

# Yhteenveto Turun raitiotien yleissuunnitelmasta jätetyistä lausunnoista ja mielipiteistä

13.11.2015

Turun raitiotien yleissuunnitelmasta pyydettiin lausuntoja 5.5.-8.6.2015 yli 50 taholta. Lisäksi kaikilla kansalaisilla ja järjestöillä oli mahdollisuus kertoa mielipiteensä samanaikaisesti internetissä. Yleissuunnitelmaraportti ja sitä täydentävä liite- ja tausta-aineisto oli saatavilla internetissä. Erityisesti pyydettiin ottamaan kantaa seuraaviin kysymyksiin:

- Miten Turun raitiotie vaikuttaisi toimintaanne?
- Millaisia vaikutuksia näette raitiotiellä olevan koko Turun tai Turun keskustan kehitykseen? Entä Turun seudun kehitykseen?
- Miten kuntanne / organisaationne suhtautuu raitiotien laajentamiseen seudulliseksi Turun naapurikuntiin? Mitkä ovat mielestänne tärkeimmät keinot Turun seudun joukkoliikenteen kehittämiseen seuraavan kymmenen vuoden aikana ja pidemmällä aikavälillä?
- Mitä näette raitiotien ja superbussin eroiksi? Superbussista on kerrottu yleissuunnitelmaraportin luvussa 6.4.

Lausuntoja saatiin yhteensä 39 kappaletta, joista osa oli eri tahojen yhteisiä lausuntoja. Lisäksi saatiin 62 mielipidettä kaikille avoimesta internet-kyselystä. Jätetyissä lausunnoissa ja kannanotoissa oli nähtävissä karkeasti kolme ryhmää: 1) raitiotien kannattajat, 2) bussiliikenteen kehittämistä kustannustehokkaampana pitävät sekä 3) nykytilanteen liikennejärjestelyihin tyytyväiset.

LAUSUNNOT	Raitiotien puolesta	Superbussin puolesta	Runkobussin puolesta	Raitiotien vaikutus imagoon, veto-voimaan, viihtyvyyteen	Raitiotien vaikutus maankäyttöön	Raitiotien vaikutus joukkoliikenteeseen	Raitiotien kustannukset
Koulut ja oppilasjärjestöt (3 kpl)	Green			Green		Green	
Elinkeinoelämä ja yrittäjät (6 kpl)	Green	Light Green		Green	Light Green		Light Red
Turun kaupungin lauta- ja johtokunnat (3 kpl)	vaiheittain kehittäminen			Green		Light Green	
Viranomaiset (8 kpl)	Light Green			Light Green		Light Green	Light Red
Muut luottamuselimet (5 kpl)	Light Green			Light Green		Light Green	Light Red
Muut lausunnot (6 kpl)			Light Green	Light Green	Light Green		
Naapurikunnat (4 kpl)	Light Red		Green	Light Green			Red
Liikennöitsijät ja kuljetusyritykset (4 kpl)	Red	Light Green	Light Green				Red
Johdonomistajat (2 kpl)	Red	Green	Light Green				Red
MIELIPITEET	Raitiotien puolesta	Superbussin puolesta	Runkobussin puolesta	Raitiotien vaikutus imagoon, veto-voimaan, viihtyvyyteen	Raitiotien vaikutus maankäyttöön	Raitiotien vaikutus joukkoliikenteeseen	Raitiotien kustannukset
Raitiotietä voimakkaasti kannattavat mielipiteet (15 kpl)	Green			Light Green	Light Green	Light Green	
Muut raitiotietä kannattavat mielipiteet (20 kpl)	Light Green			Light Green	Light Green	Light Green	
Muut raitiotietä vastustavat mielipiteet (11 kpl)	Light Red		Light Green				Light Red
Raitiotietä voimakkaasti vastustavat mielipiteet (14 kpl)	Red	Light Red	Light Green				Red

## **Turun kaupungin lauta- ja johtokunnat**

*(Turun kaupunkiseudun joukkoliikennelautakunta, Turun kaupunkisuunnittelu- ja ympäristölautakunta, Turun kiinteistöliikelaitoksen johtokunta. Lisäksi Vesiliikelaitoksen johtokunnan ja Turku Energian lausunnot johdonomistajat -kohdassa sekä muiden luottamuselimien lausunnot muut luottamuselimet -kohdassa)*

Kaikki joukkoliikennejärjestelmävaihtoehdot saivat kannatusta. Joukkoliikennelautakunta piti ensisijaisena vaihtoehtona raitiotietä, kiinteistöliikelaitoksen johtokunta runkobussijärjestelmää ja lisäksi kaikki pitivät superbussia vaihtoehtona raitiotielle. Kaikissa lausunnoissa korostettiin pitkän aikavälin tavoitetilan asettamisen tärkeyttä, jotta tavoitetilaan voidaan sitoutua ja siirtyä vaiheittain sekä maankäytön että liikennejärjestelmän kehittämisen osalta. Kaikissa lausunnoissa mainittiin joukkoliikenne-etuudet kuten joukkoliikennekaistat lähiajan kehittämismahdollisuutena.

Raitiotien merkittävimpana myönteisenä vaikutuksena pidettiin vaikutusta maankäytön kehittämiseen sekä Turun vetovoimaan. Lausunnoissa mainittiin myös raitiotien merkitys joukkoliikenteen käytön lisäämisessä, seudullisen joukkoliikennejärjestelmän tärkeys sekä raitiotien kustannustehottomuus.

## **Naapurikunnat**

*(Kaarina, Lieto, Naantali ja Raisio)*

Naapurikunnissa eniten kannatusta sai nykyisen kaltaisen runkobussijärjestelmän kehittämisen lähivuosina. Tärkeimpänä kehittämistoimenpiteenä pidettiin joukkoliikenteen nopeuttamista mm. joukkoliikennekaistojen ja liikennevaloetuuksien avulla.

Raitiotietä ei kannattanut suoraan mikään naapurikunnista, pääasiassa taloudellisista syistä. Raitiotien merkittävimpana myönteisenä vaikutuksena pidettiin imago- ja vetovoimavaikutusta, joskin suurimman hyödyn arvioitiin kohdistuvan Turun kaupungille seudullisen vaikutuksen jäädessä pienemmäksi. Superbussia pidettiin naapurikunnissa taloudellisesti raitiotietä realistisempänä.

Naantalin kaupungin lausunnossa esitettiin, että lähtökohdaksi tulisi ottaa nykyinen rautatieverkoston raideleveys (1524 mm) yleissuunnitelmassa esitetyn 1435 mm sijaan.

## **Viranomaiset**

*(Liikenne- ja viestintäministeriö, Liikenneturva, Liikennevirasto, Työ- ja elinkeinoministeriö, Valtionvarainministeriö, Varsinais-Suomen aluepelastuslaitos, Varsinais-Suomen ELY-keskus, Varsinais-Suomen liitto)*

Lausunnoissa pidettiin yleisesti raitiotien vaikutuksia Turun seudun kehittämiseen myönteisinä mm. maankäytön kehittämisen, joukkoliikenteen käytön sekä viihtyisyyden osalta. Toisaalta pohdittiin raitiotien kustannuksia, superbussia pidettiin kustannustehokkaana vaihtoehtona raitiotielle. Liikenneviraston ja Liikenne- ja viestintäministeriön lausunnossa todettiin, että kaksikaaraisen Runosmäki-Kauppatori-Varissuo kannattavuus on parempi kuin kolmihaaraisen raitiotien. Raitiotien laajentamismahdollisuutta tulevaisuudessa seudulliseksi järjestelmäksi pidettiin tärkeänä.

## **Elinkeinoelämä ja yrittäjät**

*(Turun kauppakamari, Turun Seudun Kehittämiskeskus, Turun Ydinkeskustayhdistys ry, Turun Satama Oy, Turun Yrittäjät, Varsinais-Suomen Yrittäjät)*

Raitiotiellä nähtiin olevan merkittäviä myönteisiä vaikutuksia alueen kehittämiseen erityisesti vetovoimaisuuden lisääntymisen vuoksi. Seudullisuus ja maankäytölliset vaikutukset mainittiin

useassa lausunnossa. Raitiotien kalleuden vuoksi myös superbussissa nähtiin myönteisiä vaikutuksia. Autoliikennettä sivuttiin useassa lausunnossa, mainittiin mm. keskustan saavutettavuuden säilyttäminen, keskustan kehän sujuvuus sekä liityntäpysäköintitarve autoille.

### **Liikennöitsijät ja kuljetusyrittäjät**

*(Linja-autoliitto / Lounais-Suomen osasto ry, Länsi-Suomen kuljetusyrittäjät ry, Turun autoilijat, VR-Yhtymä Oy)*

Linja-autoliitto ry, Länsi-Suomen kuljetusyrittäjät ry sekä Turun autoilijat ry pitivät raitiotien kustannuksia liian korkeina ja bussijärjestelmän kehittämistä mielekkäämpänä vaihtoehtona. Ehdotettiin joukkoliikennekaistoja, joita voisi käyttää myös taksit ja tavaraliikenne.

### **Johdonomistajat**

*(Turku Energia, Turun vesiliikelaitoksen johtokunta)*

Molemmat kannattivat superbussia raitiotien sijaan, sillä johtoverkoston siirtäminen raitiotien alta nähtiin erittäin kalliina ja hankalana ratkaisuna.

### **Muut luottamuselimet**

*(Turun monikulttuurisuusneuvosto, Turun nuorisovaltuusto, Turun vammaisneuvosto, Turun vanhusneuvosto, Turun lasten parlamentti)*

Kaikki näkivät raitiotiessä myönteisiä vaikutuksia, mutta Turun nuorisovaltuusto piti raitiotien kustannuksia liian korkeina ja kehittäisi mieluummin bussiverkostoa. Raitiotien myönteisinä vaikutuksina nähtiin joukkoliikenteen käytön lisääntyminen, vaikutus maankäytön kehitykseen sekä imago- ja vetovoimatekijät. Myös vähäpäästöinen bussiliikenne nähtiin kehittämistarpeena.

### **Koulut ja oppilasjärjestöt**

*(Turun ammattikorkeakoulu Oy, Turun yliopiston ylioppilaskunta, Åbo Akademi studentskår)*

Raitiotie sai eniten kannatusta, joskin Turun ammattikorkeakoulu Oy näki haasteeksi hinnan lisäksi toteuttamisaikataulun ja toivoi joukkoliikenteen nopeaa kehittämistä. Raitiotien myönteisenä vaikutuksena mainittiin erityisesti vaikutus joukkoliikenteen käyttöön. Seudullista kokonaisratkaisua ja raitiotien laajentamista naapurikuntiin kannatettiin.

### **Muut lausunnot**

*(Helsingin seudun liikenne, Tampereen kaupunki, Turun polkupyöräilijät, Turkuseura – Åbosamfundet ry, Turun museokeskus, Varsinais-Suomen sairaanhoitopiirin kuntayhtymä)*

Turkuseura – Åbosamfundet ry ja Turun museokeskus pitivät raitiotietä kustannustehottomana ratkaisuna, joskin Turun museokeskus näki raitiotiessä myös myönteisiä seikkoja. Muiden kannanotoissa ei ollut selkeitä kannanottoja joukkoliikennejärjestelmän kehittämisestä.

Turkuseura – Åbosamfundet ry ehdotti että Turku selvittää siirtymisen sähköisiin busseihin koko kaupunkialueella.

---

## **Avoimessa internet-kyselyssä jätetyt mielipiteet**

*(62 yksityishenkilöä, joista muutama mainitsi edustavansa jotain yhdistystä tai järjestöä)*

Raitiotie jakoi voimakkaasti mielipiteitä: hieman yli puolet vastaajista kannatti raitiotien toteuttamista ja noin 40 % vastusti raitiotietä.

Raitiotietä kannattavissa mielipiteissä perusteluna mainittiin useimmiten vetovoimaisuuden, imagon ja viihtyvyyden parantuminen. Seuraavaksi useimmiten mainittiin erityisesti keskustan viihtyisyyden parantuminen sekä joukkoliikenteen käytön lisääntyminen. Myös vaikutus kaupunkikehitykseen / maankäytön kehitykseen ja myönteiset ympäristölliset vaikutukset mainittiin useassa mielipiteessä.

Lähes kaikissa raitiotietä vastustavissa mielipiteissä perusteluksi mainittiin korkeat kustannukset. Muutamassa mielipiteessä mainittiin huoli autoliikenteen sujuvuuden heikentymisestä, joukkoliikenteen palvelutason heikentymisestä sekä uusien liikenneväylien aiheuttamasta ympäristöhaitasta. Useimmiten raitiotietä vastustavissa mielipiteissä esitettiin nykyisen kaltaisen (runko)bussijärjestelmän kehittämistä, useimmiten vähäpäästöisiin busseihin, erityisesti sähköbusseihin, siirtyen. Sähköbusseja esitettiin ratkaisuksi usein päästösyistä ottamatta kuitenkaan kantaa mahdollisiin kaupunkikehitysvaikutuksiin.

Superbussia kohtaan mielipiteet jakoutuivat myös melko tasaisesti puolesta ja vastaan sekä raitiotien kannattajien että vastustajien keskuudessa. On huomattava, että superbussikäsitys ei ollut mielipiteissä täysin selkeä, koska osa vastaajista mielsi superbussit nähtävästi "vain nivelbusseina" vaikka keskeisin seikka superbusseissa olisi raitiotietä vastaavat liikennejärjestelyt, erityisesti voimakkaat joukkoliikenne-etuudet.

Muutamassa mielipiteessä toivottiin autojen liityntäpysäköintiä sekä muutamassa mielipiteessä jalankulun ja pyöräilyn olosuhteiden kehittämistä.

Liite 1. Tiivistelmä jätetyistä lausunnoista.

Liite 2. Jätetyt mielipiteet.

Liite 3. Lausuntopyyntö.

Lausunnon antaja	1 Miten Turun raitiotie vaikuttaisi toimintaanne?	2 Millaisia vaikutuksia näette raitiotiellä olevan koko Turun tai Turun keskustan kehitykseen? Entä Turun seudun kehitykseen?	3 Miten kuntanne/organisaationne suhtautuu raitiotien laajentamiseen seudulliseksi Turun naapurikuntiin? Mitkä ovat mielestänne tärkeimmät keinot Turun seudun joukkoliikenteen kehittämiseen seuraavan kymmenen vuoden aikana ja pidemmällä aikavälillä?	4 Mitä näette raitiotien ja superbussin eroiksi?	5 Muuta
Turun kaupungin lauta- ja johtokunnat	Turun raitiotie lisäisi joukkoliikenteen houkuttelevuutta ja kapasiteettia suurimpien käyttäjämäärien (Runosmäki ja Varissuo) alueilla.	<p>Raitiotie lisää kokonaisuudessaan kaupungin ja kaupunkiseudun vetovoimaa. Raitiotie lisäisi Turun keskustan elinvoimaa miellyttävänä, nykyaikaisena kaupunkikeskuksena. Se vähentäisi myös jossain määrin tarvetta tuoda bussiliikennettä Kauppatorille.</p> <p>Varissuon ja Runosmäen reiteillä erinomaisia maankäytön kehittämismahdollisuuksia.</p>	<p>Kannatetaan ensisijaisesti raitiotien ja toissijaisesti sähköbussieihin perustuvan superbussilinjaston toteuttamista.</p> <p>Varissuo ja Runosmäki ovat luonnollisimmat aloitussuunnat raitiotielle. Raitiotien jatkaminen toisessa vaiheessa Raisioon ja Kaarinaan olisi joukkoliikenteen käyttäjämäärien ja alueiden kehittämispotentiaalin huomioon ottaen perusteltua.</p> <p>Joukkoliikenteen sujuvuuden parantaminen ja matka-ajan lyhentäminen ovat Turun seudun joukkoliikenteen tärkeimpiä kehittämiskohteita. Raitiotiesuunnitelmaan liittyvät joukkoliikennekaistat, liikennevaloetuuudet jne. tulisi ottaa käyttöön jo lyhyellä aikavälillä nykyisessä bussiliikenteessä.</p> <p>Nyt tehtävät investoinnit voidaan hyödyntää siirryttäessä raitiotie- tai superbussiratkaisuun.</p>	Raitiotievaihtoehto on aivan omaa luokkaansa täsmällisyydessä, sujuvuudessa ja esteettömyydessä. Jos raitiotiehen ei vielä päädytä, lähes vastaavaan täsmällisyyteen tulee päästä busseilla toteuttamalla raitiotietä vastaavat liikennejärjestelyt busseille. Esteettömyydessä bussiliikenne ei jatkossakaan pysty kilpailemaan raitiotievaihtoehdon kanssa.	
Turun kaupungin lauta- ja johtokunnat	On tärkeää, että kaupunginvaltuusto tekee selkeän päätöksen raitiotien rakentamisesta, siihen varautumisesta tai suunnitelmien hylkäämisestä, jotta maankäyttöä osataan kehittää pitkäjänteisesti oikeaan paikkaan pitkän aikavälin tavoitteita tukien.	<p>Raitiotie voi toimia vetovoimatekijänä yritysten ja asukkaiden valitessa sijoittumistaan.</p> <p>Raitiotie voi vaikuttaa tiettyjen alueiden kehitysnopeuteen ja/tai tehokkuuteen.</p> <p>Raitiotie voi toimia Turun keskustan vetovoimatekijänä ja viihtyvyyden lisääjänä.</p>	<p>Seudullisuus tärkeä suunnitteluperiaate suurikapasiteettista joukkoliikennettä suunniteltaessa. Turun kaupunkiseudun kuntien tulisi yhdessä muodostaa selkeä visio joukkoliikenteen kehittämisestä seuraavan 20-30 vuoden aikana sekä sitoutua vision toteuttamiseen myös maankäytön kehityksessä. Mikäli tavoitteeksi asetetaan raitiotie- tai superbussijärjestelmä, seuraavan kymmenen vuoden aikana tärkein toimenpide on aloittaa joukkoliikenne-etuustoimenpiteiden toteuttaminen tärkeimmillä joukkoliikennekäytävillä mm. Turun keskustassa.</p> <p>Pitkän aikavälin visiota voidaan toteuttaa myös vaiheittain esimerkiksi superbussiratkaisun avulla.</p>	<p>Superbussin ja raitiotien erojen arvioidaan liittyvän pitkälti laadullisiin tekijöihin.</p> <p>Superbussin osalta on epävarmempaa kuinka paljon maankäyttöä superbussi pystyy houkuttelemaan joukkoliikenteen varteen. Toisaalta riskit kustannusten osalta ovat pienempiä.</p>	

Lausunnon antaja	1 Miten Turun raitiotie vaikuttaisi toimintaanne?	2 Millaisia vaikutuksia näette raitiotiellä olevan koko Turun tai Turun keskustan kehitykseen? Entä Turun seudun kehitykseen?	3 Miten kuntanne/organisaationne suhtautuu raitiotien laajentamiseen seudulliseksi Turun naapurikuntiin? Mitkä ovat mielestänne tärkeimmät keinot Turun seudun joukkoliikenteen kehittämiseen seuraavan kymmenen vuoden aikana ja pidemmällä aikavälillä?	4 Mitä näette raitiotien ja superbussin eroiksi?	5 Muuta
Turun kaupungin lauta- ja johtokunnat	<p>Vaiheistuksella ja aloittamalla kumipyöräliikennöinti voidaan saavuttaa merkittäviä kustannussäästöjä johtosiirroissa, työaikaisissa liikennejärjestelyissä sekä rahoituskustannuksissa.</p> <p>Vaiheistus helpottaa myös kaavoitus- ja suunnitteluprosessia sekä pienentää riskivaroja.</p>	Maankäytöllisesti ensi vaiheen reitit sisältävät kehittämispotentiaalia lähinnä Itäharjulla ja Skanssissa.	<p>Nykyisen kaltaista bussijärjestelmää kehitettävällä pystytään takaamaan joukkoliikenteen hyvä palvelutaso vielä vuosiksi eteenpäin.</p> <p>Katuverkon bussiliikenteen välityskykyä parannetaan liikennevaloristeysten joukkoliikenne-etuuksilla sekä tarvittaessa kaistajärjestelyillä.</p> <p>Hyvän lopputuloksen varmistaminen edellyttää kaupungin sitoutunutta päätöstä liikennejärjestelmästä mieluiten jo tämän vuoden aikana.</p>	Sekä superbussijärjestelmän että raitiotien edellyttämät muusta liikenteestä eriytyvät joukkoliikenneväylät olisi edullisinta toteuttaa vaiheittain joukkoliikenteen tarpeiden mukaisesti ja aloittamalla liikennöinti kumipyöräkalustolla. Tarvittaessa joukkoliikenneväylät voidaan myöhemmin kiskottaa ja käynnistää raitioliikenne.	
Naapurikunnat	<p>Kaarinan maankäytön kannalta alustavat linjaukset vaihtoehdot ovat mahdollisia toteuttaa. Tärkeät Kaarinan asuntorakentamisen lähivuosien kohteet ovat jo nyt selvityksen mukaisin reitin varrella keskustassa, Rauhalinnassa ja Piispanristillä.</p> <p>Raitiotien laajentaminen Kaarina lisäisi todennäköisesti joukkoliikenteen houkuttelevuutta Kaarinan keskustan ja Piispanristin osalta. Muun Kaarinan osalta tilanne ehkä paremminkin huononisi vaihtojärjestelmän takia.</p> <p>Varissuon linjan toteuttaminen auttaa Littoisten alueen kehittämistä, sillä kattava syöttöliikenne raitiotielle saattaisi olla suoraa Turun keskustaan kulkevia linjoja helpommin toteutettavissa.</p>	Katso kysymys 1.	<p>Vallitseva taloustilanne ei mahdollista raitiotiehankkeen aloittamista Turun seudulla lähitulevaisuudessa. Raitiotie olisi Kaarinan kannalta niin suuri investointi, että toteuttaminen ei ole realistista.</p> <p>Realistisin ratkaisu on lähitulevaisuudessa kehittää runkobussilinjasto. Fölin seuraavan kehityskohteen pitää olla tärkeimpien bussilinjojen kulun nopeuttaminen mm. reittimuutoksilla, katuverkon ja liikennevalo-ohjauksen kehittämisellä sekä ylitiheiden pysäkkiketjujen kokonaisvaltaisella kehittämisellä.</p> <p>Riskinä Kaarinan joukkoliikenteen matka-aikojen kasvu. Matka-aikoihin vaikuttaa raitiotien jatkaminen Kaarina sekä syöttöliikenne busseilla.</p> <p>Turun kannalta raitiotien toteuttaminen olisi keskustan liikennejärjestelyjen ja joukkoliikenteen houkuttelevuuden ja toimivuuden kannalta hyvä ratkaisu. Raitiotien myötä yksityisautoilun määrää voitaisiin saada vähennettyä keskusta-alueelta. Seudullisesti merkitys jää pienemmäksi.</p>	Superbussin on taloudelliselta kannalta vaihtoehtona raitiotietä edullisempi, mutta silti investointina raskas. Lisäksi sillä tuskin saavutettaisiin samaa houkuttelevuutta kuin raitiotieratkaisulla.	

Lausunnon antaja	1 Miten Turun raitiotie vaikuttaisi toimintaanne?	2 Millaisia vaikutuksia näette raitiotiellä olevan koko Turun tai Turun keskustan kehitykseen? Entä Turun seudun kehitykseen?	3 Miten kuntanne/organisaationne suhtautuu raitiotien laajentamiseen seudulliseksi Turun naapurikuntiin? Mitkä ovat mielestänne tärkeimmät keinot Turun seudun joukkoliikenteen kehittämiseen seuraavan kymmenen vuoden aikana ja pidemmällä aikavälillä?	4 Mitä näette raitiotien ja superbussin eroiksi?	5 Muuta
Naapurikunnat Liedon kunta	Ensimmäisessä vaiheessa raitiotie Turun kuntarajojen sisäpuolella eikä sillä näin ollen olisi juurikaan vaikutuksia Liedon kunnan joukkoliikennejärjestelyihin.	Raitiotiellä voisi olettaa olevan Turun kaupungin kehityksen kannalta positiivisia vaikutuksia ainakin imagomielessä. Koko seudun kehityksen kannalta vaikutukset vähäisempiä.	Liedon kunta ei näe edellytyksiä raitiotielinjojen ulottamiseen Liedon kunnan alueelle ylipitkälläkään aikatahtimella.  Superbussiliikenteen laajentaminen ympäristökuntiin on todennäköisesti kannattavaa sellaisillakin alueilla, kun raitioliikenne on realistisesti mahdotonta.	Superbussi on raitiotietä parempi vaihtoehto. Superbussiliikenne on nopeammin toteutettavissa ja raitiotietä kustannustehokkaampi.	Mikäli superbussivaihtoehto korvaisi raitiotievaihtoehdon, voisi Turku imagomielessä harkita vanhaan raitiotiekalustoon perustuvan museoraitiotieyhteyden luomista esim. välille Kauppatori-Turun Linna.
Naapurikunnat Naantalin kaupunki	Raitiotie ei esitettyssä laajuudessa suoranaisesti vaikuta Naantaliin muutoin kuin Turun kaupungin sisäisten liikennejärjestelyjen kehittämisen ja siitä seuraavan kaupunkiseudun vetovoimaisuuden lisääntymisen heijastumisvaikutuksina.		Lähivusien joukkoliikenteen kehittämishankkeissa tulisi panostaa ns. runkobussilinjojen kehittämiseen ja pyrkiä aktiivisesti lyhentämään joukkoliikenteen matka-aikoja ottamalla käyttöön bussien liikennevaloetuksia ja rakentamalla joukkoliikennekaistoja. Superbussin toteuttaminen palvelee myös muuta joukkoliikennettä, joka voi käyttää samoja kaistoja ( <i>huom. yleissuunnitelmassa myös raitiotiekaistoja on osoitettu bussiliikenteen käyttöön</i> ).  Superbussit toteutettuna esimerkiksi teli- tai nivelbusseilla vastaisivat joukkoliikenteen kysynnän kasvuun erityisesti Turun kaupunkiseudun vilkkaimilla reiteillä.		Raidelevyden lähtökohdaksi tulisi ottaa nykyisen rautatieverkoston raideleveys (1524 mm) yleissuunnitelmassa esitetyn 1435 mm sijaan. Tällöin säilytettäisiin mahdollisuus tulevaisuudessa laajentaa raitiovaunuliikenne Turun kaupunkiseudulle perustuen osittain nykyiseen rataverkkoon.
Naapurikunnat Raision kaupunki	Hyvä ja toimiva joukkoliikenne lisää koko seudun vetovoimaa. Raisio sijaitsee keskeisesti Turun seudun joukkoliikenneakselilla. Raisiosta on tiheä vuorotarjonta Turun keskustaan.  Katso myös kysymys 3.	Toimivalla ja sujuvalla joukkoliikenteellä on positiivisia vaikutuksia Turun ja Turun keskustan vetovoimaisuuteen ja houkuttelevuuteen.  Maankäyttöä joukkoliikenneakselin läheisyydessä on mahdollista tehostaa ja vaikutukset ulottuvat laajemmallekin esim. liityntäpysäköintimahdollisuuksia kehittämällä.  Turun hyvä imago ja vetovoima tuo mukanaan positiivisia vaikutuksia myös ns. kehyskuntiin.	Raisio on varautunut maankäytössään raitiotien tai muun tilaa vievän joukkoliikennetarkoituksen toteuttamiseen.  Raision keskeinen sijainti mahdollistaa liityntäpysäköinnin kehittämisen Raision keskustassa.  Turun seudun joukkoliikenteen kehittämisen keihäänkärjiksi Raisio katsoo myös Turun matkakeskuksen toteuttamisen.  Edellä mainittujen hankkeiden rahoitus tulisi ottaa esiin tulevissa MAL-neuvotteluissa valtion kanssa.	Tässä vaiheessa tulee varautua kaavoituksellisesti ja maankäytöllisesti erilaiset vaihtoehdot mahdollistavaan ratkaisuun.  Siinä vaiheessa kun hanketta ryhdytään toteuttamaan, on huomioitava eri liikennevälineiden tekninen kehitys ja valittava tarkoituksenmukaisin toteutustapa sujuvuuden, täsmällisyyden, matka-ajan sekä esteettömystekijöiden kannalta.	

Lausunnon antaja	1 Miten Turun raitiotie vaikuttaisi toimintaanne?	2 Millaisia vaikutuksia näette raitiotiellä olevan koko Turun tai Turun keskustan kehitykseen? Entä Turun seudun kehitykseen?	3 Miten kuntanne/organisaationne suhtautuu raitiotien laajentamiseen seudulliseksi Turun naapurikuntiin? Mitkä ovat mielestänne tärkeimmät keinot Turun seudun joukkoliikenteen kehittämiseen seuraavan kymmenen vuoden aikana ja pidemmällä aikavälillä?	4 Mitä näette raitiotien ja superbussin eroiksi?	5 Muuta
Viranomaiset Liikenne- ja viestintäministeriö	Valtio arvioi mahdollisessa uudessa MALPE-aiesopimuksessa Turun raitiotiehankkeeseen osallistumista. Eduskunta ratkaisee budjettikäsittelyssään osallistumisen. Valtion osallistumisesta kustannuksiin liittyy aina tapauskohtainen harkinta. Rahoitusosuuksista päätetään erikseen ottaen huomioon mm. hankkeen kustannukset, laajuus ja tarkoituksenmukaisuus. Keskeistä päätöksenteossa on myös millä aikajänteellä Turun raitiotien toteuttaminen on järkevintä, taloudellisesti tehokkainta ja julkistaloudellisesti kannattavinta.  LVM:n tavoitteena liikenteen kasvun ohjaaminen kestäviin kulkumuotoihin.	Maankäyttöä voimakkaasti keskittävä ja tiivistävä liikennemuoto tukee koko alueen kehitystä, kasvua ja kilpailukykyä.	Kaksihaaraista Varissuo-keskusta-Runosmäki raitiotietä tulisi tarkastella tarkemmin, koska se on kannattavampi ja se täyttää asetetut tavoitteet.	Superbussivaihtoehto on kustannustehokas ja edistää joukkoliikenteen käyttöä. Superbussivaihtoehto on maankäytön muuttuessa joustava ja helpommin muunneltavissa.	Vaikka urbaani, moderni ja viihtyisä kaupunkiympäristö on tavoiteltavan arvoinen asia, LVM pitää tärkeänä että raitiotien toteuttamista tarkastellaan maankäytön tiivistämisen ja tehostamisen sekä erityisesti joukkoliikenteen edistämisen näkökulmasta.
Viranomaiset Liikenneturva	Valistustarpeen lisääminen koko Lounais-Suomen alueelle, koska raitiotien väistämissäännöt poikkeavat muista ajoneuvoluokista. Myös raitiovaunun kuljettajien jatkokoulutuksessa yhteistyömahdollisuuksia.	Julkisen liikenteen kehittämisellä on aina suotuisa vaikutus liikenneturvallisuuteen, joten otamme Turkuun vastaan mielellämme sekä raitiotien että superbussin kaltaiset kehitysehdotukset. Ne tukevat hyvin kestävän kehityksen ja julkisen liikenteen käyttötavoitteiden toteutumista.	Raitiotien rakentaminen Hirvensaloon voisi olla myös perusteltua jo alkuvaiheissa.	Liikenneturvan kannalta merkittävin ero liikenne- ja väistämissäännöissä.	Sujuviin matkaketjuihin panostettava, mm. liityntäpysäköinti autoille.
Viranomaiset Liikennevirasto	Mikäli Turun kaupunki päättää edetä hankkeen toteuttamisessa, ja valtion osallistuminen hankkeen seuraavaan vaiheeseen varmistuu, on tarkoituksenmukaista laatia Liikenneviraston ja muiden osapuolten kanssa hankekohtainen aiesopimus, jossa määritellään alustavasti hankkeen sisältö, rahoitus ja osapuolten vastuut suunnittelusta, rakentamisesta, kunnossapidosta ja käytöstä.		Raitiotiehankkeet ovat pitkän aikavälin mahdollisuus kehittää suurten kaupunkiseutujen liikennejärjestelmää.	Turun kaupungin näkökulmasta on kyse siitä miten paljon kaupunkirakenteen ja joukkoliikenteen kehittämiseen halutaan satsata. Raitiotiellä saavutetaan asetettuihin tavoitteisiin peilaten eniten myönteisiä vaikutuksia. Superbussi on kuitenkin kannattavuudeltaan kustannustehokkain vaihtoehto saavuttaa tavoiteltuja vaikutuksia. Toisaalta kaksihaarainen Varissuo-keskusta-Runosmäki raitiotiejärjestelmä tuottaa kannattavuuslaskelman perusteella lähes yhtä suuret hyödyt.	Useita kehittämisideoita vaikutusten arviointiin ja esittämiseen liittyen.  Todetaan mm. että Turun raitiotien käytetyt rakennuskus- ja liikennöintikustannukset ovat suuremmat kuin muissa (Suomen) raidehankkeissa keskimäärin. Ero johtuu mm. pohjaolosuhteiden haastavuudesta ja toisaalta laajemmin erilaisia kustannuksia huomioon ottavasta laskentatavasta.



Lausunnon antaja	1 Miten Turun raitiotie vaikuttaisi toimintaanne?	2 Millaisia vaikutuksia näette raitiotiellä olevan koko Turun tai Turun keskustan kehitykseen? Entä Turun seudun kehitykseen?	3 Miten kuntanne/organisaationne suhtautuu raitiotien laajentamiseen seudulliseksi Turun naapurikuntiin? Mitkä ovat mielestänne tärkeimmät keinot Turun seudun joukkoliikenteen kehittämiseen seuraavan kymmenen vuoden aikana ja pidemmällä aikavälillä?	4 Mitä näette raitiotien ja superbussin eroiksi?	5 Muuta
Viranomaiset Työ- ja elinkeinoministeriö	Raitiotie edistää valtion ja Turun seudun välillä solmittua MAL-aiesopimusta. Kasvu- ja vetovoimavaikutusten kautta raitiotie tukee myös välillisesti valtion ja Turun seudun välillä solmittua kasvusopimusta.	Raitiotiehankkeella voidaan arvioida olevan selvästi myönteisiä vaikutuksia koko Turun ja Turun seudun kehitykseen.  Hanke edistää myönteisesti kaupunkipolitiikan kehittämistavoitteiden toteutumista, mm. maankäytön, asumisen ja liikenteen yhteensovittaminen, kaupunkirakenteen eheytyminen, korkeatasoinen joukkoliikenne kaupunkiseuduilla ja viihtyisiä kävelykeskusta.  Raitiotie mahdollistaa kaupunkirakenteen tiivistämisen, mikä lisää alueen talouden tuottavuutta.	Ministeriön kannalta tarpeellinen ja mukana pidettävä asia on option luominen raitiolinjojen laajentamiseksi pidemmällä aikavälillä seudulliseksi ja siihen liittyvän potentiaalin hyödyntäminen.		Näkökulma, jota jatkotyössä voitaisiin tuoda vahvemmin esille, on raitiotien mahdollisuudet älyliikenteen kehittämiseksi. Raitiotien tyyppiset suuret investoinnit tarjoavat hyvän kehittämisalustan uusien innovatiivisten ratkaisujen löytämiseksi.
Viranomaiset Valtionvarainministeriö	Valtionvarainministeriö ottaa tarvittaessa kantaa esitykseen menokehysten ja talousarvioesitysten valmistelun yhteydessä, mikä Liikenne- ja viestintäministeriö tekee esityksen asian osalta.				

