

Lausunnot Turun raitiotien yleissuunnitelmasta Satama-Varissuo

Lausuntopyyntö.....	2
Kaarinan kaupunki.....	4
Kiinteistöliitto Varsinais-Suomi ry.....	12
Kupittaaan kärjen kumppanuushankkeen allianssiryhmittymä.....	15
Liikenneturva, Turun toimipiste.....	30
Lounais-Suomen poliisilaitos.....	33
Museokeskus.....	35
Museovirasto.....	41
Naantalin kaupunki.....	44
Nobina Oy.....	48
Oy Turku Energia Oy Turku Energia-Åbo Energi Ab.....	49
Raision kaupunki.....	55
Rakennusteollisuus RT ry.....	60
Senaatti-kiinteistöt.....	61
SKAL Turku / Turun Autoilijat ry.....	64
Suomen luonnonsuojeluliiton Varsinais-Suomen piiri.....	66
Tampereen kaupunki.....	71
Tois pual jokke ry.....	74
Tomi Solakivi.....	76
Turkuseura – Åbosamfundet ry.....	80
Turun ammattikorkeakoulu Oy.....	83
Turun kauppakamari.....	84
Turun kaupunki / aluetyö.....	86
Turun kaupunki / ympäristönsuojelu.....	88
Turun Kaupunkiliikenne Oy.....	91
Turun Pientalojen Keskusjärjestö ry.....	93
Turun Polkupyöräilijät ry.....	98
Turun vanhusneuvosto.....	104
Turun Vesihuolto Oy.....	105
Turun vihreät ry.....	107
Turun yliopisto.....	109
Turun yliopiston ylioppilaskunta.....	114
Turun Ylioppilaskyläsäätiö (TYS) - Studentbystiftelsen i Åbo.....	116
TVT Asunnot Oy.....	118
Valtiovarainministeriö.....	119
Varsinais-Suomen Asumisoikeus Oy, VASO.....	122
Varsinais-Suomen elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus.....	124
Varsinais-Suomen hyvinvointialue.....	129
Varsinais-Suomen liitto.....	130
VR-Yhtymä Oyj.....	134
Väylävirasto.....	137
Åbo Akademi.....	142

Turun kaupunginhallitus pyytää lausuntoanne Turun raitiotien yleissuunnitelmaan Satama-Varissuo liittyen. Saadut lausunnot palvelevat Turun kaupunginhallituksen päätöksentekoa raitiotiesuunnittelun jatkamisesta.

Selvitysten ja vaikutusarviointien keskeinen sisältö

Raitiotie on kokonaisvaltainen kaupunkikehityshanke, joka määrittää Turun ja kaupunkiseudun kehitystä vuosikymmenien päähän. Raitiotie yhdistyy kaupungille tärkeisiin strategiaan tavoitteisiin ja hankkeisiin, kuten Tiedepuistoon, keskustan kehittämiseen ja Tunnin junaan. Raitiotie on osa yleiskaavan joukkoliikenteen laatukäytäväverkostoa ja siten keskeinen osa Turun liikennejärjestelmää.

Raitiotietä on verrattu yleissuunnitelmassa runkobussijärjestelmään. Infrastruktuuri-investointien suuruudeksi on arvioitu runkobussijärjestelmässä 95 miljoonaa euroa ja raitiotiellä Satama-Varissuo 333 miljoonaa euroa. Valtion osuudeksi raitiotien infrastruktuuri-investoinneista on oletettu 30 %. Raitiovaunujen hankintakustannus 39 miljoonaa euroa on laskelmissa kuoletettu liikennöintikustannusten yhteydessä.

Raitiotie vastaa arvioiden mukaan runkobussivaihtoehtoa paremmin asetettuihin tavoitteisiin kaupungin kilpailukyvyn, kasvun ja vetovoiman, kestävästä kaupunkirakenteesta, sujuvan liikennejärjestelmän ja houkuttelevan joukkoliikenteen sekä kaupungin asukkaiden viihtyvyyden ja hyvinvoinnin osalta.

