten ja palveluiden elinvoimaisuutta. Noin 90 % palautteista vaikutuksen arvioitiin olevan merkittävä.
- Asuinpaikan houkuttelevuus: yli 10 palautetta, joissa kaikissa raitiotien arvioitiin parantavan Itäharjun houkuttelevuutta asuinalueena mikäli alueelle rakennetaan asuntoja.
- Kaupunkikuva ja viihtyisyys: Suunnitelmia Itäharjun kohdalla pidettiin kauniina ja parantavan keskeisellä sijainnilla olevaa aluetta.
- Liikkumisen sujuvuus: Raitiotien arvioitiin parantavan Itäharjun saavutettavuutta. Raitiotien vieminen kauemmas Nummen suunnasta koettiin heikentävän Kalevantien pohjoispuolella asuvien joukkoliikennettä.

#### Varissuon linjaus, väli Hämeenkatu-Kupittaa:

- Liikkumisen sujuvuus: Yli 30 palautetta, joista noin 80 % arvioitiin parantavan liikkumisen sujuvuutta. Perusteluina mm. yliopiston ja U-sairaalan saavutettavuuden parantuminen Varissuolta joukkoliikenteellä, joukkoliikenteen parantumisen myötä vähentyvä pysäköintiongelma. Neljässä palautteessa arvioitiin raitiotien heikentävän selvästi liikenteen sujuvuutta Hämeenkadulla ruuhkautumisen myötä. Muutamassa palautteessa Kupittaaan asemalla toivottiin erityistä panostusta vaihtoyhteyksien suunnitteluun sekä pyöräyhteyksien parantamiseen.
- Yritysten ja palveluiden elinvoimaisuus: Noin 30 palautetta. Kupittaaalla Science Parkin alueelle 16 palautetta, joissa kaikissa arvioitiin raitiotien parantavan selvästi alueen yritysten ja palveluiden elinvoimaisuutta. Hämeenkadulla 10 palautteessa raitiotien arvioitiin parantavan selvästi ja kolmessa palautteessa jonkin verran yritysten ja palveluiden elinvoimaisuutta. Perusteluina esitettiin mm. mahdollinen ravintoloiden asiakaskunnan laajeneminen. Yhdessä palautteessa raitiotien arvioitiin heikentävän selvästi Hämeenkadun yritysten ja palveluiden elinvoimaisuutta.
- Kaupunkikuva ja viihtyisyys: Hämeenkadun kaupunkikuvan arvioitiin paranevan selvästi raitiotien myötä yli 10 palautteessa, perusteluna mm. urbaanimpi ja tiiviimpi ilme sekä suunnitellut uudet puut. Myös Joukahaisenkadulla raitiotien arvioitiin vajaan 10 palautteessa parantavan selvästi kaupunkikuvaa, perusteluina mm. ”kaupunkimaisempi” ja ”elävöittää Joukahaisenkadun eteläpäätä”. Ei yhtään palautetta, jossa kaupunkikuvan koettiin heikentyvän raitiotien myötä. Lisäksi noin viisi palautetta, joissa koettiin raitiotien parantavan houkuttelevuutta asuinpaikkana.
- Liikkumisen sujuvuus: Yhdessä palautteessa Hämeenkadun pelättiin ruuhkautuvan entisestään.

#### Skanssin linjaus, väli Hämeenkatu-Skarppakullantie:

- Liikkumisen sujuvuus: yli 30 palautetta, joista noin 75 % raitiotien arvioitiin parantavan liikkumisen sujuvuutta. Myönteisiä palautteita erityisesti Citymarketin, Kupittaaan jäähallin ja Veritastadionin läheisyyteen sekä Kaskentien ja Uudenmaantien haarautuman kohdalle. Perusteluina olivat mm. urheilutapahtumien hetkellinen suuri ihmismäärä sekä kaukoliikenteen bussipysäkkien saavutettavuus. Kielteisiä palautteita seitsemän kappaletta, joissa erityisesti arvioitiin liikenteen ruuhkautuvan Uudenmaankadulla Hämeenkadun ja Itäisen Pitkätien välisellä osuudella.
- Asuinpaikan houkuttelevuus: yli 20 palautetta, joista yli 80 %:ssa raitiotien arvioitiin parantavan selvästi asuinpaikan houkuttelevuutta. Perusteluina olivat mm. Vasaramäen ja Luolavuoren ”tuleminen lähemmäs keskustaa”. Valtaosa palautteista sijaitsi Vasaramäen pysäkin läheisyydessä.
- Yritysten ja palveluiden elinvoimaisuus: vajaa 20 palautetta, joissa arvioitiin raitiotien parantavan elinvoimaisuutta. Eniten palautteita kohdistettiin Citymarketin vieressä olevan Kupittaaan urheilupuiston pysäkin läheisyyteen.
- Kaupunkikuva ja viihtyisyys: noin 15 palautetta, joista 80 % raitiotien arvioitiin parantavan kaupunkikuvaa ja viihtyisyyttä. Perusteluina olivat mm. autoliikenteen vähentyminen ja ”puistomainen väylä”.
- Lisäksi muutamassa kommentissa ehdotettiin muita linjauksia raitiotielle (Uudenmaankatu-Itäinen Pitkäkatu-Kaskenkatu, Hautausmaantie, Peltolantie).

#### Skanssin linjaus, Skanssi:

- Yritysten ja palveluiden elinvoimaisuus: noin 35 palautetta, joista valtaosassa raitiotien arvioitiin parantavan selvästi yritysten ja palveluiden elinvoimaisuutta Skanssissa. Valtaosa palautteista kohdistui Skanssin kauppakeskuksen kohdalle, jonka elinvoimaisuuden arvioitiin parantuvan mm. paremman saavutettavuuden vuoksi. Yhdessäkään palautteessa raitiotiellä ei arvioitu olevan kielteisiä vaikutuksia.
- Asuinpaikan houkuttelevuus: noin 30 palautetta, joista valtaosassa raitiotien arvioitiin parantavan selvästi Skanssin houkuttelevuutta asuinalueena. Perusteluina oli mm. hyvä joukkoliikenne alueen alkuhetkistä asti. Yhdessäkään palautteessa raitiotiellä ei arvioitu olevan kielteisiä vaikutuksia.

- Liikkumisen sujuvuus: 10 palautetta, joista yhdeksässä raitiotien arvioitiin parantavan liikkumisen sujuvuutta selvästi Skanssissa. Perusteluna tähän esitettiin mm. kauppakeskuksen saavutettavuus.
- Kaupunkikuva ja viihtyisyys: 7 palautetta, joista kaikissa raitiotiellä arvioitiin olevan myönteinen vaikutus.

## 7. Yhteenveto

Eniten palautteita raitiotien vaikutuksista annettiin seuraavista seikoista:

- Eniten palautteita saatiin ydinkeskustassa linja-autoaseman ja Vanhan Suurtorin välillä. Ydinkeskustan kaupunkikuva, viihtyisyys sekä yritysten ja palveluiden elinvoimaisuus arvioitiin parantuvan mm. autoliikenteen ja bussien vähentymisen sekä helpon keskustayhteyden avulla.
- Autoliikenteen ruuhkautumisesta kielteisiä palautteita erityisesti Aninkaistenkadun läheisyydessä, mutta myös muissa kohteissa joissa kaistoja siirretään autoilta joukkoliikenteelle. Toisaalta myös paljon palautteita liikkumisen sujuvuuden parantumisesta, perusteluna mm. joukkoliikenteen mahdollisuus ohittaa ruuhkakohdat sekä parantuvat joukkoliikenneyhteydet.
- Skanssin houkuttelevuus asuinalueena sekä Skanssin yritysten ja palveluiden elinvoimaisuus paranee selvästi raitiotien myötä.
- Varissuon houkuttelevuus asuinalueena kasvaa selvästi. Myös Runosmäen, Hepokullan ja Nättinummen alueiden houkuttelevuuden asuinpaikkana arvioitiin parantuvan.
- Kupittaa Joukahaisenkadun läheisyyden saavutettavuus paranee, mistä johtuen mm. yritysten ja palveluiden elinvoimaisuus paranee.
- Itäharju kehittyi ja sen yritysten ja palveluiden elinvoimaisuus paranee.
- Uudenmaantiellä Kupittaaan urheilupuiston pysäkin (Citymarketin vieressä) ja Vasaramäen pysäkin läheisyyden saavutettavuus paranee sekä houkuttelevuus asuinalueena kasvaa. Useita palautteita saatiin Kupittaaan urheilutapahtumien ja Citymarketin parantuvasta saavutettavuudesta joukkoliikenteellä.