Lausunnon antaja	1 Miten Turun raitiotie vaikuttaisi toimintaanne?	2 Millaisia vaikutuksia näette raitiotiellä olevan koko Turun tai Turun keskustan kehitykseen? Entä Turun seudun kehitykseen?	3 Miten kuntanne/organisaationne suhtautuu raitiotien laajentamiseen seudulliseksi Turun naapurikuntiin? Mitkä ovat mielestänne tärkeimmät keinot Turun seudun joukkoliikenteen kehittämiseen seuraavan kymmenen vuoden aikana ja pidemmällä aikavälillä?	4 Mitä näette raitiotien ja superbussin eroiksi?	5 Muuta
<p style="writing-mode: vertical-rl; transform: rotate(180deg);">Viranomaiset</p> <p>Varsinais-Suomen aluepelastuslaitos</p>	<p>Raitiovaunureitti tai superbussireitti mahdollistaisi hätätilanteissa pelastusyksikölle keskusta-alueella ruuhkattoman reittivaihtoehdon. Raitiovaunuliikenne muodostaisi alueelle uudentyypisen onnettomuusriskin ja -tyypin. Raitiotien ajolangat ja niiden ripustukset aiheuttavat esteitä nostolavan käytölle. Suunnittelussa on huomioitava rakennusten uloskäytävä, sammutusjärjestelyt sekä pelastuskaluston pääsy riittävän lähelle mahdollista onnettomuuspaikkaa. Pelastustoimen riskiaineistoon sijoitettuna raitiotiereitit kulkevat pääsääntöisesti I-riskiluokan alueilla. Suuri osa viime vuosien Turun alueen tieliikenneonnettomuksista on tapahtunut ruuhka-aikana suunnitelluilla raitiotiereiteillä. Toiminnanharjoittajan on varauduttava onnettomuuksien ennaltaehkäisyyn sekä onnettomuus- ja vaaratilanteisiin. Tämä tulee huomioida esim. kalustohankinnoissa sekä ympärivuorokautisessa valmiudessa onnettomuustilanteiden tekniseen erikoisosaamiseen. Ennen käyttöönottoa toiminnanharjoittajan on järjestettävä pelastustoimen operatiiviselle henkilöstölle käytännön koulutus onnettomuustilanteita varten.</p>		<p>Suhtaudumme myönteisesti alueen joukkoliikenteen kehitykseen ja ajatukseen laajentamisesta naapurikuntiin.</p>		

Lausunnon antaja	1 Miten Turun raitiotie vaikuttaisi toimintaanne?	2 Millaisia vaikutuksia näette raitiotiellä olevan koko Turun tai Turun keskustan kehitykseen? Entä Turun seudun kehitykseen?	3 Miten kuntanne/organisaationne suhtautuu raitiotien laajentamiseen seudulliseksi Turun naapurikuntiin? Mitkä ovat mielestänne tärkeimmät keinot Turun seudun joukkoliikenteen kehittämiseen seuraavan kymmenen vuoden aikana ja pidemmällä aikavälillä?	4 Mitä näette raitiotien ja superbussin eroiksi?	5 Muuta
<p>Varsinais-Suomen ELY-keskus</p> <p style="writing-mode: vertical-rl; transform: rotate(180deg);">Viranomaiset</p>	<p>ELY-keskus on yhteisesti sovittujen liikennejärjestelmän kehittämislinjausten takana. Yleistavoitteena rakennemallin liikennettä kuvaavana tavoitteena oli yleistavoite liikkumisen tapojen uudistamisesta, ml. rakennemallissa ja liikennejärjestelmätyössä hyväksytyt kulkutapaosuustavoitteet kestävien kulkumuotojen osalta.</p> <p>Jatkosuunnittelussa on tärkeää huomioida Föli-alueen ulkopuolelle/Itä suuntautuvan kauko- ja seutuliikenteen tarpeet ja yhteensovitus, jonka järjestämisessä omalla toimialueellaan ELY-keskus on toimivaltainen viranomainen.</p> <p>Suunnitelma tukee valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden mukaista joukkoliikenteen edistämistä ja yhdyskuntarakenteen tiivistämistä liikenteen kannalta kestäväällä tavalla.</p>	<p>Raitiotiehanke on ennen kaikkea imago- ja kaupunkikehityshanke, joka on pitkällä aikavälillä nähtävä mahdollisuutena kehittää kaupunkikuvaa, kestäväää liikennejärjestelmää ja kaupunkirakennetta sekä viihtyisää ja turvallisempaa elinympäristöä. Raitiotie antaa mahdollisuudet kaupunkiseudun kehittämiseen asumisen ja elinkeinojen kannalta myönteiseen suuntaan sekä edistää seudun kehitystä valtakunnallisesta näkökulmasta. Raitiotiellä luodaan jalankulku- ja joukkoliikennekaupunkia. Vaikutukset kohdistuvat ensi vaiheessa Turkuun ja erityisesti sen keskustaan, mutta imago-vaikutukset ovat positiivisia koko seudulla.</p>	<p>Seudullisen laajenemisen tarkastelu (Kaarina, Raisio) on seuraavassa vaiheessa tärkeää, jotta suorat vaikutukset ovat hyödynnettävissä laajemmin kaupunkiseudulla.</p> <p>ELY-keskuksen näkemyksen mukaan lähivuosina tulee keskittyä runkobussiliinjaston kehittämiseen.</p>	<p>Raitiotiellä saavutetaan suunnitelmassa asetettuihin tavoitteisiin nähden eniten hyötyjä. Raitiotien matkustajakapasiteetti on superbusseja suurempi ja matkustajamukavuus parempi. Kustannustehokkuuden kannalta superbussivaihtoehto osoittautui kuitenkin parhaimmaksi vaihtoehdoksi. Raitiotien negatiivisin vaikutus onkin korkeat rakennuskustannukset ja joukkoliikennejärjestelmän kannalta lukuisat vaihdolliset yhteydet (<i>huom. superbussivaihtoehdossa on yleissuunnitelmassa raitiotietä vastaavat vaihtoyhteydet</i>).</p>	<p>Raitiotien bussiyhteyksiin liittyy ongelmallisia vaihtoja, joihin jatkosuunnittelussa tulee kiinnittää erityistä huomiota. Vaihdolliset yhteydet tulisi saada mahdollisimman vähäiseksi, sillä niillä voi olla merkittävää vaikutusta kulkumuodon valintaan. Myös matkakeskukseen liittyvä liikennesuunnittelu voi osoittautua haastavaksi ja siihen tulee kiinnittää huomiota jatkosuunnittelussa.</p> <p>Kustannusarviointiin ja hankearviointiin liittyen ELY-keskus viittaa Liikenneviraston lausuntoon, jossa todetaan mm. että Turun raitiotien käytetyt rakennuskus- ja liikennöintikustannukset ovat suuremmat kuin muissa (Suomen) raidehankkeissa keskimäärin. Ero johtuu mm. pohjaolosuhteiden haastavuudesta ja toisaalta laajemmin erilaisia kustannuksia huomioon ottavasta laskentatavasta.</p>

Lausunnon antaja	1 Miten Turun raitiotie vaikuttaisi toimintaanne?	2 Millaisia vaikutuksia näette raitiotiellä olevan koko Turun tai Turun keskustan kehitykseen? Entä Turun seudun kehitykseen?	3 Miten kuntanne/organisaationne suhtautuu raitiotien laajentamiseen seudulliseksi Turun naapurikuntiin? Mitkä ovat mielestänne tärkeimmät keinot Turun seudun joukkoliikenteen kehittämiseen seuraavan kymmenen vuoden aikana ja pidemmällä aikavälillä?	4 Mitä näette raitiotien ja superbussin eroiksi?	5 Muuta
Viranomaiset Varsinais-Suomen liitto	Nyt tehtävästä raitiotieratkaisusta riippumatta joukkoliikenteen kehittämisessä tulee tehdä pitkäjänteinen ratkaisu kehittämispolusta ja asettaa tavoite tulevaisuuden liikkumisratkaisuja varten. Tämä tarkoittaa, että seudullisesti on sitouduttava pitkäjänteiseen maankäytön kehittämiseen valittujen korkeatasoisten joukkoliikennekäytävien varten.	Raitiotieratkaisu on keskeinen selkänöja nykyaikaisen eurooppalaisen jalankulku- ja joukkoliikennekaupungin runkona ja siten kannatettava hanke.  Raitiotien tuottamat positiiviset vaikutukset ulottuvat maankäytön kehittämispotentiaalin täysimääräisestä hyödyntämisestä ja investointien kohdentumisesta kaupunkiseudun ytimeen aina kaupunkikuvan, kaupunkiympäristön laadun ja Turun urbaanin ilmeen kehittämiseen. Pidemmällä aikajänteellä raitiotie tuottaa positiivisia vaikutuksia koko kaupunkiseudulle, joko suorina tai heijastevaikutuksina.	Seudullinen raitiotieratkaisu tukee koko kaupunkiseudun elinvoimaisuuden kehittämistä kaupunkiseutujen välisessä kilpailussa asukkaista ja yrityksistä. Kaupunkirakenteen tiivistäminen erityisesti seudullisen, Kaarinasta Turun kautta Raisioon ulottuvan joukkoliikenneakselin varteen raitiotieratkaisuun nojaten vahvistaa kestävästä liikkumisen edellytyksiä ja urbaanin kaupunkitilan laajenemista sekä joukkoliikennekäytävän kehittämistä. Tämä on lainvoimaisen maakuntakaavan tavoite.  Vaikka raitiotien ensimmäinen vaihe onkin tarkoitus toteuttaa Turun kaupungin sisäisenä ratkaisuna, tulee raitiotien jatkosuunnittelussa keskittyä seudullisiin näkökohtiin, joita ovat täydentävä bussiliikenne ja seudullisten yhteyksien yhteensovittaminen, matkaketjujen sujuvuus, liityntäpysäköinti eri kulkumuodoilla, toimivat informaatiojärjestelmät sekä pyöräilyn seudullisten laatuvielyien kehittäminen joukkoliikennettä tukevana ja täydentävänä kulkumuotona.  Tärkeä lähiajan toimenpide joukkoliikenteen kehittämisessä on runkobussilinjaston vaatimien infratoimenpiteiden ja linjaston yhtenäisen ilmeen toteuttaminen.	Raitiotievaihtoehto toisi superbusseja enemmän pysyvyyttä ja ennustettavuutta maankäytön näkökulmasta.  Varsinais-Suomen liitto ei näe superbussiratkaisua vaihtoehtoisena raitiotieratkaisulle vaan pikemminkin välivaiheena mikäli raitiotietä ei nykyhetkessä toteuteta. Mikäli superbussivaihtoehtoon päädytään, tulee sen linjasto pysäkkiratkaisuineen ja liityntäyhteyksineen suunnitella ja toteuttaa myöhempää raitiotieratkaisua tukevasti.	
Elinkeinoelämä ja yrittäjät Turun kauppakamari	Raitiotie on kaupungin ja alueen imagon kannalta positiivinen hanke ja se tukee alueen kehitystä ja kasvua, kehittää kaupunkikuvaa ja luo viihtyisyyttä.	Toteutuessaan raitiotie edistää jalankulku- ja joukkoliikennekaupungin syntymisen myötä Turun keskustan viihtyisyyttä.  Raitiotien rakentamisen tieltä menetetyt parkkipaikat tulee korvata esim. maanalaisilla ratkaisuilla. Turun saavutettavuus myös henkilöautolla on turvattava.	Raitiotien laajentaminen seudulliseksi joukkoliikenne- ja ratkaisuksi on kannatettavaa. Myös Turun sisäisen raitiotien laajentaminen tulee ottaa tarkasteluun. Raitiotieverkon lisäksi linjastoa voitaisiin täydentää superbusseilla.  Raitiotielinjastot tulee viedä jo olemassa olevien palvelukeskusten kuten Länsikeskuksen, Skanssin ja Myllyn kautta.	Raitiotieratkaisu on investointien kannalta houkuttelevampi ja dynaamisempi ja pysyvämpi ratkaisu, mutta rakentamiskustannuksiltaan kalliimpi. Raitiotien haittapuolena on jäykkyys ja muuntelemattomuus. Superbussin etuna on joustavuus, reittejä ja kalustoa voidaan muuttaa helpommin. Superbussi on investointien kannalta huonompi vaihtoehto, koska epävarmuus linjastojen pysyvyydestä ei houkuttele kiinteistösijoituksia samalla tavalla kuin raitiotieratkaisu. Raitiotien imagohyödyt ovat suuremmat kuin superbussin.	

Lausunnon antaja	1 Miten Turun raitiotie vaikuttaisi toimintaanne?	2 Millaisia vaikutuksia näette raitiotiellä olevan koko Turun tai Turun keskustan kehitykseen? Entä Turun seudun kehitykseen?	3 Miten kuntanne/organisaationne suhtautuu raitiotien laajentamiseen seudulliseksi Turun naapurikuntiin? Mitkä ovat mielestänne tärkeimmät keinot Turun seudun joukkoliikenteen kehittämiseen seuraavan kymmenen vuoden aikana ja pidemmällä aikavälillä?	4 Mitä näette raitiotien ja superbussin eroiksi?	5 Muuta
Elinkeinoelämä ja yrittäjät Turun Seudun Kehittämiskeskus	Raitiotien rakentaminen ja käyttöönotto vaikuttaa monella eri tavalla Turun ja Turun seudun elinkeinoelämään ja toimintaamme Turun seudun vetovoimaisuuden lisäämisessä: 1. Rakentamisaika antaa mahdollisuuden Turun seudun yrityksille osallistua raitiotien rakentamiseen, mikä vaikuttaa suotuisasti työllisyyskehitykseen. Vaikutus on selkeästi erittäin positiivinen ja seudun vetovoimaisuutta lisäävä. 2. Raitiotien käyttöönotolla on tärkeä Turun seudun vetovoimaisuutta lisäävä, imagollinen vaikutus. Raitiotien varren kiinteistöjen arvo nousee ja reitin varren yritysten saavutettavuus paranee. Kaupunkikuvan uudistumisella on yrityselämän kannalta erittäin tärkeä merkitys. Voidaan olettaa, että raitiotie synnyttää uutta yritystoimintaa erityisesti palvelualueille.	Raitiotiellä on erittäin suuri imagollinen merkitys vaikuttaen erityisesti Turun kaupungin keskustan suunnitteluun. Sen vaikutus heijastuu samalla koko Turun seudun kehitykseen.	Pitkällä aikavälillä näemme raitiotien rakentamisen olevan hyödyllistä naapurikunnista ainakin Kaarinaan ja Raisioon. Sekä myös Hirvensaloon, kun sinne suunniteltu asuntotuotanto lisääntyy.  Seuraavan kymmenen vuoden aikana ja myös pidemmällä aikavälillä ympäristöystävällisten sähköbussien käyttöönotto joukkoliikenteessä on tärkeää.	1. Superbussit on selkeästi halvempi vaihtoehto. 2. Reittien muuntautumismahdollisuus, superbussit eivät ole sidottu raiteisiin ja niiden reittejä voi vaihtaa huomattavasti nopeammin ja helpommin. 3. Imagollisesti raitiotie on parempi vaihtoehto.	
Elinkeinoelämä ja yrittäjät Turun Ydinkeskustayhdistys ry	Raitiotie tukee toivottavaa kävelykeskustan toteuttamisen kehityssuuntausta.	Raitiotiellä on kiistaton imagohyöty Turun kaupungille dynaamisena, urbaanina kaupunkina.  Erityisesti tiheän liityntäbussilinjaston kanssa toteutuessaan raitiotie vapauttaa torin ympäristöä bussiliikenteestä. Tämä avaa kauan toivottuja kehittämismahdollisuuksia ydinkeskustaan, sekä lisää puhtautta ja turvallisuutta keskusta-alueella.	Seudulliset ratkaisut ovat erittäin toivottavia.	Keskustan kannalta toivottavampi ratkaisu on se, kumpi mahdollistaa laajamittaisemman bussiliikenteen vähentämisen torin ympäristöstä.	Autoliikenteen liityntäpysäköinti tulee huomioida kattavasti jatkosuunnittelussa.

Lausunnon antaja	1 Miten Turun raitiotie vaikuttaisi toimintaanne?	2 Millaisia vaikutuksia näette raitiotiellä olevan koko Turun tai Turun keskustan kehitykseen? Entä Turun seudun kehitykseen?	3 Miten kuntanne/organisaationne suhtautuu raitiotien laajentamiseen seudulliseksi Turun naapurikuntiin? Mitkä ovat mielestänne tärkeimmät keinot Turun seudun joukkoliikenteen kehittämiseen seuraavan kymmenen vuoden aikana ja pidemmällä aikavälillä?	4 Mitä näette raitiotien ja superbussin eroiksi?	5 Muuta
Elinkeinoelämä ja yrittäjät Turun Satama Oy	Ensimmäisessä vaiheessa ei suoria vaikutuksia sataman toimintaan. Välillisesti sataman toimintaan vaikuttavat suurten erikoiskuljetusten toimintamahdollisuus Markulantiellä, autoliikenteen toimivuus keskustan kehällä Ratapihankadun reitillä, satamaan suuntautuva bussi-/runkolinja sekä tulevaisuudessa mahdollinen raitiotieyhteys matkustajasatamasta.	Raitiotie mahdollistaa kaupunkirakenteen tiivistämisen ja kehittämisen siten että Turun keskustaan suuntautuvan autoliikenteen aiheuttamia ruuhkia pystytään vähentämään.  Modernit ja tehokkaat joukkoliikennevälineet mahdollistavat Turun keskusta-alueen liike-elämän elinkelpoisuuden kilpailussa hypermarkettien ja ostoskeskusten kanssa. Vireä keskusta-alue vetää asiakkaita myös ympäristökunnista ja houkuttelee myös turisteja.	Houkutteleva seudullinen joukkoliikennejärjestelmä on yksi perusedellytys myös Turun ja Tukholman väliselle matkustajaliikenteelle.	Laivamatkustajan näkökulmasta molemmat vaihtoehdot pystyvät kuljettamaan riittävän henkilömäärän lyhyessä ajassa.  Matkustajasataman alueella raitioliikenteen reitti saattaisi olla helpompi toteuttaa toiminnallisesti. <i>(huom. raitiotiellä ja superbussilla yleissuunnitelmassa sama reitti ja karkeasti sama tilavaatimus).</i>  Matkustajamukavuuden kannalta ja imagomielessä raitiotie on superbussia kannatettavampi vaihtoehto.	
Elinkeinoelämä ja yrittäjät Varsinais-Suomen ja Turun Yrittäjät	Näkemyksemme mukaan raitiotie vaikuttaa positiivisesti Turun ja sitä ympäröivän alueen elinkeinoelämään ja edistää yritysten liiketoiminnan kehittämistä ja alueen elinvoimaa.  Huomioimalla raitiotiehankkeen toteutuksessa lähialueen yritysten resurssit ja mahdollisuudet tarjota osaamistaan, tuotteitaan ja palveluitaan hankkeeseen, voidaan sen avulla luoda merkittävä määrä uusia työpaikkoja niin Turun seudulla kuin koko maakunnan alueella.	Yritysvaiikutusten ja hankkeen luomien liiketoimintamahdollisuuksien kannalta raitiotiellä on useita positiivisia vaikutuksia Turun, Turun keskustan, Turun seutukunnan ja Varsinais-Suomen yrityksiin sekä lyhyellä että pitkällä aikavälillä. Esiin nousseita tekijöitä ovat mm. alueen yritysten kysyntää etenkin raitiotien rakentamisaikana, hanke voi synnyttää innovaatioita, uutta osaamista ja yritystoimintaa, pysyvät työpaikat raitiotien ylläpidossa ja varikkotoiminnoissa, raitiotie mahdollistaa yritysten sijoittumisen suunnittelun pitkällä aikavälillä, vetovoimatekijä uusien asukkaiden saamiseksi Turkuun ja sitä kautta asuntorakentamista, palveluiden kysyntää ja työllisyyttä lisäävä vaikutus, raitiotie tiivistää kaupunkirakennetta ja edistää Turun keskustan saavutettavuutta ja kehittämistä entistä monipuolisemmaksi palvelutarjonnan lähteeksi sekä houkutin uusille yrityksille sijoittua Turkuun.	Raitiotien laajentaminen seudulliseksi joukkoliikennetarkaisuksi on luonnollinen ja kannatettava valinta. Myös muiden liikennemuotojen tulee toimia jouheasti: raitiotie-toriparkki-muu julkinen liikenne sekä kävelykeskustan kehittäminen on hyvä lähestymismalli.	Molemmat hankkeet kehittävät merkittävästi joukkoliikenteen saavutettavuutta ja kapasiteettia. Näkemyksemme mukaan nämä kaksi eivät ole toisiaan poissulkevia vaihtoehtoja. Superbussi on edullisempi vaihtoehto investointikustannuksiltaan, joskin todennäköisesti väliaikainen ratkaisu. Raitiotie on pysyvä ja pitkäaikaisempi vaihtoehto. Raitiotie on parempi ja tehokkaampi tapa tiivistää kaupunkirakennetta ja keskustan kehittämistä kuin superbussi. Raitiotie on myös imagoarvoltaan positiivinen, superbussin ollessa enemmän tavanomainen.	Henkilöautoilun merkitystä liikumismuotona ei tule jättää huomioimatta.

Lausunnon antaja	1 Miten Turun raitiotie vaikuttaisi toimintaanne?	2 Millaisia vaikutuksia näette raitiotiellä olevan koko Turun tai Turun keskustan kehitykseen? Entä Turun seudun kehitykseen?	3 Miten kuntanne/organisaationne suhtautuu raitiotien laajentamiseen seudulliseksi Turun naapurikuntiin? Mitkä ovat mielestänne tärkeimmät keinot Turun seudun joukkoliikenteen kehittämiseen seuraavan kymmenen vuoden aikana ja pidemmällä aikavälillä?	4 Mitä näette raitiotien ja superbussin eroiksi?	5 Muuta
Liikennöitsijät ja kuljetusyritykset Linja-autoliitto, Lounais-Suomen Osasto Ry	Perustoimintaamme raitiotiellä ei ole vaikutusta. Turun seudun linja-autoliikennettä hoitaviin jäsenyrityksiin raitiotien toteuttaminen vaikuttaisi todennäköisesti toimintaa merkittävästi supistaen.	Turussa ja Turun seudulla tarvitaan raitiotiestä riippumatta myös bussiliikennettä. Kahden osittain päällekkäin toimivan joukkoliikennejärjestelmän ylläpito tulisi erittäin kalliiksi. Pysäkkiverkoston karsiminen heikentää joukkoliikenteen palvelutasoa ja houkuttelevuutta.	Keinot Turun seudun joukkoliikenteen kehittämiseksi on tehokas runkobussijärjestelmä, jonka etuna on joustavuus ja laajennettavuus kohtuullisilla kustannuksilla. Linja-autojen tekniikka kehittyy nopeasti, mikä yhdistettynä valoetuksiin, joukkoliikennekaistoihin sekä hyvätasoiseen pysäkkijärjestelmään ovat mielestämme avainasemassa suunniteltaessa Turkuun ja Turun seudulla seuraavan 10 vuoden päähän ulottuvaa kustannustehokasta, joustavaa ja helposti muuttuviin olosuhteisiin sopeutuvaa joukkoliikennejärjestelmää.		
Liikennöitsijät ja kuljetusyritykset Länsi-Suomen Kuljetusyritykset ry ja Turun Autoilijat ry	Raitiotie vaikuttaisi negatiivisesti edustamaamme alaan Turussa: raitiotie investointimäärä olisi pois muusta Turun alueen katu- ja liikenneverkon kehittämisestä, kuljetusajat ja toimitusajat pitenisivät kasvattaen ympäristöhaittoja sekä kiskojen ylittämistä johtuen ajoneuvojen huoltokustannukset kasvaisivat ja kuljetettavan tavarahan vahingoittumisriski kasvaisi.	Raitiotie ei kulkisi pitkään aikaan Turun ympäryskuntiin, mikä johtanee joukkoliikennepalvelujen heikkenemiseen esim. ympäristökunnissa. Sen sijaan linja-autoliikenteen kehittämisellä superbussit mukaan lukien saavutettaisiin yhtenäisempi Turun lähialueen joukkoliikenteen rakenne nopeammin.	Emme näe tarvetta raitioliikenteelle. Kannatamme superbussiliikennettä, jonka toteuttamisen yhteydessä linja-autojen, taksien ja tavaraliikenteen ns. hyötyliikennekaistojen kehittämiselle olisi Turussa ja ympäristökunnissa riittävät resurssit. Tavaraliikenteen ja taksien päästäminen joukkoliikennekaistoille ottaisi huomioon verkkokaupan kasvulle, mikä tulevaisuudessa lisää tulevaisuudessa pienten jakeluautojen kuljetusmääriä.	Superbussi on kustannustehokkaampi, edullisempi ja joustavampi vaihtoehto. Käytön osalta superbussien huoltaminen, hankinta sekä reittien muuttaminen puoltavat linja-autoja. Superbussiverkoston luominen on nopeampaa. Superbussit myös mahdollistaisivat Turun kaupunkiseudun kehittämisen paremmin kuin ensi vaiheessa vain Turun alueelle jäävä raitiotie. Superbussiväylää voitaisiin käyttää myös muun ns. hyötyliikenteen (linja-autot, taksit, tavaraliikenne) syöttämiseen, mikä nopeuttaisi tavaroiden ja henkilöiden kulkemista. Ympäristöystävällisyys koskien esimerkiksi hiilidioksidipäästöjä ei ole enää peruste suosia raitiotietä eikä superbussien käyttäminen ei rasita luontoa enempää kuin raitiotie. Sähköbussit korvaavat tulevaisuudessa nykyiset polttomoottorikäyttöiset linja-autot kustannustehokkaina ja ympäristöystävällisinä. Uskomme tämän asian osalta selvästi nopeampaan kehitykseen kuin mitä raporttiin on kirjattu. Superbussi on raitiotietä hiljaisempi. Lisäksi raitioliikenteen rumat ajolankaviritykset ovat esteettinen haitta.	

Lausunnon antaja	1 Miten Turun raitiotie vaikuttaisi toimintaanne?	2 Millaisia vaikutuksia näette raitiotiellä olevan koko Turun tai Turun keskustan kehitykseen? Entä Turun seudun kehitykseen?	3 Miten kuntanne/organisaationne suhtautuu raitiotien laajentamiseen seudulliseksi Turun naapurikuntiin? Mitkä ovat mielestänne tärkeimmät keinot Turun seudun joukkoliikenteen kehittämiseen seuraavan kymmenen vuoden aikana ja pidemmällä aikavälillä?	4 Mitä näette raitiotien ja superbussin eroiksi?	5 Muuta
Liikennöitsijät ja kuljetusyritykset VR-Yhtymä Oy	<p>Suunnittelussa on huomioitava kaikkien joukkoliikennemuotojen yhteen sovittaminen siten, että matkaketjusta tulee mahdollisimman sujuva. Tulevan Matkakeskuksen kohdalla raitiotien tulee olla olennainen osa Matkakeskuksen suunnittelua. Matkakeskuksen liikennejärjestelyt tulee suunnitella joukkoliikenteen ehdoilla siten, että vaihtaminen kulkuvälineestä toiseen toteutuu sujuvasti ja esteettömästi.</p> <p>Mikäli suunnitteluvaiheessa oleva Matkakeskus ei toteudukaan, on sillä olennainen vaikutus raitiotien matkustajamääriin sekä linjausvaihtoehtoihin. Mikäli Matkakeskus ei toteudu, olisi rautatieaseman editse kulkevan reitin toteutuminen erittäin tärkeää jo hankkeen ensimmäisessä vaiheessa.</p>		VR-Yhtymä kannattaa joukkoliikennejärjestelmän kehittämistä ja uusien liikennemuotojen kytkemistä osaksi jo olemassa olevaa joukkoliikennejärjestelmää (juna- ja bussiliikenne).		
Johdonomistajat Turku Energia	<p>Sähköisen liikenteen (ml. hybridiratkaisut) lisääminen on tavoite, johon Turku Energia toiminnassaan panostaa.</p> <p>Raitiotien vaatiman kiinteän kiskoverkoston sijoittaminen ja rakentaminen valmiiseen ympäristöön on hankalaa ja kallista. Jo tilan puute asettaa paikoitellen rajoituksia tarvittaville siirroille. Energianjakelun näkökulmasta raitiotien sijoittaminen ahtaaseen katuverkkoon on vaikeaa.</p> <p>Raitiotien ilmassa oleva ajojohdin haittaa ja voi jopa estää korjaustöissä tarvittavan nostokaluston käytön.</p>	Yhdyskuntarakenteen tiivistäminen on hyvä ja ympäristöä säästävä tavoite.	<p>Seudulliset verkostot ovat kannatettavia, jos riittävä kuljetustarve ja halu osallistua investointeihin ovat olemassa.</p> <p>Turku Energia näkee korkeat kustannukset ja Turun tiiviin kaupunkialueen mukanaan tuomat ongelmat kapeiden väylien käytöstä muun infran ohella selkeäksi esteeksi raitioliikenteen käyttöönoton osalta. Yhteenvetona energianjakelun kannalta Turku Energia pitää taloudellisesit käyttökelpoisimpana ratkaisuna Turussa sähkökäyttöisten linja-autojen ja ns. superbussien tarjoamaan ratkaisua sähköiseen joukkoliikenteeseen.</p>	<p>Energianjakelun ja siihen liittyvän infrastruktuurin osalta sähköllä toimivat linja-autot ja ns. superbussit olisivat huomattavasti raitiotietä joustavampia vaihtoehtoja yleisillä tiealueilla.</p> <p>Turku Energian kannalta superbussivaihtoehdossa välttyttäisiin erittäin merkittäviltä verkostokustannuksilta (kts. myös kysymys 5), jotka tulisivat koko yhteiskunnan maksettaviksi.</p>	Yleissuunnitelmassa superbussin kohdalla on laskettu kustannuksiin verkostojen siirtokustannukset, mikä on selvä virhe ( <i>huom. superbussivaihtoehdossa on otettu mukaan noin puolet raitiotien johto- ja putkisiirtojen kustannuksista, koska yleissuunnitelmassa superbussia käsiteltiin välivaiheena ennen raitiotiehen siirtymistä</i> ).