Raitiotie on strateginen tulevaisuuden investointi, joka vauhdittaa kaupunkikehitystä. Raitiotie tuo ennakoitavuutta ja vahvistaa luottamusta Turun alueen pitkäjänteiseen kehittämiseen. Muun muassa Tampereella kaupunkikehitys raitiotien varrella on ollut odotettua nopeampaa. Mikäli Satama-Varissuo raitiotien tuoma lisäkasvu Turussa olisi 10000-15000 asukasta, voisi raitiotie alustavan laskelman perusteella olla kuntatalouden näkökulmasta kannattavampi vaihtoehto. Laskelmat tulevat tarkentumaan suunnittelun seuraavissa vaiheissa.

Satama-Varissuo raitiotien reitiksi suositellaan linjausta, joka kulkee Satamasta Humalistonkatua Kauppatorille päättyen Varissuolla Pelttarinkadulle. Tuomiokirkon kohdalla suositellaan Uudenmaankatu-Hämeenkatu reittiä kulkevaa linjausta. Raitiotien varikko on suunniteltu Iso-Heikkilään Kiertotähdentien päähän.

Lausuntojen jättäminen

Kirjalliset lausunnot tulee toimittaa 22.6.2023 mennessä liikennesuunnittelu@turku.fi tai postitse Turun kaupunki / Kaupunkiympäristön palvelukokonaisuus / kirjaamo, PL 355, 20101 Turku.

Toivomme erityisesti kannanottoja seuraaviin kysymyksiin:

Kaupunkiympäristö, liikennesuunnittelu

24.5.2023

Dnro 4105-2015
(639)

- Miten näette raitiotien vaikuttavan Turun ja seudun kehitykseen muun muassa vetovoiman, kaupunkikehityksen ja liikkumisen osalta?
- Kannatatteko raitiotien ensimmäisen vaiheen rakentamista Satama-Varissuo reitille suositellulla linjauksella?
- Miten suhtaudutte raitiotien laajentamiseen seudulliseksi Turun naapurikuntaan?
- Mitkä ovat mielestänne tärkeimmät keinot Turun seudun joukkoliikenteen ja Turun kaupunkiliikunnan kehittämiseen seuraavan kymmenen vuoden aikana ja pidemmällä aikavälillä?

Lausuntomateriaali on hankesivuilla www.turku.fi/raitiotie (suora linkki aineistoihin: <https://www.turku.fi/asuminen-ja-ymparisto/projektit-ja-hankkeet/raitiotie/raitiotien-suunnitelmat-ja-selvitykset>).

Lausunnon voi jättää myös taho, joka ei virallisesti ole saanut lausuntopyyntöä. Lausuntoa ei tarvitse jättää, jos kokee, että asiasta ei ole tarpeen lausua.

Lisätietoja: kehittämispäällikkö Juha Jokela juha.jokela@turku.fi.

Minna Arve

Pormestari

Turun kaupunki

152 § Kaarinan lausunto Turun raitiotiesuunnitelmasta Turun kaupunginhallitukselle

Diaarinumero KNA/1067/07.01.03.03/2023

Tiivistelmä **Turun kaupunginhallitus pyytää Kaarinan kaupungin lausuntoa Turun raitiotien yleissuunnitelmaan Satama-Varissuo liittyen. Saadut lausunnot palvelevat Turun kaupunginhallituksen päätöksentekoa raitiotiesuunnittelun jatkamisesta. Kaarinan kaupunki näkee raitiotieratkaisun keskuskaupungin kehittämisen ja kehittymisen kannalta keskeisenä hankkeena.**

**Kaupunkikehityslautakunta
14.6.2023**

Valmistelija Kaupunkikehitysjohdaja Päivi Liuska-Kankaanpää p.0503732440

Selostus asiasta Turun kaupunginhallitus pyytää Kaarinan kaupungin lausuntoa Turun raitiotien yleissuunnitelmaan Satama-Varissuo liittyen. Saadut lausunnot palvelevat Turun kaupunginhallituksen päätöksentekoa raitiotiesuunnittelun jatkamisesta. Lausunto tulee antaa kirjallisesti 22.6.2023 mennessä liikennesuunnittelu(a)turku.fi tai postitse Turun kaupunki / Kaupunkiympäristön palvelukokonaisuus / kirjaamo, PL 355, 20101 Turku

Raitiotien yleissuunnitelma Satama-Varissuo on valmistunut. Päätöksenteon tueksi Turun raitiotien yleissuunnitelman tarkennuksesta pyydetään lausuntoja ja yleissuunnitelmaan voidaan tehdä lausuntojen perusteella täydennyksiä ennen kaupunginhallituksen syksyn 2023 päätöksentekoa toteutussuunnittelupäätöstä koskien. Tällöin päätetään myös raitiotien reitistä.