# Turun raitiotietätyöpaja 3.11.2014

Yhteenveto työpajan  
tuloksista





# 1. Haaveiden esittelykierros

Valitse itseäsi kiinnostava yritystoimiala. Millainen kaupunkiympäristö tukee sen kukoistusta?

- Ei raskasta teollisuutta ratikkareittien varrelle
- Tiivis kaupunkirakenne / palvelut (kaupallinen, kulttuuri, urheilu)
- Bussit pois torilta
- Elävä keskusta / kahvilat, pienet liikkeet
- Reittien varrelle enemmän ihmisiä -> palveluita
- Ympäristöhäiriöitä aiheuttamaton yritystoimiala?
  - Toimialana ”pieni + kevyt” ratikoiden varrelle

Ryhmä I: Vaikutukset kaupungin vetovoimaan ja yritysten kilpailukykyyn

# 1. Haaveiden esittelykierros

Millainen kaupunkiympäristö tukee sinun omaa hyvinvointiasi?

- Monipuolinen, sekoittunut, tiivis rakenne, huoliteltu lähiympäristö
  - Esimerkkeinä Hammarby Sjöstad, Göteborg, Kassel, Groningen
- Helppo liikkua kaikilla kulkuneuvoilla
- Viihtyisä, saavutettava, myös asuinalueille + palvelut
- Liikuntakeskusten saavutettavuus
- Kaupunkiympäristön viihtyvyys ja toimivuus (ratikka) hyötyliikunnan edistäjänä
- Viheralueiden säilyminen / joukkoliikenteen kilpailukyky -> tiivis rakentaminen
  - Esimerkkinä Pääskyvuori
- Esimerkkinä Helsingin julkisten kulkuvälineiden verkosto: elävä, monimuotoinen
- Ratikan merkittävyys: ratikka värikkäänä arkkitehtuurina, ratikka lisää yhteisöllisyyttä, kannustaa liikkumaan

Ryhmä II: Vaikutukset kaupunkilaisten viihtyvyyteen ja kaupunkikuvaan



# 1. Haaveiden esittelykierros

Ajattele omaa liikkumistasi joukkoliikenteellä Turussa. Mikä on tärkein asia, joka tekee matkaketjusta sujuvan?

- Kokonaismatka-aika kilpailukykyiseksi
  - Mahdollisimman vähän vaihtoja ja odottamista, sujuvuus
- Miten bussissa vietetty aika voidaan käyttää?
- Siisti, tyylikäs koetaan omaksi välineeksi; hyvä kalusto
- Autoilijat otettava huomioon sujuvuudessa; joukkoliikenne vaikuttaa mahdollisimman vähän autoliikenteeseen
- Jatkoyhteydet tärkeitä
- Katsottava tulevaisuuden liikkumismuotoja
- Seudullinen liikenneratkaisu
- Lyhyt etäisyys pysäkeille tärkeä, helppo saavutettavuus
- Matkaketju bussinvaihto/pyörällä/autolle; autolle parkkipaikkatilaa
- Helppo käytettävyys ja ymmärrettävyys

Ryhmä III: Vaikutukset joukkoliikenteen houkuttelevuuteen ja matkojen sujuvuuteen

# 2. Aineistoon tutustuminen

Merkitse toimialan kannalta tärkeimmät työpaikka-alueet suunnitelmapakartoille

## Paalupaikka

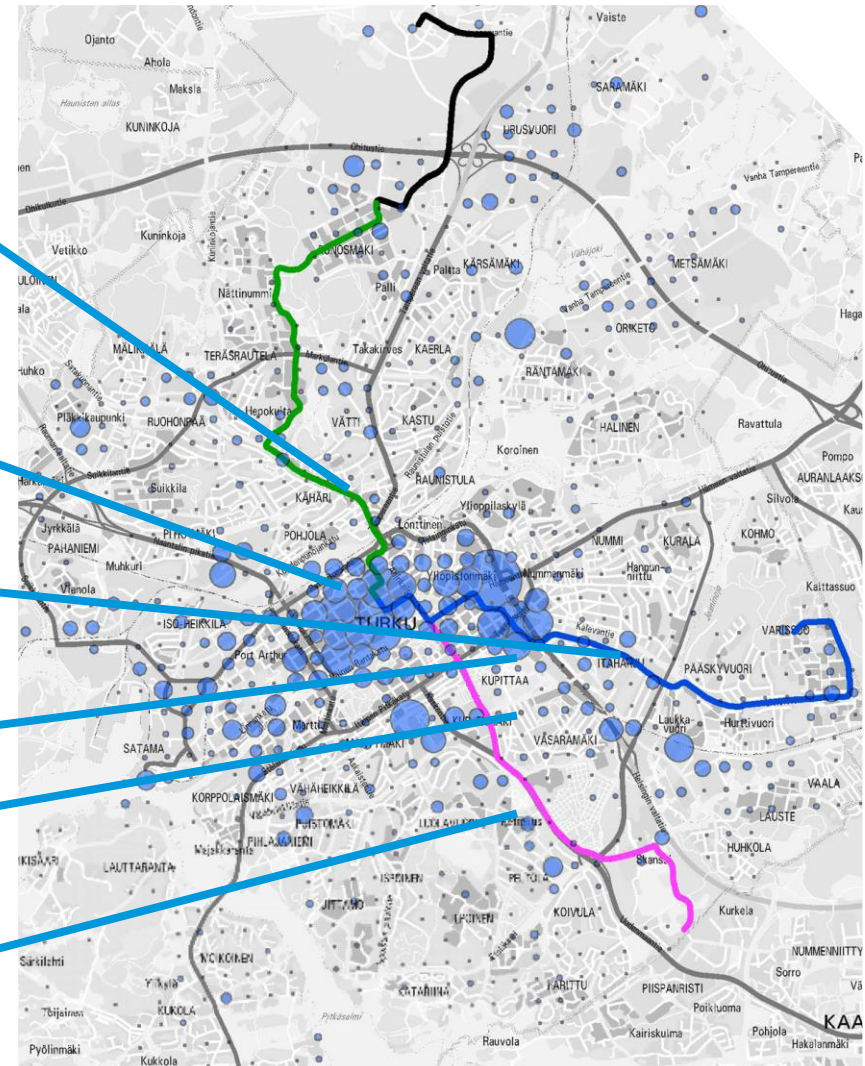
- Palveluiden kysyntä ehkä vähäistä
- Vähän enemmän tilaa vaativa kauppa (polkupyörä, kodinkoneet tmv.)
- Henkilökohtaiset palvelut
- Viranomaispalvelut
- Kahvila, parturi, erikoisliikkeet
- Mitä enemmän kirjoja, sen parempi

## Itäharju

- Työpaikkoja (ei raskasta)
- Toimisto; Suunnittelu
- Yliopisto / campus (tutkimus)

## Biolaakso

- Tilaa vaativa kauppa
- Tapahtumat
- Vapaa-aika
- Urheilu
- Ammatti-instituutti
- Campus
- Asutusta