Lausunnon antaja	1 Miten Turun raitiotie vaikuttaisi toimintaanne?	2 Millaisia vaikutuksia näette raitiotiellä olevan koko Turun tai Turun keskustan kehitykseen? Entä Turun seudun kehitykseen?	3 Miten kuntanne/organisaationne suhtautuu raitiotien laajentamiseen seudulliseksi Turun naapurikuntiin? Mitkä ovat mielestänne tärkeimmät keinot Turun seudun joukkoliikenteen kehittämiseen seuraavan kymmenen vuoden aikana ja pidemmällä aikavälillä?	4 Mitä näette raitiotien ja superbussin eroiksi?	5 Muuta
Johdonomistajat Turun vesiliikelaituksen johtokunta	<p>Raitiotien linjaaminen olemassa olevaan kaupunki- ja katurakenteeseen on erittäin haasteellista. Raitiotietä ei voi sijoittaa verkostorakenteiden päälle eikä välittömään läheisyyteen. Tämä on huomioitu yleissuunnitelmassa.</p> <p>Turun vesiliikelaituksen verkostoja sijaitsee käytännössä lähes koko suunnitellun linjauksen matkalla. Raitiotie edellyttää vesiliikelaituksen verkostojen siirtämistä, lisäksi voidaan tarvita pumppaamoja. Osalla reitistä katualue on jo nyt verrattain täynnä verkostoja eikä tarvittavaa tilaa löydy. Verkostojen siirtokustannukset on arvioitu yleissuunnitelmassa. Suunnitelman yleisluontoisuuden vuoksi siirtojen teknisiä toteutusedellytyksiä ei ole voitu arvioida.</p> <p>Suunnitelma perustuu kaupunkirakenteen tiivistämiseen reitin varrella. Rakennetun pinta-alan lisääntyminen johtaa kasvaviin hulevesimääriin. Kasvaviin hulevesimääriin on varauduttava myös osana ilmastonmuutosta. Näitä seikkoja ei ole otettu huomioon yleissuunnitelmassa.</p> <p>Raitiotien läheisyys vaikeuttaa verkostojen kunnossapitotyötä ja lisää ylläpitokustannuksia. Verkostojen siirto aiheuttaa kustannuksia myös tonttijohtoihin.</p>			Superbussi on joustavampi tekninen ratkaisu, jolla on saavutettavissa haitattomammin samat hyödyt. Vesiliikelaituksen toiminnan kannalta superbussi ei edellytä erillisiä rakenteita, kiskoja tai johtorakenteita eikä aiheuta merkittäviä kustannuksia tai haittaa.	
Muut luottamuselimet Turun monikulttuurisuusneuvosto	Raitiotie ei suoraan vaikuta monikulttuurisuusneuvoston toimintaan, mutta koska raitiotie tulee kulkemaan usean sellaisen alueen kautta, jossa asuu paljon maahanmuuttajia, koskee asia myös monikulttuurisuusneuvostoa.	<p>Raitiotie tulisi parantamaan joukkoliikennettä monilla alueilla, joilla maahanmuuttajia asuu. Näin näiden alueiden maahanmuuttajien työssäkäynti joukkoliikenteen avulla paranisi, joka tukisi maahanmuuttajien työssäkäyntimahdollisuuksia ja edelleen kotoutumista.</p> <p>Raitiotiellä olisi myönteinen kehitys koko Turun keskustan ja seudun kehitykseen.</p>	<p>Tulevaisuudessa raitiotietä laajennettaessa olisi hyvä jos raitiotie laajenisi myös Turun naapurikuntiin.</p> <p>Seuraavan kymmenen vuoden aikana tulisi kehittää tehokas ja kilpailukykyinen joukkoliikennejärjestelmä, joka sekä antaa autottomille käyttäjille mahdollisuuden käydä töissä joukkoliikenteellä että houkuttelee auton käyttäjiä joukkoliikenteeseen.</p> <p>Joukkoliikenteen maksujen tulisi pysyä sellaisella tasolla, että pienituloiset käyttäjät pystyvät jatkossakin käyttämään joukkoliikennepalveluja.</p>		

Lausunnon antaja	1 Miten Turun raitiotie vaikuttaisi toimintaanne?	2 Millaisia vaikutuksia näette raitiotiellä olevan koko Turun tai Turun keskustan kehitykseen? Entä Turun seudun kehitykseen?	3 Miten kuntanne/organisaationne suhtautuu raitiotien laajentamiseen seudulliseksi Turun naapurikuntiin? Mitkä ovat mielestänne tärkeimmät keinot Turun seudun joukkoliikenteen kehittämiseen seuraavan kymmenen vuoden aikana ja pidemmällä aikavälillä?	4 Mitä näette raitiotien ja superbussin eroiksi?	5 Muuta
Muut luottamuselimet	Turun nuorisovaltuusto		Raitiotie Turussa olisi kaupunkia kaunistava, hauska ja moderni ratkaisu ja tarjoaisi mahdollisuuksia myös nollapäästöisyyteen. Tästä huolimatta nuorisovaltuusto on sitä mieltä, että raitioliikenteen kustannukset ovat liian korkeat ja työllistymisvaikutukset heikot eikä raitiotieverkkoa tulisi rakentaa Turkuun lisävelkaa ottamalla.	Nuorisovaltuusto kehittäisi bussiverkkoa ja investoisi vähäpäästöisiin tai päästöttömiin hybridi-, vety- tai sähköbussisiin.  Keskusta-alueen viihtyisyyttä voidaan parantaa siirtämällä toriparkkiratkaisun yhteydessä bussipysäkkejä maan alle.	
Muut luottamuselimet	Turun vammaisneuvosto	Raitiotie takaa totetessaan esteettömän ja turvallisen matkustamisen vammaisille henkilöille. Raitiotie edistäisi vammaisten joukkoliikenteen käyttöä ja mahdollisesti ohjaisi asumisen ja palvelujen kehittämistä reittien varrella.		Suhtaudumme myönteisesti raitiotien laajentamiseen seudulliseksi Turun naapurikuntiin.	Uutta kehitettäessä on nykyistä joukkoliikennettä (kalusto, pysäkit ja niitä ympäröivät alueet) määrätietoisesti kehitettävä esteettömäksi.  Rakentamisen aikana tulee kiinnittää erityistä huomiota kuntalaisten turvallisuuteen työmaa-alueiden läheisyydessä ja muissa poikkeusjärjestelyissä.
Muut luottamuselimet	Turun vanhusneuvosto	Raitiotie on turvallinen, nopea ja mukava vaihtoehto senioreille ja vammaisille. Siinä on hiljainen kulku eikä sillä ole sivuttaista huojumista.	Raitiotie voi toimia Turun vetovoimatekijänä yritysten ja asukkaiden valitessa sijoittumistaan Turun kaupunkiseudulla. Raitiotie saattaa houkutella asukkaita ja investointeja raitiotien varteen. Raitiotie lisää kaupungin eri alueiden vetovoimaa.  Raitiotien varteen voidaan rakentaa asuntoja hyvällä kaupunkisuunnittelulla, jolloin autoilun tarve keskustaan vähenee. Kiskojen viereen tarvitaan myös hyvät palvelut.  Raitiotie antaa pysyvän ja positiivisen kuvan kaupungista nykyaikaisena, ympäristöystävällisenä ja tehokkaana kaupunkina.	Vanhusneuvosto puoltaa raitiotiehanketta. Raitiotieverkosto tulisi yhdistää hybridi-, sähkö- tai biopoltoainebusseihin.  Seudullisena raitiotie lisää Turun ja naapurikuntien yhteistoimintaa. Turun ja naapurikuntien tulisi yhdessä sitoutua joukkoliikenteen kehittämiseen, Föli näyttää tässä suuntaa.	Toiminnallisesti (mm. liikennejärjestelyt, linjasto ja vuorovälit) superbussit ja raitiotie ovat hyvin lähellä toisiaan. Raitiovaunua voidaan tarvittaessa pidentää ja sen käyttöikä on moninkertainen bussiin verrattuna. Moderni raitiovaunu ei aiheuta päästöjä katu ympäristössä ja sen kulku on hiljaisempi ja tasaisempi kuin superbussin. Raitiotien imago on parempi kuin superbussin, joka tuskin houkuttelee uusia asukkaita muuttamaan linjansa varteen. Superbussin kustannukset ovat halvempia, joten raitiotiehen voidaan siirtyä vaiheittain rakentamalla linjastot ensin superbusseja varten, mikäli resursseja raitiovaunujen hankkimiseen ei ole.
Muut luottamuselimet	Turun lasten parlamentti	Kulkeminen olisi helpompaa ja nopeampaa. Ilmastointi busseissa huono, tämä uusi tekniikka olisi varmasti parempaa.	Niillä kuljettaisiin kouluun ja harrastuksiin, joten aktiivisuus lisääntyisi. Raitiovaunuihin mahtuu enemmän porukkaa, joten ruuhkat pienenevät. Raitiovaunut ovat ympäristöystävällisempiä.	Niiden pitäisi kulkea myös Turun ulkopuolelle esimerkiksi Raisioon ja Kaarinaan.  Tärkeimpiä kehityskohteita nopea verkosto ja edulliset hinnat. Koulujen luokille mahdollisuus liikkua yhdessä opettajan kanssa ilmaiseksi.	Superbussi ei saanut kannatusta niin paljon kuin raitiotie.

Lausunnon antaja	1 Miten Turun raitiotie vaikuttaisi toimintaanne?	2 Millaisia vaikutuksia näette raitiotiellä olevan koko Turun tai Turun keskustan kehitykseen? Entä Turun seudun kehitykseen?	3 Miten kuntanne/organisaationne suhtautuu raitiotien laajentamiseen seudulliseksi Turun naapurikuntiin? Mitkä ovat mielestänne tärkeimmät keinot Turun seudun joukkoliikenteen kehittämiseen seuraavan kymmenen vuoden aikana ja pidemmällä aikavälillä?	4 Mitä näette raitiotien ja superbussin eroiksi?	5 Muuta
Koulut ja oppilasjärjestöt Turun ammattikorkeakoulu Oy	Toimintojen keskittyminen Kupittaaan kampusalueelle vähentää painetta päivittäisiin siirtymiin. Keskeiset vaikutukset liittyvät yhteisöme jäsenten liikkumiseen kodin ja kampuksen välillä. Näemme, että reitin linjaaminen suhteellisen kauas ylioppilaskylästä ei ole kannaltamme optimaalisin vaihtoehto.	Kannatamme vahvasti uusien joukkoliikennetarkaisuiden rakentamista. Esiitetty raitiotieratkaisu on periaatteessa hyvä pohjaratkaisu, koska se laajentaisi Turun aktiivista keskusta-alueita mahdollistamalla uusien alueiden kytkemisen kiinteämmin yhdeksi kokonaisuudeksi. Ratkaisu mahdollistaisi näin ollen kaupungin laajemman alueellisen kehittämisen.	Turun alueen joukkoliikennettä tulisi kehittää kokonaisuutena kuten Föli-ratkaisussa on onnistuneesti tehty.  Raitiotien haasteena näemme hinnan lisäksi toteuttamisaikataulun. Joukkoliikennettä tulisi nähdäksemme kehittää nopeasti ja raideliikennetarkaisuun liittyvät valmistelut ja rakennustyöt kestävät useita vuosia, minkä aikana on riski että muu joukkoliikenteen aktiivinen kehittäminen jää odottamaan raitiotien toteuttamista.  Raideliikennettä tukevana tai sille vaihtoehtoisena ratkaisuna näemme sähköbussilinjojen kehittämisen.	Näkemyksemme mukaan molemmat ratkaisut tuottavat samat toiminnalliset edut. Erot liittyvät raportissa esitetyllä tavalla kustannuksiin ja siirtojoustavuuteen.	Pohjaratkaisusta riippumatta kehittämishanketta tulisi lähteä suunnittelemaan ja toteuttamaan käyttäen mahdollisimman laajasti hyväksi digitaalisen tiedonhallinnan antamia työkaluja.
Koulut ja oppilasjärjestöt Turun yliopiston ylioppilaskunta	Näemme raitiotien rakentamisen lisäävän Turun vetovoimaa potentiaalisten uusien opiskelijoiden keskuudessa.  Rohkea joukkoliikenteen kehittäminen tukee mielestämme Turun strategiassakin määriteltyä päämäärää olla Suomen paras opiskelijakaupunki.	Raitiotie vastaisi tulevaisuuden lisääntyviin tarpeisiin Turun seudun sisäisessä matkustamisessa.  Tyylikkäästi toteutettu, omaleimainen raitioliikenne kohentaisi kaupunkikuvaa.  Raitiotie vähentäisi melua ja päästöjä keskustan alueella, mikä lisäisi kaupunkilaisten viihtyvyyttä.	Kannatamme raitiotien rakentamista. Raitiotien rakentaminen ei kuitenkaan saa johtaa muun joukkoliikenteen kehittämisen laiminlyöntiin eikä pyöräilyn tai kävelyn vaikeutumiseen keskusta-alueella.  On hyvä, että raitiovaunuilla olisi tulevaisuudessa mahdollista kulkea myös naapurikuntiin. Mikäli Turun siäistä ja kuntien välistä reittien lisäämistä punnitaan vastakkain, on mielestämme tärkeämpää ensisijaisesti saada raitiotiereittejä lisää Turun sisäiseen liikenteeseen.	Verrattaessa raitiotietä ja superbussia kallistumme raitiotiehen. Vaikka raitiotie on kalliimpi rakentaa, näemme sen selkeänä pitkän ajan panostuksena joka on hyvä tehdä kerralla kunnolla. Raitiovaunussa käyttömukavuus on tutkitusti parempi kuin tuplanivelisessä superbussissa.	
Koulut ja oppilasjärjestöt Åbo Akademis studentskår	Kauppatorin ja Varissuon välisen raitiotiereitin pysäkit palvelevat opiskelijoita. Hämeenkadun ja Kupittaaan aseman seuduille on erittäin paljon kampuksiin liittyvää liikumista. On kuitenkin vaikeaa arvioida kuinka hyvin ensimmäiset raitiotiereitit palvelevat opiskelijoiden nykyisen asuinpaikan ja kampusten välistä liikumista.	Parhaassa tapauksessa raitiotie vähentää yksityisautoilun tarvetta Turun keskustassa ja siten päästöjen vähenemisen kautta parantaa jalankulkukeskustan kehittämistä. Ydinkeskusta ja kampusalueet voivat olla sosiaalisessa mielessä yhtä viihtyisiä kuin jokiranta.	Suhteudumme myönteisesti joukkoliikenteen kehittämiseen yksityisautoilun tarpeen vähentämiseksi.  Joukkoliikenteen houkuttelevuustekijöitä ovat edullinen lipun hinta, linjasto ja tiheä vuoroväli. Liityntäpysäköintiä pyörille ja jopa autoille voisi olla keskustan reunoilla.	Raitiotie on houkuttelevampi tapa matkustaa asiakkaalle. Joukkoliikenteen käyttäjämäärien kasvattamiseksi raitioliikenteen tulisi olla ensisijainen vaihtoehto. Vaikka investointikustannukset raitiotielle ovat korkeammat, tulee huomioida Helsingin ja Tampereen kokemukset nivelbussien korkeista käyttökustannuksista ja nopeasta kulumisesta.	

Lausunnon antaja	1 Miten Turun raitiotie vaikuttaisi toimintaanne?	2 Millaisia vaikutuksia näette raitiotiellä olevan koko Turun tai Turun keskustan kehitykseen? Entä Turun seudun kehitykseen?	3 Miten kuntanne/organisaationne suhtautuu raitiotien laajentamiseen seudulliseksi Turun naapurikuntiin? Mitkä ovat mielestänne tärkeimmät keinot Turun seudun joukkoliikenteen kehittämiseen seuraavan kymmenen vuoden aikana ja pidemmällä aikavälillä?	4 Mitä näette raitiotien ja superbussin eroiksi?	5 Muuta
Muut lausunnot Helsingin seudun liikenne (HSL)	Uudet raitiotiet Suomessa toisivat todennäköisesti yhteistyöhyötyjä myös Helsingin seudulle. Toiminnallisia synergiahyötyjä ei ole nähtävissä etäisyyksien vuoksi.	Helsingissä raitioliikenteen positiivinen imago edistää uusien asuin- ja työpaikka-alueiden imagoa.	Turun kokoisella kaupunkiseudulla superbussijärjestelmän kapasiteetti voi olla riittävä pitkälle tulevaisuuteen. Laatutekijöiden osalta raitiotie on parempi (katso kysymys 4).	Liikennejärjestelmänäkökulmasta raitiotie on tehokas joukkoliikennemuoto, jolla on potentiaalia lisätä joukkoliikenteen käyttäjämääriä ja siten nostaa kestävien kulkumuotojen kulkutapaosuutta. Raitioliikenne on erittäin perusteltua tiiviin ja eheän maankäytön käytävissä, joissa bussiliikenteen kapasiteetti ei enää mielekkäällä tavalla riitä kysynnän tyydyttämiseen. Myös yksittäiset suuret asuin- ja työpaikka-alueet tiiviin kaupunkirakenteen ulkopuolella voivat olla peruste raitiotielle. Turussa esimerkiksi Runosmäki tai Varissuo ovat oivallisia alueita raitioliikenteellä hoidettavaksi.  Superbussijärjestelmällä voidaan saavuttaa osa niistä joukkoliikennejärjestelmän ominaisuuksista, joita raitiotiellä tavoitellaan. Superbussijärjestelmä eroaa raitiotiestä merkittävimmin matkustamisen laatutekijöiden osalta (mm. erisuuntaiset voimat ja kalustoratkaisut).	
Muut lausunnot Tampereen kaupunki	Tampereen kaupunki on halukas jatkamaan tiivistä yhteistyötä Turun kanssa raitiotien tiimoilta.				Lausunnonossa on kerrottu miten raitiotien valmistelu on edennyt Tampereella. Lopullinen päätös raitiotiehankkeen rakentamisvaiheeseen siirtymisestä tehdään vuoden 2016 aikana, jos kehitysvaiheessa päästään toteutuskelpoiseen ratkaisuun, jonka kustannukset eivät ylitä yleissuunnitelman kustannusarviota ja jonka kustannuksiin valtio osallistuu 30% osuudella.

Lausunnon antaja	1 Miten Turun raitiotie vaikuttaisi toimintaanne?	2 Millaisia vaikutuksia näette raitiotiellä olevan koko Turun tai Turun keskustan kehitykseen? Entä Turun seudun kehitykseen?	3 Miten kuntanne/organisaationne suhtautuu raitiotien laajentamiseen seudulliseksi Turun naapurikuntiin? Mitkä ovat mielestänne tärkeimmät keinot Turun seudun joukkoliikenteen kehittämiseen seuraavan kymmenen vuoden aikana ja pidemmällä aikavälillä?	4 Mitä näette raitiotien ja superbussin eroiksi?	5 Muuta
Muut lausunnot	Turun polkupyöräilijät	Raitiotiesuunnitelma vaikuttaa oleellisesti pyöräilyyn ja sen kehittämismahdollisuuksiin. Näin merkittävän liikenneinfrastruktuuriin tehtävän investoinnin yhteydessä on mielekästä panostaa myös pyöräilyolosuhteiden kehittämiseen. Vaikuttaa siltä ettei raitiotietä ole ainakaan toistaiseksi nähty mahdollisuutena kehittää Turun pyöräilyolosuhteita hankkeen rinnalla.			Useita huomautuksia ja kehittämissuunnitelmia suunnitteluratkaisuihin.
Muut lausunnot	Turkuseura – Åbosamfundet ry	<p>Joukkoliikenteen palvelutason heikkeneminen riskinä (pidemmät pysäkkivälit ja ajomatkat, ruuhkaherkkyys, reittien rakentaminen nykyisten tieväylien ulkopuolelle, lisäksi korkeiden kustannusten luoma paine heikentää joukkoliikenteen kilpailukykyä jatkossa).</p> <p>Raitiotien esitetyt maankäyttö- ja imagoparannukset ovat saavutettavissa resurssiviisaammin kaupunkisuunnittelutoiminnan ohjauksella ilman megasuuria raitiotie/superbussi-investointeja.</p>	<p>Turkuseura ehdottaa, että Turku selvittää mahdollisuuden siirtää kattavaan sähköiseen bussiliikenteeseen koko kaupunkiseudun alueella, jolloin korvattaisiin noin 250 dieselbussia asteittain sähköisiksi busseiksi (hybridi- ja/tai sähköbussit). Tämä parantaisi kokonaisvaltaisesti ja nopeasti Turun kaupunki-ilmaa ja Turun hiilijalanjälkeä sekä kohentaisi Turun yleistä imagoa ja vetovoimaa.</p> <p>Joukkoliikenteen kilpailukykyä tulee parantaa kattavasti koko Turun talousalueella (nopeammat yhteydet, aikataulujen pitävyys myös ruuhka-aikoina, joustavuus, moderni ja hyvä mielikuva). Kehittämisessä tulisi toimia resurssiviisaasti ja kestävä kehityksen mukaisesti eli mm. joukkoliikenteen tulisi kulkea nykyisiä rakennettuja väyliä pitkin ja joukkoliikenteelle tulee rauhoittaa enemmän omia nopeita kaistoja.</p> <p>Valittavan joukkoliikennetarkoituksen tulisi olla kokonaistaloudellisesti paras. Pitäisi saada säästöjä sekä investoinneissa että käyttömenoissa verrattuna nykytilanteeseen ja ottaa huomioon niukkenevat rahoitusmahdollisuudet.</p>	Sähköbusseilla voitaisiin saada merkittävät taloudelliset säästöt.	<p>Sähköbusseille kotimaisia valmistajia, yhteistyö johtaisi työllisyyden kasvuun.</p> <p>Lausunnon liitteenä useita perusteluja miksi raitioliikenteen sijaan tulisi korvata nykyiset bussit sähköbusseilla.</p>

Lausunnon antaja	1 Miten Turun raitiotie vaikuttaisi toimintaanne?	2 Millaisia vaikutuksia näette raitiotiellä olevan koko Turun tai Turun keskustan kehitykseen? Entä Turun seudun kehitykseen?	3 Miten kuntanne/organisaationne suhtautuu raitiotien laajentamiseen seudulliseksi Turun naapurikuntiin? Mitkä ovat mielestänne tärkeimmät keinot Turun seudun joukkoliikenteen kehittämiseen seuraavan kymmenen vuoden aikana ja pidemmällä aikavälillä?	4 Mitä näette raitiotien ja superbussin eroiksi?	5 Muuta
Muut lausunnot Turun museokeskus	<p>Keskusta-alueella raitiotie kulkee muinaismuistolain rahoittaman kiinteän muinaisjäänneksen Turun kaupungin vanhan asemakaava-alueen läpi. Maanrakennustyöt edellyttävät muinaismuistolain mukaisia arkeologisia tutkimuksia. Raitiolinjan osuus Uudenmaankadun alusta Hämeenkadulle saakka tulee olemaan todella haastava, mikäli alue joudutaan kaivamaan arkeologisesti 2-4 metrin syvyyteen. Alueella on säilynyt kulttuurihistoriallisesti arvokkaita 1500-luvulla ja keskiajalla rakennettujen muurattujen kivitalojen jäännöksiä, jotka muinaismuistolain perusteella tehdyn tulkinnan mukaan tulee ensisijaisesti suojella. Aikaa arkeologisiin tutkimuksiin on varattava vähintään 2-4 vuotta. Karkea arkeologisista tutkimuksesta rakennuttajalle koitua kokonaiskustannusarvio on 4-5 miljoonaa euroa. <i>(huom. Yleissuunnitelman arkeologisten kaivausten kustannusarvio perustuu kokemusperäiseen tietoon toteutuneista kustannuksista mm. Aurajoen rantamuurin arkeologisista kaivauksista. Kustannuksiin on sisällytetty mm. arkeologisten kaivausten työmaapalveluiden sekä kaivausten aiheuttamien liikenteen työnaikaisten järjestelyjen kustannukset.)</i></p> <p>Hyvät joukkoliikenneyhteydet ovat merkityksellisiä museokeskuksen ylläpitämien matkailua ja asukkaiden hyvinvointia edistävien museopalveluiden kannalta.</p>	<p>Raitiotien positiivisiin tavoitteisiin kuuluu tavoite luoda jalankulku- ja joukkoliikennekaupunkia. Tuomiokirkon ja Suurtorin välinen alue on Turun historiallisesti tärkein ydinalue, jonka rauhoittaminen vilkkaalta läpikulkuliikenteeltä on ollut vuosikymmeniä yksi tärkeimpiä kulttuuriympäristön eheyttämiseen liittyviä tavoitteita. Kaksiraiteinen vilkkaasti liikennöity raitiotie tulee korostamaan jakoa entisestään.</p> <p>Raitiotiellä on merkittävä vaikutus yhdyskuntarakenteen kehittämiseen pitkällä aikavälillä. Hyvällä joukkoliikenteellä saattaa olla myönteisiä vaikutuksia keskustan ominaispiirteiden vaalimistavoitteeseen, mikäli uudisrakentaminen painottuu keskustan täydennysrakentamisen asemasta kehityskäytävien varteen.</p>		Raitiotien vaikutus rakennettuun kulttuuriympäristöön on huomattavasti suurempi kuin superbussin. Superbussi voidaan toteuttaa vaiheittain. Superbussi on arvokkaan miljööön vaalimistavoitteen näkökulmasta ja myös kustannustehokkuudeltaan huomattavasti edullisempi vaihtoehto.	
Museovirasto	Museoviraston ja Turun museokeskuksen välisen yhteistyösopimuksen perusteella asiasta lausuu Turun museokeskus.				
Muut lausunnot Varsinais-Suomen sairaanhoitopiirin kuntayhtymä	<p>On tärkeää, että sairaaloihin on helppoa, yksinkertaista ja joustavaa päästä joukkoliikennettä käyttäen (pysäkkien sijainti, joukkoliikennevälineen kuljetuskapasiteetti, riittävän tiheä aikataulu sekä joukkoliikennevälineen ja pysäkkien riittävä esteettömyys). Sujuvilla joukkoliikenneyhteyksillä on merkitystä myös sairaalan henkilökunnan kannalta.</p> <p>Raitiotie vaikuttaa täyttävän hyvin edellä kuvatut kriteerit joustavuuden, käytön helppouden ja esteettömyyden suhteen.</p>		Raitiotien laajentaminen seudulliseksi on kannatettavaa.	Vaikuttaa siltä, että esitettyjen vaihtoehtojen välillä ei olisi olennaista eroa pysäkkien sijainnin, kuljetuskapasiteetin, tiheän aikataulun ja pysäkkien esteettömyyden osalta.	Sairaanhoitopiiri esittää sen selvittämistä, olisiko raitiotien/superbussin reitti mahdollista linjata kulkemaan myös T-sairaalan ympäri eli Hämeentien ja Savitehtaankadun kautta <i>(huom. Mikäli raitiotie/superbussi linjattaisiin Kiinamylynkadun sijaan Savitehtaankadun kautta, jäisi A-sairaalan sisäänkäynti etäälle raitiotiepysäkeistä, minkä lisäksi matka-aika pitenisi ja operointikustannukset kasvaisivat. Raitioliikenteen lisäksi Hämeenkadun suunnalle jää runsaasti bussiliikennettä, mm. Kohmon suunnan runkolinja, joka palvelee T-sairaala Hämeenkadulla).</i>

Miten Turun raitiotie vaikuttaisi toimintaanne? Hur skulle Åbos spårväg inverka på er verksamhet?	Millaisia vaikutuksia näette raitiotiellä olevan koko Turun tai Turun keskustan kehitykseen? Entä Turun seudun kehitykseen?  Vilken inverkan ser ni att spårvägen har på hela Åbos och Åbo centrums utveckling? Hur inverkar den på hela Åboregionens utveckling?	Miten suhtaudutte raitiotien laajentamiseen seudulliseksi Turun naapurikuntiin? Mitkä ovat mielestänne tärkeimmät keinot Turun seudun joukkoliikenteen kehittämiseen seuraavan kymmenen vuoden aikana ja pidemmällä aikavälillä?  Hur förhåller ni er till en utvidgning av spårvägen regionalt till Åbos grannkommuner? Vilka är enligt er de viktigaste metoderna för att utveckla Åbos regiontrafik under de nästa tio åren samt i ett längre tidsperspektiv?	Mitä näette raitiotien ja superbussin eroiksi? Superbussista on kerrottu yleissuunnitelmaraportin luvussa 6.4.  Vad ser ni att skiljer spårvägen och superbussen åt? Information om superbussen finns i utredningsplanens rapport, kapitel 6.4.	Muuta?  Övrigt?
Kohdassa 6. mukaan tehden vaikuttaisi keskustassa elävän viihtyvyyteen.	Hyvä Turun keskustan liikekeskuksille, liikkeille ja matkailuvaltti.			Ehdotus. Bussit pois kauppatorilta ja silloilta (Aurasilta, Kirkkosilta). Kaupatorin puolella Aurajokea on jo bussiasema ja toiselle puolelle se pitää järjestää. Raitiotie välille bussiasema- kauppatori- bussiasema nonstoppina. Toriparkki unohdetaan ja tori kuntoon viihtyisäksi.
Koska asun keskustassa ja perheemme työpaikat ovat 10 minuutin kävelyetäisyydellä, ei suoranaisesti vaikuttaisi päivittäiseen henkilökohtaiseen toimintaan. Joukkoliikenteen käyttöni vaikuttaisi lisäävästi, sillä raitiotie on liikennemuotona linja-autoa kätevämpi ja selkeämpi. Todennäköisesti myös sujuvampi. Uskon, että raitiotie myös vähentäisi keskustan, eli asuinalueeni ruuhkia. Taustalla on käsitys siitä, että raitiotie vähentäisi bussien määrää ja houkuttelisi päivittäismatkustajiksi paljon nyt yksityisautoilua suosivia ihmisiä. Raitiotien joukkoliikenteen käyttöä lisäävästä vaikutuksesta on käsittäkseni tilastotietoa maailmalta.	Erittäin merkittäviä positiivisia vaikutuksia. Joukkoliikenteen tehostumisen ohella kaupunkisuunnitteluun tulisi lisää virtaa ja dynaamisuuutta. Tällä hetkellä kaupungin kehittäminen, mukaan lukien liikenteen kehittäminen, näyttää lamaantuneelta ja vanhoihin rakenteisiin juuttuneelta. On myös huomioitava, että kaupunki, joka panostaa itsensä kehittämiseen on houkutteleva ulkopuolisen silmään, on tuo ulkopuolinen sitten suomalainen tai ulkomaalainen toimija, yksilö, perhe tai yritys.	Yhteistyö Kaarinan, Raision ja Liedon kanssa on erittäin tärkeää. On selvää, että niiltä on edellytettävä myös taloudellisia satsauksia yhteiseen alueelliseen joukkoliikenteeseen. Raitiotie on yksi tärkeimmistä hankkeista Turun ja lähialueen joukkoliikenteen kehittämiseksi niin joukkoliikenteen sujumisen, jatkokehittelyn kuin Turun imagon ja houkuttelevuuden kannalta.	Raitiotie on pitkäaikainen, tulevaisuuteen suuntaava satsaus kaupungin joukkoliikenteeseen. Sillä on merkittävä historia ja sen asema vain kasvaa niin Euroopassa kuin Yhdysvalloissakin. Superbussi kuulostaa bussilta, jolle on annettu hieman lapsellinen nimi. Raitiovaunua ei tarvitse kutsua superraitiovaunuksi.	On tärkeää ymmärtää, että raitiotien suunnittelua on ensi vaiheen ohella jatkettava. Huonoin vaihtoehto on liian suppea linjaverkko. Tästä on esimerkki ainakin Skotlannista. Myös Yhdysvalloissa on kaupunkeja, jotka rakensivat liian suppeita metroverkkoja. Ne eivät ole siksi kustannustehokkaita, ja niiden imago on siksi heikko. Turun raitiotien tapauksessa on huolehdittava tarpeeksi kattavasta ensimmäisen portaalin linjastosta sekä jatkokehityksen ylläpitämisestä.
Todennäköisesti lisäisi ruuhkia kaupungissa, kun yksityisautoilta viedään tilaa pois.	Mielestäni pitäisi rakentaa toriparkki ja tukea yksityisautoilua ja kehittää kaupunkia tällä tavoin.	Joukkoliikennettä pitäisi vähentää. Ottamalla bussikaistat autoilijoiden käyttöön ja rakentamalla lisää kaistoja. Tämä helpottaisi ruuhkia kaupungissa.	Raitiotie on ihan turha. Eikös ne buusit riitä	Unohtakaa koko raitiovaunuhanke.
Jag hade säkert åkt mer kollektivt om det hade funnits spårvagn.	Städer med spårvagnar ger ett trevligt intryck. Om spårvagnarna kunde få biltrafiken att minska/försvinna helt från stadskärnan (torget) hade hela Åbo fått ett lyft. Spårvagnar är mycket mysigare att åka än bussar, i tillägg är de säkrare då de går på räls och färre tvärbromsningar sker.	Spårvagn som jag känner det är inte det snabbaste färdmedlet. Men om vi här talar om mer moderna spårvagnar som kunde gå snabbare då den kör längre sträckor (lite i stil med pendeltåg i Stockholm), så anser jag detta vara en utveckling åt rätt håll. Jag åker hellre spårvagn och tåg än buss. Därför anser jag att utvecklingen av räls i Åboland gör området mer attraktivt och jag tror att även fler hade använt sig av kollektivtrafiken om den hade gått på räls.	Ävenom superbussarna är snabbare, så tycker jag inte att de är närapå lika trevliga som spårvagnar. Superbussarna är fortfarande bussar. Fördelen med spårvagn är att det är mjukare att åka dem.	
Lisäisi joukkoliikenteen käyttöä ja mahdollisesti laajentaisi omaa "elinpiiriäni", koska raitiotien mukanaan tuomat parannukset ja muutokset mahdollistaisivat vaivattomamman matkustamisen myös keskusta-alueen ulkopuolelle.	Uskon, että raitiotie edesauttaisi keskusta-alueen laajentamista ja keskustan tavoitettavuutta ja myös toisinpäin.	Kuulostaa järkevältä mikäli naapurikuntien kanssa saadaan sovittua asioita. Tai liitettyä ne Turkuun.	Raitiotie voittaa superbussin jo pelkällä nostalgia- ja tyyliarvolla.	Raitiotiehanke pitää toteuttaa niin pian kuin mahdollista. Toimiva joukkoliikenne edistää keskusta-alueen vetovoimaa paremmin kuin joku toriparkki ja myös tuleva Linnakaupungin alue suorastaan vaatii raitiovaunuja. Myös Turun oma Viharatikka (vrt. Helsinki) kiinnostelee.