Turun kaupunginvaltuusto tekee lopullisen investointipäätöksen raitiotien toteutussuunnitelman, tarkentuvien vaikutusarvioiden ja vahvistuneen kustannusarvion perusteella. Toteutussuunnitelmien rinnalla laaditaan tarvittavat asemakaavanmuutokset ja katusuunnitelmat. Tämän hetken arvion mukaan investointipäätös voisi ajoittua loppuvuodelle 2025.

Turun raitiotiehanke-esittely:

Raitiotie on kokonaisvaltainen kaupunkikehityshanke, joka määrittää Turun ja kaupunkiseudun kehitystä vuosikymmenien päähän. Raitiotie yhdistyy Turun kaupungille tärkeisiin strategisiin tavoitteisiin ja hankkeisiin, kuten Tiedepuistoon, keskustan kehittämiseen ja Tunnin junaan. Raitiotie on osa yleiskaavan joukkoliikenteen laatuikäväverkostoa ja siten keskeinen osa Turun liikennejärjestelmää. Raitiotietä on verrattu yleissuunnitelmassa runkobussijärjestelmään. Infrastruktuuri-investointien suuruudeksi on arvioitu runkobussijärjestelmässä 95 miljoonaa euroa ja raitiotiellä Satama-Varissuo 333 miljoonaa euroa. Valtion osuudeksi raitiotien infrastruktuuri-investoinneista on oletettu 30 %. Raitiovaunujen hankintakustannus 39 miljoonaa euroa on laskelmissa kuoletettu liikennöintikustannusten yhteydessä.

Raitiotie vastaa arvioiden mukaan runkobussivaihtoehtoa paremmin asetettuihin tavoitteisiin kaupungin kilpailukyvyyn, kasvun ja vetovoiman, kestäväen kaupunkirakenteen, sujuvan liikennejärjestelmän ja houkuttelevan joukkoliikenteen sekä kaupungin asukkaiden viihtyvyyden ja hyvinvoinnin osalta. Raitiotie on strateginen tulevaisuuden investointi, joka vauhdittaa kaupunkikehitystä. Raitiotie tuo ennakoitavuutta ja vahvistaa luottamusta Turun alueen pitkäjänteiseen kehittämiseen. Muun muassa Tampereella kaupunkikehitys raitiotien varrella on ollut odotettua nopeampaa. Mikäli Satama-Varissuo raitiotien tuoma lisäkasvu Turussa olisi 10000-15000 asukasta, voisi raitiotie alustavan laskelman perusteella olla kuntatalouden näkökulmasta kannattavampi vaihtoehto. Laskelmat tulevat tarkentumaan suunnittelun seuraavissa vaiheissa.

Satama-Varissuo raitiotien reitiksi suositellaan linjausta, joka kulkee Satamasta Humalistonkatua Kauppatorille päätyen Varissuolla Pelttarinkadulle. Tuomiokirkon kohdalla suositellaan Uudenmaankatu-Hämeenkatu reittiä kulkevaa linjausta. Raitiotien varikko on suunniteltu Iso-Heikkilään Kiertotähdentien päähän.

Turku toivoo erityisesti kannanottoja seuraaviin kysymyksiin:

- Miten näette raitiotien vaikuttavan Turun ja seudun kehitykseen muun muassa vetovoiman, kaupunkikehityksen ja liikkumisen osalta?
- Kannatatteko raitiotien ensimmäisen vaiheen rakentamista Satama-Varissuo reitille suositellulla linjauksella?
- Miten suhtaudutte raitiotien laajentamiseen seudulliseksi Turun naapurikuntiin?
- Mitkä ovat mielestänne tärkeimmät keinot Turun seudun joukkoliikenteen ja Turun kaupunkiliikunnan kehittämiseen seuraavan kymmenen vuoden aikana ja pidemmällä aikavälillä?

Lausunnon voi jättää myös taho, joka ei virallisesti ole lausunnonantajien joukossa.

Kaarina-
strategian
toteutuminen

-

Liitteet

Kaarinan lausunto Turun raitiotiesuunnitelmasta Turun kaupunginhallitukselle Liite 52/2023. Liite lisätään asialle myöhemmin.