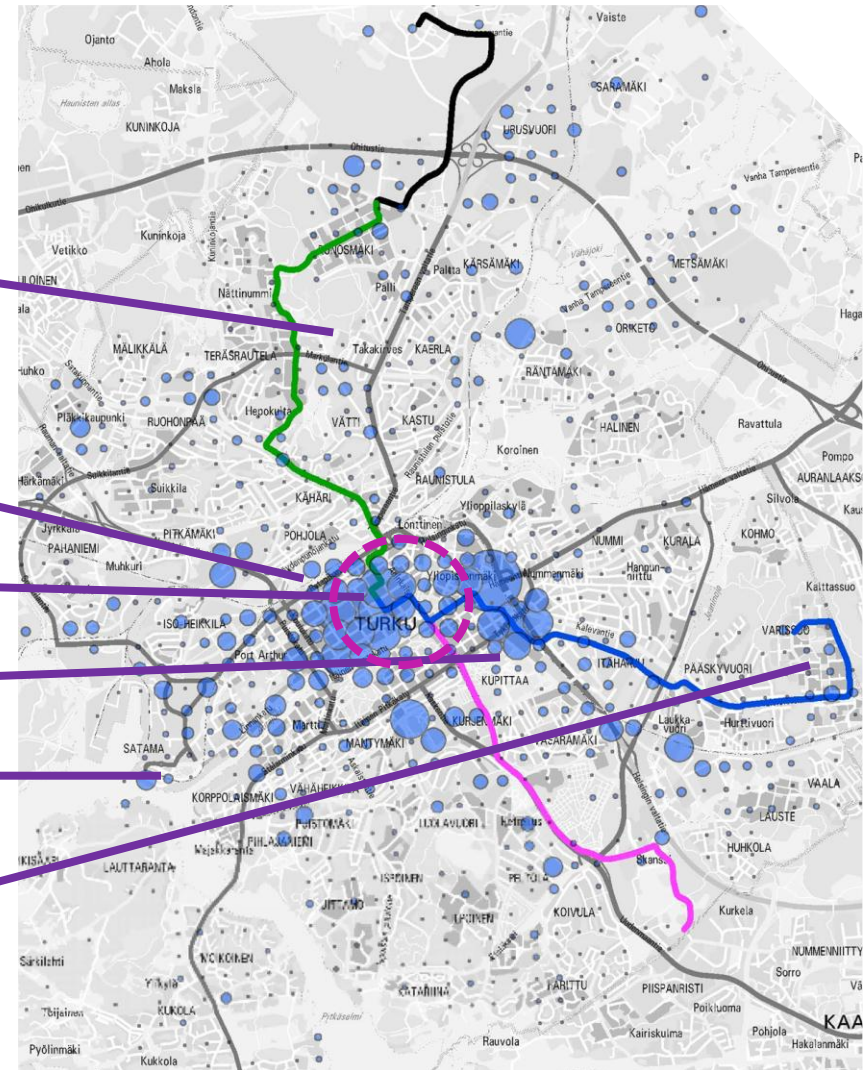


## Ryhmä I: Vaikutukset kaupungin vetovoimaan ja yritysten kilpailukykyyn

## 2. Aineistoon tutustuminen

Merkitse itsellesi tärkeitä paikkoja + miten raitiotie vaikuttaa niihin?

- + Impivaaran liikuntakeskus
- Impivaaran uimahalli
  
- + Asema
  
- + Kauppatori ja keskusta-alue
  
- + Kupittaaan liikuntapuisto
  
- Linna
  
- + Varissuo



Ryhmä II: Vaikutukset kaupunkilaisten viihtyvyyteen ja kaupunkikuvaan

# 3. Raitiotien vaikutukset

*1. Miten raitiotie vaikuttaa tp-alueiden houkuttelevuuteen yritysten työntekijöiden kannalta?*

- Olemassa olevat tp-alueet (Kupittaa, keskusta) lisäävät houkuttelevuutta
- Skanssin houkuttelevuus kasvaa
- Liityntä suunniteltava tarkasti

*2. Miten raitiotie vaikuttaa palveluiden houkuttelevuuteen yritysten asiakkaiden kannalta?*

- Jos tarjonta on monipuolista, niin houkuttelevuus kasvaa
- Lähiöiden vetovoiman kasvattaja

*3. Mitkä yritykset erityisesti hyötyisivät raitiotiestä?*

- Kupittaaan alueen yritykset (työvoimavaltaiset)
- (kiinteistösijoittaja)
- Pienet yritykset, joiden ohi raitiotie menee

*4. Millaisia pysäkkiympäristöjen tulisi olla yritysten kannalta?*

- Pieniä palvelupisteitä (minimatkakeskuksia) – sosiaalinen kontrolli
- Viihtyisiä, turvallisia, valaistuja
- Suora integrointi yrityksiin

Ryhmä I: Vaikutukset kaupungin vetovoimaan ja yritysten kilpailukykyyn



# 3. Raitiotien vaikutukset

*1. Miten raitiotie vaikuttaa nykyisten asuinalueiden viihtyvyyteen ja houkuttelevuuteen?*

- Vanhojen lähiöiden arvo nousee; uudet lähiöt Skanssi ja Itäharju: kunnianhimoa suunnitteluun – riittääkö ostajakunta suuriin suunnitelmiin?
- Varissuon imagon nostaminen, liityntäpysäköinti mukaan mm. Littoisista; esim. Helsingin Myllypuro + Liikuntamyly + oppilaitokset
- Esimerkkinä Hyllie Malmössä
- Helppo liikkuminen, monipuolinen keskusta
  - Groningen, Freiburg, Oostende

*2. Millaisia mahdollisuuksia raitiotie avaa uudelle (täydennys)rakentamiselle?*

- Skanssi + Itäharju
- Linnakaupunki jäi väliin – Port Arthur, puutarhakadut vaikeita, kalliita
- Tärkeä tuoda uusia alueita tehokkaan ratikan piiriin

Ryhmä II: Vaikutukset kaupunkilaisten viihtyvyyteen ja kaupunkikuvaan

# 3. Raitiotien vaikutukset

## 3. *Ketkä kaupunkilaisista erityisesti hyötyisivät raitiotiestä?*

- Linjan varrella asuvat, 500 m säteellä
- Myös muut kaupunkilaiset, bussimatkustajat
- Kivijalkamyymälät ja asiakkaat; työpaikkaliikenne, liikuntapaikkojen käyttäjät
- Läntinen keskusta ilman yhteyttä (vrt. Humalistonkatu) – keskustaratikka lisäksi?

## 4. *Millaisia pysäkkiympäristöjen tulisi olla viihtyvyyden ja kaupunkikuvan kannalta?*

- Keskusta kävelypainoisemmaksi
- Ratikat itse design-esineinä ja matkailunähtävyytenä, samoin pysäkit
- Paljon pörinää ja palvelua, mahdollista esim. Hämeenkadulla
- Asteittain toteutus edellyttää jo toimia pysäkeille + ratikkakaupunkia
- Tunnistettavia, tyyli, reaaliaikainen paikkansapitävä pysäkki-info, käytettävyys, synkronointi bussin kanssa

Ryhmä II: Vaikutukset kaupunkilaisten viihtyvyyteen ja kaupunkikuvaan

# 3. Raitiotien vaikutukset

## *1. Miten raitiotie vaikuttaa joukkoliikenteen houkuttelevuuteen valintana?*

- Lasketaan paljonko rahaa käytetään autoiluun → verrataan ratikan hintaan: ratikka on halpaa
- Tyylikäs & elegantti
- Joukkoliikenne tarvitsee imagon nostoa
  - Niiden mielikuva joukkoliikenteestä, jotka eivät sitä käytä, paranee ratikan myötä
- Huonoa jos lyhyellä matkalla täytyy vaihtaa
- Positiivinen vaikutus, vuoroväli tihenee, jos vaihto on helppo

## *2. Keitä raitiotie palvelee parhaiten, keitä huonommin?*

- Pysäkin lähellä asuvia ja työskenteleviä haja-asutusalueilla



# 3. Raitiotien vaikutukset

## 3. Miten sujuvia matkaketjuista tulee?

- Tulisi rakentaa jo ensivaiheessa Raisioon / Kaarinaan
- Runosmäen osalta ei parannusta, Skanssiin myönteinen vaikutus
- Ratikka ei ole yhtä joustava kuin bussit
- Ratikka ei vapauta diesel-käryistä → väyliä pitkin
  - Satakunnantie: Länsikeskus; Markulantie: Impivaaran urheilukeskus
  - Tampereentie?