Miten Turun raitiotie vaikuttaisi toimintaanne? Hur skulle Åbos spårväg inverka på er verksamhet?	Millaisia vaikutuksia näette raitiotiellä olevan koko Turun tai Turun keskustan kehitykseen? Entä Turun seudun kehitykseen?  Vilken inverkan ser ni att spårvägen har på hela Åbos och Åbo centrums utveckling? Hur inverkar den på hela Åboregionens utveckling?	Miten suhtaudutte raitiotien laajentamiseen seudulliseksi Turun naapurikuntiin? Mitkä ovat mielestänne tärkeimmät keinot Turun seudun joukkoliikenteen kehittämiseen seuraavan kymmenen vuoden aikana ja pidemmällä aikavälillä?  Hur förhåller ni er till en utvidgning av spårvägen regionalt till Åbos grannkommuner? Vilka är enligt er de viktigaste metoderna för att utveckla Åbos regiontrafik under de nästa tio åren samt i ett längre tidsperspektiv?	Mitä näette raitiotien ja superbussin eroiksi? Superbussista on kerrottu yleissunnitelmaraportin luvussa 6.4.  Vad ser ni att skiljer spårvägen och superbussen åt? Information om superbussen finns i utredningsplanens rapport, kapitel 6.4.	Muuta?  Övrigt?
Raitiovaunu kolisee. Bussi äänettömämpi.	Tämän kokoisessa kaupungissa bussit toimivat parhaiten.	Superbussi seutukuntiin on edullisempi vaihtoehto. Eikä estä tieverkon muuntumista. Raitiovaunu on liian jäykkä ratkaisu.	Raitiovaunu on jäykkä ja kallis ratkaisu. Superbussi muuntuu vampi, ja tässä taloudellisessa tilanteessa järkevämpi. Superbussin voi muuttaa eri reiteille. Raitiotietä ei.	Hirvensalosta hyvä aloittaa superbusseilla sillä ruuhkat sinne käsittämättömiä.
Spårväg innebär ju alltid en resandeökning och ett positivt miljöutfall i form av mindre bilåkande, luftförbättringar, mindre buller mm	Effektivare trafikföring med ökad kapacitet med spårväg, mer resenärer till kollektivtrafiken, snabba och bra kommunikationer med spårväg.	Alltid bra med expansion. Jämför Paris senaste spårvägsutbyggnader som går över olika regioner.	Bussen lever alltid på bilens villkor, dvs hamnar sist i köer, buller, släpper ut avgaser och drar upp partiklar. Drar mer energi då rullmotståndet är högre än för stålhjul mot stålrel. Högre säkerhet med spårtrafik då man håller sig i spåret. Bättre pålitlighet för resenären då man inte gärna ändrar i ett spårvägsnät, som i ett bussnät mm.	Jämför med de nya spårvägsnät som byggts upp i USA och Europa de senaste 30 åren. Synnerligen lyckade system som gett mersmak även utanför USA och Europa. Spårväg är pålitligt. Tack för ordet.
Liikkuminen kaupungissa helpottuisi, ei tarvitsi autoa niin paljon. Raitiotie olisi positiivinen asia.	Raitiotien lopettaminen on ollut aikanaan yksi typerimpiä päätöksiä. Nyt 2010-luvulla raitiotie on ekologisempi vaihtoehto kuin dieselillä toimivat bussit. Raitiotie nostaisi Turun profiilia maakunnassa ja koko Suomen mittakaavassa, pikaraitiotie muuttaisi kaavotusta myös parempaan suuntaan.	Pikaraitiotie Naantali-Turku-Kaarina/Piikkiö, sekä pystysuuntaan esim. Hirvensalo-Turku-Moisio/Jäkärä	Raitiotie on energia- ja ympäristöystävällisempi.	
Käyttäisin mielusti ratikkaa kuin bussia jo pelkästään sen viihtyvyyden takia. Autottomana koitan välttää viimeiseen asti bussia mutta ratikka tekisi poikkeuksen.	Ratikka toisi viihtyvyyttä ja kasvattaisi alueen vetovoimaa paljon enemmän kuin bussit.	Raisioon ja Kaarinaan menevät linjat olisivat kannattavia koska välimatkat ovat lyhyempiä ja yhteistyö kuntien välillä tulisi kiinteäksi ratikkalinjojen myötä.	Halvempi ei välttämättä ole viihtyisämpi. On faktaa että ihmiset tykkäävät käyttää ratikkaa mieluummin kuin bussia, ja panostamalla busseihin ei luoda uutta asiakas kuntaa.	Olisi jo aika tehdä jotain asian eteen. Keskusta tarvitsee vetovoimaa enemmän kuin ennen eikä parkkipaikkojen rakentaminen luo kysyntää.
Ei mitenkään positiivisesti. Sen sijaan jos nykyään jo muutenkin ruuhkaiseen Turkuun rakennettaisiin oma kaista raitiovaunulle, Turusta tulisi entistä ruuhkaisempi ja onnettomuudet lisääntyisivät; raitiovaunu+auto, raitiovaunu+ihminen	Raitiovaunu on joskus aikoinaan Turusta poistettu, jolloin liikenne oli paljon pienempää; mikä oli syy? Ei kai nyt enää olla niin tyhmiä että mennään siihen samaan?	Yrittäkää nyt vaan suunnitella sitä superbussia. Nykyisen laman aikana ja Turun säästötoimenpiteet huomioiden olisi järjenkäsittelyä noin kallista hanketta tänne ottamaan. Mistä te aikoisitte ne rahat ottaa? Täällä säästetään muutenkin jo tärkeissäkin asioissa. Mistä ihmeestä nyt tällainen kallis raitiovaunuhanke on saanut ideansa. En halua ainakaan omia veromarkkojani moiseen tuhata, on paljon ensisijaisempia ja tärkeämpiä hankkeita kuin tämä.	Superbussihan nyt tulisi puolet halvemmaksi ja olisi huomattavasti joustavampi. Kuka nero siellä nyt mahtaa oikein olla suunnittelemassa tätä kaupunkiliikennettä ja muutenkin kaupungin menoja. Ehdotan nopeita henkilövaihdoksia. Yritetään nyt jotenkin pysyä siinä budjetissa joka on mahdollista.	Sanon ehdotukselle EI. Ei missään nimessä. Olkaa nyt edes jonkin verran realistisia ja yrittäkää tuon hirveän rahantuhlaamisvimman sijasta keksiä tänne jotain muuta asukkaita hyödyttävää. Kaikkein ei aina tarvitse kuluttaa niitä jo muutenkin huvenneita rahavaroja. Yrittäkää nyt ensin saada Turun talous kuriin. Yksi keino on lopettaa sosiaalipummien ja maahanmuuttajien hyysääminen.
Olen juuri muuttamassa ja tällä hetkellä näyttää siltä, että uusi kotini ei tule olemaan ratikan reitin varrella. Jos ja kun matkustaisin muuten Turussa, valitsisin ratikan ennen bussia, jos hinta on sama.	Näen vaikutukset hyvinä, kunhan reitit mietitään viimeisen päälle.	Seudullisuuskin on hyvä, kunhan seutukunta osallistuu kustannuksiin, eikä kaikki jää Turun maksettavaksi.	Jos superbussiksi valittaisiin sähköversio, pitäisin sitä hinnan takia hyvin paljon ratikkaa potentiaalisempina vaihtoehtona. Mutta bussin pitää olla siis sähköinen (ei siis diesel tai hybridi). Kuvittelisin, että niiden käyttöönotto voisi tapahtua paljon ratikkaa nopeammin, kun ei tarvitse asentaa kiskoja ja kaivaa katuja auki.	- Olisin kiinnostunut näkemään arvioita matkajan kestosta verrattuna busseihin, onko se sama esim. välillä Runosmäki-keskusta?  - Vuorovälit pitää saada todella lyhyiksi.  - Ratikkareiteiltä pitää poistaa bussit kokonaan.  - Hinta ei saa olla käyttäjälle tämänhetkistä joukkoliikennettä kalliimpaa.



<p>Miten Turun raitiotie vaikuttaisi toimintaanne? Hur skulle Åbos spårväg inverka på er verksamhet?</p>	<p>Millaisia vaikutuksia näette raitiotiellä olevan koko Turun tai Turun keskustan kehitykseen? Entä Turun seudun kehitykseen? Vilken inverkan ser ni att spårvägen har på hela Åbos och Åbo centrums utveckling? Hur inverkar den på hela Åboregionens utveckling?</p>	<p>Miten suhtaudutte raitiotien laajentamiseen seudulliseksi Turun naapurikuntiin? Mitkä ovat mielestänne tärkeimmät keinot Turun seudun joukkoliikenteen kehittämiseen seuraavan kymmenen vuoden aikana ja pidemmällä aikavälillä? Hur förhåller ni er till en utvidgning av spårvägen regionalt till Åbos grannkommuner? Vilka är enligt er de viktigaste metoderna för att utveckla Åbos regiontrafik under de nästa tio åren samt i ett längre tidsperspektiv?</p>	<p>Mitä näette raitiotien ja superbussin eroiksi? Superbussista on kerrottu yleissunnitelmaraportin luvussa 6.4. Vad ser ni att skiljer spårvägen och superbussen åt? Information om superbussen finns i utredningsplanens rapport, kapitel 6.4.</p>	<p>Muuta? Övrigt?</p>
<p>Konkreettista vaikutusta mahdotonta arvioida, sillä en voi tietää miltä paikkakunnalta löydän töitä valmistumisen jälkeen. Raitiotien rakentaminen tosin varmasti painaisi vaakakupissa positiivisena asiana, kun joskus tulevaisuudessa päätän työ- ja asuinpaikkakunnasta.</p>	<p>Raitiotie on elintärkeä hanke Turun kaupunkiseudun kilpailukyvin ja houkuttelevuuden lisäämiseksi. Turku on jäänyt pahasti jälkeen niin Tampereen kuin Oulunkin kehityksestä. Tampereella raitiotiehanketta, kuten muitakin suuria hankkeita, on edistetty huomattavasti voimallisemmin, yksimielisemmin sekä ponnekkaammin kuin Turussa, jossa jahkailu ja viivyttely ovat kunniassa. Mikäli emme saa Turkuun raitiotietä, on se osaltaan vaikuttamassa Turun lopulliseen putoamiseen Tampereen kelkasta niin taloudellisen kuin väestöllisen kehityksenkin näkökulmasta. Raitiotie on tärkeä imagoasia kaupungille. Raitiotiellä pystyttäisiin tehokkaasti suitsimaan suurimpien lähiöiden joukkoliikenneongelmia sekä vapauttamaan bussiliikennettä pienemmille alueille.</p>	<p>Laajentaminen on erittäin kannatettavaa, mutta tietenkin ensisijaisesti kiinni Raision sekä Kaarinan kaupunkien suhtautumisesta. Olisi tärkeää saada heidät mukaan, mutta turkulaisten ei tule kustantaa naapureille palveluita. Seuraavan kymmenen vuoden aikana raitiotien ensimmäinen vaihe pitää saada valmiiksi ja käynnistää lisälinjojen suunnittelu. Seudullisen joukkoliikenteen laajentaminen muihin kuin nyt mukana oleviin kuntiin on selvitettävä. Bussiyhtiöitä voidaan kalustohankinnoissa kannustaa täyssähköbussien hankintaan tarjoamalla porkkanoina ensivaiheessa esim. kaupungin subventoimia latauspisteitä. Ympäryskuntiin liikennöitävillä pidemmällä linjoilla edellytettävä Euro VI -päästönormin mukaisia autoja. Toriparkin rakentamisen yhteydessä harkittava, olisiko kauppatorin bussipysäkkien siirtäminen maan alle järkevää kauppatorin siistiyttämiseksi.</p>	<p>Lyhyesti: superbussit ovat täydellistä ajan ja rahan haaskausta, raitiotie satsaus tulevaisuuteen. Jo yleissunnitelmassa todettiin, että Helsingin kaupunki testasi superbusseja liikenteessään, mutta totesi ne typeräksi ja kannattamattomaksi hankinnaksi. Nivelbussit ovat menneisyyden haamuja, joiden ylläpitokustannukset ovat tavallisiin telibusseihin nähden tähtitieteelliset, ja hyödyt minimaaliset. Muut Suomen kaupungit ovat superbussien hankkimisen sijaan luopuneet kaikista olemassa olleistakin nivelbusseista, ainoastaan Turussa katsotaan taaksepäin ja haikaillaan kaikkialla muualla toimimattomaksi todetun raitkaisuun perään. Superbussit olisivat puolivillainen ratkaisu, jonka turvin raitiotiehanke voitaisiin jälleen haudata vuosikymmeniksi. Mikäli raitiotien rakentaminen aloitetaan heti, pystytään suurimpien lähiöiden liikenne vielä rakennusajan hoitamaan suhteellisen toimivasti tihentämällä nykyisiä telibusseihin ajettavia vuoroja. Mikäli valtuusto suuressa viisaudessaan päätyisi kuoppaamaan raitiotiehankeen, superbusseja ei missään nimessä kannata toteuttaa vaihtoehtona, vaan rahat käytettävä järkevämpiin hankkeisiin.</p>	
<p>Enbart positivt.</p>	<p>Definitivt positiv inverkan på hela regionens utveckling. Målsättningen bör vara att göra det snabbt, billigt och lätt för folk att ta sig till centrum. På köpet blir det ekologiskt.</p>	<p>Spårvägen bör sammankoppla grannkommunerna så att framtida kommunsammanslagningar har konkreta effekter, d.v.s. inbesparingar. Städerna/kommunerna som är med i Föli borde även slås samman på kommunnivå, d.v.s. bilda en ny metropolstad med effektiva kommunikationer.  Under de kommande 10 åren borde man investera i att utvidga s.k. Park and Ride - möjligheter med nuvarande busstrafik. Detta genom att upprätta stora och skyddade parkeringshus för pendlare i utkanten av staden (t.ex. Suikkila, Runosbacken, Kurala, Skansen...). I ett längre tidsperspektiv borde bussarna ersättas med någonslags spårväg och på ännu längre sikt en upphöjd spårväg inne i staden (typ monorail).</p>	<p>I stadstrafik är små enheter att föredra. Samt korta tider mellan avgångarna. Superbussarna är stora = långa väntetider. Superbussen skiljer sig inte tillräckligt från det nuvarande systemet.</p>	

Miten Turun raitiotie vaikuttaisi toimintaanne? Hur skulle Åbos spårväg inverka på er verksamhet?	Millaisia vaikutuksia näette raitiotiellä olevan koko Turun tai Turun keskustan kehitykseen? Entä Turun seudun kehitykseen?  Vilken inverkan ser ni att spårvägen har på hela Åbos och Åbo centrums utveckling? Hur inverkar den på hela Åboregionens utveckling?	Miten suhtaudutte raitiotien laajentamiseen seudulliseksi Turun naapurikuntiin? Mitkä ovat mielestänne tärkeimmät keinot Turun seudun joukkoliikenteen kehittämiseen seuraavan kymmenen vuoden aikana ja pidemmällä aikavälillä?  Hur förhåller ni er till en utvidgning av spårvägen regionalt till Åbos grannkommuner? Vilka är enligt er de viktigaste metoderna för att utveckla Åbos regiontrafik under de nästa tio åren samt i ett längre tidsperspektiv?	Mitä näette raitiotien ja superbussin eroiksi? Superbussista on kerrottu yleissuunnitelmaraportin luvussa 6.4.  Vad ser ni att skiljer spårvägen och superbussen åt? Information om superbussen finns i utredningsplanens rapport, kapitel 6.4.	Muuta?  Övrigt?
-	Jo pelkkä suunnittelu antaa positiivisen signaalin turkulaisille ja muulle Suomelle. Yhtenäistää kuntia, jos reitti ulotetaan myös lähikuntiin.	Ok. Onko varmistettu, miten linjaa voi jatkaa esim. Kaarinan keskustaan asti? Kehittämiskeinoina Fölin laajentaminen ja ns. älykäs joukkoliikenne (Föli-sateenvarjon alle): mobiili reittiopas (mukaan myös ei-Föli liikenne), pysäkkien kutsunapit, vaihtuvat reitit jne, kutsuliikenne. Lisäliikenne suuriin tapahtumiin. Yhteistyötä. Föli-tempauksia (ilmaiskokeiluja) ja tiedotusta vaan koko ajan. Uusia ihmisiä tulee käyttäjiksi.	Kannattaa tietenkin aloittaa edullisilla superbusseilla, ja talouden antaessa myöden investoida betoniin ja kiskoihin. Superbussit voisivat mainostaa tulevia ratikoita tyyliin hetki vielä... Tekniset seikathan tuli esille tuossa raportissa. Bussien ajotyöli vaikuttaa suuresti matkustuskokemukseen (repivä kaahailu pois).	Toimeksi vaan.
Nostaisi kunnallisveroa.	Huonoja. Keskusta autioituisi, koska raitiotie häiritäisi muilla liikennevälineillä keskustaan pääsemisen.	Mikäs siinä, jos naapurikunnat maksavat myös infran Turun alueella. Turun on turha satsata verorahoja naapurikuntiin muuton helpottamiseksi.	Raitiotie on vanhanaikainen, kankea, kallis rakentaa ja ylläpitää.	Olisi kiva jos joku näitä lukisi.
Suunnitelluilla linjauksilla ei juurikaan, mutta tärkeintä on saada nyt rakentaminen käyntiin. Raitiotiet ovat ympäristöystävällinen ja moderni ratkaisu kehittyvälle kaupungille.	Turun keskusta tulee elävöitymään ratikoiden myötä, ja kaupunki saa muutenkin uutta nostetta profiiliinsa. Haisevat bussit ovat historiaa, ja epämielisiä matkustaa. Mikäli Turku ei rakenna ratikkaa, on Suomessa sen jälkeen vain kaksi todellista kasvukeskusta: Tampere ja Helsinki. Turku ja Varsinais-Suomi jää maalaiskaupunkina jalkoihin kaikissa valtakunnallisissa asioissa yhä enemmän paitsioon tämän tapahtuessa.	Pikaraitiotie toimisi mainiosti Raisioon ja Kaarinaan saakka, välittäen syöttöliikennettä junille (Kupittaa). Näkisin todella tarpeelliseksi myös linjauksen Hirvensalon saarelle, jonne Turku kaavoittaa suuren osan uusista okt-tonteistaan.	Bussi ei bussista muuksi muutu. Hankala, ahdas ja poukkoileva. Ratikka taas on hiljainen, luotettava, täsmällinen, ekologinen valinta kehittyvälle kaupungille.	
Tulisin käyttämään raitiotietä satunnaisesti. Mikäli raitiotie laajenisi myös Kaarinaan ja Raisioon/Naantaliin, tulisin käyttämään raitiotietä melko usein.	Olen asunut Turussa vuodesta 1961. Raitiotiellä olisi mielestäni huomattava positiivinen vaikutus Turun ja Turun seudun yleisilmäeseen, vetovoimaisuuteen ja liikenteen sujuvuuteen.	Mielestäni nimenomaan raitiotien kehittäminen on tärkeää. Pitkällä tähtäimellä laajennus naapurikuntiin olisi järkevää, mikäli halutaan tehokas ja toimiva raitiotie joka palvelee koko seudun liikennettä. Raitiotien kehittäminen ja laajentaminen on tietenkin vuosikymmeniä kestävä projekti, mutta ulkomaisten esimerkkien (esim. Dusseldorf) perusteella uskon, että se kannattaa.	Mielestäni superbussi olisi kompromissiratkaisu, joka ei palvelisi pitkällä tähtäimellä raitiotien kehittämistä. Mikäli raitiotie tehdään, tulisi se mielestäni tehdä alusta alkaen kunnolla ja tuleva rataverkon laajentamista silmällä pitäen.	Nyt puhutaan paljon siitä, että raitiotie lisäisi sen vaikutuspiirissä olevien kiinteistöjen arvoa. Kiinteistöjen arvo ei ainakaan minulle ole tärkein asia kotikaupungissani. Mikäli Turun seutu rakentamalla raitiotien, lisää se koko seutukunnan arvostusta sekä nykyisten, että tulevien asukkaiden mielissä. Arvostuksella ja liikenteen sujuvuudella on varmasti myös positiivisia taloudellisia vaikutuksia. Ei päästetä tätä tilaisuutta käsistämme!
Ei mitenkään.	Ei mitään vaikutuksia.	Bussit riittävät aivan mainiosti. Raitiotietä ei tarvita kalliin hinnan takia. Turku ei ole mikään New York.	Raitiotiestä on kertaalleen päästy eroon, joten pysyköön poissa kolisemasta. Bussit riittävät aivan hyvin. Tämä uusi suunnitelma ei sitä paitsi palvele kuin pientä osaa turkulaisista ja maksaa aivan liikaa, koska Turulla menee muutenkin heikosti.	Heidekenillä syntynyt, 62 vuotta Turussa asunut, veroni tänne maksanut. Pitänee loppuajaksi muuttaa muualle täältä suuruudenhullujen hölmöläisten kylästä.

Miten Turun raitiotie vaikuttaisi toimintaanne? Hur skulle Åbos spårväg inverka på er verksamhet?	Millaisia vaikutuksia näette raitiotiellä olevan koko Turun tai Turun keskustan kehitykseen? Entä Turun seudun kehitykseen? Vilken inverkan ser ni att spårvägen har på hela Åbos och Åbo centrums utveckling? Hur inverkar den på hela Åboregionens utveckling?	Miten suhtaudutte raitiotien laajentamiseen seudulliseksi Turun naapurikuntiin? Mitkä ovat mielestänne tärkeimmät keinot Turun seudun joukkoliikenteen kehittämiseen seuraavan kymmenen vuoden aikana ja pidemmällä aikavälillä? Hur förhåller ni er till en utvidgning av spårvägen regionalt till Åbos grannkommuner? Vilka är enligt er de viktigaste metoderna för att utveckla Åbos regiontrafik under de nästa tio åren samt i ett längre tidsperspektiv?	Mitä näette raitiotien ja superbussin eroiksi? Superbussista on kerrottu yleissuunnitelmaraportin luvussa 6.4. Vad ser ni att skiljer spårvägen och superbussen åt? Information om superbussen finns i utredningsplanens rapport, kapitel 6.4.	Muuta? Övrigt?
Terveystilani ei pääsisi huonontumaan lisääntyvän liikenteen takia niin paljon kuin bussiliikenteen kasvaessa. Myös viihtyisyys lisääntyisi. Myös julkisen liikenteen käyttöni Turun alueella varmasti kasvaisi raitiotien myötä.	Parantaisi selvästi keskustan viihtyisyyttä ja ilmanlaatua, sekä toisi statusta koko alueelle, jos raitioliikennettä saisi vielä laajennettua suuremmaksi kuin yhdeksi linjaksi.	Mielellään laajennettava ympäryskuntiin ja muillekin reiteille Turkuun. Kaikki jäljelle jäävät bussit on muutettava sähköautoiksi ja tarvittaessa otettava laadukkaat nivebussit käyttöön (erityisesti ruuhka-aikoina saattaisi lisätä bussien käyttöä).	Onko järkeä ensin satsata nivebusseihin ja rakentaa niille reittiä, ja sitten kuitenkin myöhemmin taas repiä maa auki ja rakentaa kiskotus (vielä nykyistä kalliimaalla tod.näköisesti). Onko tämän kaksikertaisen työn hintaa arvioitu? Myös ne raitiovaunut varmaan vain kallistuvat jatkossa...  Jos nivebusseihin päädytään, on niiden oltava edes sähkövoimalla liikkuvia ilmanlaadun huonontuessa keskustassa liikenne-ennusteiden kasvaessa torin ympärillä. Torinpuoleisessa keskustassa asuu paljon vanhoja ihmisiä, jotka ovat herkempiä ilmalaadun suhteen kuin muu väestö.	Onko laskelmissa merkityt lipputulot laskettu raitiotieratkaisussa uusien käyttäjien tulemisesta vai mistä? Raitiotevaunujen pitää kuulua samaan koko kaupungin kattavaan kuukausilippujärjestelmään kuin nykyinen julkisen liikenne.  Kaikki bussit pitää muuttaa sähkökäyttöisiksi.
ei mitenkään.	liikenne puuroutuisi nykyistä enemmän, koska vaunu ei voi väistää ja kiskot vievät kapeilta kaduilta kolmannexen. myös talvi aiheuttaa oman ongelmansa. niin ja ei pidä unohtaa asiakkaiden kulkua vaunuihin, joka vaatii pysäkkikorokkeita kesel katu. näillä argumentailla ihan turha haaveilu! pysytään bussi vaihtoehdossa jatkossakin.	ei mitään mieltä. ainoastaan bussien siirtyminen maxuttomaan palveluun tuo säästöjä ja matkustajia. kaikenlaiset korotukset bussien taxoihin 'syä' käyttäjiä.	bussit voivat käyttää nykyisiä 'raitteja' eikä mitään kiskoihin verrattavia rakenteita tarvitse kustantaa! spar!	tää raitio -juttu on kyllä niin syvältä, että se järjettömien kustannuksien takia on unohdettava! ny päättäjät käyttäkääs järkeä ko asiaan. sillä säästääkin kunnan varoja!
Vaikeuttaisi liikkumista kaksipyöräisellä. Väärä kohtaamiskulma renkaan ja kiskojen kanssa voi johtaa kaatumiseen, etenkin jos kisko on märkä tai jäinen.	Tuskin mitään positiivista kumpaankaan. Infran rakentamisen aikana vaikeuttaisi liikkumista kaupungilla.	Sähköbussit.	Superbussi on joustavampi ratkaisu. Reitin sulkevat rakennustyöt ja onnettomuudet pystyy kiertämään.	Superbussin hinta on PALJON HALVEMPI ja infran rakentaminen nopeampaa. Reitit voidaan nopeammin suunnitella uudelleen kun tilanne niin vaatii.
Maksaisin sen mutten saisi siitä minkäänlaista hyötyä. Päinvastoin liikenne sumppuuntuisi. Minun on liikuttava autolla. Pitkä työmatka.	Maksaa tajuttomasti, kaksi autokaistaa menee. Raitiotie on jäykkä eikä sen reittejä voi muuttaa. Kaikki rahat menevät siihen eikä joukkoliikennettä voi oikeasti kehittää kaikkialla Turussa.	Hölynpölyä	Superbussi on joustava, se voi ajaa jopa tavallisen liikenteen joukossa kunhan pysäkkejä muutetaan. Uusia linjoja saa aikaiseksi helposti. Mihinkään linjavetoihin ei tarvitse sitoutua ja ihmiset voivat muuttaa mihin haluavat eivätkä sinne mihin kaupunki suuressa viisaudessaan on raitiotien vetänyt. Superbussit voivat kulkea eri energiamuodoilla. Kaiken kaikkiaan superbussi on joustava, ekologinen ja taloudellinen vaihtoehto. Mahdollistaa myös eri toimijoita eli linjoille voi kilpailuttaa eri yrittäjiä.	
Olen valmis käyttämään Turun raitiotietä aina kun se on mahdollista.	Raitiotie on tulevaisuuden kehittyneen kaupunkisuunnittelun ydin taajamassa, jossa metron rakentaminen on asukasmäärään suhteutettuna liian kallis.	Toivoisin ratayhteyden laajennusta Länsikeskuksen kautta Paalupaikalta kohti länttä ja Raisiota toteutuvan nopeasti. Vastaava luonnollinen kasvusuunta olisi idässä Kaarina.	Vaikka superbussi on edullisempi näen silti varsinaisen raitiotien Turun ja jatkossa myös ympäristäkuntien yhdistäväksi lenkiksi.	Turun keskusta tarvitsee Raitiotien vahvistamaan kaupungin imagoa sekä puhaltamaan liikeyksiköiden elämään tulevaisuuden hehkua. Keskustaan pitää kaikkien päästä helposti asioimaan saasteettomasti. Linjojen laajetessa naapurikeskuksiin sisääntuloväylien varrelle olisi helppo rakentaa edullisia liityntäpysäköintipaikkoja pitkämatkalisille.

Miten Turun raitiotie vaikuttaisi toimintaanne?  Hur skulle Åbos spårväg inverka på er verksamhet?	Millaisia vaikutuksia näette raitiotiellä olevan koko Turun tai Turun keskustan kehitykseen? Entä Turun seudun kehitykseen?  Vilken inverkan ser ni att spårvägen har på hela Åbos och Åbo centrums utveckling? Hur inverkar den på hela Åboregionens utveckling?	Miten suhtaudutte raitiotien laajentamiseen seudulliseksi Turun naapurikuntiin? Mitkä ovat mielestänne tärkeimmät keinot Turun seudun joukkoliikenteen kehittämiseen seuraavan kymmenen vuoden aikana ja pidemmällä aikavälillä?  Hur förhåller ni er till en utvidgning av spårvägen regionalt till Åbos grannkommuner? Vilka är enligt er de viktigaste metoderna för att utveckla Åbos regiontrafik under de nästa tio åren samt i ett längre tidsperspektiv?	Mitä näette raitiotien ja superbussin eroiksi? Superbussista on kerrottu yleissunnitelmaraportin luvussa 6.4.  Vad ser ni att skiljer spårvägen och superbussen åt? Information om superbussen finns i utredningsplanens rapport, kapitel 6.4.	Muuta?  Övrigt?
Nostaisi varmaan veroja, kun ei rahaa ole	Ei sitten yhtään sen enempää kuin busseillakaan. Kummaa, että Kuopiossakin on bussit saatu torin alle, mutta täällä puuhataan kallista raitiovaunuliikennettä	Föli on justiinsa saatu jotenkin eteenpäin, joten mennään nyt sillä js säästetään rahat esim terveyssektorilla	Superbussi säästää rahaa, raitiovaunu ei, kulkeminen bussilla sujuu sutjakasti	Nyt tarvitaan päättäjiltä älyä, miten tässä kaupungin rauhallisessa tilanteessa edes kehdataan puhua näistä miljoonahankkeista. Jäitä hattuun ja rahojen käyttö sinne mistä puuttuu terveys, päivähoito, koulut, vanhustenhoito
Antaisi Turun kaupungista nykyaikaisen kuvan, kaupunki joka panostaa tulevaisuuteen ja asukkaiden viihtyvyyteen sekä saasteettomaan julkiseen liikenteeseen.	Taloudellinen taakka Lisää huomattavasti keskustan viihtyvyyttä, vähentää ilmansaasteita sekä vähentää ruuhkia ja saastuttavia busseja/yksityisautoilua keskustassa. Kehittyvä nykyaikainen Kaupunki(Turku) tarvitsee imagon kohottajaa eli sähköistä raideliikennettä. Helpottaa Turun seudun työmatka liikennettä ja vähentää ruuhkia.	Bussit on keksitty Laajentaa sähköistä raideliikennettä naapurikuntiin	Raitiotie ei tuki autoille varattuja kaistoja, ei saastuta, viihtyisämpi matkustajille kuin bussit, tulevaisuuden valinta.	Jyrkkä ei tällaiselle tuhlaukselle Esim Norjassa Oslossa, Bergenissä ja Trondheimissä on raitiotiet /ratikat ja asukkaat keuhvat niiden mukavuutta, luotettavuutta ja saasteettomuutta!
Lisäisi hieman houkuttelevuutta muuttaa Turkuun. Käyttö jäisi nykytilanteessa kuitenkin aika vähäiseksi, sillä Turun seudun matkani ovat suuntautuneet pitkään pääosin keskustasta mantereen puoleiseen Etelä-Turkuun (Harittu, Ilpoinen ym.), joka on jäämässä täysin linjausten ulkopuolelle. Vaikka raitiotie kulkisikin Uudenmaantietä, en varmaankaan sitä käyttäisi. Enhän käytä nykyiselläkään siinä kulkevia busseja, sillä kokonaismatka-aika nousee liian suureksi pitkän kävelymatkan tai vaihtoyhteyden odottelun takia. Haritun joukkoliikenteen käytön houkuttelevuutta vähentää myös se, että tiedän ko. seudun linjojen olevan välillä tukossa ja olen jäänyt usein bussin ulkopuolelle sen ollessa täynnä. En usko myöskään yhteyden tältä suunnalta Skanssiin paranevan nykyisestä (matka-aika). Turun sisäisen liikenteen yksi ongelma onkin poikittaisyhteyksien heikkous, johon en odota raitiotien tuovan parannusta kuin ehkä pidemmällä aikavälillä kaupunkirakenteen tiivistyessä. Silloin myös muun joukkoliikenteen yhteyksien järjestäminen muuttuisi kannattavammaksi.  Mahdollinen raideyhteys Turun keskustasta Kaarinaan olisi kuitenkin huomattava parannus ja tulisin hyödyntämään sitä paljon. Kaarinan sisäinen bussiliikenne on tällä hetkellä hieman sekavaahko, joten toivon, että sitä samalla selkeyttäisi. Koen Kaarinan jo nykyisellään houkuttelevana asuinpaikkana, mutta toimiva ja tehokas joukkoliikennedyhteys olisi vielä huomattava parannus nykyiseen. Autottomuus voisi nousta todelliseksi vaihtoehdoksi ihmisille, jotka käyvät esim. Turussa töissä.  Turun keskustassa asiointi muuttuisi myös huomattavasti miellyttävämmäksi, jos sinne pääsisi bussien sijaan pikaraitiovaunulla ja bussit olisi "siivottu" pois Kauppatorilta.	Turun imago paranee. Pikaraitiotie on nykyaikainen, vihreä ja mukava joukkoliikennemuoto. Lisäksi ainakin mielikuvatasolla se on luotettavampi kuin bussiliikenne.  Lähiöt, mm. Varissuo, muuttuisivat houkuttelevammiksi asuinpaikoiksi kunnon joukkoliikennedyhteyksien ansiosta, jolloin mielikuva niistä paranee, kysyntä kasvaa ja parhaimmillaan yritysalamä pirstyy ja asuntojen arvo nousee.  Turun ja Turun seudun houkuttelevuus kasvaa, kun ainoat kulkumuodot töihin eivät enää ole bussi tai oma auto. Keskustan saavutettavuus joukkoliikenteellä on nyt jo hyvä, joten siihen tuskin tulee kovinkaan paljon muutoksia. Sen sijaan suuri muutos tulee ympäristön muuttuessa miellyttävämmäksi raitiotien myötä. Bussit pitää saada pois Kauppatorilta.  Tärkein vaikutus on kuitenkin kaupunkirakenteen tiivistyminen. Turun seudulla on uhkana muuttua "haulikolla ammutuksi" alueeksi vuosikymmenien yksityisautoilun suosimisen johdosta. Hajanainen kaupunkirakenne tekee monet asiat kalliiksi. Onko tätä otettu laskelmissa huomioon? Pikaraitiotie auttaa mielestäni myös pitämään keskustan elinvoimaisena. Autoilua sinne on vaikea lisätä, toriparkkihaukailuun en usko, mutta nykyaikainen ja siisti pikaraitiotie on oikein sopiva. Keskustan yrittäjänä olisin iloinen.	Turun seudulle on ehdottomasti saatava nopea ja luotettava seutuliikenne nykyisten bussien rinnalle. Pikaraitiotie sopii periaatteessa tähän hyvin: on kuljetuskapasiteettia ja huokuttelevuutta. Ongelmaksi nousee valinta siitä, tähdätäänkö nopeuteen vai palvelun kattavuuteen.  Toivoisin Turun lobbaavan voimakkaammin seudullista lähijunaliikennettä asutuskeskusten välisenä nopeana vaihtoehtona (esim. Paimio - Piikkiö - Littoinen - Kupittaa - Turku), jolloin muilla liikennemuodoilla voitaisiin keskittyä hieman enemmän kattavuuteen. Seudullinen raideliikenne sitoisi myös kaupunkikehitystä tiiviimmäksi ja selkeämmiksi "keskuksiksi", toisin kuin nykyinen henkilöauto- ja bussipainotteinen liikennejärjestelmä.  Myös poikittaisyhteyksiä on kehitettävä.	En näe superbussilla suurta eroa normaaliin bussiin mielikuvatasolla. Bussi, oli se sitten super- tai tavallinen bussi, on epämiellyttävä matkustusmuoto raideliikenteeseen verrattuna. Jos kapasiteetin kasvattamisen vuoksi päädytään esim. nivelbusseihin, kärsii matkustamukavuus entisestään. Imagoletaan superbussi siis tuskin olisi merkittävä parannus nykyiseen verrattuna - joten houkutteleeko se merkittävästi lisää matkustajia? Ilmastoituja, nykyaikaisia busseja on jo nyt, joten suurin parannus superbussista tulisi kai Turun ulkopuoliselle, pitkäkhön joukkoliikennematkan taittaville matkustajille. Matka-ajan pitäisi tässä tapauksessa lyhentyä merkittävästi, jotta houkuttelevuutta olisi. Turun sisällä, muutamien kilometrien matkoilla hyödyt olisivat heikosti havaittavia. Pahimmissa ruuhkasumpuissa (esim. Uudenmaankatu) on jo bussikaistat. Todennäköisesti superbussi ei muuttaisi ainakaan omaa joukkoliikenteen käyttöäni paljoakaan.  Superbussin kaltaisilla "väliaikaisilla" ratkaisulla on tapana muuttua pitkäaikaisiksi ja viimein lopullisesta ratkaisusta maksetaankin paljon tai pahimmillaan ne eivät toteudu ollenkaan. Mielestäni superbussivaihtoehtoa ei siis pidä toteuttaa edes välvaiheena.	Skanssin linjaus on huono idea ykkösvaiheessa. Miksi se edes otettiin esiin tässä vaiheessa, kun seutu on pelkkää rakentamisen kannalta haastavaa savipeltoa? Ja miksi Peltolantietä koukkaava linja hylättiin? Nykyisten seudun asukkaiden palvelutaso ei muutu mihinkään (koskee myös Kaarinan puolta), eikä kaupunkirakenne ei tiivisty yhden uuden lähiön myötä, joka kaiken lisäksi tulee "sitten joskus". Peltolantien pysäkillä saa edelleen jäädä odottamaan täysien bussien ajaessa ohi. Eipä houkuta muuttaa takaisin.  Kuinkahan moni edes käyttää Uudenmaantiellä olevia pysäkkejä välillä Kivikartontie - Skarppakullantie, kun seudulla on asutus ja palvelut ovat erittäin väljä? Kartaltakin näkee, että linja kulkee yhtäkkiä keskellä eimitään. Eikös pikaraitiotien pitänyt olla suuremman kapasiteetin joukkoliikennematkaa? Montako matkustajaa Skanssin lähiön rakentaminen tuo linjalle ja milloin? Tässä pelataan nyt uhkapeliä oletuksella, että raitiotie lisää Skanssin houkuttelevuutta tarpeeksi, niin, että se rakennetaan lähivuosiin. Pelkkä kauppakeskus ei riitä perusteeksi rakentaa kallis raideyhteys ja lisäksi se paradoksaalisesti kilpailee Turun keskustan kanssa elinvoimaisuudesta ja linjaratkaisussa on Skanssin kauppakeskukselle "räättälöimisen" maku. Skanssin alue on jo muutenkin muodostunut kiinnostamattomaksi "automarkettipelloksi" (ykköstien toinen puoli), jossa jo nykyisellään muulla kuin autolla liikkuminen on aikaa vievää. Mahdollinen jatkoysteys Kaarinaan muuttanee linjan kannattavammaksi, mutta samalla koukkaus heikentää sen nopeutta kaarinalaisten näkökulmasta. Turun kaupungin näkökulmasta luulisi keskustan elinvoimaisuuden olevan ykkösprioriteetti peltomarkettien sijaan.  Linjauksen olisi pitänyt ehdottomasti kulkea asutuksen läpi väylää Peltolantie - Kataraisentie - Pyhän Katarinan tie - Kaarinan keskusta. Nyt raitiotieverkkoon uhkaa tulla tällainen yksi torso, joka heikentää sen kannattavuutta. Toivon, että Skanssin linja hylätään ja linjausvaihtoehtoja mietitään myöhemmin uudelleen kunnolla.