Oheismateriaali

Lausuntomateriaali on hankesivuilla www.turku.fi/raitiotie (suora linkki aineistöihin):
<https://www.turku.fi/asuminen-ia-ymparisto/proiektit-iahankkeet/raitiotie/raitiotien-suunnitelmat-ia-selvitukset>)

[Raitiotien suunnitelmat ja selvitykset | Turku.fi](#)

Esittelijä

Kaupunkikehitysjohtaja Päivi Liuska-Kankaanpää

Päätösehdotus Kaupunkikehityslautakunta päättää esittää kaupunginhallitukselle, että Kaarinan kaupunki antaa erillisen liitteen, (liite 52/2023), mukaisen lausunnon Turun kaupunginhallitukselle Turun raitiotiesuunnitelmasta. Itse lausuntoliite toimitetaan lautakunnalle sähköpostitse listan toimittamisen jälkeen lausunnon lyhyen valmisteluajan johdosta.

Käsittely Jäsen Petri Kannisto totesi, että lausuntoesitys on kokonaisuudessaan hyvä, hän esitti kuitenkin muutamia tarkennuksia lausuntotekstiin.

Jäsenet Terhi Wirén, Sari Hukkanen ja Arto Elo kannattivat Kanniston esitystä.

Keskustelun päätyttyä puheenjohtaja tiedusteli, voidaanko olla yksimielisiä jäsen Kanniston lausuntoon tekemistä muutoksista. Kukaan ei tätä vastustanut.

Päätös § 60 Kaupunkikehityslautakunta päätti yksimielisesti esittää kaupunginhallitukselle, että Kaarinan kaupunki antaa käsittelyssä hyväksytyin muutoksin liitteen, 52A/2023, mukaisen lausunnon Turun kaupunginhallitukselle Turun raitiotiesuunnitelmasta.

Ote kaupunginhallitus

Kaupunginhallitus 19.6.2023

Liitteet Kaarinan lausunto Turun raitiotiesuunnitelmasta Turun kaupunginhallitukselle kaupunkikehityslautakunnan päätöksen mukaisena Liite 100/2023.

Oheismateriaali Lausuntomateriaali on hankesivuilla www.turku.fi/raitiotie (suora linkki aineistoihin:
<https://www.turku.fi/asuminen-ia-ymparisto/proiektit-iahankkeet/raitiotie/raitiotien-suunnitelmat-ia-selvitukset>)

[Raitiotien suunnitelmat ja selvitykset | Turku.fi](#)

Esittelijä Kaupunginjohtaja Harri Virta:

Päätösehdotus Kaupunginhallitus päättää, että Kaarinan kaupunki antaa liitteen mukaisen lausunnon Turun kaupunginhallitukselle Turun raitiotiesuunnitelmasta.

Pöytäkirja tarkastetaan kokouksessa tämän pykälän osalta asian kiireellisyyden vuoksi.

Käsittely Henna Correia Noca poistui klo 18:04.

Hannu Rautanen esitti, että kaupunginhallitus antaa seuraavan lausunnon Turun raitiotiesuunnitelmaan:

Kaarinan kaupunki on linjannut ilmastotavoitteinaan merkittävän päästöjen vähentämistavoitteen, johon päästäkseen kaupungin tulee edistää kestävien liikennemuotojen käyttöönottoa.

Kaarinan oma kaupunkirakenne tukee etenkin ydinkeskustan ja Piispanristin osalta raitiotien rakentamista Kaarinaan. Turun kaupungin joukkoliikennetkaisu heijastuvat koko seutuun ja raitiotieverkon mahdollista laajentamista voidaan tutkia jatkossa osana alueellista rakennemallityötä.

On perusteltua ja viisasta varautumista, että etäistavoite koko kaupunkiseudun kattavasta raitiotieverkosta otetaan huomioon koko ydinkaupunkiseudun joukkoliikennettä suunniteltaessa.

.....

Miten näette raitiotien vaikuttavan Turun ja seudun kehitykseen muun muassa vetovoiman, kaupunkikehityksen ja liikkumisen osalta?