## 4. Miten raitiotie vaikuttaa keskustan kävely-ympäristöön?

- Bussien siirtyessä pois torilta melu ja pöly vähenee; kävelykadut ja puita

## 5. Millaisia pysäkkiympäristöjen tulisi olla joukkoliikenteen houkuttelevuuden kannalta?

- Pyöräpysäköinti + linja-autoyhteydet
- Sääsuoja, valaistus (koettu turvallisuus); viihtyisät kävelyreitit

## Kooste Turun raitiotien yleissuunnittelun yleisötilaisuudesta

22.8.2013 klo 18-20, Puutarhakadun auditorio

### Lähtökohdat

Turun raitiotien yleissuunnitteluun liittyvä kaikille avoin yleisötilaisuus järjestettiin 22.8.2013 klo 18–20 Puutarhakadun auditoriossa. Tilaisuudesta tiedotettiin mediatiedotteella, Turun kaupungin internet-sivuilla ja raitiotien yleissuunnittelun hankesivuilla. Paikalla oli n. 70 henkilöä.

### Tilaisuuden sisältö

Tilaisuudessa esiteltiin linjausvaihtoehtojen alustavia suunnitelmia sekä niistä laadittuja vaikutusarviointeja (Liite 1 ) Paikalla olijoilla oli mahdollisuus virallisen esittely- ja keskusteluosion jälkeen tutustua linjausvaihtoehtoihin ja niistä tehtyihin vaikutusten arviointeihin kutakin linjaussuuntaa koskevassa info-pisteessä. Näissä pisteissä oli mahdollisuus kirjata huomioitaan tarralapuille ja keskustella suunnittelijoiden kanssa, jotka olivat paikalla vastaamassa kysymyksiin. Osallistujilla oli myös mahdollisuus jättää yleistä liikennesuunnittelua tai tilaisuutta koskevaa palautetta.

### Tulokset

Tähän yhteenvedoon on koostettu keskusteluiden ja kirjallisesti kerätyn palautteen perusteella linjausvaihtoehtoja koskevat kommentit, kehitysideat, kysymykset ja huolenaiheet. Linjauksia koskevia yksittäisiä kommentteja kirjattiin yli 70. Kysymykset ja kehitysideat ovat esitetty sellaisinaan ja niihin on myös annettu vastineet. Muusta palautteesta on koostettu linjakohtainen yhteenvedo. Yleinen hanketta, tilaisuutta ja liikennesuunnittelua koskeva palaute on listattu liitteeseen 2.

### Mitä seuraavaksi?

Syksyllä 2013 Turun kaupungin luottamushenkilöt tekevät päätöksen tarkempaan suunnitteluun valittavista raitiotielinjauksista. Seuraava yleisötilaisuus järjestetään keväällä 2014. Hankkeen etenemistä, tuloksia ja vuorovaikutusmahdollisuuksia voi seurata osoitteesta [www.turunraitiotie.info](http://www.turunraitiotie.info).

## ***Palaute ja vastineet***

### **Runosmäki**

**Palauteyhteen veto:** Linjausvaihtoehto 1:stä pidettiin yhden palautteen mukana hyvänä, koska sen metsäosuus voisi olla elämyksellinen. Linjausvaihtoehto 2 kulkemaa reittiä pidettiin yhdessä näkökulmassa niin tärkeänä, että todettiin tarve rautatieaseman ja bussiaseman yhdistämiseen jo nyt busseilla. Eräs kommentoija puolusti linjausvaihtoehtoa 2 siten, että Tampereentielle mahtuu kahdet kiskot ja jos linjastoa jatketaan joskus kohti lentoasemaa (Moisio, Jäkärälä), ei matka-aika tulisi liian pitkäksi. Vaihtoehtoa 3 pidettiin huonona ratkaisuna, sillä reitin varrella on omakoti- ja rivitaloaluetta, joissa vähän matkustajia. Lisäksi tästä seuraisi Runosmäkeläisille turhaa kiertelyä.

#### **Vastineet:**

Nykyisen rautatieaseman ja linja-autoaseman välille ei ole suunnitteilla suoraa raitiotieyhteyttä. Kaupungilla on tavoitteena toteuttaa nykyisen linja-autoaseman läheisyyteen, mahdollisesti junaradan päälle, matkakeskus, joka yhdistäisi bussit ja junat samaan paikkaan. Runosmäen raitiotielinjaus on suunniteltu siten, että se palvelisi myös mahdollista matkakeskusta.

Vaihtoehtojen vertailussa on otettu huomioon mahdollisuus rakentaa raitiotie omalle väylälle, erotettuna muusta ajoneuvoliikenteestä, sekä matka-aika ja raitiotieverkoston laajennusmahdollisuudet.

### **Varissuo**

**Palauteyhteen veto:** VE E:tä pidettiin hyvänä. Tämä mahdollistaisi suoran linja Varissuolle, eikä seikkailua teollisuusalueella. Eräessä näkökulmassa todettiin, että Lemminkäisenkadun ruuhkaisuus joukkoliikenteelle olisi huomioitava jo nyt, ennen raitiotien mahdollista toteutumista. Lemminkäisenkatu – tai vähintään sen alku – voisi olla joukkoliikennekatu tulevaisuudenkin hankkeita ajatellen, meni raitiotie sitä kautta tai ei. VE2C:tä pidettiin yhdessä kommentissa henkilöautoliikenteelle parempana kuin 1 tai 2AB ja reitillisesti parempana kuin 2AD.

#### **Vastineet:**

Raitiotien linjaaminen Itäharjun kautta on perusteltu Itäharjun kehittämisellä. Alueesta tavoitellaan nykyisen teollisuusalueen tilalle viihtyisää asuin- ja työpaikka-aluetta. Jos Itäharju pysyisi nykyisellään, raitiotien vieminen teollisuusalueelle ei olisi perusteltua.

Lemminkäisenkadun muuttamista joukkoliikennekaduksi on tutkittu työn aikana, mutta sen vaikutukset alueen saavutettavuuteen henkilöautolla heikentyisi niin paljon, ettei muutoksen katsottu olevan kokonaisuuden kannalta toimiva. Lemminkäisenkadulla on todettu vaikeaksi toteuttaa sujuva ja luotettava joukkoliikennenyhteys, koska kadulla ei ole tilaa joukkoliikennekaistoille. Toisaalta kadun houkuttelevuus ainakin läpiajoon heikkenee, jos raitiotie sinne rakennetaan, sillä joukkoliikenteen pysäkki on esitetty ajokaistalle ja siten pysäkillä pysähtyneen raitiovaunun ohitus on hankalaa.

Uusi joukkoliikennesilta Kupittaalta Itäharjulle (VE2C) on arvioitu parempana vaihtoehtona muun ajoneuvoliikenteen sujuvuuden kannalta kuin Tykistökadun sillan kautta kulkevat vaihtoehtoiset reitit.

**Kehitysidea/kysymys:** Miksi kupittaa aseman jälkeinen uusi silta on alavaihtoehto Hippoksen sillalle. Se tulisi siirtää ve1 alavaihtoehdoksi.

**Vastine:**

VE2C muutetaan VE1:n alavaihtoehdoksi vertailutiedoissa.

**Kehitysidea/kysymys:** Skanssin ja Varissuon linjat voisivat tulla yhtä matkaa Kupittaalalle, jolloin keskustasta/matkalla pääsisi monella linjalla, usein siihen saakka.

**Vastine:**

Kupittaaan alueen tiheämpi vuoroväli Skanssin ja Varissuon yhteisellä reittiosuudella on otettu huomioon vaihtoehtovertailussa, samoin Kupittaaan, Yliopiston ja sairaalan aluekaupungin työpaikkatarjonnassa.

Ruuhka-aikana jokaiselle raitiotielinjalle tulee todennäköisesti tiheä vuoroväli, jotta raitiotie on kilpailukykyinen keskustaan suuntaavilla matkoilla koko reitillä. Raitiotieverkolle ei ole vielä päätetty vuorovälistä.

**Kehitysidea/kysymys:** Onko Voimakadun ja Kalevantien välistä vanhaa ratalinjaa harkittu? (Vaihtoehto 1)

**Vastine:**

Ei ole harkittu. Linjausvaihtoehdot kulkevat vanhan ratalinjauksen läheisyydessä Voimakatua ja Kalevantietä pitkin. Koska rataa ei enää ole olemassa, ei nähty tarpeelliseksi ottaa vanhan radan mukaista linjausvaihtoehtoa.