Miten Turun raitiotie vaikuttaisi toimintaanne?  Hur skulle Åbos spårväg inverka på er verksamhet?	Millaisia vaikutuksia näette raitiotiellä olevan koko Turun tai Turun keskustan kehitykseen? Entä Turun seudun kehitykseen?  Vilken inverkan ser ni att spårvägen har på hela Åbos och Åbo centrums utveckling? Hur inverkar den på hela Åboregionens utveckling?	Miten suhtaudutte raitiotien laajentamiseen seudulliseksi Turun naapurikuntiin? Mitkä ovat mielestänne tärkeimmät keinot Turun seudun joukkoliikenteen kehittämiseen seuraavan kymmenen vuoden aikana ja pidemmällä aikavälillä?  Hur förhåller ni er till en utvidgning av spårvägen regionalt till Åbos grannkommuner? Vilka är enligt er de viktigaste metoderna för att utveckla Åbos regiontrafik under de nästa tio åren samt i ett längre tidsperspektiv?	Mitä näette raitiotien ja superbussin eroiksi? Superbussista on kerrottu yleissunnitelmaraportin luvussa 6.4.  Vad ser ni att skiljer spårvägen och superbussen åt? Information om superbussen finns i utredningsplanens rapport, kapitel 6.4.	Muuta?  Övrigt?
Asun Satakunnantien välittömässä läheisyydessä, joka on runkoreitti Tku-Raisio-Nli reitillä. Nykyinen liikennöinti riittämätöntä, hidasta ja aikataulut eivät pidä. Alue on vetovoimainen asuinalue, raitiotie lisäisi alueen arvoa ja helpottaisi koululais- ja työmatkaliikennettä. Myös melu ja saasteet vähenesivät. Katsokaa miten tehokkaasti Hgin raitiovaunuliikenne toimii, samoin Keski-Euroopan.	Turun Kauppatori on saatava muuhun käyttöön kuin bussien pakokaasuinen parkkialue, niin kuin se on nyt! Ennen kaikkea on ajateltava tulevaisuutta ja unohdettava suurten ikäluokkien vastarinta, sillä heidän aikansa on kohta ohi. Rakennetaanko Turkua uutta sukupolvea varten, vai tehdäänkö päätöksen aina vastustajien mielipiteiden varassa! Turun on syytä keskieuropalaistua myös teossa, ei sanoissa. Vertailu Treeseen turhaa, rak.kustannukset ei ole sen suuremmat kuin euroopplaisissa kaupungeissakaan. Nyt satsattaisiin tulevaisuuteen, unohdetaan jarrumiehet.	Ensin Turun sisäinen liikenne kuntoon vuoteen 2025 mennessä, tai auleen vetovoima hiipuu entisestään. On myöhempien aikojen asia vetää raitiotie Nliin ja Kaarinaan asti, edellyttäen että Suur-Turku alue syntyy.  Tärkeintä on saada maaliin Turun raitiotie heti alkuunsa myös Satakunnantien runkolinja Raision rajalle saakka, Länsikeskus on kehittyvä keskus.  Jahkailun aika on nyt ohi, nyt päätöksiä rakentamisen aloittamisesta!	Imagoarvo raitiotiellä suurempi, bussiajatus on vanhan toimintamallin uudelleen lämmittämistä, eikä sillä lailla rakenneta mitään uutta. Myös saasteet on saatava kuriin. Raitiovaunuja voidaan kytkeä peräkkäin vaikka kuinka monta, sitähän voidaan kehittää liikennemäärien mukaan paljon helpommin.  Tutustukaa esim. Sveitsin joukkoliikenteeseen, niin näette, miten tehokas liikenne on voitavissa järjestää. Täällä toimitaan vielä 1950- luvun hengessä asiassa kuin asiassa.	Odotan raitiotiepäätöstä samoin ns. tunninjuna - hankkeen edistymistä, toivottavasti molemmat toteutuu vielä elinaikanani. Muussa tapauksessa Turulla jää keskisuurten kaupunkien kastiin ja Suomen kehitys tulee tapahtumaan väistämättä Hki-Tampere keskusakselin varaan!
Mycket menligt. Spårförbindelser är oflexibla det blir krångligare både för fotgängare och bilister. Skadorna och olyckorna kommer att öka. Det blir bökigt när spåren ska dras. Bussar är mycket bättre ! Åbo har haft sina spårvagnar. Åbo behöver inte ta efter Stockholm i allt dåligt.	Förhindrar utvecklingen helt. Trafiken fungerar inte och det blir farliga situationer när ännu ett fortskaffningsmedel ska samsas om det trånga utrymnet på Åbos gator. I centrum är bussen det bästa alternativet då linjerna smidigt kan läggas om vid behov och inga spår behöver byggas. Spåren är hala på vintern och ökar risken för halkolyckor. Att bli överkörd av en spårvagn är ingen död jag önskar mej.	Fölibiljetten utmärkt idé. Bussar är bra. Vid behov kan bussfiler byggas så trafiken löper smidigare på landsbygden. Ingen spårtrafik se ovan fråga 2 och 3.	Superbussen är bättre, billigare och mera flexibel. Det behövs ingen spårväg.	Varför måste ni gå tillbaka till en så gammal idé som spårväg ? Den står ju still om det händer en olycka medan en buss kan dirigeras om till en annan rutt. Detta gäller även till exempel vid olika evenemang.
Pyrin aina käyttämään joukkoliikennettä liikkeessani kaupungin sisällä. Huomasin kuitenkin asuessani Varissuon linjan varrella, että linja kärsi niin kutsutusta ketjuuntumisesta, ruuhkautumisesta sekä näiden aiheuttamista myöhästymisistä. Näiden syiden vuoksi koin linjan usein liian epäluotettavaksi työmatkoihin. Jos käytettävissä olisi suuremmalla kapasiteetilla ja luotettavammalla aikataululla toimiva joukkoliikennemuoto, voisin käyttää sitä huoletta myös työmatkoihin. Nähdäkseni raitiotie on tällainen liikennemuoto.	Uskon, että raitiotie olisi positiivinen asia koko keskustan sekä Turun seudun kehitykselle. Raitiotie on paras tapa tiivistää kuntarakennetta ja ohjata sen kehitystä selkeille uomille. Raitiotie on ekologista liikennettä sekä käyttövoimansa että käyttöikänsä puolesta, ja näin ollen se on erinomaisesti linjassa Turun hiilineutraliuteen tähtäävien pyrkimysten kanssa. Imagolisesti raitiotie yhdistetään nykyään suuriin ja edistyksellisiin kaupunkeihin ja mielestäni se olisi Turulle suuri kohennus.	Laajentaminen naapurikuntiin on mielestäni ehdottoman tärkeää seutualueen koheesion ja yhteistyön kannalta. Seudullinen raitiotie loisi luontevia väyliä kuntarajat ylittävälle kaavoittamiselle ja yhteistyölle sekä luonnollisen jatkumon Fölin kehitykselle. Kymmenen vuoden aikajänteellä tärkeintä mielestäni on Turun seudun joukkoliikenteen houkuttelevuuden parantaminen ja se mielestäni kulminoituu raideliikenteeseen. Monet eivät koe kumipyörien nykivää kyytiä houkuttelevaksi ja bussien ahtaita tiloja mukaviksi. Pitemmällä aikavälillä tulisi ehdottomasti aloittaa paikallisjunaliikenne sekä Salon, että Uudenkaupungin suuntiin. Näin olisi saavutettavissa suuremman väestöpohjan valtavat synergiaedut ja työvoiman vapaampi liikkuvuus alueella.	En koe superbusseja houkutteleviksi, koska raportissa kuvattu akkubusseja ei ole missään vielä käytössä ja uskon, että Turulla ei ole varaa ryhtyä hankkimaan testaamattomia prototyyppisiä. Superbussit vievät kadulla paljon enemmän tilaa kuin raitiovaunut, jotka voidaan mitoittaa paljon pienempään tilaan ja vaikka viihtyisälle viherkaistalle asfaltin sijaan. Lisäksi kumipyörien epätasaiseen kyytiin superbussit eivät tuo parannusta. Eikä superbussiin ei myöskään ole mahdollista toteuttaa samankaltaisia laitureita, kuin raitiotien varrelle, joiden avulla vammat ja vanhukset pääsisivät liikkumaan helposti sisään ja ulos kulkuneuvosta.	Miksi laskelmissa ei ole kohdistettu superbussien kuoletuskustannuksiin varikkokustannuksia, toisin kuin raitiotien kanssa? Miksi Itäharjun maanpuhdistus on pistetty mukaan raitiotien kustannuksiin? Eikö se ole joka tapauksessa edessä? Samoin putkiston uusimisen kustannukset ruutukaava alueella? Otetaan oppia Helsingin nivelbussikokeilusta ja jätetään superbussit väliin.
Muu julkinen liikenne kärsisi, varoja kun ei kuitenkaan kaupungilla liiemmästi ole. Nykyinen joukkoliikenne toimii ihan kohtuudella.	Turun keskus näivetty kun rahat laitetaan raitioliikenteen uudelleen herättelyyn	matkat pitkiä, asukkaita rajoitetusti. bussiliikenteen kehittämisen varat.	Ei isoa eroa. Molemmat turhaa rahan haaskausta, nykykalusto riittää.	kohtuuhintaiset parkkitilat turun kehityksen kannalta huomattavasti tärkeämpiä

<p>Miten Turun raitiotie vaikuttaisi toimintaanne? Hur skulle Åbos spårväg inverka på er verksamhet?</p>	<p>Millaisia vaikutuksia näette raitiotiellä olevan koko Turun tai Turun keskustan kehitykseen? Entä Turun seudun kehitykseen? Vilken inverkan ser ni att spårvägen har på hela Åbos och Åbo centrums utveckling? Hur inverkar den på hela Åboregionens utveckling?</p>	<p>Miten suhtaudutte raitiotien laajentamiseen seudulliseksi Turun naapurikuntiin? Mitkä ovat mielestänne tärkeimmät keinot Turun seudun joukkoliikenteen kehittämiseen seuraavan kymmenen vuoden aikana ja pidemmällä aikavälillä? Hur förhåller ni er till en utvidgning av spårvägen regionalt till Åbos grannkommuner? Vilka är enligt er de viktigaste metoderna för att utveckla Åbos regiontrafik under de nästa tio åren samt i ett längre tidsperspektiv?</p>	<p>Mitä näette raitiotien ja superbussin eroiksi? Superbussista on kerrottu yleissunnitelmaraportin luvussa 6.4. Vad ser ni att skiljer spårvägen och superbussen åt? Information om superbussen finns i utredningsplanens rapport, kapitel 6.4.</p>	<p>Muuta? Övrigt?</p>
<p>- ehdottomasti positiivisesti - palauttaisi uskon järkevään päätöksentekoon, missä ajatellaan suuresti ja pidemmällä tähtäimellä - nostaisi kaupungin uskottavuutta kansallisella tasolla - mahdollistaisi todellisen kilpailun suurten kaupunkien sarjassa</p>	<p>- raitiotiet mahdollistaisivat tehokkaan maankäytön suunnittelun ja loisivat puitteet ja rungon toimivalle, ympäristöystävällisemmälle joukkoliikenteelle - tulevan kaupunkirakenteen tiivistyminen raidekäytävien varrelle tehostaisi raitioteiden toimivuutta entisestään ja jo kulkumuotona tämä houkuttaisi ihmisiä joukkoliikenteen suosimiseen - maan arvo raidekäytävien varrella ja saavutettavuusvyöhykkeillä nousisi - raitiotiet muuttaisivat oleellisesti kaupunkikuvaa luoden "suuren kaupungin" tuntua - todennäköisesti kaupunki muuttuisi ihmisten ja yritysten silmissä vetovoimaisemmaksi, mikä näkyisi kasvavina investointeina; tämä pätee itse kaupunkiin ja erityisesti sen keskustaan, mutta myös koko ympäröivään kaupunkiseutuun - kaupungin uskottavuus valtakunnallisesti kasvaisi ja Turun seutu pystyisi aidosti kilpailemaan muiden suurten kaupunkiseutujen kanssa - alussa kallis investointi tulisi varmasti pidemmällä tähtäimellä kannattavaksi ja se tulisi poikimaan paljon hyvää koko alueelle - monet pitävät raitiotiehanketta näytön paikkana Turulle: sen onnistuminen viimekädessä määrittää, millainen Turku on ja mikä on sen kohtalo Suomen kaupunkikartalla - raitioteilla on oma roolinsa joukkoliikenteen toteuttajina, mutta kyse on vahvasti myös kaupungin imagosta, minkä merkitystä kaupunkikehityksen moottorina ja vetovoimatekijänä ei parane väheksyä - hanke olisi myös mitä parasta elvytystä, sillä se tarjoaisi työtä ja toimeentuloa seudulle</p>	<p>- laajentuminen olisi hyvin luonnollista ensimmäisen vaiheen jälkeen, sitten jatkossa - seudullinen raideliikenne sitoisi Raision ja Kaarinan tiiviimmin osaksi Turkua - käytännössähän koko seutu on jo nyt melko yhtenäistä kaupunki- ja työssäkäyntialuetta ja toisihan laajentaminen raitiotien yhä suuremman ihmisjoukon ulottuville, mikä mahdollistaisi toiminnan tehostamisen - merkittävimmät joukkoliikenteen päätökset tulisi realisoida mahdollisimman pian: nyt ja tulevaisuudessa mielestäni juuri raitiotie on tässä keskeisessä asemassa - mieluiten raiteiden lyömisen tiehen soisi alkavan jo tämän vuosikymmenen puolella</p>	<p>- superbussit olisivat alkuinvestointina epäilemättä pienemmät, mutta luulen moninaisten, pitkällä aikavälillä syntyvien kokonaisyhtöyten olevan suurempia raitiotievaihtoehdossa - raitiovaunujen käyttöikä on pidempi ja ne myös mahdollistavat aivan erilaisen matkustajakapasiteetin - superbussilla ei myöskään olisi samanlaista kaupunkikuvallista, imagollista ja maankäytön suunnittelua ohjaavaa vaikutusta, kuin raitioteilla - sinänsä positiivista on se, että jos superbussit toteutettaisiin, olisi niiden infra (kaistat ja pysäkit) suunniteltu ulkoisesti toimimaan raitioteiden tavoin: tämä mahdollistaisi tehokkaan joukkoliikenteen ja mahdollisen tulevaisuuden option raiteisiin - olisihan tämäkin vaihtoehto tietysti parempi, kuin se, että ei tapahtuisi mitään - superbussit ovat perinteistä bussijärjestelmää edellä, mutta kuitenkin ikään kuin "köyhän miehen" raitiotiet: parhaimmillaankin vain jonkinlainen esiaste niille - jos superbussit toteutettaisiin esiasteena, on niihin kuitenkin sitouduttava pitkäksi aikaa, jolloin raitiotiet ja niiden toteuttaminen, mikä nähdäkseni on pitkällä aikavälillä kaupungin ja seudun kasvaessa väistämätöntä, karkaisivat kauas tulevaisuuteen - tämän ja edellä lueteltujen syiden vuoksi en näe superbussivaihtoehtoa ensisijaisena</p>	<p>Kiteytyksenä loppuun lainaus Juho Suomisen kirjoittamasta lehtiartikkelista: "Jos Turku jää ilman raitiotietä, kun Tampereelle sellainen rakennetaan, ei Turku enää pysty kilpailemaan tasapäisesti Tampereen kanssa. Tällainen kehityksen kelkasta jättäytyminen voi tulla pitkällä tähtäimellä huomattavasti kalliimmaksi kuin raitiotie koskaan." (TS 30.5.2014) Siinä meille turkulaisille mietittävää.  Ps. Asun nykyään Espoossa opintojeni takia, minkä vuoksi olen viimeiset kaksi vuotta reissannut kahden kaupungin välillä; tulevaisuudessa, mikäli mahdollista, aion palata taas kirjoille Turkuun. En ollut aivan varma, mitä kohtaan "edustamani yhteisö" olisi tullut laittaa, joten jätin kohdan tyhjäksi. Olen ollut Turun kaupungilla töissä ja opiskelen Aalto-yliopistossa, mielipiteeni jätin kuitenkin yksityisenä henkilönä ja syntyperäisenä turkulaisena.</p>
<p>Parantaisi yhteyttä keskustasta Runosmäkeen ja takaisin. Nyt bussit ovat täynnä ja usein täysi näinen bussi on ajanut pysähtymättä ohi. Toisi ryhtiä Turun joukkoliikenteeseen</p>	<p>Kulku Turun keskustaan helpottuisi ja henkilöautoliikenne vähenisi ja keskustasta vapautuisi tilaa jalankululle ja pyörille. Terveysten kannalta erittäin oleellista, että hyötyliikunta lisääntyy. Väki ikääntyy ja entistä enemmän on niitä, joilla ei ole omaa autoa käytössä. Tukee hiilivapaata Turkua</p>	<p>Nyt tarkastellut Kaarinana ja Raision vaihtoehdot hyvä suunta. Tuntemani kaarinalaiset ovat olleet tyytyväisiä uuteen Föli-järjestelmään. Hyvä valinta. Nyt saatu Reittiopas erittäin hyvään paikkaan. Helpottaa joukkoliikenteen käyttöä kun opas hakee hyvät reitit ja sen antama informaatio selkeä. Seuraava steppi olisi saada kevyen liikenteen reitit reittioppaaseen. Helsingin malli erittäin hyvä ja hyödyllinen myös kevyen liikenteen reittien valinnassa.</p>	<p>Raitiovaunun kulku on tasaisempaa ja kuljetuskapasiteetti lienee suurempi. Raitiovaunussa on helpompi mieltää seisomapaikat, koska sen kulku on vakaampaa kuin bussi</p>	<p>Raitiotie on mielestäni pidemmällä aikavälillä tarkasteltuna tulevaisuuden liikuntamuoto. Kunhan linjat saadaan päätettyä, jotta kaupunkia voidaan kehittää pitkäjänteisesti eikä poukkoilevia ratkaisuja. Olisi ollut tietysti hienoa, jos nykyisiä kouluratkaisuja olisi ajateltu raitiotielinjojen näkökulmasta.</p>

<p>Miten Turun raitiotie vaikuttaisi toimintaanne? Hur skulle Åbos spårväg inverka på er verksamhet?</p>	<p>Millaisia vaikutuksia näette raitiotiellä olevan koko Turun tai Turun keskustan kehitykseen? Entä Turun seudun kehitykseen? Vilken inverkan ser ni att spårvägen har på hela Åbos och Åbo centrums utveckling? Hur inverkar den på hela Åboregionens utveckling?</p>	<p>Miten suhtaudutte raitiotien laajentamiseen seudulliseksi Turun naapurikuntiin? Mitkä ovat mielestänne tärkeimmät keinot Turun seudun joukkoliikenteen kehittämiseen seuraavan kymmenen vuoden aikana ja pidemmällä aikavälillä? Hur förhåller ni er till en utvidgning av spårvägen regionalt till Åbos grannkommuner? Vilka är enligt er de viktigaste metoderna för att utveckla Åbos regiontrafik under de nästa tio åren samt i ett längre tidsperspektiv?</p>	<p>Mitä näette raitiotien ja superbussin eroiksi? Superbussista on kerrottu yleissunnitelmaraportin luvussa 6.4. Vad ser ni att skiljer spårvägen och superbussen åt? Information om superbussen finns i utredningsplanens rapport, kapitel 6.4.</p>	<p>Muuta? Övrigt?</p>
<p>Valmistun ensi vuonna diplomi-insinööriksi. Työpaikkaa lähdetään etsimään kaupungeista, joissa on toimiva infrastruktuuri. Raitiotie nostaisi suuresti haluja jäädä Turkuun asumaan heti tai myöhemmin. Nyt asun keskustassa, mutta raitiotien myötä voisin harkita myös kehittyviä esikaupunkialueita.</p>	<p>Mielestäni raitiotie nostaa Turun uudelle tasolle kaupunkina. Turku on mielestäni ollut kaupunkina kuin amputoitu raajarikko ja menestystä on etsitty aivan vääristä asioista.</p> <p>Raitiotie on ainoa tapa tehdä persäeroa kolmoskaupunkihin, eli Ouluun, Jyväskylään, Lahteen ja Kuopioon. Raitiotie muistuttaisi ihmisiä esim. siitä, että vaikka Oulu on paperilla väkirikkaampi kuin Turku, Turku on silti oikeasti aivan omaa luokkaa.</p> <p>Raitiotie on ainut tapa tehostaa maankäyttöä niin paljon, että sillä saisi aikaan todellisen muutoksen, uuden kaupungistumisen. Asukastiheyttä ei voi nostaa, ellei kulkumuoto-osuus muutu radikaalisti, ja se onnistuu vain raitiotiellä.</p>	<p>Naapurikuntiin voidaan mennä heti kun he ymmärtävät mistä ovat jäämässä paitsi. Joukkoliikennettä on kehitettävä seudullisena. Turku on todellisuudessa pieni metropoli ja sellaisena sitä tulisi kehittää.</p>	<p>Superbussi olisi loistavaa kehitystä nykytilaan ja joukkoliikenne saisi takaisin menetettyä asemaansa. Varjopuolena näen menestyksen epävarmuuden.</p> <p>Uudet raitiotiejärjestelmät tuntuvat aina ylittävän odotukset, kun taas superbussijärjestelmästä ei ole niin paljon tietoa.</p> <p>Suurin pelko on, että jos Superbussijärjestelmä ei pysty luomaan Turkuun uutta joukkoliikennematkustamisen ilmiötä, jonka raitiotie on kaikkialla tehnyt, niin liikenneongelmien kasvaessa superbussijärjestelmään laitettut rahat unohdetaan ja aletaan karsimaan superbussin etuoikeuksia henkilöautojen hyväksi.</p> <p>Koska suunnitelluilla reiteillä on paljon jaettu osuuksia, pystyy todennäköisesti vain raitiotie raiteillaan säilyttämään autoilijoiden kunnioituksen. Busseja ei juurikaan liikenteessä kunnioiteta, se on myös syy miksi niitä ei käytetä.</p> <p>Superbussia kannattaisi mielestäni harkita vain Skanssin reitille, raitiotiejärjestelmän rinnalle kustannuksia laskemaan tai jättää toteuttamatta kokonaan.</p>	<p>Tampereen raitiotie tulee luomaan Suomeen uuden epävirallisen kaupunkiuden määritelmän ja Tampereesta tulee Suomen ehdoton kakkoskaupunki.</p> <p>Turku ei saa vajota samaan sarjaan Oulun ja kumppaneiden kanssa, vaan meidän on erotuttava isompana, monipuolisempänä ja houkuttelevampana. Raitiotie-ratkaisulla valitaan mielikuva siitä, mihin joukkoon Turku kuuluu.</p>

<p>Miten Turun raitiotie vaikuttaisi toimintaanne?</p> <p>Hur skulle Åbos spårväg inverka på er verksamhet?</p>	<p>Millaisia vaikutuksia näette raitiotiellä olevan koko Turun tai Turun keskustan kehitykseen? Entä Turun seudun kehitykseen?</p> <p>Vilken inverkan ser ni att spårvägen har på hela Åbos och Åbo centrums utveckling? Hur inverkar den på hela Åboregionens utveckling?</p>	<p>Miten suhtaudutte raitiotien laajentamiseen seudulliseksi Turun naapurikuntiin? Mitkä ovat mielestänne tärkeimmät keinot Turun seudun joukkoliikenteen kehittämiseen seuraavan kymmenen vuoden aikana ja pidemmällä aikavälillä?</p> <p>Hur förhåller ni er till en utvidgning av spårvägen regionalt till Åbos grannkommuner? Vilka är enligt er de viktigaste metoderna för att utveckla Åbos regiontrafik under de nästa tio åren samt i ett längre tidsperspektiv?</p>	<p>Mitä näette raitiotien ja superbussin eroiksi? Superbussista on kerrottu yleissunnitelmaraportin luvussa 6.4.</p> <p>Vad ser ni att skiljer spårvägen och superbussen åt? Information om superbussen finns i utredningsplanens rapport, kapitel 6.4.</p>	<p>Muuta?</p> <p>Övrigt?</p>
<p>Tuskin kovin paljoa, en asu raitiotien tulevalle vaikutusalueella. Seudullista raitiotietä luultavasti tulisi yksikohdista riippuen ehkä käytettyäkin, mutta se vaihe on vielä kovin kaukana.</p>	<p>Raitiotie tiivistäisi asumista ja nostaisi joukkoliikenteen käyttöastetta, ja antaisi melkoisen piristysruiskeen Turun keskustalle ja elinkeinoelämälle. Raitiotie tarvitsee niin teli- kuin superbussiakin vähemmän katutilaa ja on matkustajalle mukavampi - kyyti on tasaisempi niin kesällä kuin talvellakin. Raitiotien yhdistämät lähiöt olisivat houkuttelevampia asuinpaikkoja, ja Skanssin suunnalla olisi tilaisuus rakentaa koko kaupunginosa alusta alkaen joukkoliikenteen ja ratikan ehdoilla sen sijaan, että joukkoliikennettä myöhemmin yritetään muokata jo olemassa olevalle asuinalueelle, jolloin joudutaan tekemään kompromisseja niin rakentamisen (rakentamisen tiiviyys, tarvittavien autopaikkojen määrä, henkilöautoreittien liikennejärjestelyt ja mitoitus jne.) kuin joukkoliikenteenkin osalta.</p> <p>Pidemmällä tähtäimellä koko kaupunkiseudun kannalta Turku ja naapurikunnat (Raisio, Kaarina, Naantali) integroituisivat entistä paremmin yhdeksi urbaaniksi työssäkäynti- ja matkailualueeksi. Naantalista tulisi entistä paremmin Turun alueen helposti saavutettava kesäkaupunki - meluisalla ja heiluvalla bussilla on turha kuvitella sinne asti kenenkään lähtevän, ilmapalla ja tasaisesti kulkevalla ratikalla kyllä. Samalla vähentyisi Naantalista Turkuun suuntautuva työmatkaliikenne ja sitä myötä myös parkkipaikkojen tarve - samaa voidaan kyllä sanoa muidenkin naapurikuntien Turkuun suuntautuvasta liikenteestä.</p>	<p>Raitiotien tähtäin on oltava sen laajentumisessa naapurikuntiin, jos ja kun odotetut hyödyt alkavat realisoitua ensimmäisen vaiheen rakentamisen seurauksena. Näin sekä raitiotiestä että kaupunkiseudusta saadaan paras mahdollinen hyöty. Laajentamisen aikataulu pitää tarkastella ensimmäisestä vaiheesta saatujen kokemusten perusteella. Pitää muistaa, että laajennusvaiheessa varikkoinvestoinnin kustannuksetkin jakautuvat suuremman linjaston, matkustajamäärän ja vaunupäivämäärän kesken.</p> <p>Jos (huom. JOS) valtiolta on saatavissa vielä uudenkin hallituksen aikana raitiotielle rahaa, niin raitiotie kannattaa ehdottomasti rakentaa. Se maksaa itsensä takaisin paitsi tehostuneena joukkoliikenteenä ja kasvaneena matkustusmukavuutena (=kasvaneilla matkustajamäärillä), niin myös tulevaisuudessa pakosta uusittavan infrastruktuurin määrän vähenemisenä. Lisäksi tulevat maankäytön tehostamisesta saatavat tulot, jotka jäävät suurelta osin saamatta niin superbussi- kuin runkobussivaihtoehdossakin. Joukkoliikenteen kehittäminen säästää pitemmällä tähtäimellä autoilunfrastruktuurin rakennus- ja kunnossapitokuluja.</p> <p>Tärkeimmät keinot joukkoliikenteen kehittämiseksi ovat saavutettavuuden kehittäminen ja matkustusmukavuuden parantaminen. Täydet tai lähes täydet bussit ruuhka-aikaan eivät houkuta ihmisiä joukkoliikenteen käyttäjiksi. Saavutettavuuteen sisältyy myös ajallinen saavutettavuus, matkustusmukavuuteen matkailuajan muiden viihtyvyytekkijöiden lisäksi. Lyhyet odotusajat ja sujuvat vaihdot jatkohteyksiin ovat äärimmäisen tärkeitä. Kustannuspaineet varmasti hankaloittavat tilannetta, mutta siitä huolimatta lippujen hintoja olisi pyrittävä pitämään alhaisina.</p> <p>Henkilökohtaisena huomiona toivoisin vielä aikaisempia bussivuoroja myös arkisin, vaikka sitten harvemmalla aikataululla ja korkeammalla taksalla (esim. Raisioon tai Naantaliin ei pääse bussilla aamukuudeksi toihin - Raisioon pääsee, jos kävelee Kauppatorille).</p>	<p>Esitetty superbussi on täysin koettelematon teknologiaa. Sellaista ei ole missään käytössä sähkökäyttöisenä. Polttomoottorilla varustetuista superbusseista (nielibusseista) Suomessa paljon kokemusta, joiden seurauksena niitä ei käytetä enää missään - ne ovat niin epätaloudellisia. Huoltokulut (eivätäkään siis pelkästään moottorin huoltokulut) ovat niin suuret.</p> <p>Lisäksi matkustusmukavuus superbussissa on huomattavasti matalampi kuin ratikassa. Ratikka kulkee... noh, kuin kiskoilla.</p> <p>Muutama asia pisti selvityksestä saman tien silmään:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>Raitiotien hinta 423 miljoonaa kalustoineen kaikkineen, superbussin 217 miljoonaa. H/K vastaavasti kolmihaaraisella raitiotiellä 0,68, kaksiharaisella 1,12, superbussilla 1,52. Mutta...</li> <li>Superbussivaihtoehdossa ei tehdä arkeologisia kaivauksia, mutta jotain pohjan vahvistusta tehdään kuitenkin. Samoin samanlaisia putki- ja raitiotievaihtoehdossa.</li> <li>Superbussivaihtoehdon hinta on 159 miljoonaa euroa, kolmihaaraisen raitiotien 301 miljoonaa (sis. liikenneverkosto, maanhankinta, rakennuttaminen ja suunnittelu). T.s. valtiolta voitaisiin (kaiketi? H/K on näillä laskuilla kuitenkin vain 0,68) saada raitiotiehen 90 miljoonaa euroa, jolloin Turun kaupungin osuus putoaisi moisisella summalla. Tällöin kokonaiskustannukset olisivatkin kaupungille 211 vs. 159 miljoonaa, kun kalusto kuuletetaan joka tapauksessa liikennöintikulusta.</li> <li>Ratikalla vaunupäivän kustannus on 1452 e. Kuoletusta 821 e, jolloin vaunupäivän kustannukseksi jäisi 631 e. Tampereella vaunupäivän kustannus on 490 e sisältäen vaunun kuoletuksen. Mistä tällainen käsittämätön ero tulee, kun samanlaisia kalustoa ollaan hankkimassa ja kuljettajakustannukset oletettavasti eivät Turussa ole ainakaan Tampereen korkeammat (Miksi liikennöintikustannuslaskelma on kuljettajille 52 e/h, kun oikeampi taso olisi noin 36 e/h)?</li> <li>Aika mielenkiintoista myös olettaa Itäharjun maanpuhdistuksen kulut ratikalle, ikään kuin niitä ei tarvitsisi puhdistaa lainkaan muussa käytössä tai liikennöintivaihtoehdossa.</li> <li>Tampereella on vahvasti painotettu sitä, että tarkasteluajaksella joka tapauksessa uusittava infra rajataan pois ratikan kustannuksista. Turussa on ilmeisesti lähde siitä, että kaikki raitiotien rakentamisen yhteydessä uusittava laitetaan raitiotien piikkiin. Turussa ratikkainvestointiin on siis laskettu Turku Energian, Turun vesilaitoksen ja Turun kiinteistöliikelaitoksen muutenkin jossain vaiheessa seuraavan kahdenkymmenen vuoden aikana toteutuvia kustannuksia.</li> <li>Superbussivaihtoehdossa on oletettu, ettei varikkoon tarvitse laittaa lainkaan rahaa, vaikka nykyvarikko on suunniteltu telibusseille, ei sähköisille kaksinivelsille superbusseille. Kuitenkin ratikkavarikkoon on laskettu täysimääräisesti kaikki kulut. Miten nämä luvut ja suunnitelmat ovat mitenkään vertailukelpoisia?</li> </ol> <p>Summa summarum yltä:</p> <p>Jos superbussivaihtoehdot toteutetaan esitetysti "raitiotien esivaiheena", on se hölmöläisten hommaa useammastakin syystä:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>Raitiotietä myöhemmin rakennettaessa joudutaan sitten tekemään ne arkeologiset kaivaukset, putki- ja pohjan vahvistukset, joita ei ole vielä tehty. Selvityksestä ei käy ilmi, mikä näiden aiheuttama kaksinkertainen kustannus on, kun valmiiksi rakennettua katupintaa puretaan ja pohjustetaan uudelleen superbussipohjaa paremmin. Lisäksi superbussivaihtoehdossa näiden vanhojen putkien uusimiskustannuksia ei ole laskettu lainkaan. Ilmeisesti superbussivaihtoehdossa vanhat putket uusivat itse itsensä ilmaiseksi?</li> <li>Superbussivaihtoehtoon ei ole (tällä tiedolla) saatavissa valtion rahaa, jolloin Turun kaupunki paitsi maksaa kaiken itse niin myös jää saamatta kaupunkiseudulle valtion rahan tuoma piristysruiske.</li> <li>Superbussivaihtoehdon matkustusmukavuus ja käyttäjämäärät jäävät raitiotietä pienemmiksi, jolloin sillä ei ratkaista lisääntyvän liikenteen ongelmia lainkaan samalla lailla kuin raitiotiellä, ja</li> <li>Superbussit tarvitsevat enemmän katutilaa kuin raitiovaunut ihan jo senkin vuoksi, etteivät ne "kulje kiskoilla". Tällöin myöhemmin raitiotietä rakentaessa onkin tullut tehtyä tarpeettoman kalliita silta- ja maanrakennustöitä, kaistatöitä puhumattakaan.</li> </ol>	<p>Itse en ole varaukseton raitiotien kannattaja, vaan päätös tulee tehdä tutkittujen tietojen ja laskelmien pohjalta. Valitettavasti jo kaltaiseni maallikkokin havaitsee yllä esiin nostamani omituisuudet. Kaikkein omituisin seikka on sähköisiin superbusseihin vertaaminen, niiden kustannuksista (ml. elinkaarikustannukset) kun ei ole minkään valtakunnan käytäntöön perustuvaa tutkimustietoa.</p> <p>Rakentamis- tai rakentamatta jättämispäätös pitäisi tehdä ilman suuria ennakoasenteita suuntaan tai toiseen. Raitiotie (tai sen rakentamattomuus) kuitenkin on Tunnin junan jälkeen suurin Turun seudun kehittämiseen vaikuttava seikka tulevaisuudessa.</p>
<p>Kielteisesti. Turku on tulojensa vähyyden vuoksi joutunut korottamaan kunnallisveroprosenttiaan. 302 miljoonan laittaminen raitiotien rakentamiseen on mielestäni järjetöntä. Mieluummin kehitettäisiin bussiliikennettä, siinäkin on tulevaisuudessa tulemassa yhä ympäristöystävällisempää tekniikkaa. Lisäksi se on tietääkseni edullisempi vaihtoehto. Säästyneille rahoille löytyisi kyllä hyödyllistä käyttöä, esim. sosiaali- ja terveystoimi, opetustoimi, infra, ja rakennusten kunnostaminen.</p>	<p>Kielteisiä vaikutuksia. Hanke on niin kallis, että se varmaankin toisi paineita kunnallisveroprosentin nostamiseen. Turussa on paljon järkevämpiäkin rahoituksen kohteita, esim sosiaali- ja terveystoimi ja opetustoimi.</p>	<p>Kielteisesti. Mielestäni koko hanke on niin kallis, että se kannattaisi haudata.</p>	<p>Bussit ovat hankintahinnaltaan edullisempia.</p>	