Kaarina näkee raitiotien koko ydinkaupunkiseudun ilmastotekona, maankäytöllisenä kilpailutekijänä, vetovoimatekijänä sen parantaessa kaupunkikehittämisen mahdollisuuksia erityisesti raitiotien pysäkkien läheisyydessä. Raitiotie on rakenteena pysyvä ja tuo pitkän aikavälin luottamusta investointeihin.

Raitiotie toimii kaupunkirakentamisen myönteisenä katalyyttinä siellä, missä uudisrakentava kehittäminen on kaupunkirakenteen arvojen näkökulmasta mahdollinen. Raitiotie turvaa kaupunkiseudun houkuttelevuuden, lisää liikenneturvallisuutta, vähentää melua ja hillitsee autoliikenteen kasvua.

Kattava raitiotieverkko busseilla täydennetyllä syöttöliikenteellä tukee työvoiman saatavuutta ja liikkuvuutta alueen sisällä. Raitiotie palvelee niin työmatka-, asiointi-, harrastus- kuin matkailuun liittyvää liikkumista.

Raitiovaunulla kulkeminen on bussiliikennettä esteettömämpää. Se yhdistää samaan matkaketjuun pyöräilyn kanssa, mikä tukee työmatka- ja opiskeluliikennettä myös raitiotien pysäkkien välitöntä ympäristöä kauemmaksi.

...

Kannatatteko raitiotien ensimmäisen vaiheen rakentamista Satama-Varissuo reitille suositellulla linjauksella?

Kaarinalla ei ole mitään sitä vastaan, että Turku rakentaa raitiotien Satama-Varissuo.

Miten suhtaudutte raitiotien laajentamiseen seudulliseksi Turun naapurikuntiin?

Raitiotieverkosta on esitetty erilaisia linjausvaihtoehtoja, ja verkkoa voidaan tarkastella osana alueella käynnistyvää rakennemallin päivitystä. Kaarinan yhdyskuntarakenne tukee tarkastelujaksona raitiotien laajentamista Kaarinaan.

Kaarina kasvaa asukasluvultaan ja tavoitteena on muodostaa tiivistyvää joukkoliikennekäytävää, jolla joukkoliikenteen palvelutasoa voidaan myös parantaa.

Seudun joukkoliikenteen tavoiteverkossa on esitetty esimerkiksi Kaarinaan ulottuva raitiotien linjaus, joka tulee Turun Skanssista Nuolikadun linjalla Piispanristille ja sieltä edelleen Poikluomantien suuntaan.

Kaarinan mahdolliset tulevaisuuden raitiotielinjaukset kattavat niin ydinkeskustan, Piispanristin, Rauhalinnan, Voivalan ja Lemunniemen alueet. Pääjoukkoliikennekäytävä on tietysti 110-tie – yksi osa rengaslinjaa. Kyseisillä alueilla on jo niin tehokasta asutusta tai odotettavissa mm. Lemunniemelle lisää 6000 asukasta.

Rakennemallityössä on tietysti viisasta tutkia, onko raitiotien laajentamiselle ja sen edellyttämälle täydennysrakentamiselle riittävää potentiaalia naapurikunnissa.

...

Mitkä ovat mielestänne tärkeimmät keinot Turun seudun joukkoliikenteen ja Turun kaupunkiliikenteen kehittämiseen seuraavan kymmenen vuoden aikana ja pidemmällä aikavälillä?

Kaarinaa palvelee tällä hetkellä Föli ja Fölin monipuolinen kehittäminen, sillä se tarjoaa nykyään sähköistettynä entistäkin ympäristöystävällisemmän ratkaisun. Niinpä Föli on välttämätön osa myös raitiotielle syöttöliikenteen hoitajana.

Kaarinan kannalta tärkeää on, että Fölin linjastojen suunnittelussa tunnistetaan Kaarinan tärkeimmät uudet ja kehittyvät asuin- ja työpaikka-alueet ja näille muodostetaan toimiva ja riittävän laadukas joukkoliikenteen palvelutaso samanaikaisesti, kun alue rakentuu.

Näin kaavoituksessa ja kaupunkisuunnittelussa voidaan tehdä suunnitteluratkaisuita, jotka perustuvat joukkoliikenteeseen ja ohjaavat kuntalaisia joukkoliikenteen käyttöön.