**Kehitysidea/kysymys:** VE2C on hyvä - liityntä rautatiehen, jatko kiskoja pitkin? Kiertää Tykistösillan. (Kehitysidealla tarkoitetaan, että raitio liittyisi rautatiehen ja jatkaisi olemassa olevia kiskoja pitkin kohti Varissuota).

**Vastine:**

Raitiotien vieminen nykyiselle Helsingin suunnan päärautatielle ei ole mahdollista, rautatieliikenteen ja raitiotieliikenteen erilaisen kaluston, vuorotiheyden ja häiriöherkkyyden vuoksi. Jos kommentilla tarkoitettiin Itäharjussa ollutta rataa, kts edellisen kysymyksen vastine.

## Skanssi

**Palauteyhteen veto:** Vaihtoehtoa 1 pidettiin hyvänä, väljänä linjauksena, joka olisi edullisempi ja jota pitkin yhteys Kaarinaan olisi jatkossa toimivampi. Uudenmaankatua pidettiin kelpoisempana ratkaisuna kuin VE2:n Lemminkäisenkatua, jonka katsottiin olevan mahdoton toteuttaa – erityisen ongelmallisena arvioitiin Lemminkäisenkadun ahdas kohta Biocityn/Kupittaa uusien kerrostalojen kohdalla. Toisaalta kommentoitiin, että VE1 on huono reitti, sillä sen varrella on vähän asukkaita ja pääsy on vaikeaa vilkkaan autoliikenteen vuoksi. VE2:n hyvänä puolena koettiin erityisesti kulku Kupittaa kautta ja sen nähtiin palvelevan paremmin asukkaita ja työpaikkoja. Toisaalta Lemminkäisenkadun ahtauden lisäksi linjauksessa alavaihtoehto 2D herätti ihmetystä, sillä sen varrella on suurimmaksi osaksi vain isot parkkialueet omaavia kauppoja (K-rauta, Starkki, Gigantti), joissa ihmiset saattavat kuitenkin käyvät omilla autoilla. Vaihtoehto 2:n kohdalla tuotiin myös esille, että olisi harkittava tarkkaan miten suuri riski on luottaa Skanssin kehittymiseen.

### **Vastine:**

Jos raitiotie rakennetaan Uudenmaankadulle, poistaa se todennäköisesti osalla matkaa toiset ajokaistat, jolloin ajoneuvoliikenne kadulla vähenee ja kadusta muodostuu raitiotielle ja sen matkustajille nykyistä viihtyisämpi ja turvallisempi ympäristö.

Biolinjan kautta esitetty reittivaihto tukee toivottavaa maankäytön kehittymistä alueelle, jonne ollaan tavoittelemassa lisää työpaikkoja. Myös tilaa vaativia kauppoja tulisi pystyä saavuttamaan joukkoliikenteellä.

Skanssin linjauksen kannattavuus perustuu Skanssin asuinalueen toteutumiseen ja sen toteutumatta jäämiseen liittyvä riski on huomioitu vaihtoehtojen arvioinneissa. Raitiotien yleissuunnitelma sisältää viiden haaran suunnittelun ja arvioinnin, mutta viittä haaraa ei todennäköisesti rakenneta samanaikaisesti. Raitiotieverkon toteutusjärjestyksessä huomioidaan muun muassa eri puolella kaupunkia olevien aluekehityshankkeiden toteutumisen todennäköisyys.

**Kehitysidea/kysymys:** Rata Skanssista voisi kulkea Kupittaa kautta (Uudenmaankatu, Kupittaankatu) ja jatkaa siitä Varissuon linjan kanssa samaa reittiä. Tämä olisi väljempi reitti kuin Uudenmaankatu/Lemminkäisenkatu, mutta yhtä pitkä.

### **Vastine:**

Ehdotettu reitti palvelisi Skanssista Kupittaaalle meneviä suoralla raitiotieyhteydellä, mutta muille matkustajille Uudenmaankadulta Lemminkäisenkadun kiertolenkki Kupittaankadun ja Hämeenkadun kautta olisi turhauttava. Se pidentäisi vaihtoehdon 1 matka-aikaa keskustaan ja lisäisi matka-ajan epäluotettavuutta. Kupittaa alue on saavutettavissa Skanssista yhdellä vaihdolla Varissuon linjalle.

## Hirvensalo

**Palauteyhteen veto:** Hirvensalon linjausvaihtoehdot herättivät kaksijakoisia mielipiteitä. Yhtäältä ihmeteltiin miksi Hirvensaloon ylipäättään suunnitellaan linjaa ja käyttäisikö sitä kukaan, kun alueella on paljon omakoti- ja rivitaloja ja Hirvensalo/Satava/Kakskerta bussit ovat jo nyt tyhjiä. Toisaalta kommentoitiin, että Hirvensalon linjalla on tiheää maankäyttöä Majakkarantaan asti ja potentiaali ratikalle on olemassa, varsinkin mannerpuolella.

Myös Hirvensalon siltaratkaisu herätti eriäviä mielipiteitä. Vaihtoehto A sai kannatusta perusteilla, että Martti ja Majakkaranta tarvitsevat raitiotien ja että autokaistoja voi vähentää (vrt. Myllysilan romahdus). Toisaalta eräs vaihtoehtoa vastustava näkökulma oli, että Myllysilan ruuhkat on jo koettu, eikä niitä tulisi enää toistaa. Vaihtoehto B sai kannatusta Martinsillan henkilöautoliikenteen perusteella. Lisäksi katsottiin, että Martti erittäin suosittuna toimivana ja tiiviinä alueena soveltuu raitiotielle erityisen hyvin. Toisaalta vaihtoehto B:tä kritisoitiin yhtäältä hankalasta geometriasta ja toisaalta uuden sillan rakentamisen tarpeesta.

**Vastine:**

Hirvensalon reitin varrella oleva matkustajapotentialiaali sijoittuu enimmäkseen mantereen puolelle. Raitiotielinjaus viedään saarelle, jotta Hirvensalooa palvelevat nykyiset bussilinjat voidaan muuttaa raitiotien liityntäbussilinjoiksi. Muutos vähentää Kauppatorille saapuvien bussien määrää ja vähentää bussien operointikuluja. Vaihtoterminaalien sijoittaminen mantereen puolelle nostaisi operointikuluja.

**Kehitysidea/kysymys:** Miksi Hirvensaloon ylipäätään suunnitellaan linjaa ja käyttäisikö sitä kukaan, kun alueella on paljon omakoti- ja rivitaloja ja Hirvensalo/Satava/Kakskerta bussit ovat jo nyt tyhjiä?

**Vastine:**

Katso palauteyhteenvedon vastine.

**Kehitysidea/kysymys:** Voisiko Myllysiltaa käyttää? Kääntösädeongelma?

**Vastine:**

Myllysilan eteläpuolella oleva tunneli tuo omat haasteensa raitiotien rakentamiselle, samoin sopivan pysäkkipaikan löytäminen tunnelin eteläpäässä on ongelmallinen. Mahdollisesti se kuitenkin tutkitaan yhtenä vaihtoehtona.

**Kehitysidea/kysymys:** Eerikinkatu pitäisi muuttaa ainakin osin joukkoliikennekaduksi.

**Vastine:** Joukkoliikenne-etuudet tutkitaan tarkemmin suunnittelun toisessa vaiheessa, joka käynnistyy, kun saadaan päätös jatkoon valittavista linjausvaihtoehdoista.

**Kehitysidea/kysymys:** Miksei rata voi kulkea toiseen suuntaan Martinsiltaa ja toiseen suuntaan Myllysiltaa?

**Vastine:**

Tutkimme vielä myös Myllysilan hyödyntämistä raitiotielinjaukselle.