<p>Miten Turun raitiotie vaikuttaisi toimintaanne? Hur skulle Åbos spårväg inverka på er verksamhet?</p>	<p>Millaisia vaikutuksia näette raitiotiellä olevan koko Turun tai Turun keskustan kehitykseen? Entä Turun seudun kehitykseen? Vilken inverkan ser ni att spårvägen har på hela Åbos och Åbo centrums utveckling? Hur inverkar den på hela Åboregionens utveckling?</p>	<p>Miten suhtaudutte raitiotien laajentamiseen seudulliseksi Turun naapurikuntiin? Mitkä ovat mielestänne tärkeimmät keinot Turun seudun joukkoliikenteen kehittämiseen seuraavan kymmenen vuoden aikana ja pidemmällä aikavälillä? Hur förhåller ni er till en utvidgning av spårvägen regionalt till Åbos grannkommuner? Vilka är enligt er de viktigaste metoderna för att utveckla Åbos regiontrafik under de nästa tio åren samt i ett längre tidsperspektiv?</p>	<p>Mitä näette raitiotien ja superbussin eroiksi? Superbussista on kerrottu yleissuunnitelmaraportin luvussa 6.4. Vad ser ni att skiljer spårvägen och superbussen åt? Information om superbussen finns i utredningsplanens rapport, kapitel 6.4.</p>	<p>Muuta? Övrigt?</p>
<p>1.Heikentäisi palvelua ja julkista liikennettä sekä 2.Johtaisi yksityisautoilun lisääntymiseen. 3.Tuhoaisi arvokkaita liikunta- ja virkistysalueita, joka johtaisi vetovoiman laskuun alueella 4.Estäisi ja viivytäisi Länsikeskuksen kehittämistä 5.Suunniteltu raitiotieväylä on asukkaiden ja elinkeinoelämän etujen vastainen. 6.VÄYLÄ olisi suunniteltava Satakunnan ja Markulantien kautta Tampereentielle ja Runosmäkeen(eikä Liinahaankatua eikä Nättinummen ja Runosmäen välisen viherväylän läpi)</p>	<p>1.Suunnitelma laskisi joukkoliikenteen kilpailukykyä ja 2.vaikuttaisi vain pieneen osaan joukkoliikenteestä, vaikka kustannukset ova massiiviset. 3.asukkaat kannattavat raitiotien ja raitiotieväylän sijasta resurssiviisasta sähköbussiratkaisua, jossa sähköbussit kulkisivat NYKYISIÄ katuja pitkin ja korvaisivat kaikki dieselbussit.</p>	<p>1.Naapurikunnat eivät suostu osallistumaan raitiotien huippukorkeisiin investointikustannuksiin ja päällekkäisiä ylläpito-organisaatioita 2.Naapurikunnat saadaan mukaan vain sähköbussiratkaisulla eli kaikki Fölin 250 bussia sähköiseksi. Näin saadaan kaikki raitiotien edut ilman sen massiivisia kustannus – ja ympäristöhaittoja</p>	<p>1.Superbussisuunnitelma on käsittämätön. Miksi rakentaa sähköistä bussireittiä puistojen ja pihakatujen kautta , kun valmiit kadut ja tiet ovat olemassa. Superbussien tulee, jos niitä tarvitaan, kulkea NYKYISIÄ KATUJA ja väyliä pitkin. 2.Superbusseille ei tarvita myöskään omaa päällekkäistä varikkoa eikä organisaatioita, koska ne korvaavat nykyisiä dieselbusseja !!! Onko tämä liian yksinkertaista , ihmettelevät asukkaat ?</p>	<p>Raitiotie sinällään 1.Ei lisää Turun vetovoimaa eikä nosta aluetta kasvuun 2.Raitiotie ei vaikuta sen kummemmin maan eikä asuntojen arvonnousuun Turussa, koska jos reitin varrella arvot nousevat, laskevat ne vastaavasti muualla Turussa. Eihän kysyntä tyhjistä synny ! 3.raiotiehanketta perustellaan selvityksessä väitteillä ja asenteilla, joilla ei ole kokemusperäistä saatikka tieteellistä perustetta 4.sähköbussit tarjoavat kaikki energia ja kasvihuonepäästöedut ja samalla sähköbusseilla voidaan kattaa koko Turun joukkoliikenne resurssiviisaasti ja palvelua parantaen 5.asukkaat eivät voi ymmärtää sitä, että vain raitiotietä valmistellaan eikä esim sähköbussivaihtoehtoa tarkastella loogisella ja selkeällä tavalla dieselbussien vaihtoehtona</p>
<p>1. Heikentäisi palvelua ja julkista liikennettä sekä, nykyiset hyvät liikenneyhteydet huononevat 2. Johtaisi yksityisautoilun lisääntymiseen. 3. Tuhoaisi arvokkaita liikunta- ja virkistysalueita, joka johtaisi vetovoiman laskuun alueella 4. Suunniteltu raitiotieväylä on asukkaiden ja elinkeinoelämän etujen vastainen. 5. pysäkkiväli pidentyisi huomattavasti--&gt; haittaa mm vanhuksille 6. pääte piste Kondradinkujalla, keskellä pientä mäkeä - ei mitään järkeä 7. miten mahtuu Karvataskun- ja Suurpäänkadulle?</p>	<p>1. Suunnitelma laskisi joukkoliikenteen kilpailukykyä ja 2. vaikuttaisi vain pieneen osaan joukkoliikenteestä, vaikka kustannukset ova massiiviset. 3. asukkaat kannattavat raitiotien ja raitiotieväylän sijasta resurssiviisasta sähköbussiratkaisua, jossa sähköbussit kulkisivat NYKYISIÄ katuja pitkin ja korvaisivat kaikki dieselbussit.</p>	<p>1. Naapurikunnat eivät suostu osallistumaan raitiotien huippukorkeisiin investointikustannuksiin ja päällekkäisiä ylläpito-organisaatioita 2. Naapurikunnat saadaan mukaan vain sähköbussiratkaisulla eli kaikki Fölin 250 bussia sähköiseksi. Näin saadaan kaikki raitiotien edut ilman sen massiivisia kustannus – ja ympäristöhaittoja</p>	<p>1. Superbussisuunnitelma on käsittämätön. Miksi rakentaa sähköistä bussireittiä puistojen ja pihakatujen kautta , kun valmiit kadut ja tiet ovat olemassa. Superbussien tulee, jos niitä tarvitaan, kulkea NYKYISIÄ KATUJA ja väyliä pitkin. 2. Superbusseille ei tarvita myöskään omaa päällekkäistä varikkoa eikä organisaatioita, koska ne korvaavat nykyisiä dieselbusseja !!! Onko tämä liian yksinkertaista , ihmettelevät asukkaat ? 3. superbussi-- idioottimainen ajatus</p>	<p>Raitiotie sinällään 1. Ei lisää Turun vetovoimaa eikä nosta aluetta kasvuun 2. Raitiotie ei vaikuta sen kummemmin maan eikä asuntojen arvonnousuun Turussa, koska jos reitin varrella arvot nousevat, laskevat ne vastaavasti muualla Turussa. Varsinkaan Varissuon asuntojen hinnat eivät nouse. 3. raitiotiehanketta perustellaan selvityksessä väitteillä ja asenteilla, joilla ei ole kokemusperäistä saatikka tieteellistä perustetta 4. sähköbussit tarjoavat kaikki energia ja kasvihuonepäästöedut ja samalla sähköbusseilla voidaan kattaa koko Turun joukkoliikenne resurssiviisaasti ja palvelua parantaen 5. asukkaat eivät voi ymmärtää sitä, että vain raitiotietä valmistellaan eikä esim sähköbussivaihtoehtoa</p>

Miten Turun raitiotie vaikuttaisi toimintaanne?  Hur skulle Åbos spårväg inverka på er verksamhet?	Millaisia vaikutuksia näette raitiotiellä olevan koko Turun tai Turun keskustan kehitykseen? Entä Turun seudun kehitykseen?  Vilken inverkan ser ni att spårvägen har på hela Åbos och Åbo centrums utveckling? Hur inverkar den på hela Åboregionens utveckling?	Miten suhtaudutte raitiotien laajentamiseen seudulliseksi Turun naapurikuntiin? Mitkä ovat mielestänne tärkeimmät keinot Turun seudun joukkoliikenteen kehittämiseen seuraavan kymmenen vuoden aikana ja pidemmällä aikavälillä?  Hur förhåller ni er till en utvidgning av spårvägen regionalt till Åbos grannkommuner? Vilka är enligt er de viktigaste metoderna för att utveckla Åbos regiontrafik under de nästa tio åren samt i ett längre tidsperspektiv?	Mitä näette raitiotien ja superbussin eroiksi? Superbussista on kerrottu yleissunnitelmaraportin luvussa 6.4.  Vad ser ni att skiljer spårvägen och superbussen åt? Information om superbussen finns i utredningsplanens rapport, kapitel 6.4.	Muuta?  Övrigt?
Ei mitenkään, ei osu kulkureiteille	Kallis ja toimii hyvin suppealla linjastolla. Ehkä on jo aika mennyt raitiolinjaliikenteen ohi. Bussilla voidaan hoitaa liikenne huomattavasti joustavammin tarpeen mukaan. Raitiotielinja on ja pysyy ja ruuhkautuu.	Nykyaikaisilla busseilla helpompaa ja halvempaa ja heti valmiina.  Turun päätöksenteko tässäkin asiassa tulee kestävämmän vuosia vuosien jälkeen: sen aikana bussiliikenne toimisi jo täysillä nykyaikaisilla välineillä.	Bussiliikennettä on kaikenkaikkiaan joustavampi muokata ja ohjata tarpeen mukaan, ei tarvitse ahtaa kaikkea rakentamista radan varteen. Näin ei myöskään radan varren tonttimaa saa ansiotonta arvonnousua. Tätähän rataliikennettä ajavat tahot taitavat tavoitella?	Bussiliikenne voidaan ottaa vähäpäästöisillä tai sähköbusseilla käyttöön välittömästi. Ei tarvitse uhrata puistoalueita liikenne radan rakentamiseen.  Bussiliikenteestä hyötyisivät HETI kaikki turkulaiset. Ei väylä investointeja.  UNOHTAKAA RAITIOTIE;
Liikennesuunnitelmassa on katsottava kauemmaksi ja kauas tulevaisuuteen. Yksityisautoilua kasvattamalla suurissa kaupungeissa (kts kohta 6) ei voida jatkaa maailmassa (maapallon resurssit eivät mitenkään riitä); muistetaan 1-2 henkilöä yksityisautossa on todella vähän verrattuna ison ratikkayksikön 300 matkustajaan (tiuholla linjoilla). Henkilöautojen vaatimat parkkipaikat (yksi kotona, toinen työpaikalla, monia ruutuja kaupoissa) vaatii valtavasti maata ja asfalttia (siis fossiilisia aineita).	Ratikalla parannetaan erityisesti keskustan viihtyisyyttä; saastuttavat dieselbussit pois toria kiertämästä, kävelykatuja, pyöräilyä ym. tilalle. Melu vähenee. Suuri merkitys matkailijoille ja keskustan elävyydelle. Ratikalla saadaan keskustan kauppoihin paljon asiakkaita ja elävyyttä eli yksityisautoiluun perustuva ostoskeskusfilosofia jää aikanaan historiaan. Jos Turun valtuusto v 2015 lykkäisi ratikkaratkaisua tulevaisuuteen, se aikaansaa yksityisautoilun jatkuvan kasvun keskustassa (kts kohta 6). Liikenne ruuhkat lisääntyvät ja pakottavat jatkuvaan tiestön lisäämiseen sen sijaan, että pidetään kohtuulliselle henkilöautokannelle nykyinen tiestö kunnossa (yksityisautoilua tarvitaan toki harvaan asutuilla alueilla).	Aivan keskeistä on laajentaa ratikka seudulliseksi tavaksi hoitaa joukkoliikenne. Erityisesti Raisio - keskusta - Kaarina-linja, jatkot aikanaan mm. Naantaliin ja Piikkiöön. Kummallista, kun VR-kiskoista ei suunnitelmassa ole sanan sanaa. Kuitenkin kiskot ovat tänään valmiina käytettävissä (tulevaisuudessa mahdollisuus kaksoisraiteeseen) laivasatamaan, Naantaliin, Piikkiöön (jopa Paimioon) ja Loimaan suuntaan. Tarvitaan vain sama raideleveys ja ratikka - juna- linjojen integrointia sopiville asemille.	Kaksi isoa eroa. 1. Isompi taloudellinen epävarmuus bussilinjojen kohdalla. Paikallaan pysyvät ratikkalinjat luovat pysyvää arvonnousua (asunnot, työ- ja opintopaikat läheisyyteensä). 2. Matkustajamukavuus. Bussi nykii, kiihdyttää, jarruttaa. Ratikassa voi osin seisoa tuetta, kulku on tasaista, bussissa ei. Asfalttiin Suomessa tulee jatkuvasti kuoppia ja korjauskustannukset nousevat, erityisesti raskaitten bussien rasittamana. Kolmantena myös kumipyörien (varsinkin nastoitettujen) synnyttämä huomattava asfaltti- ja hiekkapöly sekä (vielä dieselä) käytettäessä merkittävä muu ilmansaate. Ratikan synnyttämä ilmansaaste matkustajakilometriä kohti onkin vain pieni osa bussin vastaavasta. Bussit myös liukuvat jäisillä keleillä, ratikka ei niinkään.	Yksityisautoilua ei voi kasvattaa jatkuvasti. Siis joukkoliikenne kuntoon Turun alueella, kun Tampere jo tekee omaansa ja Oulukin taitaa pohtia ratikkaa. Turun alueella ympäristöineen (noin 230 000 ihmistä) potentilaaliset ratikan käyttäjiksi aikanaan todennäköisesti ryhtyvät (sanotaan 70 000 ihmistä tai perhettä) käyttävät vuosittain noin 300 miljoonaa euroa yksityisautoilun kustannuksiinsa. Ja valtaosa tästä rahasta heikentää maan vaihtotasetta. Siis JOKA VUOSI. Tämä kansantalousnäkökulma on merkittävä. Lopuksi: Järjestäköön Turku lisää julkisia keskustelutilaisuuksia, joissa alustuksin kerrataan keskeisiä plus- ja miinusnäkökohtia raitiotieverkolle, bussiliikenteelle sekä yksityisautoiluun perustuvalle yhteiskuntarakenteelle.
Vaikutus omaan ympäristöön: Liinahaan vanhainkodin toimintaympäristö tuhoitaisiin, koska vanhuspalvelua on molemmin puolin kapeaa katua. Mitä älyä? Rt (raitiotie) liitteissä varataan rakennusoikeutta rt:n varteen, jotta investointi saadaan kannattavaksi. Miksi puistoja tuhoetaan ja viihtyvyttä heikennetään? Onko Turulla varaa investointiin, jonka laskelma itsessään ei ole kannattava?	Rt hidastaa Turun ja nopeuttaa lähikuntien omaa kehitystä. Resurssiniukuuden vallitessa Turku eristäisi näin itsensä yhteistyöstä lähikuntien kanssa, koska nämä eivät lähde tähän kalliiseen hankkeeseen mukaan. Turun keskustan elävyys ei ole rt:stä kiinni.	Rt:n laajentuminen lähikuntiin on epärealistista haihattelua. Investointihokkainta ja joustavinta on liikkua busseilla. Niiden muuttaminen ilmastoystävällisemmiksi (bussikoko, polttoaine, sähkö) on ensiarvoisen tärkeää. Toriparkkeerausta vähennettävä.	Unohtakaa rt! Olivat bussit mitä tyyppiä tahansa, ne liikennöivät olemassa olevilla kaduilla. Reittitiheys voidaan laatia joustavasti ihmisten tarpeiden mukaan ja palvella näin koko Turun aluetta eikä vain 18 km rt-linjaa. Tavoite: sähköbussit eli sama voimanlähde kuin rt:ssä. Kyllä tekniikka kehittyi.	Ajakaa voimalla Turku ja lähikunnat 1 t junayhteyttä Helsinkiin. Sen asian vieminen eteenpäin palvelee parhaiten Turun seudun kehitystä keskipitkällä tähtäimellä. EU-rahaa? Toteutuessaan se lisäisi alueellamme yrittäjyyttä, työtä ja vaurautta ja sen myötä vetovoimaa.
-	Vaikutus Turun kehitykseen olisi epäilemättä positiivinen erityisesti keskustan osalta.	Raitiotieverkoston täydentäisi hyvin paikallisjunaliikenne nykyisillä radoilla Naantaliin, Uudenkaupungin suuntaan, Loimaalle ja Saloon. Tämän kustannukset olisivat hyvin kohtuulliset ja vähentäisivät autoliikenteen ruuhkia.	Ratikan saastehaita ovat paljon pienemmät.	Turun pitäisi (kerrankin) edetä päätöksenteossa määrätietoisesti ja tehokkaasti. Se olisi koko seudun etu.
Ei mitenkään.	Turun seudun kehitykseen ei minkäänlaista, ei ainakaan peruskaupunkilaista palvelevaa, mikäli raitiotiet toteutetaan suunnitellusti.	Epätodennäköistä.	Epäilen että bussi olisi kuitenkin parempi.	

<p>Miten Turun raitiotie vaikuttaisi toimintaanne?</p> <p>Hur skulle Åbos spårväg inverka på er verksamhet?</p>	<p>Millaisia vaikutuksia näette raitiotiellä olevan koko Turun tai Turun keskustan kehitykseen? Entä Turun seudun kehitykseen?</p> <p>Vilken inverkan ser ni att spårvägen har på hela Åbos och Åbo centrums utveckling? Hur inverkar den på hela Åboregionens utveckling?</p>	<p>Miten suhtaudutte raitiotien laajentamiseen seudulliseksi Turun naapurikuntiin? Mitkä ovat mielestänne tärkeimmät keinot Turun seudun joukkoliikenteen kehittämiseen seuraavan kymmenen vuoden aikana ja pidemmällä aikavälillä?</p> <p>Hur förhåller ni er till en utvidgning av spårvägen regionalt till Åbos grannkommuner? Vilka är enligt er de viktigaste metoderna för att utveckla Åbos regiontrafik under de nästa tio åren samt i ett längre tidsperspektiv?</p>	<p>Mitä näette raitiotien ja superbussin eroiksi? Superbussista on kerrottu yleissunnitelmaraportin luvussa 6.4.</p> <p>Vad ser ni att skiljer spårvägen och superbussen åt? Information om superbussen finns i utredningsplanens rapport, kapitel 6.4.</p>	<p>Muuta?</p> <p>Övrigt?</p>
<p>Olen toiminut lähes 30 vuoden ajan matkailun kotimaisissa ja kansainvälisissä tehtävissä. Nyt seniorikansalaisena pidän yllä työni kautta eri maissa syntyneitä kontakteja ja ystävyyssuhteissa. On selvää, että olisi varsin mieluisaa kertoa ja esitellä heille ratikkaliikenteen luomaa uutta, upeaa kaupunkikuvaa Turusta.</p> <p>Tiedämme, että raitiotieliikenteen maailmalla vahvistuva kehittämissuunta ja toinen toistaan upeammat, suorastaan bongauskohteiksi muodostuneet ratikat kiinnostavat suurta kansainvälistä matkailuyleisöä. Bussiliikennettä kohtaan vastaavaa kiinnostusta ei ole tai sitä on hyvin vähän. Minun olisi siis hyvin mieluisaa markkinoida eli tehdä tunnetuksi Turkua ulkomaistenkin kontaktieni kautta Turun päättäjien päätettyä kehittää matkailullista tunnettuuttaan ja vetovoimaisuuttaan tekemällä joukkoliikenneratkaisun, johon sisältyy raitsikoiden käyttöönotto - mieluumsti jo aivan lähitulevaisuudessa.</p>	<p>Kun vertailukohtana on em. (super-)bussiliikenne, ratikkaliikenne on selkeästi parempi ratkaisu. Maailmalla useiden kaupunkien joukkoliikenteeseen tutustuneena tiedän, että siinä missä vain on mahdollista, ratikkaliikenne on etusijalla. Se mikä Turun joukkoliikennettä keskustan alueelle ja alueelta kehitettäessä on lähes unohdettu, on matkailun (täsmällänsä vielä: kulttuuri-, elämys- ja ostosmatkailun) merkitys kaupunkikuvaa ja kaupungin imagoa ja sitä kautta kulkuvälineen valintaan ja matkustajakapasiteettiin vahvasti vaikuttavana tekijänä.</p> <p>Keskusta ja eritoten sen kauppatori on kaupunkimme näyteikkuna – kansainvälinen kohtaamispaikka! Keskustorin ja sen vierialueiden kehittämiseksi on luotava kokonaisvaltainen kehittämissuunnitelma ja toteutusohjelma, joiden tulee erityisesti huomioida em. matkailulliset vetovoimatekijät, kivijalka- ja torikaupan toimintaedellytykset turvaten. Raitiotieliikenne (ja ylipäätään joukkoliikenne) ydinkeskustaan voidaan onnistuneesti linkittää ottamalla huomioon em. suunnitelmien toteuttamista seuraava kaupunkiin ja sen keskustan alueelle suuntautuvien matkailijamäärien ja matkailutulon kasvu. Liikenteen ohjaaminen keskustaan mulla kuin joukkoliikenteen ehdoilla veisi pohjan Turun kaupungin matkailun kehittämistavoitteilta ja profiilil kohottamisyrykmyksiltä! Sillä olisi selkeitä vaikutuksia myös matkailutulon kasvattamiselle asetettuihin odotuksiin.</p> <p>Kaupunkikeskusten modernia kehittämistä leimaa vahvistuva trendi, jolle on tyyppillistä ihmisten kansainvälisille kohtaamisille ja yhdessäololle rakennettavien tilojen ja tapahtumien suunnittelu. Tämän päivän matkailijat etsivät juuri viitaton kaltaista kaupunkikeskusta... Suomen Turustakin. Sen monin tavoin uuteen asuun suunnitellussa keskustassa he voivat tavata eri maista tulevia ihmisiä, vaihtaa ajatuksia ja kokea mielenkiintoista kansainvälistä tunnelmaa aidossa turkulaisessa kaupunkimiljöössä, kuunnella musiikkia torikonserteissa, seurata kansantanssiesityksiä, nauttia viihtyisissä torikahvilassa paikallisia herkkuja, osallistua mitä moninlaisimpiin tapahtumiin...</p> <p>Rakennetaan keskustaan kulttuurisesti, toiminnallisesti ja esteettisesti (arkkitehtuuri ja visuaalisuus!) ainutlaatuinen torikeidas, jollaista ei löydy muualta – ainakaan Suomesta. Turkuun luodaan siis uusi, vetovoimainen matkailukohte, jota tullaan katsomaan ja kokemaan läheltä ja kaukaa. Mutta ei omalla tai lainatulla autolla – ei edes bussilla. Miksi? Sillä yksinkertaisesta syytä, että nämä fiksit, Turkuun runsaasti valuuttaa tuovat matkailija-vieraamme eivät halua turmella sitä upeaa henkeä, tunnelmaa ja viihdyttävää ympäristöä, jota he ovat tulossa kokemaan ja näkemään. Sillä he ovat se tärkein elementti ja osa kaupungin matkailullista vetovoimaa. He tulevat tuottamaan sitä lisää!</p> <p>Tähän yhteyteen sopii vain raitiovaunuliikenne, so. paitsi hiljaisuutensa myös sen tähden, että raitsikka kerrallaan kuljettaa enemmän matkustajia kuin bussi tai superbussi, jolloin ratikoiden väljempi liikennöintiheys keskustaan ja kauppatorille ei ruuhkauta (kuten bussit tekevät, mikä vaikuttaa kielteisesti alueen viihtyvyyteen!) katuja, ei tuo melua eikä mitään muutaakaan hälinää.</p> <p>Vaikutuksista Turun seudun kehitykseen. Turun keskusta – ja erityisesti sen keskustorin alue – muodostuu edellä perustelluista syistä kansainvälisesti houkuttavaksi kohteeksi sekä miellyttäväksi ja tunnelmallisen vilkkaaksi kokoontumispaikaksi. Sieltä on helppo lähteä eri suuntiin, esimerkiksi pienille lähiympäristöön ja -alueisiin suuntautuille retkille. Silloin on perusteltua aihetta todeta, että tietyt suosittu matkailukohteet (esim. Naantalissa ja Raisiossa jne.) on syytä jo hyvissä ajoin ryhtyä suunnittelemaan osaksi raitiotieverkoston. Yhteydet Turun satamaan ja lentokentälle – myöhemmin juna-asemalle osana suunniteltua matkakeskuskompleksia – ovat elimellinen osa matkailijoita ratikalla erinomaisen hyvin palvelevaa reitistöä.</p>	<p>Joukkoliikenne tulee toteuttaa kestävän kehityksen kannalta parhaalla mahdollisella tavalla. Silloin siellä missä sille ei ole esteitä, sen toteuttaminen raiteilla on ainoa oikea ratkaisu. Erityisesti kun ajatellaan edellämainitun kaltaisiin vetovoimaisiin matkailukohteisiin suunnattua joukkoliikennettä, raitsikat hoitavat sen sekä kestävän kehityksen (esim. hiilijalanjälki pienempi) että taloudellisen kannattavuuden (vaunukohtaiset kustannukset/matkustaja pienemmät kuin busseilla) kannalta tarkoituksenmukaisemmin. Bussiliikennettä Turun lähialueille voidaan järjestää silloin, kun se kohdistetaan väestöpohjaltaan pienempiin kuntiin, taajamiin tai kyliin, jolloin syystä pienemmät matkustajamäärät voidaan (ehkä kätevämmin?) kuljettaa busseilla. Jotta liikenne busseilla vastaisi kestävän kehityksen normeja, bussien moottorit ovat hybridejä eli ne käyttävät energiakombinaationa esim. biopoltoainetta ja sähköä.</p> <p>Naantaliin - ja muihin mahdollisiin ympäryskuntiin - raitsikkaliikennettä suunniteltaessa ja toteutettaessa kaikkien osallistujakuntien olisi osallistuttava myös kustannuksiin. Kuntien sitoutuessa valtiokin voisi tulla mukaan rahoitukseen. On muuten ihan selvä, että EU:lta on saatavissa osarahoitusta ja lainoitusta raitoliikenteeseen.</p>	<p>Edellä tuli esiteltyä eräitä keskeisimpiä perusteluja raitsikoiden paremmuuden puolesta (super-)busseihin nähden silloin, kun kyseessä on keskustan/kauppatorin ja asumistiheydeltään suurten tai suurehkojen kaupunkialueiden sekä ydinkeskustan ja sataman sekä ydinkeskustan ja lentokentän välinen joukkoliikenne. Silloin kun me puhumme kaupunkiimme/alueellemme saapuvien matkailijoiden kohtelusta ja viihtymisestä, raitsikkakyyti tarjoaa selkeästi paremman matkustusmukavuuden - miellyttävämmän muistijäljen siirtymisestä paikasta toiseen. Ja vielä: mitä lähemmäs keskustaa tullaan, bussien aiheuttama melu ja saasteet tuottavat pahoja ongelmia ja vievät pohjan torikeitaan – Turun uuden näyteikkunan – suunnittelulta ja toteutumiselta. Sitä paitsi bussit jo pelkästään suuremman lukumääränsä (superbussin kerrallaan kuljettama matkustajamäärä jää vielä kauas raitsikan kapasiteetista!) ja liikennöintiheydensä vuoksi vievät tilaa jalankulkijoilta, pyöräilijöiltä, ihmisten kokoontumisilta ja tuottavat po. viihtyisäksi luotuun kaupunkitilaan tukkoisuuden, ahtauden ja epäviihtyvyyden tunnetta.</p> <p>Superbussi ei sentään vaadi aivan niin valtavia investointeja kuin raitiotie. Ja linjasto on siten enemmän muokattavissa.</p>	<p>Lisään vielä pari tärkeää asiaa, jotka liittyvät paikoitukseen ydinkeskustassa ja jotka vaikuttavat myös raitsikkaliikenteeseen.</p> <p>6.1. Henkilöautojen paikoitus. Se voidaan hyvin kätevästi järjestää esimerkiksi tämän linkin <a href="https://www.facebook.com/bintjbell.org/videos/849625878437994/?fref=nl">https://www.facebook.com/bintjbell.org/videos/849625878437994/?fref=nl</a> (sivun latautuminen kestää jonkin aikaa) takaa löytyvällä käteväällä ratkaisulla esimerkiksi Wiklundin tavaratalon pihalla. Tällainen parkkitorni voitaisiin sijoittaa – sielläkään kaupunkimaisemaa häiritsemättä – vaihtoehtoisesti (tai myös) toiselle pihalle, jolle kulku tapahtuisi vaikkapa Brahenkadulta. Näin vältyttäisiin ruuhkauttamasta keskustoria ja sen vierialueita henkilöautoliikenteellä. (Vrt. Yleiskaava 2020, josta löytyy mainintoja keskustaan suuntautuvan henkilöautoliikenteen tavoitteellisesta vähentämistarpeesta!) Tarve maanalaisen toriparkin rakentamiseen lopulta poistuisi – vaikka se tietyt jo on poistunut monista muistakin syistä, jotka kaikki yhdessä generoivat edellä mainitsemistani premissesistä kumpuavan, kestävään kehitykseen ja hyvään kaupunkisuunnitteluun pohjautuvan ydinkeskustasuunnittelun päivittämisen nykyaikaan.</p> <p>6.2. Louhen laajentaminen. Parkkiluola Louhen omistaja on suostunut sen laajentamiseen. Keskeisiä syitä siihen, miksi laajennusta ei vieläkään ole tapahtunut, on se, että toriparkkia kannattavan suppean puolueryhmittymän johto on saanut muutkin toriparkin kannattajat uskomaan, että shoppailijan on aivan liian raskasta kantaa keveitä päivittäistavaraostoksia vieressä olevaan autoonsa. Sen sijaan omilla kaavoituspäätöksillään he kannustavat vähänkin painavampien tuotteiden ostajat keskustasta kilometrien päässä oleviin super- ja hypermarketteihin ostoksille. Tämä käsitys vahvistuu myös siinä, että autoilijoiden opastamiseksi Louheen teiden ja katujen varsilta ei löydy opasteita, jotta autoilijat löytäisivät tiensä lähes tyhjillään (!) olevaan Louheen. Lukuunottamatta lyhyen sisäänajokadun ja Ratapihankadun risteyksestä parinkymmen metrin päässä olevia, hyvin lyhyeltä lähestymisetasyydeltä pienin kirjaimin luettavissa olevia ja siten lähes näkymättömiä ”opaskylttejä”.</p> <p>6.3. Tavaroiden ja myyntituotteiden rahtaminen torikojuille Louhen laajentamiselle – sen todelliselle hyötykäytölle (!) – löytyy eräs tärkeä lisäsy. Sellainen, joka poistaa edellä (osittain) esittelemäni torikeidasidean toteuttamista haittaavan ongelman; sen että torikauppiaiden myyntikojuille suuntaavien tavaroiden ja tuotteiden rahtauksen jälkeen kaikki autot – isot ja pienet – parkkeerataan torin reunolle. Järjestely, joka saattaa viedä jopa neljäsosan torialueesta ja sen hyötykäyttöä, on paha esteellinen ja monessa mielessä vielä pahempi toiminnallinen haitta. Se estää alueen hyödyntämisen täysipainoisesti eli tarkoituksenmukaisesti, esimerkiksi juuri edellä mainitsemäni kaltaisessa matkailun tavoitteellisessa kehittämissuunnitelmassa.</p> <p>Olen (mukaan voisi tulla myös Paavo Manninen) valmis esittelemään ideoitamme ajoneuvojen em. rahteeraus- ja paikoitusongelman ratkaisuksi face to face -tilanteessa, esimerkiksi sillä samalla periaatteella kuin olemme Meidän Turku ry:n valtuuttamina käyneet esittelemässä Turun ydinkeskustan kehittämissuunnitelmiamme Timo Hintsaselle ja asemakaavatoimiston suunnittelijarouvalle (nimi ei yhtäkkiä tule mieleen). Ensimmäisellä kerralla oli mukana myös taiteellisista ja arkkitehtuurisista ansioistaan palkittu turkulainen kuvanveistäjä, kuvataiteilija jne. Jan-Erik Andersson.</p>
<p>Todennäköisesti lopettaisin kokonaan julkisten käytön ja siirtäisin kokonaan pyöräilijäksi tai autoilijaksi.</p>	<p>1. Heikentäisi entisestään kevyen liikenteen kehittämismahdollisuuksia Turussa. Etenkin jo nyt ahtaalla keskusta-alueella. 2. Heikentäisi entisestään bussiliikenteen kehittämistä alueella vieden resursseja tältä. 3. Näivettäisi raitiotielinjauksen ulkopuolisten asuinalueiden kehitystä. 4. Ei toisi merkittävää parannusta Turun keskusta-alueen tilaan.</p>	<p>Turun alueen seudullinen joukkoliikenne on tällä hetkellä toimiva. En näe mitään syytä raitiotieinvestointeihin tämän asian suhteen. Tärkeimmät keinot joukkoliikenteen kehittämiseksi ovat mielestäni: 1. Siirtyminen hybridi-/sähköbusseihin 2. Toimivan poikittaisliikenteen kehittäminen 3. Pyöräily ja bussiliikenteen yhdistäminen esimerkiksi pyöräparkkeja rakentamalla.</p>	<p>Superbussi ei sentään vaadi aivan niin valtavia investointeja kuin raitiotie. Ja linjasto on siten enemmän muokattavissa.</p>	<p>Raitiotie ja superbussi prosessit on lopetettava ja siirryttävä pohtimaan nykyisenkaltaisen bussiliikenteen kehittämistä ja siihen on panostettava resursseja. Kevytiliikenne on myös nähtävä kehittyvänä mahdollisuutena (kuten esim. Helsingissä nähdään). Raitiotietien liittyvien raporttien esittämiin väitteisiin tulee suhtautua varauksella ja ne on otettava kriittisen tarkastelun alle. Esitetyt arvot esimerkiksi hiilidioksidipäästöjen kehityksestä eivät ole linjassa juuri minkään muun instanssin arvioiden kanssa.</p>