Merkittävä osa Kaarinan yhdyskuntarakenteesta perustuu pientaloalueisiin ja sitä kautta edelleen yksityisautoiluun, ja siellä erityisesti käyttövoiman muutokset edistävät ilmastotavoitteiden toteutumista. Muutos on kuitenkin hyvin hidas ja liikenteen päästöt ovat pitkään yksi ilmasto-ohjelman heikko

kohta. Joukkoliikenne ja varsinkin raitiotie tuovat siihen paitsi ilmaston myös kaupunkikehityksen kannalta toimivan ratkaisun.

Joukkoliikenteeseen ja yksityisautoiluun tukeutuvien alueiden kannalta on tärkeää kehittää alueellisia ja paikallisia pyöräilyreittejä ja parantaa esimerkiksi työpaikka-alueiden ja oppilaitosten saavutettavuutta pyörällä ja jalan. Lähes liikennemuodosta riippumatta viimeinen matkan osa tehdään jalan, joten kävely-ympäristöjen laatuun ja turvallisuuteen sekä opastukseen tulisi kiinnittää erityistä huomiota.

Raitiotien kehittäminen perustuu ja voi perustua vain tehokkaaseen maankäyttöön, jotta saavutetaan riittävä kustannustehokkuus, ja sellainen maankäyttö syntyy pitkäjänteisellä työllä.

Työmatkaliikenteen näkökulmasta Kaarina näkee ensisijaisesti lähijunaliikenteen kokeilut tärkeänä avauksena alueen sisäiseen työmatkaliikenteeseen. Olemassa olevan raideinfran hyödyntäminen ottamalla olemassa olevia asemapaikkoja käyttöön kevyin investoinnein ei vaadi investointien kattamiseksi merkittävää maankäytön muutosta, mutta lähijunaliikenteen käynnistyminen voi arvonnousun myötä generoida muutoksia asemien ympäristön maankäyttöön ja siten luoda edellytyksiä myös muille kestäville liikkumismuodoille.

Liinu Leiwo kannatti Hannu Rautasen esitystä.

Puheenjohtaja totesi, että keskustelun kuluessa oli tehty kannatettu, päätösehdotuksesta poikkeava esitys. Puheenjohtaja totesi, että asiasta on äänestettävä. Puheenjohtaja ehdotti, että ne, jotka ovat päätösehdotuksen kannalla, äänestävät ”jaa” ja ne, jotka ovat Hannu Rautasen esityksen kannalla, äänestävät ”ei”. Äänestysesitys hyväksyttiin yksimielisesti.

Suoritettussa äänestyksessä annettiin 10 ”jaa” – ääntä (A-M Virolainen, M. Aaltonen, S. Elmeranta, H. Sirkiä, S. Hukkanen, J. Järvinen, H. Huttunen, M. Agge, S. Tähkämaa ja J. Shelby) ja 2 ”ei” – ääntä (H. Rautanen ja L. Leiwo), 1 (M. Alander) poissa. Puheenjohtaja totesi, että päätösehdotus oli tullut kaupunginhallituksen päätökseksi.

Päätös § 152 Päätösehdotus hyväksyttiin.

Ote Turun kaupunginhallitus
Kaupunkikehityslautakunta
Kaupunkikehitysjohtaja Päivi Liuska-Kankaanpää

Kaarinan kaupungin lausunto Turun raitiotiesuunnitelmaan:

Kaarinan kaupunki on linjannut ilmastotavoitteinaan merkittävän päästöjen vähentämistavoitteen, johon päästökseen kaupungin tulee edistää kestävien liikennemuotojen käyttöönottoa. Kaarinan oma kaupunkirakenne ei toistaiseksi kuitenkaan tue raitiotien rakentamista Kaarinaan. Turun kaupungin joukkoliikennetkaisu heijastuvat koko seutuun ja raitiotieverkon mahdollista laajentamista voidaan tutkia jatkossa osana alueellista rakennemallityötä.

Miten näette raitiotien vaikuttavan Turun ja seudun kehitykseen muun muassa vetovoiman, kaupunkikehityksen ja liikkumisen osalta?