## Linnakaupunki

**Palauteyhteenvedo:** Linnakaupungin suuntaan suunnitelluista reiteistä vaihtoehto 1 sai selkeästi enemmän kannatusta. Sen varrella nähtiin olevan paljon hyödyntämätöntä tilaa, jonne voi rakentaa. Raitiotien kattavuuden Linnakaupungin alueella nähtiin olevan myös olennainen tekijä keskustan laajetessa ja Linnakaupungin kehityksessä. VE1 katsottiin olevan myös riippumaton Kakolan alueen kehityksestä. Eräs kommentoija näki hyvänä, että raitiotie korvaa Satamakadun kokonaan. Lisäksi tuotiin esille, että huomioiden Porsan taloille aiheutuvat riskit Puutarhakadun toteuduttua, on VE1 kannattavampi. Porsan läpi toivottiin voitavan kuitenkin toteuttaa vain joukkoliikenteelle varattu katu. Vaihtoehto 2:n nähtiin

olevan huono koska Portsa tukkeutuisi liikenteellisesti, reitti on todella ahdas, yhteys hidastuisi ja toteutus olisi kallista.

**Vastine:**

Raitiotielinjaus on esitetty Satamakadulle. Katuyhteys ei ole poistumassa tai raitiotie ei ole korvaamassa nykyistä katua. Puutarhakatua ei voida muuttaa kokonaan joukkoliikennekaduksi alueen ajoneuvoliikenteen saavutettavuuden heikkenemisen vuoksi, mutta Puutarhakadulle on mahdollista siirtää osa keskustaan menevistä nykyisistä bussilinjoista, jos raitiotie linjataan pohjoisemman vaihtoehdon kautta.

**Keskusta**

**Palauteyhteenveto:** Keskustan vaihtoehdot herättivät sekä huolenaiheita että kehitysehdotuksia. Suurin huolenaihe kommentoissa oli keskustan ahtaus ja uuden liikenne-elementin aiheuttama keskustan tukkeutumisen vaara. Erityisesti katsottiin, ettei Aninkaisten mäkeen ja Aninkaistensillalle mahdu uutta liikennettä. Ratkaisuna esitettiin pikasyöttöliikennettä matkakeskuksesta keskustaan, bussiliikenteen siirtämistä matkakeskukseen tai maan alle menevää ratkaisua (myös bussiliikenteen osalta). Raitiovaunun katsottiin myös mahdollisesti lisäävän vaaratilanteita ja aiheuttavan tärinää keskustan taloille. Yhden näkökulman mukaan raitiotien johdot ovat rumia.

Keskustan kehittämisessä nähtiin tärkeänä kokonaisratkaisun huomioon ottaminen. Joukko-, auto- ja kevyttä liikennettä tulisi suunnitella kokonaisuutena, mutta kokonaisratkaisu ei saa kuihduttaa muiden alueiden bussiliikennettä, vaan myös sitä pitää parantaa ja kehittää. Keskustan pyörätiet tulisi turvata esim. Brahenkadulla tai miettiä kokonaan uudestaan raitiotien kanssa. Huomioitiin myös, että uusi kirjastosilta on kohta valmis, joten kevyen liikenteen kulku tulisi turvata keskustassa. Erään näkökulman mukaan osa toria ympäröivistä kaduista täytyisi sulkea henkilöautoliikenteeltä, mitä pidettiin hyvänä asiana. Matkakeskusta katsottiin tarvittavan liityntäliikennettä varten. Erään ehdotuksen mukaisesti matkakeskuslinjaus pitäisi tulla ”toiselta laidalta”, jotta saadaan Logomon syöttöliikenne samalla haltuun.

**Vastine:**

Aninkaistensillalle on esitetty vaihtoehto uuden joukkoliikennesillan muodossa (matkakeskussilta). Raitiotien suunnittelussa huomioidaan matkakeskuksen suunnitelmat, kun hanke etenee. Mikäli matkakeskus ja raitiotie toteutuvat samanaikaisesti, voidaan helpommin huomioida toisen tarpeet.

Tärinävaikutukset otetaan huomioon. Nykytekniikalla raitiotien aiheuttamat tärinät on mahdollista minimoida vaarattomiksi. Ratkaisu on perinteiseen verrattuna hieman kalliimpaa. Rakentamisen aikana olevia tärinävaikutuksia on hankalampi hallita.

Tutkitut linjausvaihtoehdot on määritelty muun muassa rakennemallissa kuvatun maankäytön perusteella. Vaihtoehdoissa on pyritty ottamaan tasapuolisesti huomioon kaupungin nykyinen maankäyttö ja sen kehittyminen eri suunnissa sekä reittien vaikutukset kokonaisuuden kannalta.

**Kehitysidea/kysymys:** Miksei tutkittu vaihtoehtoja, joissa ratikka maan alla?

**Vastine:**

Raitiotien rakentaminen maanalle moninkertaistaisi kustannukset, jolloin hankkeen kannattavuus jäisi heikoksi. Raitiotie kevyenä järjestelmänä sopii katutilaan hyvin, kun taas raskaammat raideratkaisut kuten rautatie ja metro erotetaan muusta liikennejärjestelmästä kokonaan. Maanalaisen liikennejärjestelmän kytkentä maanpäälliseen toimintaan on Turun kokoisessa kaupungissa vaikeaa ja kannattamatonta.



Matkustajille halutaan myös tarjota matkalle elämyksiä hienojen maisemien muodossa eikä heitä haluta viedä pimeään tunneliin.

**Kehitysidea/kysymys:** Voisiko raitikkalinjat ristetä kauppatorin sijaan matkakeskuksessa ja sieltä vain yksi linja torille/torin sivuille?

**Vastine:**

Matkakeskus sijaitsee kaupungin pohjoislaidalla, kun taas Kauppatori on ydinkeskustan keskellä. Siten kauppatori on saavutettavissa kaikista suunnista paremmin kuin matkakeskus.

**Kehitysidea/kysymys:** Miksei keskustan busseja/ratikoita/huoltoliikennettä yhdistetä toriparkkiin? Jos torin alle tulee 4 kerrosta parkkitilaa, ei olisi hankalaa kaivaa 5. kerros bussiterminaalia varten. Olisi toriparkista hyötyä joukkoliikenteenkin käyttäjille.

**Vastine:**

Maanalaisen tilan lisäksi terminaaliin olisi rakennettava myös rampit katuverkolta. Näillä olisi mittava vaikutus katukuvaan ja tilatarpeeseen. Raitiotien geometria ja tilavaatimukset ovat suuremmat kuin henkilöautojen. Maanalaisen terminaalin kustannukset ovat monikymmenkertaiset torin laitaan esitettyihin pysäkkeihin nähden. Raitiotien matkustajille halutaan tarjota keskustasta paraatipaikkoja, katutasossa.

**Kehitysidea/kysymys:** Joukko-, auto- ja kevyttä liikennettä tulisi suunnitella kokonaisuutena, mutta kokonaisratkaisu ei saa kiihdyttää muiden alueiden bussiliikennettä, vaan myös sitä pitää parantaa ja kehittää.