Miten Turun raitiotie vaikuttaisi toimintaanne? Hur skulle Åbos spårväg inverka på er verksamhet?	Millaisia vaikutuksia näette raitiotiellä olevan koko Turun tai Turun keskustan kehitykseen? Entä Turun seudun kehitykseen? Vilken inverkan ser ni att spårvägen har på hela Åbos och Åbo centrums utveckling? Hur inverkar den på hela Åboregionens utveckling?	Miten suhtaudutte raitiotien laajentamiseen seudulliseksi Turun naapurikuntiin? Mitkä ovat mielestänne tärkeimmät keinot Turun seudun joukkoliikenteen kehittämiseen seuraavan kymmenen vuoden aikana ja pidemmällä aikavälillä? Hur förhåller ni er till en utvidgning av spårvägen regionalt till Åbos grannkommuner? Vilka är enligt er de viktigaste metoderna för att utveckla Åbos regiontrafik under de nästa tio åren samt i ett längre tidsperspektiv?	Mitä näette raitiotien ja superbussin eroiksi? Superbussista on kerrottu yleissuunnitelmaraportin luvussa 6.4. Vad ser ni att skiljer spårvägen och superbussen åt? Information om superbussen finns i utredningsplanens rapport, kapitel 6.4.	Muuta? Övrigt?
Heikentäisi palvelua ja julkista liikennettä ja johtaisi yksityisautoilun lisääntymiseen. Vaikuttaisi haitallisesti liikunta- ja virkistysalueiden säilymiseen ja kehittymiseen. Estäisi ja viivytäisi Runosmäen alueen kehittymistä. Suunniteltu raitiotieväylä on asukkaiden ja elinkeinoelämän etujen vastainen Raiteet tulisi suunnitella niin, että Runosmäki ja siitä tulevaisuudessa lentokenttä ovat pääalueet, eikä nykyisellä tavalla jossa Runosmäki on mukana vain siksi, että asukasmäärät saadaan näyttämään hyviltä.	Suunnitelma laskee joukkoliikenteen kilpailukykyä ja vaikuttaa vain pieneen osaan joukkoliikenteestä, vaikka kustannukset ovat todella suuret Tulevaisuuden joukkoliikennevälineenä asukkaat kannattavat sähköbussseja jotka kulkisivat nykyisiä liikenneväyliä pitkin ja korvaisivat dieselkaluston.	Naapurikuntien viestit ovat olleet yksiselitteisen kielteiset, eli en usko laajenemisen mahdollisuuksiin. Sähköbussiratkaisu kelpaa kyllä naapureilleen, eli eikö olisi järkevää sen kehittäminen.	Superbussi on täysin kuolleena syntynyt kompromissiajatus. Ei mitään järkeä. Miksi raivata kalliit uudet väylät ja ajaa niitä busseilla?	Raitiotie ei lisää Turun joukkoliikenteen vetovoimaa, eikä paranna kaupungin imagoa. Se heikentää joukkoliikenteen käytettävyyttä esim. Runosmäessä nykyiseen verrattuna. Asiaa ajetaan väen väkisin eteenpäin, vaikka kuntalaiset yleisesti pitävät sitä täysin epärealistisena ja liian kalliina tässä ja tulevaisuudenkin talouden tilanteessa. Sähköbussseja Turkuun, ollaan siinä Suomen ykkösiä.
1. Heikentäisi palvelua ja julkista liikennettä sekä 2. Johtaisi yksityisautoilun lisääntymiseen. 3. Tuhoaisi arvokkaita liikunta- ja virkistysalueita, joka johtaisi vetovoiman laskuun alueella 4. Estäisi ja viivytäisi Länsikeskuksen kehittämistä 5. Suunniteltu raitiotieväylä on asukkaiden ja elinkeinoelämän etujen vastainen. 6. VÄYLÄ olisi suunniteltava Satakunnan ja Markulantien kautta Tampereentielle ja Runosmäkeen (eikä Liinahaankatua eikä Nättinummen ja Runosmäen välisen viherväylän läpi)	Raitiotie on vanhanaikainen kallis investointi. Se nostaisi veroäyriä muuta ei poistaisi liikenteen ongelmia vaan lisäisi niitä. Mielestäni valveutuneet asukkaat kannattavat raitiotien ja raitiotieväylän sijasta nykyaikaista ilmastoja ja resursseja säästävää sähköbussiratkaisua, jossa sähköbussit kulkisivat NYKYISIÄ katuja pitkin ja korvaisivat kaikki dieselbussit.	Naapurikunnat eivät näytä olevan kiinnostuneita laajenuksesta. Ne pelkäävät suuria investointikustannuksia, jätkevää liikennehanketta. Naapurikunnat voitaisiin saada mukaan vain sähkö/hybridibussiratkaisulla eli kaikki Fölin 250 bussia sähköiseksi. Näin saadaan kaikki raitiotien edut ilman sen massiivisia kustannus – ja ympäristöhaittoja	Superbussisuunnitelma on käsittämätön kuin nimikin. Miksi rakentaa sähköistä bussireittiä puistojen ja pihakatujen kautta, kun valmiit kadut ja tiet ovat olemassa. Superbussi on kuolleena syntynyt ajatus jolla ei ole edes teknisiä mahdollisuuksia toimia.	Raitiotiehanketta perustellaan selvityksessä väitteillä ja asenteilla, joilla ei ole kokemusperäistä saatikka tieteellistä perustetta Turun kokoluokan hajasijoitettuun kaupunkiin.  Sähköbussit tarjoavat kaikki energia ja kasviuonepäästöedut ja samalla sähköbusseilla voidaan kattaa koko Turun joukkoliikenne resurssiviisaasti ja palvelua parantaen. Miksi ei ole kirjoitettu hyvistä kokemuksista jo käytössä olevista hybridibusseista. Ja uutena kokeiluna on sähköbussi 1 linjalle. En voi ymmärtää sitä, että vain raitiotietä valmistellaan eikä esim sähköbussivaihtoehtoa tarkastella loogisella ja selkeällä tavalla dieselbussien vaihtoehtona. Tulevaisuus on sähköisten ja joustavien kuljetusmuotojen. Vrt. itseohjautuvat sähköautot, sähkömopot kiinassa miljoonia jne. Toivon että Turkukin voisi siirtyä tälle vuosituhannele.

<p>Miten Turun raitiotie vaikuttaisi toimintaanne? Hur skulle Åbos spårväg inverka på er verksamhet?</p>	<p>Millaisia vaikutuksia näette raitiotiellä olevan koko Turun tai Turun keskustan kehitykseen? Entä Turun seudun kehitykseen? Vilken inverkan ser ni att spårvägen har på hela Åbos och Åbo centrums utveckling? Hur inverkar den på hela Åboregionens utveckling?</p>	<p>Miten suhtaudutte raitiotien laajentamiseen seudulliseksi Turun naapurikuntiin? Mitkä ovat mielestänne tärkeimmät keinot Turun seudun joukkoliikenteen kehittämiseen seuraavan kymmenen vuoden aikana ja pidemmällä aikavälillä? Hur förhåller ni er till en utvidgning av spårvägen regionalt till Åbos grannkommuner? Vilka är enligt er de viktigaste metoderna för att utveckla Åbos regiontrafik under de nästa tio åren samt i ett längre tidsperspektiv?</p>	<p>Mitä näette raitiotien ja superbussin eroiksi? Superbussista on kerrottu yleissuunnitelmaraportin luvussa 6.4. Vad ser ni att skiljer spårvägen och superbussen åt? Information om superbussen finns i utredningsplanens rapport, kapitel 6.4.</p>	<p>Muuta? Övrigt?</p>
<p>Turkuun rakennettava raitiotie helpottaisi liikkumista kaupungin alueella ja vähentäisi yksityisautoilun tarvetta. Näin vähennettäisiin ruuhkia kaupungin keskustassa, mikä vaikuttaisi paitsi keskustan viihtyvyyteen myös ilmanlaadun parantumiseen. Turun raitiotie on kaupungille myös imago-kysymys, haluammeko rakentaa tulevaisuudessa menestyvää ja ekologisesti kestävästä kaupunkia, vai tukea yksityisautoilua ja jämähtää vanhoihin kaupunkikehittämisen kaavoihin.</p>	<p>Uskon että Turun raitiotie parantaisi keskustan saavutettavuutta ja vähentäisi ruuhkia kaupunkialueella. Raitiotie olisi moderni ja ekologinen ratkaisu julkisen liikenteen kehittämiseksi ja se parantaisi myös Turun kaupungin vetovoimaisuutta ja imagoa vastuullisena ja eteenpäin katsovana tulevaisuuden kaupunkina. Kaupunkilaisten liikkuminen helpottuisi ja keskustan viihtyvyys paranisi huomattavasti, kun autoja olisi vähemmän ja ilmanlaatu paranisi. Myös kiinteistöjen arvo raitiotien varrella tulisi kasvamaan, mikä vaikuttaisi positiivisesti myös kunnan talouteen.</p>	<p>Turun raitiotie on ensisijaisesti kaupungin sisällä tapahtuvan liikkumisen helpottamiseen pyrkivä ratkaisu, mutta miksei raitiotietä voisi tulevaisuudessa laajentaa myös seudulliseksi. Raitiotien laajentaminen parantaisi yhteyttä Turun naapurikuntiin, mikä helpottaisi ulkokuntalaisten työssäkäymistä ja asiointia Turun kaupungissa. Tällä olisi positiivisia vaikutuksia myös kunnan talouteen kun raitiotie lisäisi Turun keskustassa olevien palvelujen käyttöä. Tärkeimmät keinot Turun seudun joukkoliikenteen kehittämiseksi seuraavan kymmenen vuoden aikana ovat raitiotien rakentaminen ja käyttöönotto julkisen liikenteen tehokkuuden parantamiseksi ja keskustan saavutettavuuden lisäämiseksi, biokaasu- ja sähköbussien käyttöönotto kaupungin ilmanlaadun parantamiseksi ja hiilineutraalisuustavoitteen saavuttamiseksi, yksityisautoilun vähentämiseen kannustaminen ruuhkien ehkäisemiseksi ja päästöjen vähentämiseksi sekä pyöräilyyn ja kävelyyn kannustaminen, jotka lopulta vaikuttavat myös julkisen liikenteen suosion kasvuun.</p>	<p>Raitiotie on superbussiin verrattuna tehokkaampi ja päästöttömämpi julkisen liikenteen ratkaisu, joka vaikuttaa myös ruuhkien vähentymiseen ja ilmanlaadun parantumiseen. Raitiovaunu kuljettaa superbussiin nähden enemmän ihmisiä, tehokkaammin ja nopeammin kuin kumipyörillä kuljettaessa. Raitiovaunut pysyvät myös talvella paremmin aikataulussa ja ovat käyttömukavuudeltaan huomattavasti parempi vaihtoehto kuin bussit.</p>	<p>Turun raitiotie on sekä kaupungin tulevaisuuden että kaupunkilaisten hyvinvoinnin kannalta hyvä julkisen liikenteen kehittämiskäytäntö. Turun kaupungin tulee pyrkiä vähentämään yksityisautoilun määrää kaupunkikeskustassa ja tukea tehokkaita joukkoliikennetarkoituksia sekä kävelyn ja pyöräilyn mahdollisuuksien parantamista. Vaikka raitiotie on kallis sijoitus, tulee siitä saatavat hyödyt (sekä taloudellisesti että kansanterveydellisesti) olemaan merkittävät. Raitiotien rakentaminen on Turun hiilineutraalisuustavoitteen saavuttamisen kannalta olennainen kaupunkikehittämisen toimenpide.</p>

<p>Miten Turun raitiotie vaikuttaisi toimintaanne? Hur skulle Åbos spårväg inverka på er verksamhet?</p>	<p>Millaisia vaikutuksia näette raitiotiellä olevan koko Turun tai Turun keskustan kehitykseen? Entä Turun seudun kehitykseen? Vilken inverkan ser ni att spårvägen har på hela Åbos och Åbo centrums utveckling? Hur inverkar den på hela Åboregionens utveckling?</p>	<p>Miten suhtaudutte raitiotien laajentamiseen seudulliseksi Turun naapurikuntiin? Mitkä ovat mielestänne tärkeimmät keinot Turun seudun joukkoliikenteen kehittämiseen seuraavan kymmenen vuoden aikana ja pidemmällä aikavälillä? Hur förhåller ni er till en utvidgning av spårvägen regionalt till Åbos grannkommuner? Vilka är enligt er de viktigaste metoderna för att utveckla Åbos regiontrafik under de nästa tio åren samt i ett längre tidsperspektiv?</p>	<p>Mitä näette raitiotien ja superbussin eroiksi? Superbussista on kerrottu yleissuunnitelmaraportin luvussa 6.4. Vad ser ni att skiljer spårvägen och superbussen åt? Information om superbussen finns i utredningsplanens rapport, kapitel 6.4.</p>	<p>Muuta? Övrigt?</p>
<p>Moderni kaupunkiraitiotie vastaa tavoitteitamme ja käsitystämme parhaasta joukkoliikennejärjestelmästä tulevaisuudessa. Raitiotietä ei pidä tarkastella bussiliikenteen vaihtoehtona vaan kaupunkikehityksen osana ja vaihtoehtona henkilöautoliikenteelle. Väestö- ja liikennekehityksen kannalta on selvää, että sujuva ja turvallinen liikkuminen edellyttää kapasiteetiltaan nykyistä parempaa, päästötöntä joukkoliikennejärjestelmää.</p> <p>Kaupungin kehittämisen osalta raitiotien yleissuunnitelmaan sitoutuminen lisää vakautta ja pitkäjänteisyyttä kaavoitukseen ja kiinteistökehitykseen.</p>	<p>Raitiotien avulla ohjataan tehokkaasti palvelujen, työpaikkojen, liiketilojen ja asumisen sijoittumista; sujuvoitetaan päivittäisiä liikkumista sekä lisätään keskustan viihtyisyyttä. Useat Turun kokoiset kaupungit Euroopassa ovat rakentaneet modernin raitiotien ja saavuttaneet imagoon, päästövähennyksiin, joukkoliikenteen matkustajamääriin ja kaupungin ilmeen uudistamiseen liittyvät tavoitteensa.</p> <p>Raitiotie lisää sujuvuutensa ja matkustusmukavuutensa ansiosta joukkoliikenteen käyttäjien määrää, mikä puolestaan vähentää yksityisautoilun määrää sekä muun muassa melua ja onnettomuusriskiä varsinkin keskustassa.</p> <p>Turun seutu saavuttaa raitiotiehankkeessa maankäyttöön ja energian päästöttömyyteen liittyvät tavoitteensa. Keskustan ja muun muassa korkeakoulujen ja Turku Science Parkin alueen vetovoima työpaikka- ja ostosalueena kasvaa.</p>	<p>Turku naapurikuntineen muodostaa tiiviin ja vilkkaasti liikennöidyn työssäkäynti-, opiskelu- ja harrastusalueen. Raitiotielinjat Kaarinaan ja Raisioon lisäävät päivittäisen liikkumisen sujuvuutta ja vähentävät sisääntuloväylien ruuhkaa. Raitiotien vaikutusalueen kaavoituksella voidaan merkittävästi vauhdittaa palvelujen ja asumisen kehittämistä.</p> <p>Oleelliset tavoitteet joukkoliikenteen kehittämisessä ovat liikkumisen nopeuttaminen ja varteenotettavan vaihtoehdon luominen yksityisautoilulle. Raitiotien yleissuunnitelman hyväksyminen luo pitkäjänteisyyttä ja vakautta kaavoitukseen sekä infran rakentamiseen, kun järjestelmällisesti tehdään tilavaraukset esitetyille raitiolinjaille. Muilta osin runkolinjaston ja palvelutason kehittäminen jatkuu.</p>	<p>Vain toinen on vaihtoehto kasvavalle henkilöautoliikenteelle. Samoin vain toisen avulla on saavutettavissa kaavoituksen ja maankäytön puoleen liittyvä arvonnousu ja järkevä pitkäjänteinen kehitys.</p> <p>Superbussit voidaan ottaa nopeammin käyttöön, ja niiden avulla voidaan muun muassa väylien johtosiirtotöitä jaksottaa pitemmälle ajalle, ja siksi ne ovat hyvä välivaihe raitiotien valmistelussa. Superbusseillakin voidaan joukkoliikennettä sujuvoittaa ja nopeuttaa, ja linjojen etuisuuksien parantaminen tulee aloittaa heti. Superbussi ei kuitenkaan ole esteetön eikä siksi koskaan palvele muun muassa vanhenevaa väestöä yhtä hyvin kuin raitiovaunut.</p>	<p>Yleissuunnitelman kustannusarvio on mahdollisimman epäedullinen raitiotielle, koska mukaan on haluttu ottaa kaikki kustannukset, vaikka osa toimenpiteistä tulisi tehdä joka tapauksessa. Syntyviä säästöjä ei ole laskettu mukaan, eikä kaikille saavutettaville hyödyille ole laskettu arvoa. Tarkemmassa kustannusten jaossa käytettävät periaatteet voivat laskea investointikustannuksia.</p> <p>Yleissuunnitelman hyväksyminen säilyttää Turun Tampereen rinnalla merkittävänä kaupunkiseutuna. Ratikan rakentamispäätös tai hylkääminen vaikuttaa vahvasti mielikuviin kaupungin meiningistä, ja Turulla on siinä paljon hävittävää.</p>

Miten Turun raitiotie vaikuttaisi toimintaanne?  Hur skulle Åbos spårväg inverka på er verksamhet?	Millaisia vaikutuksia näette raitiotiellä olevan koko Turun tai Turun keskustan kehitykseen? Entä Turun seudun kehitykseen?  Vilken inverkan ser ni att spårvägen har på hela Åbos och Åbo centrums utveckling? Hur inverkar den på hela Åboregionens utveckling?	Miten suhtaudutte raitiotien laajentamiseen seudulliseksi Turun naapurikuntiin? Mitkä ovat mielestänne tärkeimmät keinot Turun seudun joukkoliikenteen kehittämiseen seuraavan kymmenen vuoden aikana ja pidemmällä aikavälillä?  Hur förhåller ni er till en utvidgning av spårvägen regionalt till Åbos grannkommuner? Vilka är enligt er de viktigaste metoderna för att utveckla Åbos regiontrafik under de nästa tio åren samt i ett längre tidsperspektiv?	Mitä näette raitiotien ja superbussin eroiksi? Superbussista on kerrottu yleissunnitelmaraportin luvussa 6.4.  Vad ser ni att skiljer spårvägen och superbussen åt? Information om superbussen finns i utredningsplanens rapport, kapitel 6.4.	Muuta?  Övrigt?
Vaikuttaisi tulevan asuinpaikan suunnitteluun siten, että se sijoittuisi Turkuun ja lähelle raitiotietä. Raitiotie olisi suuri apu pyrkimyksessä kaupunkimaiseen ja kestävään asumistyyliin, jossa yksityisautoilu ei olisi välttämätöntä ainakaan päivittäisen arjen pyörittämiseen.	Vaikutukset kaupunkikuvaan ja keskustan viihtyisyyteen olisivat valtaoisat. Yksi tärkeimmistä vaikutuksista olisi kuitenkin, niin turkulaisten, kuin muunkin suomen (miksei myös muun maailman) mielikuviin turusta. Turku ottaisi vaikuttavan askeleen eteenpäinkatsovien ja urbaanien asuinympäristöjen suuntaan. Tämä suunta on mielestäni aivan oikea. Tämä olisi henkisesti merkittävä voiman- ja tahdonnäyte siitä, että Turku on huomattava suomalainen kaupunki, eikä se ole jäämässä muiden kasvavien kaupunkialueiden kelkasta. Yhdessä muiden alueen hankkeiden kuten matkakeskuksen, kupittaaan teknologia- ja kampuskeskittymän ja tunnin junan kanssa Turku ja Turun seutu parantaisi asemiaan valtakunnan "kakkoskaupunkialueena". Kiinteän raitioliikenteen rakentaminen naapuruskuntiin olisi tärkeä osa tätä. Mielikuvien merkitystä ilmiöiden houkuttelevuuteen voi tuskin arvioida tässä tapauksessa yläkanttiin. Merkittävät hankkeet kiinnittävät huomiota ja viestivät itsevarmuudesta. Tällaiset merkittävät hankkeet vaikuttavat positiivisesti Turun houkuttelevuuteen niin yritys ympäristönä, asuinpaikkana, kuin myös opiskelukaupunkina. Erityisesti lahjakkaat ja yrittelijäät nuoret etsivät opiskelu- ja asuinpaikaltaan kehittyvyyttä ja tulevaisuudenuskoa. Vaikutelma näistä kahdesta ominaisuudesta muuttuu ihmisten toiminnan kautta todellisuudeksi. Kaupungin on jatkettava mielestäni aivan oikealla nykyaikaisen brändityyppisen markkinoinnin linjalla. Logouudistus ja sen näkyminen katukuvassa on miellyttänyt. Raitiotiehanke on nähdäkseni erinomaisesti linjassa kaupungin strategian kanssa. Keskustan elinvoiman ja viihtyisyyden lisääminen on yksi tärkeimmistä tehtävistä ja raitiotien mahdollistama tehokas keskustaliikenne toteuttaisi tätä tehtävää erinomaisesti.	Suhtaudun tähän erittäin positiivisesti. Yhtenäinen ja samalla maksulla toimiva Föli-liikenne on tismalleen oikea suunta. Tämä yhdistää alueen ihmisiä ja toimijoita toisiinsa ja tekee alueesta selkeämmin yhdessä toimivan kokonaisuuden. Liikenne ja infrastruktuuri edellä on mielestäni erittäin hyvä jatkaa alueen integraatiota moderniksi kaupunkialueeksi. Raitiotien laajentaminen naapurikuntiin olisi erinomaisen hyödyllistä alueen liikkuvuuden ja vetovoiman lisäämiseksi. Nykyiseen suunnitelmaan sopisi mainiosti juurikin tuo mainittu jatkomahdollisuus idässä Kaarinaan ja lännessä Raision kautta Naantaliin.	Superbussi on mielestäni tuhoisa kompromissi. Superbussilta puuttuu kaupunkikuvaan positiivisesti vaikuttavuus, joka on erittäin olennainen koko hankkeen päämäärä. Se ei loisi kulkureitilleen mitään pysyvää arvoa ja antaisi suunnitelmasta epävarman kuvan. Superbussi on suurikapasiteettisempi bussi, joka ei herätä mitään tunteita. Kuten aikaisemmin olen huomauttanut, positiiviset mielikuvat ja vaikutelma itsevarmuudesta ovat avain kiinnostuksen syttymiseen. "Ajattele raideratkaisua, liikennöi busseilla" -idea ei mielestäni vakuuta riittävästi ihmisiä nousemaan uudenlaisen joukkoliikenteen käyttäjiksi. Superbussiratkaisu olisi myös lyhytnäköinen. Superbussilinjoilla ei osoitettaisi kyllin vahvaa halua yhtenäistää Turun seutua. Sitä ei voisi laajentaa yhtä uskottavaksi ja pysyväksi verkostoksi naapurikuntiin, joka edesauttaisi alueen integraatiota ja vetovoimaa. Turku on Suomen ensimmäinen raitiovaunukaupunki ja olisi suuremmoinen pettymys kaupunkilaisille tyytyä tällaiseen vesitettyyn välimuotoon. Superbussi ei osoittaisi pelkästään kaupungin ja sen päättäjien kunnianhimon, itsevarmuuden ja alueensa arvostuksen puutetta, vaan myös suoranaista vieraantuneisuutta turkulaisesta mielenmaisemasta. Kauppatorin kulmalla seisoo keltainen muistutus siitä, mikä on turkulaisen liikenteen menneisyys ja ainoa kaupungin arvon mukainen tulevaisuus.	Raitiotien onnistumisen kannalta on ehdottoman tärkeää, että sen lähes välittömässä läheisyydessä asuu runsaasti ihmisiä. Kaavoitus tulee toteuttaa yhdessä raitiotiehankeksen kanssa niinkuin ilmeisesti ollankin tehty. Tulevien vuosien ja vuosikymmenten asuinrakentaminen tulee keskittää nyt suunnitteilla olevien ja tulevaisuudessa mahdollisesti laajennettujen tehokkaan ja ekologisen julkisen liikenteen varsille. Irrallisten lähiöiden rakentamisesta ja sinne julkisen liikenteen yhdistämiskulttuurista ollaan nähdäkseni jo pitkälti luovuttu ja hyvä niin. Kaupunkirakenteen tulee olla riittävän tiivis ja uusien asuialueiden on sijoitettava siten, että ne kannustavat käyttämään julkista liikennettä. Kauempaa keskustaan hakeutuville tulisi olla pysäköintimahdollisuuksia keskustan läheisyydessä, mutten näe miksi autolla tulisi voida päästä tasan haluamansa palvelun oven eteen. Tehokkaaseen ja hyvin tunnettuun julkiseen liikenteeseen on helppo liittyä ydinkeskustan laitamilta. Keskusta ja sen välitön läheisyys tarvitsee suuremman asukaskunnan käyttämään julkisia kulkuneuvoja ja keskustan palveluja ylipäättäen. Kannatan rohkeaa täydennysrakentamista keskustan alueelle ja läheisyyteen. Suhtautuisin kuitenkin varovaisesti olemassa olevien rakennusten tilalle rakentamiseen ihan historiallisistakin syistä. Ensin tulisi "täyttää" vielä vapaat alueet - Fabriikin alue on erinomainen esimerkki oikeasta politiikasta. Tämä keskusta-asukkaiden joukko on se joka lähtökohtaisesti eniten käyttää keskustan palveluja ja on näin tekemässä sen elinvoimaa. Näiden asukkaiden myös saattaa olettaa sitoutuvan kaupunkimaiseen asumistyyliin, eikä heidän päivittäinen elämänsä edellyttäisi juurikaan yksityisautoilua. Ihannetilanteessa näen keskusta-alueen asukkaiden yksinään riittävän keskustan yritysten ja toimintojen elinvoiman ylläpitämiseen - kauempaa tulevat olisivat tervetullut, mutta eivät lähtökohtaisesti välttämätön lisä keskustan palvelunkäyttäjien. Kaupunkisuunnittelun tulee huomioida muualta keskustaan keskustan palveluja käyttämään tulevat ihmiset, muttei ohjautua heidän ehdoillaan. Kaupunkikeskustan ei tule olla pelkästään, eikä edes ensisijaisesti, kauppa- ja palvelukeskittymä, vaan kokonaisvaltainen elävä, viihdyttävä ja tunnelmallinen urbaanien kokemusten tarjoaja. Raitiotien käytöstä tulee tehdä mahdollisimman helppoa ja ehdottomasti integroida osaksi Föli-liikennettä taksoja myöten. Linjatihedden tulee olla riittävät tiheä ja säännöllinen, jotta asukkaat osaavat nopeasti ottaa raitioliikenteen osaksi päivittäistä elämänrytmää. 10 minuutin ajoväli on mielestäni ihan maksimi. Jos raitiovaunu kulkee tätä harvemmin niin sen idea helppona ja nopeana kulkuvälineenä romuttuu. Ihmisen pitää voida kelloa katsomatta kävellä pysäkillään ja tuhahtaa pettyneenä jos huomaavat pysäkin kellosta, että joutuvat odottamaan yli viisi minuuttia. Raitiotiestä ja julkisilla liikkumisesta yleensä tulisi tehdä mahdollisimman monelle asukkaalle itsestäänselvä oletusmatkustusväline. Juuri liian harva ajotiheys ja satunnaiset aikataulut ovat mielestäni osasyynä julkisen liikenteen heikohkoon käyttöasteeseen, siihen ei luoteta.
Huonosti, matkustaminen vaikeutuu.	Heikkoja. Bussilinjat menee huonoon kuntoon.	Bussilinjojen parantaminen	Kiskot eli huono asia.	