**Vastine:**

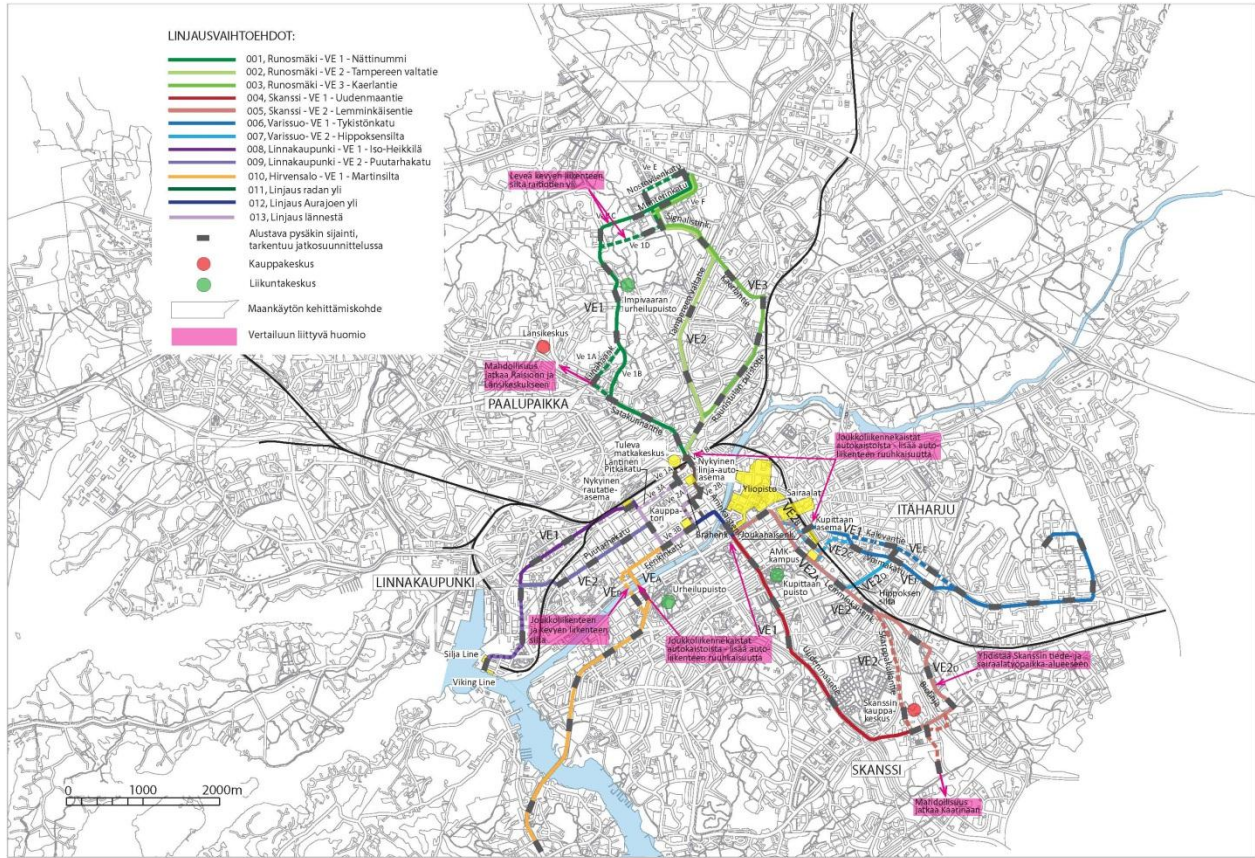
Suunnitelmassa pyritään laatimaan koko liikennejärjestelmän kannalta optimaalinen kokonaisratkaisu raitiotiereiteillä. Tavoitteena on kehittää raitiotiejärjestelmää tukeva ja täydentävä bussilinjasto. Tätä kokonaisuutta verrataan yleissuunnitelman toisessa vaiheessa runkobussijärjestelmään.

**Kehitysidea/kysymys:** Keskustan pyörätiet tulisi turvata esim. Brahenkadulla tai miettiä kokonaan uudestaan raitiotien kanssa.

**Vastine:**

Sovitettaessa raitiotiejärjestelmää katuverkolle, tutkitaan vaikutukset muuhun liikkumiseen ja pyritään pitämään palvelutaso kestävillä liikkumismuodoilla vähintään nykyisellään.

## LIITE 1. Vaihtoehdot reitit



Kuva 1. Turun raitiotien yleissuunnittelun viiden pääsuunnan linjausvaihtoehdot

## LIITE 2. YLEISÖTILAISUUDEN PALAUTE

### Kooste keskusteluista ja palautelomakkeista

#### Yleiset kommentit hankkeesta

1. Voitteko pitää syksyn 2013 aikana raitiotiestä infotilaisuuden Runosmäessä? Ottakaa yhteys Runosmäen Lämmön johtoon sekä Runosmäki-seuraan! Myös alueen poliitikkoihin, esi., Jorma Hellsten (SDP). T. Juha Mäkelä

*Kaupungin edustajan voi kutsua alueen asukastilaisuuteen. Tapauskohtaisesti arvioidaan mahdollisuutta osallistua tilaisuuksiin.*

2. Sillä ei ole merkitystä missä raide fyysisesti sijaitsee, vaan missä pysäkit ovat. Pyrkimys siis mahdollisimman suoraan linjaan ilman jyrkkiä mutkia (vrt. metro). Tietysti kalliimpaa! Eli linjauksen ei siis välttämättä tarvitse mukailla kaikkein suurimpia teitä.

*Yleissuunnitelma kattaa myös pysäkkien sijoittelun katuverkolle ja pysäkkialueiden suunnittelun. Kiertoreitit ovat ennen kaikkea haitallisia joukkoliikenteen nopeudelle ja ajomukavuudelle. Suunnittelussa pyritään löytämään kompromissi kävelyetäisyyksien ja reitin nopeuden väliltä.*

3. 1. Pikaraitiotielinja Naantali-Raisio-Turku-Kaarina (Satakunnantie - Uudenmaankatu)

*Ensivaiheessa suunnitellaan kaupungin sisäinen raitiotieverkko ja verkon toisen vaiheen laajennuksessa (ei sisälly käynnissä olevaan hankkeeseen) on esitetty raitiotiereitit naapurikuntiin (muun muassa Naantaliin, Raisioon ja Kaarinaan)*

4. Turussa on jo toimiva joukkoliikenne, raitiovaunuja ei tarvita.

*Käynnissä olevan työn yleissuunnitteluvaiheessa, joka alkaa, kun saadaan päätös jatkoon valituista raitiotielinjauksista, tehdään monialaiset vertailut raitiotiejärjestelmän ja bussijärjestelmän välille (kts myös kohdan viisi vastaus). Tässä ensimmäisessä vaiheessa on keskitytty valitsemaan paras mahdollinen raitiotieverkosto kaupunkiin. Yleissuunnitelman perusteella tehdään päätös jatketaanko Turussa raitiotien suunnittelua vai lähdetäänkö kehittämään bussivaihtoehtoa.*

5. Nollasumma -lopputulos

Katualueilla saareke-tyyppiset pysäkit johtavat suojateiden (ja liikennevalojen) lisääntymiseen pakostakin. Silloin kaiken muun liikenteen vuo pysähtyy, saastepäästöt (lähtö) lisääntyvät ja kokonaisliikenteen parannus (nopeus) kilpistyy ± 0:ksi. Mitä siis voitettiin panostuksella?

*Raitiotie linjataan mahdollisuuksien mukaan kadun keskelle, jotta kääntymiseen saadaan mahdollisimman suuri kaarresäde molempiin suuntiin. Keskelle esitetty raitiotie myös edellyttää virroitinjohdoille vain yhden rivin pylviäitä. Pysäkit edellyttävät suojatiet riippumatta siitä onko raitiotie linjattu reunaan tai keskelle katua.*

#### Kustannuksista:

Mikään kunnallinen/valtiollinen rakentaminen ei koskaan tai aniharvoin ole pysynyt budjetissa, jolla on päättäjiltä "lypsetty" aloituslupa. Loppuhinnan kerroin 1,5...2,5. Aikatauluissa kerroin ehkä

hieman pienempi.

*Tässä vaihtoehtojen valintavaiheessa tehdyt kustannuslaskelmat ovat vielä karkeita arvioita. Päätökset jatkosuhteen tehdään vasta seuraavan yleissuunnitteluvaiheen jälkeen (vuonna 2014). Vaihtoehtojen valintavaiheessa on lisätty muun muassa perustamisolosuhteille riskivaraukset, joilla pyritään varautumaan kustannusten kasvuun. Yleissuunnitteluvaihe on hieman tarkempi ja siten kustannusarvio on myös tarkempi. Ensi vuonna laaditaan vaikutusarviot ja lasketaan kustannukset kaikille kehittämisvaihtoehdoille, joita vertaillaan keskenään (vertailuvuosi 2035).*

6. Raitiotie jäykkä => kumipyöräbussi

*Bussit ovat joustavampia kuin raitiotiet linjastosuunnittelun kannalta. Raitiotien siirto tulee kalliimmaksi kuin bussilinjan. [Katso myös kohdan 8 vastaus.](#)*

7. Raitiotien päättäminen tehdään Turussa todella nopealla aikataululla, vrt. Aachen  
Aachen vertailukohta, 2009 suunnittelu alkoi, päätetty supistaa toteutusta aiemmasta, niin että rakennetaan kaksi linjaa (2019). Jäntti tiesi, että myös kaksi sähköbussi linjaa alkamassa.

8. Raitiotie tekee kestävämpiä perusratkaisuja maankäyttöön.

*Raitiotien pysyvyys paikallaan antaa vakaamman pohjan kehittää toimintoja, jos se tukeutuu joukkoliikenteen palveluihin.*

9. Raision/Kaarinan innokkuus?

*Raitiotien yleissuunnitelmaa laaditaan Turun kuntarajojen sisällä oleville reiteille Turun kaupunkiseudun rakennemallissa 2035 esitetyn toteuttamisjärjestyksen mukaisesti. Ympäryskuntien innokkuuden aste (mm. raitiotien suhteen) selviää ajan myötä. Ympäryskunnille jaetaan informaatiota hankkeen etenemisen myötä.*

10. Raitiotie pienentää juoksevia kustannuksia ajan myötä

*Juoksevia kustannuksia eri kehittämisvaihtoehdoille lasketaan keväällä 2014.*

11. Matkailu + kulttuuri tulisi näkyä paremmin suunnittelussa ja vaikutustarkasteluissa

*Yleissuunnitteluvaiheessa keskitytään niihin Turun kehittämistavoitteisiin, joita on työn alkuvaiheessa laadittu yhteisesti työryhmien ja suunnitteluprosessin kautta. Matkailusta ja kulttuurista on keskusteltu vaihtoehtojen vertailun yhteydessä.*

12. Väärä mielikuva, että joka paikassa keskisaarekkeet pysäkkeinä. Mikä tällöin on vaikutus autoille, jos kaikki pysäkit saarekkeilla.

*Pysäkkejä ei ole vielä suunniteltu tarkemmin. Tässä vaiheessa on haettu karkealla tasolla pysäkkien paikkoja linjalla.*

13. Miksei tehdä pika raitiotietä vaan normaali raitiotie -> Ei kait nyt mennä joka paikassa liikenteen seassa.

*Normaali raitiotie mahdollistaa paremmin kaupungin joukkoliikenteen kehittämisen ja joukkoliikenteeseen perustuvan kaupungin kehittämisen. Raitiotie pyritään aina erottamaan muusta liikenteestä. Vain tilan puutteen vuoksi raitiotie suunnitellaan samalle ajokaistalle muun liikenteen kanssa.*

14. Miksei kannattavuutta arvioitu jo nyt?

*Suunnitelmat eivät ole vielä tarpeeksi pitkällä. Kannattavuutta arvioidaan keväällä 2014 suunnitelmien ollessa riittävän pitkällä.*

15. Nyt täytyy maalata isolla pensselillä keskustan kokonaissuunnittelun aikaansaamiseksi.

*Maankäytön suunnittelu ja raitiotien suunnittelu etenee samanaikaisesti palvelen toinen toista.*

16. Esteetön matkaketju Linja-autoasema – rautatieasema – satama, joka palvelee myös muualta tulevia. Rautatieasemat ja linja-autoasema kytkettävä raitiotiejärjestelmään.

*Raitiotiesuunnitelma perustuu sille olettamukselle, että uusi matkakeskus toteutetaan. Kaikki palautteessa mainitut terminaalit ovat jonkin alustavan raitiotien reittivaihtoehdon varrella.*

17. Yleiskaavan tulo? Hirvensalon nykyiset matkustajamäärät?

*Yleiskaava etenee omaan tahtiin. Hirvensalon tarkempiin matkustajamääriin keskitytään seuraavassa suunnitteluvaiheessa.*

18. Infraan sijoittaminen tulisi kuntataloudessa olla sijalla 3, erityisesti vasta sote-tarpeiden jälkeen.

*Yleisötilaisuus ei keskity kuntatalouden ratkaisuihin, vaan raitiotien linjausvaihtoehtojen esittelyyn sekä palautteen hankintaan.*

## **Yleiset kommentit tilaisuudesta**

1. Diaprojektori väärästi värejä, mikä vaikeutti tulkitsemista eri linjojen vaikutusten vertailussa. (erit. ”merkittäviä positiivisia vaikutuksia” ja ”hieman positiivisia vaikutuksia” mielsin väärin päin.)
2. Hyvät tarjoilut, sopii lähes kaikille.

## Yleiset kommentit liikennesuunnittelusta

1. Kaskenkadun liikennejärjestelyt palautettava ennalleen, nykyinen vaarallinen ja epäselvä.

*Kaskenkadun liikennejärjestelyjen toimivuutta seurataan ja mahdollinen palauttamispäätös tehdään myöhemmin.*

2. Joukkoliikenne Turussa on jo nyt ajettu liian alas. On vaikea kuvitella miten pelkkä muutama raitiotielinjaan keskittyminen pelastaisi tilanteen.

*Eri vertailuvaihtoehtojen joukkoliikennesuunnitelmat tarkentuvat seuraavassa suunnitteluvaiheessa keväällä 2014.*

3. Impivaarasta ei klo 18 jälkeen pääse kuin kerran tunnissa keskustaan.

*Linjalla 13 on kaksi lähtöä tunnissa, toinen Takakirveeltä ja toinen Impivaarasta kauppatorille. Markulantietä kulkee myös poikittaislinja 99. Taloudellisia resursseja ei ole vuorotarjonnan parantamiseksi linjalle 13.*

4. Ehdotus:

1. vaihe: Runkobussireitit ajatelluille linjoille
2. vaihe: Eo linjoille täyssähköiset bussit, esim. ABB/TOSA
3. vaihe: Raitiotielinjat (jos osoittautuu järkeväksi)

*Paavo Manninen*

*Kts. kohdan 2 vastaus.*

5. Joukkoliikenteestä puhuttaessa päädytään monesti syyllistämään henkilöautoilijoita ja oletetaan, että joukkoliikenne toimii niin hyvin kuin se infran puolesta voi toimia. Tulee ottaa huomioon ”psykologinen tekijä”: hyvästä joukkoliikenteestä ei ole iloa, jos ihmiset eivät sitä käytä, eli ei tule olettaa kaikkien siirtyvän raitiotien käyttäjiksi, vaikka periaatteessa voisivat. Kaikilla ei myöskään ole optiota joukkoliikenteen käyttöön, joten yksityisautoilua ei tule ehdoin tahdoin hankaloittaa.

*Toisaalta kaupunkisuunnittelun tehostamiseksi tulee olla rohkeutta käyttää joukkoliikennettä painopistealueiden luomiseen, vaikka syrjäseuduilta kuuluu soraääniä.*

*Eri kehittämisvaihtoehtojen vertailussa otetaan kantaa liikenteen kokonaistilanteen toimivuuteen.*

6. Muistetaan myös invalidien tarve vihreälle valolle. Nykyiset vihreät valot ovat jo ihan ehdoton minimi. Niitä ei saa lyhentää myöskään bussi- ja raitiotieliikenteessä.

*Raitiotien suunnittelussa huomioidaan turvallisen ja toimivan liikennesuunnittelun periaatteet kaikki kulkumuodot huomioiden. Raitiotiellä ei tavoitella nykyistä turvattomampaa kaupunkiympäristöä joten liikennevalot suunnitellaan myös kävelijöiden tarpeet huomioiden.*



7. Porrastakaa bussien lähtöajat ettei Julian? edusta ole täynnä autoja.

*Torin lähtöajat ovat porrastettu, mutta ennen Julian pysäkkiä on kahdet liikennevalot jotka keräävät linja-autot jonoksi. Julian edustalla on kaksi pysäkkiä, minkä vuoksi bussit voivat pysähtyä samanaikaisesti pysäkeillä vähentäen ruuhkaa.*

8. Kaupunkisuunnittelua on tehty vahvimman mukaan (auto) tähän saakka.

*Tässä työssä maankäytön suunnittelu ja raitiotien suunnittelu etenee samanaikaisesti palvelen toinen toista.*

9. Keskusta on mahdoton (autoliikennepainotteinen kommentti).

*Eri kehittämismahdollisuuksien vertailussa otetaan kantaa liikenteen kokonaistilanteen toimivuuteen.*

10. Keskustaa kehitettävä kestävämmille liikkumismuodoille.

*Tässä työssä maankäytön suunnittelu ja raitiotien suunnittelu etenee samanaikaisesti palvelen toinen toista.*