<p>Miten Turun raitiotie vaikuttaisi toimintaanne? Hur skulle Åbos spårväg inverka på er verksamhet?</p>	<p>Millaisia vaikutuksia näette raitiotiellä olevan koko Turun tai Turun keskustan kehitykseen? Entä Turun seudun kehitykseen? Vilken inverkan ser ni att spårvägen har på hela Åbos och Åbo centrums utveckling? Hur inverkar den på hela Åboregionens utveckling?</p>	<p>Miten suhtaudutte raitiotien laajentamiseen seudulliseksi Turun naapurikuntiin? Mitkä ovat mielestänne tärkeimmät keinot Turun seudun joukkoliikenteen kehittämiseen seuraavan kymmenen vuoden aikana ja pidemmällä aikavälillä? Hur förhåller ni er till en utvidgning av spårvägen regionalt till Åbos grannkommuner? Vilka är enligt er de viktigaste metoderna för att utveckla Åbos regiontrafik under de nästa tio åren samt i ett längre tidsperspektiv?</p>	<p>Mitä näette raitiotien ja superbussin eroiksi? Superbussista on kerrottu yleissuunnitelmaraportin luvussa 6.4. Vad ser ni att skiljer spårvägen och superbussen åt? Information om superbussen finns i utredningsplanens rapport, kapitel 6.4.</p>	<p>Muuta? Övrigt?</p>
<p>Asun mahdollisen reitin varrella, joten jos julkisilla kulkemani matkat suuntautuvat keskustan suuntaan - voisin tietysti myös tätä vaihtoehtoa käyttää. Ajatus ns. tähtimäisestä liikenteestä ei saa olla suunnittelun lähtökohta (=kaikki linjat käyvät keskustan kautta) vaan täytyy ottaa huomioon ns. poikittaisliikenne ja sen mahdollisimman sujuva yhdistäminen nyt kaavailtuun "pikaraitiotiehen". Lähinnä ihmetyttää kaavailtujen pysäkkien vähäinen määrä - oletetaan että saadaan lisää matkustajia joukkoliikennettä käyttämään vaikka matka lähimmälle pysäkille saattaa monilla pidentyä huomattavasti...</p>	<p>Edes raitiotie ei asiaa muuta - mielestäni haaveet Turun keskustan paluusta kaupankäynnin "keskukseksi" voi unohtaa - ei keskustaan lähdetä ostamaan mitään painavaa tai pilaantuvaa(=ilman omaa autoa) etenkin jos kotimatka saataa kestää... Keskustan suunnittelun voi suunnata virikkeiden ja tekemisen suuntaan, eli tapahtumapaikkoja, ravintoloita jne. yhteisöllistä toimintaa tukevaa kaavoitusta... Ja miksei myös työpaikkoja :-)</p>	<p>Suurikapasiteettinen liikenne naapurikunnista saattaisikin toimia, mutta kiinteän raideparin vetäminen rajoittaa aivan liikaa tulevaisuuden vaihtoehtoja - sitten ollaan jumissa kerran tehdyn päätöksen kanssa. Mielestäni tulevaisuuden suunnittelussa pitäisi ottaa huomioon myös se että asioilla on tapana muuttua. Esimerkkinä vaikkapa Turun Länsikeskus - 15 vuotta sitten kaikki suuntasivat kauppaan sinne - nyt alue näivetty ja kaikki suuntaavat Raision Myllyn alueelle. Eli kannatan joustavaa ja muutoskykyistä kumipyöräliikennettä mahdollisimman eko(ei ego)logisilla "tulevaisuuden" ratkaisuilla.</p>	<p>Superbussit pitää toteuttaa ilman mitään "ajojohdin" ratkaisua, itsenäisesti liikkuvia suurempia yksiköitä. Samoin superbussiin nouseminen pitää saada sujuvammaksi nykyisten linjureiden "kaikki kulkevat yhden oven kautta" ratkaisun sijaan.</p>	<p>Mielestäni kertalipun hinta 3€ on liikaa. Ilmainen joukkoliikenne olisi mahtava ratkaisu.</p>
<p>Raitiotie toisi melua, ja sekoittaisi Runosmäen jalankulkuliikenteen.</p>	<p>En osaa sanoa.</p>	<p>Hyvät linja-autoyhteydet ja linja-autot vähäpäästöisiksi.</p>	<p>Ei taida olla eroja.</p>	<p>En ole nähnyt hyöty-kustannusanalyysin yksityiskohtia, mutta kiinnittäisin huomiota pariin, kolmeen seikkaan: 1) Meluhaittoja ei ole mainittu. Esimerkiksi Friskinkadulla vaunut tulisivat hipomaan seinä. 2) Ajansäästön laskelmista en nähnyt yksityiskohtia. Esim. Runosmäen asukkaiden keskimääräiset matka-ajat kotiovelta torille ilmeisesti pitenisivät nykytilaan verrattuna. Lisäksi raitiovaunussa joutuu useammin seisomaan. Nykyinen linja-auto tarjoaa myös alueensisäistä liikennepalvelua (kauppaan, neuvolaan jne). 3) Julkisuudessa on puhuttu kiinteistöjen arvonnoususta. Onko otettu toisaalta huomioon asumiskustannusten nousu? Klassisessa hyöty-kustannusanalyysissa kiinteistöjen arvojen nousuja ei nimenomaan oteta huomioon, koska ne vaikuttavat lähinnä tulonjakoon.</p>



<p>Miten Turun raitiotie vaikuttaisi toimintaanne? Hur skulle Åbos spårväg inverka på er verksamhet?</p>	<p>Millaisia vaikutuksia näette raitiotiellä olevan koko Turun tai Turun keskustan kehitykseen? Entä Turun seudun kehitykseen? Vilken inverkan ser ni att spårvägen har på hela Åbos och Åbo centrums utveckling? Hur inverkar den på hela Åboregionens utveckling?</p>	<p>Miten suhtaudutte raitiotien laajentamiseen seudulliseksi Turun naapurikuntiin? Mitkä ovat mielestänne tärkeimmät keinot Turun seudun joukkoliikenteen kehittämiseen seuraavan kymmenen vuoden aikana ja pidemmällä aikavälillä? Hur förhåller ni er till en utvidgning av spårvägen regionalt till Åbos grannkommuner? Vilka är enligt er de viktigaste metoderna för att utveckla Åbos regiontrafik under de nästa tio åren samt i ett längre tidsperspektiv?</p>	<p>Mitä näette raitiotien ja superbussin eroiksi? Superbussista on kerrottu yleissuunnitelmaraportin luvussa 6.4. Vad ser ni att skiljer spårvägen och superbussen åt? Information om superbussen finns i utredningsplanens rapport, kapitel 6.4.</p>	<p>Muuta? Övrigt?</p>
<p>Eipä juurikaan. Turussa vieraillessani sitä kyllä mielelläni käyttäisin</p>	<p>Mielestäni Turun raitiotie on loistava hanke. Turun kokoisessa kaupungissa raitiovaunu olisi täydellinen tapa hoitaa liikkuminen. Urbanien asuinpreferenssien ollessa kasvussa, on hyvä huomioida, miten suuren maankäytön kehittämispotentiaalin hanke tuo tullessaan todella lähelle kaupungin keskustaa. Uskon, että raitiotie on keino kasvattaa joukkoliikenteen kulkutapaosuutta. Superbussi ei siihen pystyisi, sillä erityisesti miehet eivät bussiin omaa autoaan vaihda. He haluavat raiteille. Raitiovaunulla liikkuminen onkin huomattavasti miellyttävämpää kuin bussilla. Pikaraitiotien rakentaminen on myös selkeä statement, että Turku on oikea kaupunki ja selvästi kestävä kaupunkikehityksen tiellä. Turun keskustaa on pyritty kehittämään esimerkiksi suunnittelemalla sinne toriparkkia sun muita autoiluun perustuvia vaihtoehtoja, mutta totuus on se, mitä enemmän autoja keskustaan tulee, sitä epämiellyttävämpää keskustassa asioiminen on. Raitiotie on oivallinen tapa korjata menneiden vuosikymmenten kaupunkikehityksen tuloksia. Lähiökehitys on ajanut ihmiset asumaan etäälle keskustasta ja turvautumaan autoon. Raitiovaunu sitoisi esikaupunkialueet tiiviisti keskustan vaikutuspiiriin.</p>	<p>Uskoisin, että laajentaminen naapurikuntiin kannattaa, kunhan se on järkevää. Maankäytön ja joukkoliikenteen kehittäminen tulee näyttää fiksulla tavalla yhteen. Paras tapa edistää joukkoliikenteen käyttöä on kehittää siitä oikeasti varteenotettava vaihtoehto omalle autolle. Siihen on satsattava tarpeeksi paukkuja. Myös autoilun turha edistäminen on lopetettava. Esimerkiksi toriparkki on täysin turha hanke.</p>	<p>Superbussivaihtoehtoon päätyminen olisi kyllä todella emämoka, joita Turussa on mielestäni maankäytön saralla tehty jo tarpeeksi. Otsikossa mainitussa tekstissäkin kerrotaan, että bussivaihtoehto on vähemmän houkutteleva kuin raitiotievaihtoehto. Kun joka tapauksessa on kyse merkittävästä investoinnista, kannattaisi se kerralla tehdä kunnolla. Raitiovaunun imago on myös paljon "super"bussia parempi.</p>	<p>Erinomaista, että Turku halutaan taas muuttaa kunnolliseksi eurooppalaiset standardit täyttäväksi kaupungiksi! Nyt suunnitelmat täytyy viedä kunnialla käytäntöön ja rakentaa raitiotie mahdollisimman nopeasti</p>
<p>Katson, että raitiovaunuverkosto, joskin kiinteä eikä liikennöintiratkaisultaan joustava siten kuin bussilinjat, vakauttaisi Turun kehitystä ja pääraitiolinjojen varressa asuvien sekä yritysten vakiintumista. Edellytyksenä on, että verkosto on laajahko ja sen etäisimmät päätepysäkit harkitaan tarkkaan nykyisen ja tulevan tarpeen mukaan. Raitioliikenteestä tulee tehdä tehokasta niin, että yhä useammat keskustassa asioivat valitsevat sen kulkuneuvokseen. Toriparkki, suunnatuksenakin maailman trendejä vastaan kulkeva suunnitelma tulee haudata - Louhi-parkki on jo olemassa, rakennettakoon sinne lisäväylä, ja keskustan pysäköinti olisi paremmassa jamassa pitkäksi ajaksi.</p>	<p>Keskusta toivottavasti elävöityy ja yksityisautoilu siellä vähenee. Raitiolinjojen palauttaminen antaisi suotuisan kuvan kehittyneestä joukkoliikenteestä.</p>	<p>Turku ja sen lähikunnat ovat samaa talousaluetta. Esimerkiksi voitaisiin alusta pitäen harkita yhden raitiotielinja n ulottamista ainakin Raision keskustaan saakka, ehkä myös Raision Myllyn alueelle silmukkana.</p>	<p>Bussi voisi olla myös olla tehokas joukkoliikenneväline. Raitiotiejärjestelmä tai 'pikaraitiotie' olisi kuitenkin kuin kevytversio metrosta, ja sen linjojen muuttumattomuus toisi luottamusta tulevaisuuteen. On turha puhua ympäristöystävällisyydestä kummankaan hyväksi, käytännössä kai molemmat pitkän päälle käyttäisivät sähköä, ja kyse on sitten sähkön tuotannon ympäristöystävällisyydestä. Toki bussitkin voisivat kulkea maakaasulla, mutta jotkut individuaalit onnistuivat torppaamaan maakaassun, viimeksi nesteytetyn maakaasun eli LNG:n tuontiterminaalin rakentamisen Turun Pansioon, ja tulivat sysänneeksi Turun taas kerran jälkijunaan. Muualla LNG otetaan vastaa suotuisana vaihtoehtoisena energianlähteenä (Pori ja Tornio).</p>	<p>Toriparkki, joka ei ole ydinkysymys raitiotien suhteen, mutta on yksityisautoilun ylivalan ilmentymä ja ilmeisesti joidenkin gryndereiden ajama haave, joutaa haudatuksi. Myönnän, että on nykyään kätevää ajaa omalla autolla keskustaan asioimaan, mutta pysäköinti siellä ei ole ollut minulle ongelma. Laajennettakoon Louhi-parkkiliuolaa siten, että sisään pääsee muualtakin kuin Läntiseltä Pitkädulta, se riittää pitkäksi aikaa.</p>

Miten Turun raitiotie vaikuttaisi toimintaanne? Hur skulle Åbos spårväg inverka på er verksamhet?	Millaisia vaikutuksia näette raitiotiellä olevan koko Turun tai Turun keskustan kehitykseen? Entä Turun seudun kehitykseen?  Vilken inverkan ser ni att spårvägen har på hela Åbos och Åbo centrums utveckling? Hur inverkar den på hela Åboregionens utveckling?	Miten suhtaudutte raitiotien laajentamiseen seudulliseksi Turun naapurikuntiin? Mitkä ovat mielestänne tärkeimmät keinot Turun seudun joukkoliikenteen kehittämiseen seuraavan kymmenen vuoden aikana ja pidemmällä aikavälillä?  Hur förhåller ni er till en utvidgning av spårvägen regionalt till Åbos grannkommuner? Vilka är enligt er de viktigaste metoderna för att utveckla Åbos regiontrafik under de nästa tio åren samt i ett längre tidsperspektiv?	Mitä näette raitiotien ja superbussin eroiksi? Superbussista on kerrottu yleissunnitelmaraportin luvussa 6.4.  Vad ser ni att skiljer spårvägen och superbussen åt? Information om superbussen finns i utredningsplanens rapport, kapitel 6.4.	Muuta?  Övrigt?
snabbare transport	mindre biltrafik enär även de mest bilburna skulle möjligen hellre åka spårvagn	Absolut spårvagn e det bättre alternativet...snabbt o. rymmer fler passagerare...	Spårvägen =Tystare, miljövänligare, tar mindre plats	i alla "fixuga" städer finns spårvagnar...
Effektivare, bekvämare kollektivtrafik Ett bilfriare centrum av Åbo	Åbo och hela Åboregionen får mera dragningskraft som en modern stadsregion. Effektivare stads- och regionplanering möjliggörs längs spårvägslinjerna genom mindre bilberoende. Förbättrar miljön.	Förhåller mig positivt till en utvidgning av spårvägen regionalt till Åbos grannkommuner. Ger bl.a. möjligheter till jobbpendling med minskad biltrafik. -De viktigaste linjerna skall vara spårväg kompletterad med utvecklad busstrafik/laddhybrider samt pendlarparkering för bilar och cyklar. På sikt bör spårvägsnätet byggas ut i hela regionen inkl till Åbo flygplats. Gör centrum bilfritt med mera gågator och cykelstråk.	Spårvagnen tar mindre plats i gatan. Spårvagnen är utsläppsfri på platsen. Man vet var spårvägen går = spåret är bestående, kontinuitet. Spårvagnen går jämnare och har mindre svängningar i sidled i synnerhet vid start/stopp vid hållplatser, bra för rörelsehindrade och äldre personer. Plant insteg vid hållplatser för spårvagnen med exakt avstånd mellan dörr och plattform/trottoarkant. Spårvägen en investering på 50-100år, en modern spårvagns livslängd kan vara 40-50år med en mellanrenovering, medan stadsbussens livslängd är ca 10 år. Spårburen trafik klarar vintern bättre (!) än bussar. Spårfaktorn - kollektivresandet ökar ca 20-30% jämfört med buss. Moderna spårvagnar kan lätt förlängas från 30-40m genom modulbygge. samma fordon kräver endast en förare. Tätare trafik än med bussar möjliggörs med spårvagnar. Gemensam upphandling med Tammerfors möjliggör synergieffekter gällande utrustning och vagnpark. Statsbidrag kan fås för 30% av investeringen, möjligen även EU-bidrag för övergång till mera miljövänlig kollektivtrafik. Superbussen har mera däcksbuller/skakningar oberoende av drivkraft. Superbussen tar mera utrymme i gatan. Superbussen kräver oftare asfaltering längs linjen. Dåliga erfarenheter av ledbussar vid försökstrafik i Åbo. Helsingfors frångick ledbussarna för länge sedan.	I hela världen byggs nya spårvägar/återinförs spårvägen. Europa, även i USA/Canada där man insett att stadsplanering med personbilen som utgångspunkt är ett 50 år föråldrat koncept. Behövs ej lika många parkeringsplatser mera, många familjer i storstäderna behöver inte/vill inte ha bil. Spårvagnen är det enda kollektivfordonet som kan färdas i gågatsmiljö utan problem. Bygg mera cykelvägar även. Man måste förstå att alla trafikslag kompletterar varandra: Spårväg, buss, cykling, gångtrafik och bilar. Även bilen behövs naturligtvis i vårt glest befolkade land, men med en bekväm spårburen kollektivtrafik kan många jobbpendla med spårvagnen och lämna bilen hemma. Bygg inte Torgparkeringen i onödan - ett helt föråldrat tänkesätt! Folk handlar mera i centrum av städer där spårvägar går fram, än där det finns parkerade bilar. Jfr Basel, Köln etc.

Miten Turun raitiotie vaikuttaisi toimintaanne? Hur skulle Åbos spårväg inverka på er verksamhet?	Millaisia vaikutuksia näette raitiotiellä olevan koko Turun tai Turun keskustan kehitykseen? Entä Turun seudun kehitykseen?  Vilken inverkan ser ni att spårvägen har på hela Åbos och Åbo centrums utveckling? Hur inverkar den på hela Åboregionens utveckling?	Miten suhtaudutte raitiotien laajentamiseen seudulliseksi Turun naapurikuntiin? Mitkä ovat mielestänne tärkeimmät keinot Turun seudun joukkoliikenteen kehittämiseen seuraavan kymmenen vuoden aikana ja pidemmällä aikavälillä?  Hur förhåller ni er till en utvidgning av spårvägen regionalt till Åbos grannkommuner? Vilka är enligt er de viktigaste metoderna för att utveckla Åbos regiontrafik under de nästa tio åren samt i ett längre tidsperspektiv?	Mitä näette raitiotien ja superbussin eroiksi? Superbussista on kerrottu yleissuunnitelmaraportin luvussa 6.4.  Vad ser ni att skiljer spårvägen och superbussen åt? Information om superbussen finns i utredningsplanens rapport, kapitel 6.4.	Muuta?  Övrigt?
Vaikuttaa negatiivisesti Turkuun kokonaisuutena. Katso muut kohta, jossa on perustelut.	Kuten kohdassa muuta selviää, niin näen, että raitiovauno ei ole sopiva hanke Turulle eikä Turun Seudulle, jos Turku on mukana maksamassa.	Bussit ja jos haluamme käyttää sähköä, niin sähköbussit. Jos on varoja voisimme rakentaa erilliset kaistat pyörille ja jalankulkijoille ja vielä sillä tavalla, että olisi pyöräilykaistat molempiin suuntiin (kuten mm. Amsterdamissa ja Kööpenhaminassa).	Superbussi ei ole mielestäni mitään muuta kuin iso bussi (vastaanvanlaisia on ollut iät ja ajat Tuhkolmassa). Jos kannattaa ajaa isolla bussilla niin tehtäkään niin. Vastaavasti, jos kannattaa ajaa pienemmällä bussilla, tehtäkään niin.	Toivon todellakin, ettei Turussa otettaisi käyttöön raitiovaunuja. Perusteluuni ovat seuraavat:  1) Turun kaupungilla ei ole varaa siihen. Lehdestä voi lukea, että koululuokkia suurennetaan, ja tiedossa on, että vanhusten palvelut eivät aina ole riittäviä. 2) Raitiovaunut vaativat paljon tilaa, joka on pois autoilta, pysäköintipaikoilta, pyöräteiltä ja jalkakäytäviltä. 3) Kun katsoo trendejä maailmassa, tuntuu että useimmat, jotka haluavat olla edistyksellisiä, ovat jo sijoittaneet sähköbussisiin. Sähköbussit ovat tietenkin joustavampi vaihtoehto verrattuna raitiovaunuihin. Koska trendi on sähköbussien suuntainen, niihin investoidaan kunnolla maailmalla, ja tulemme varmasti näkemään halvempia akkuja, joita voidaan ladata nopeammin ja joihin voi varastoida entistä tiheämmin energiaa, sekä muita innovaatioita (jos kustannustehokkaasti haluaa ajatella, kannattaisi luultavasti vielä hetken odottaa ennenkuin vaihtaa kaikki nykyiset bussit sähköbussisiin). 4) Jatkamalla kohtaa 3, myönteistä imagoa kaupunki ei saa sijoittamalla raitiovaunuihin. Jos myönteistä imagoa haetaan kaupungille, niin sähköbussit voisivat antaa hieman maineen nostetta (siinä ei oltaisi etujoukossa, mutta kuitenkin hyvissä ajoin liikkeellä). 5) Raitiovaunut eriarvoistavat kaupungin alueita. Kaikki kaupunkilaiset pääsevät maksamaan raitiovaunuista, mutta vain osa asuu niiden varrella.
1.) Käyttäisin raitiovaunuja asioidessani keskustassa, Skanssissa ja mennessäni töihin datacityyn. Busseja en oikein nykyään käytä, koska ne eivät ole kovin mukavia käyttää. Asun 350 metrin päässä kaavaillulta pysäkiltä. 2.) raitiotiepysäkki asuinalueeni arvoa ja mahdollisesti toisi sinne lähikaupan	Se lisäisi joukkoliikenteen käyttöä tavalla johon nykyinen bussiliikenne ei kykene. Se myöskin tekisi kaupungistani viihtyisämmän ja vetovoimaisemman. Todennäköisesti kaupunki ei leviäsi samalla tavalla ympäristöön vaan kasvaisi sisäänpäin jolloin uusien teiden, vesijohtojen rakennus- ja ylläpitokuluissa säästettäisiin. Myöskin joukkoliikenteen kulkuväliä voitaisiin pitää todella tiheänä.	Toivon nimenomaan, että raitiotie laajenisi pitkällä tähtäimellä Raisioon ja Kaarinaan jolloin syntyisi mahdollisimman laaja ja yhtenäinen, tasokkaan joukkoliikenteen palvelema työssäkäynti- ostos- ja asumisalue.	Vaikka myös superbussi saisi omat kaistat ja priorisoidut liikennevalot sen matkustuskavuus olisin raitiovaunuja huonompi (koska se ei ole kiskoliikennettä ja joutuu tekemään enemmän nytkähteleviä korjausliikkeitä ja koska asfaltti kuluu kiskoja nopeammin). Todennäköisesti superbussi ei lisäisi joukkoliikenteen käyttöä. Se ei kohottaisi maan arvoa, eikä nostaisi kaupungille imagoa varsinkaan kun Tampere on lähes päättänyt investoida tosissaan raitiotiehen.	Superbussivaihtoehto on suhteettoman kallis verrattuna sen tuomiin hyötyihin ja mahdollisesti huonontaisi kaupungin imagoa ("köyhän kaupungin raitiotie", "kaupunki joka ei arvosta joukkoliikenteen käyttäjiä eikä eikä halua vähentää yksityisautoilua").

Miten Turun raitiotie vaikuttaisi toimintaanne? Hur skulle Åbos spårväg inverka på er verksamhet?	Millaisia vaikutuksia näette raitiotiellä olevan koko Turun tai Turun keskustan kehitykseen? Entä Turun seudun kehitykseen?  Vilken inverkan ser ni att spårvägen har på hela Åbos och Åbo centrums utveckling? Hur inverkar den på hela Åboregionens utveckling?	Miten suhtaudutte raitiotien laajentamiseen seudulliseksi Turun naapurikuntiin? Mitkä ovat mielestänne tärkeimmät keinot Turun seudun joukkoliikenteen kehittämiseen seuraavan kymmenen vuoden aikana ja pidemmällä aikavälillä?  Hur förhåller ni er till en utvidgning av spårvägen regionalt till Åbos grannkommuner? Vilka är enligt er de viktigaste metoderna för att utveckla Åbos regiontrafik under de nästa tio åren samt i ett längre tidsperspektiv?	Mitä näette raitiotien ja superbussin eroiksi? Superbussista on kerrottu yleissuunnitelmaraportin luvussa 6.4.  Vad ser ni att skiljer spårvägen och superbussen åt? Information om superbussen finns i utredningsplanens rapport, kapitel 6.4.	Muuta?  Övrigt?
Vähentäisi julkisen liikenteen joustavuutta.	Turun hankkeiden hinnat yleensä tuplaantuvat toteuttamisvaiheessa. Tulee liian kalliiksi veronmaksajille ja sitä kautta hidastaa kehitystä. Hinta-hyötysuhde on huono. Nykyiset injaukset tuhoaisivat arvokkaita liikunta- ja virkistysalueita. Estäisi Länsikeskuksen kehittymistä.	Erilaiset sähköbussivaihtoehdot.	Superbussi on joustavampi.	Vuonna 1972 lakkautetun raitiotien lopettamista perusteltiin silloin mm. yksityisautoilun lisääntymisellä. Kannattavuus oli jo silloin heikentynyt.  Linjauksen suunnittelijat eivät ole ottaneet selvälle, että raitiotie tuhoaisi Hepokullan ja Nättinummen Hiljaiset alueet. Turku on kartoittanut hiljaiset alueet v.2007 ja EU edellyttää niiden säilyttämistä. Lisäksi raitiotie kulkisi ja aiheuttaisi melua Liinahaan vanhainkodin "pihassa". Liinahaankatu on liian kapea raitiotielle. Kadun varrella on päivittäin 50 vanhainkodin työntekijöiden autoa pysäköitynä. Vanhuksia ulkoilutetaan pyörätuoleissa metsäisellä Taalinpellonkadulla. Kiskojen ylittäminen pyörätuolilla on vaarallista. Läheisen Niitunniskantien liikuntapainotteisen päiväkodin lapset voivat nyt mennä "Mörrimetsäänsä" Kalmavuorelle turvallisesti jalkakäytäviä pitkin. Raitiotien ylitys tekisi matkasta vaarallisen. Toivoisin että suunnittelijat vaivautuisivat käymään paikan päällä ja ottaisivat selvää EU:N hiljaisten alueiden direktiivistä.

<p>Miten Turun raitiotie vaikuttaisi toimintaanne? Hur skulle Åbos spårväg inverka på er verksamhet?</p>	<p>Millaisia vaikutuksia näette raitiotiellä olevan koko Turun tai Turun keskustan kehitykseen? Entä Turun seudun kehitykseen? Vilken inverkan ser ni att spårvägen har på hela Åbos och Åbo centrums utveckling? Hur inverkar den på hela Åboregionens utveckling?</p>	<p>Miten suhtaudutte raitiotien laajentamiseen seudulliseksi Turun naapurikuntiin? Mitkä ovat mielestänne tärkeimmät keinot Turun seudun joukkoliikenteen kehittämiseen seuraavan kymmenen vuoden aikana ja pidemmällä aikavälillä? Hur förhåller ni er till en utvidgning av spårvägen regionalt till Åbos grannkommuner? Vilka är enligt er de viktigaste metoderna för att utveckla Åbos regiontrafik under de nästa tio åren samt i ett längre tidsperspektiv?</p>	<p>Mitä näette raitiotien ja superbussin eroiksi? Superbussista on kerrottu yleissuunnitelmaraportin luvussa 6.4. Vad ser ni att skiljer spårvägen och superbussen åt? Information om superbussen finns i utredningsplanens rapport, kapitel 6.4.</p>	<p>Muuta? Övrigt?</p>
<p>Raitiotien sijaan käyttäisin edelleen linja-autoa, koska linja-auton reitit ja pysäkit ovat huomattavasti parempia oman kulkemiseni kannalta. Lisäksi linja-auto on nopeampi vaihtoehto (ennakkotietojen saman matkan kulkeminen kestäisi raitiovaunulla kauemmin kuin linja-autolla).</p>	<p>Raitiotie heikentäisi Turun kehitystä! Hirvuihin määrä veronmaksajien varoja upotettaisiin tällaiseen hankkeeseen, joka palvelisi vain harvoja turkulaisia. Sähköautojen / -bussien kehitys on edennyt hurjasti ja autojen reittejä voi muuttaa helposti ja nopeasti, mutta raitiotien kiskoja (yms. kaikkea muuta raitiotien vaatimaa rakentamista) ei tehdä äkkiä eikä erityisesti vähällä rahalla. Raitiotiestä on Turussa yritetty kehittää asukkaille = veronmaksajille hienoa haavekuvaa, jonka mukaan Turun keskustan kehitys saataisiin tällä kuntoon ja kaupungin imago nousisi. Tällainen kuvitelmiä luominen on ihmisten harhaanjohtamista vain joiden henkilöiden "ällin" perusteella. Autetaan Turku ja kaupungin keskusta uuteen kukoistukseen sen sijaan edullisemmalla, järkevämmällä ja ekologisella vaihtoehdolla - siirrytään sähköbussihin! Sähköbussien reitit voivat mukaila nykyisiä linjareittejä ja tarvittaessa niitä voidaan muuttaa. Ei suostuta siihen, että joiden tahojen (ehkä rakennuttajat tässä yhtenä) annetaan väkisin kammata tänne rakkaaseen kaupunkiimme aivan älytöntä raitiotietä!</p>	<p>Tämä on taas yksi hanke, jonka naapurikunnat torppaavat mielellään, enkä yhtään ihmettele. Joukkoliikenteen kehittäminen on järkevää vain asteittain sähköbussihin siirtymällä.</p>	<p>Haloo!!! Miksi rakentaa sähköisiä bussireittejä puistojen ja pihakatuja kautta ja tuhota näin suuri osa sitä, mikä Turussa on parasta??? Miksi muka bussit eivät voi kulkea nykyisiä katuja ja teitä pitkin??? Kuka / mikä taho on tällaisten suunnitelmien takana???</p>	<p>Raitiotietä ei kannata rakentaa Tampereen perässä. Turun kannattaa tehdä rohkeasti omat päätöksensä, koska nämä kaupungit eivät todellakaan ole samanlaisia. Jos joku väkisin Turkuun haluaa raitiotien rakentaa, niin tehkää se Kauppatorilta Turun Linnan ohi satamaan. Ai niin....satamaankin pääsee jo bussilla.</p>
<p>Raitiotien rakentaminen antaisi positiivisen signaalin Turun tulevaisuudesta ja kehityssuunnasta. Raitiotie ja yleisesti joukkoliikenteen tehostaminen tekisi Turussa asumisesta helpompaa ja houkuttelevampaa. Tällä hetkellä opiskelen pääkaupunkiseudulla ja olen tottunut sujuvahaan joukkoliikenteeseen sekä elämiseen ilman autoa. Tuntuu hankalalta olla oman auton varassa. Turun seutu on yksi mahdollisista paikoista, joihin myöhemmin asettuisin pysyvämmiin. Turun houkuttelevuutta verrattuna muihin kaupunkeihin lisäksi raitiotien tuoma liikkumisen sujuvuus ja helppous sekä urbaanimpi sekä viihtyisämpi ympäristö.</p>	<p>Raitiotie toisi kaupunkikehitykseen ja -suunniteluun pitkäjänteisyyttä sekä tehokkuutta. Keskustan suhteen raitiotien oleellinen etu olisi yksityisautoilun sekä bussiliikenteen väheneminen. Tällä hetkellä miellyttävimmät ja ihmisten eniten suosimat paikat keskustassa ovat autoilulta rauhoitettuja alueita erityisesti jokirannassa.  Turun kokoisessa kaupungissa ei mielestäni ole varaa kasvattaa yksityisautoilun osuutta liikenteessä eikä autoilua voida ohjata keskustaan enempää viihtyisyyden kärsimättä. Kaupunkiympäristön laatu on oleellinen asia kaupungin kilpailukykyyn ja esimerkiksi turismin suhteen.  Turun seudun kehitys riippuu Turun kehityksestä, koska kehyskuntien menestys on riippuvainen keskuskaupungista. Tämän takia Turun raitiotiehanke koskettaa koko kaupunkiseutua. Toimiva joukkoliikenne edistäisi koko seudun dynaamisuutta.</p>	<p>Raitiotien laajentaminen naapurikuntiin on hyvä pidemmän tähtäimen suunnitelma, joka lisäisi seudun kehittämisen yhtenäistä linjaa. Se olisi ekologista ja keventäisi Turun keskustan liikennevirtoja.</p>	<p>Raitiotie edistää voimakkaammin kaupunkikehityksen pitkäjänteisyyttä. Se on matkustusmuotona miellyttävämpi, mikä on oleellinen asia joukkoliikenteen houkuttelevuuden suhteen verrattaessa yksityisautoiluun.</p>	



Kaupunginhallitus

5.5.2015

Erillisen jakelun mukaan

turku äbo

Sääp  
Ani. 05-05-2015  
Dno 4105 - 2015  
639

## Lausuntopyyntö Turun raitiotie, yleissuunnitelma

Pyydämme lausuntoanne Turun raitiotien yleissuunnitelmasta. Lausunnot pyydämme toimitettavaksi 8.6.2015 mennessä ensisijaisesti internetissä täytettynä osoitteessa [www.turku.fi/lausunnot/raitiotie](http://www.turku.fi/lausunnot/raitiotie). Halutessanne lausunnon voi jättää myös postitse osoitteeseen Turun kaupunki, PL 355, 20101 Turku.

Pyydämme lausuntoja laajalta asiantuntija- ja intressipiiriltä, yli 50 eri taholta. Toivomme tiiviitä lausuntoja. Toivomme erityisesti kannanottoja seuraaviin kysymyksiin:

- Miten Turun raitiotie vaikuttaisi toimintaanne?
- Millaisia vaikutuksia näette raitiotiellä olevan koko Turun tai Turun keskustan kehitykseen? Entä Turun seudun kehitykseen?
- Miten kuntanne / organisaationne suhtautuu raitiotien laajentamiseen seudulliseksi Turun naapurikuntiin? Mitkä ovat mielestänne tärkeimmät keinot Turun seudun joukkoliikenteen kehittämiseen seuraavan kymmenen vuoden aikana ja pidemmällä aikavälillä?
- Mitä näette raitiotien ja superbussin eroiksi? Superbussista on kerrottu yleissuunnitelmaraportin luvussa 6.4.

Yleissuunnitelmaraportti sekä sitä täydentävä liite- ja tausta-aineisto löytyy hankkeen nettisivuilta [www.turunraitiotie.info/raportit.html](http://www.turunraitiotie.info/raportit.html).

Yleissuunnitelman ja sen rinnalla tehtyjen selvitysten perusteella Turun kaupunginvaltuusto päättää raitiotien suunnittelun jatkamisesta alkusyksyllä 2015. Saadut lausunnot palvelevat valtuuston päätöksentekoa.

Jarkko Virtanen  
apulaiskaupunginjohtaja  
Turun kaupunki

**Jakelu**

Kaarinan kaupunki  
Liedon kunta  
Naantalin kaupunki  
Raision kaupunki  
Turun kaupunkiseudun joukkoliikennelautakunta  
Turun kaupunkisuunnittelu- ja ympäristölautakunta  
Turun kiinteistöliikelaitoksen johtokunta  
Varsinais-Suomen ELY-keskus  
Varsinais-Suomen liitto  
Liikenne- ja viestintäministeriö  
Ympäristöministeriö  
Valtionvarainministeriö  
Työ- ja elinkeinoministeriö  
Liikennevirasto  
Trafi  
Finavia/Turun lentoasema  
VR-Yhtymä Oy  
Liikenneturva, Turun aluetoimisto  
Linja-autoliitto, Lounais-Suomi  
Suomen Paikallisliikenneliitto  
Turun taksit ry  
Lounais-Suomen taksiyrittäjät ry  
Turun kauppakamari  
Turun Yrittäjät ry  
Varsinais-Suomen yrittäjät ry  
Turun Ydinkeskustayhdistys ry  
Turun seudun kehittämiskeskus  
Turun satama  
SKAL / Länsi-Suomen kuljetusyrittäjät ry  
Turun autoilijat ry  
Turun luonnonsuojeluyhdistys ry  
Varsinais-Suomen luonnonsuojelupiiri ry  
Varsinais-Suomen aluepelastuslaitos  
Lounais-Suomen poliisilaitos  
Oy Turku Energia  
Turun vesiliikelaitoksen johtokunta  
Turku Touring Oy  
Tampereen kaupunki

Helsingin kaupungin liikennelaitos, raitiotieliikenne  
Helsingin seudun liikenne  
Turun vammaisneuvosto  
Turun nuorisovaltuusto  
Turun vanhusneuvosto  
Turun monikulttuurisuusneuvosto  
Lasten parlamentti  
EVIVA  
Turun yliopisto  
Åbo akademi  
Turun ammattikorkeakoulu  
Turun yliopiston ylioppilaskunta  
Åbo Akademi ylioppilaskunta  
Turun AMK:n opiskelijakunta  
Varsinais-Suomen sairaanhoitopiiri  
Turun museokeskus  
Museovirasto  
Turkuseura – Åbosamfundet ry