Kaarina näkee raitiotien etenkin seudun keskuskaupungin vetovoimatekijänä sen parantaessa kaupunkikehittämisen mahdollisuuksia erityisesti raitiotien pysäkkien läheisyydessä. Raitiotie on rakenteena suhteellisen pysyvä ja tuo pitkän aikavälin luottamusta investointeihin. Raitiotie toimii kaupunkirakentamisen myönteisenä katalyyttinä siellä, missä uudisrakentava kehittäminen on kaupunkirakenteen arvojen näkökulmasta mahdollinen. Raitiotie kiihdyttää Turun kaupungin/kaupunkiseudun kasvua, joka tukee työvoiman saatavuutta ja liikkuvuutta alueen sisällä. Raitiotie palvelee niin työmatka-, asiointi-, harrastus- kuin matkailuun liittyvää liikkumista. Raitiovaunulla kulkeminen on bussiliikennettä esteettömämpää yhdistää samaan matkaketjuun pyöräilyn kanssa mikä tukee työmatka- ja opiskeluliikennettä myös raitiotien pysäkkien välitöntä ympäristöä kauemmaksi.

Kannatatteko raitiotien ensimmäisen vaiheen rakentamista Satama-Varissuo reitille suositellulla linjauksella?

Kaarina ei ole mitään sitä vastaan, että Turku rakentaa raitiotien Satama-Varissuo.

Miten suhtaudutte raitiotien laajentamiseen seudulliseksi Turun naapurikuntiin?

Raitiotieverkosta on esitetty erilaisia linjausvaihtoehtoja, ja verkkoa voidaan tarkastella osana alueella käynnistyvää rakennemallin päivytystä. Kaarinan yhdyskuntarakente ei toistaiseksi tue raitiotien laajentamista Kaarinaan lyhyellä tai keskipitkälläkään aikavälillä. Kaarina kasvaa asukasluvultaan ja tavoitteena on muodostaa tiivistyvää joukkoliikennekäytävää, jolla joukkoliikenteen palvelutasoa voidaan myös parantaa. Seudun joukkoliikenteen tavoiteverkossa on esitetty esimerkiksi Kaarinaan ulottuva raitiotien linjaus, joka tulee Turun Skanssista Nuolikadun linjalla Piispanristille ja sieltä edelleen Poikluomantien suuntaan. Tarkka suuntautuminen Kaarinan kaupunkialueella ei vaikuta loppuun asti suunnitellulta, ja kaupunki on lähinnä pyrkinyt mitoittamaan katutilaa Piispanristin asemakaavanmuutoshankkeissa siten, että myös raitiotie alueen joukkoliikennetkaisu voisi olla pitkässä ajanjaksossa Turun ja Kaarinan rajalla mahdollinen. Samalla asemakaavan muutokset perustuvat asuinkerrostalovaltaiseen rakentamiseen ja joukkoliikennekäytävään tukeutuvaan tehostavaan rakenteeseen, joka toisinpäin luo kannattavuutta tulevaisuuden liikenneverkolle. Ratkaisuna tehokkaampi ja taloudellisempi voisi olla jokin muukin joukkoliikennemuoto kuin raitiotie. Rakennemallityössä voidaan tutkia, onko raitiotien laajentamiselle ja sen edellyttämälle täydennysrakentamiselle riittävää potentiaalia naapurikunnissa.

Mitkä ovat mielestänne tärkeimmät keinot Turun seudun joukkoliikenteen ja Turun kaupunkiliikunnan kehittämiseen seuraavan kymmenen vuoden aikana ja pidemmällä aikavälillä?

Kaarinaa palvelee parhaiten Föli ja Fölin monipuolinen kehittäminen, sillä se tarjoaa nykyään sähköistettynä entistäkin ympäristöystävällisemmän ratkaisun. Kaarinan kannalta tärkeää on, että Fölin linjastojen suunnittelussa tunnistetaan Kaarinan tärkeimmät uudet ja kehittyvät asuin- ja työpaikka-alueet ja näille muodostetaan toimiva ja riittävän laadukas joukkoliikenteen palvelutaso samanaikaisesti, kun alue rakentuu. Näin kaavoituksessa ja kaupunkisuunnittelussa voidaan tehdä suunnitteluratkaisuita, jotka perustuvat joukkoliikenteeseen ja ohjaavat kuntalaisia joukkoliikenteen käyttöön.

Merkittävä osa Kaarinan yhdyskuntarakenteesta perustuu pientaloalueisiin ja sitä kautta edelleen yksityisautoiluun, ja siellä erityisesti käyttövoiman muutokset edistävät ilmastotavoitteiden toteutumista.

Sekä joukkoliikenteeseen, että yksityisautoiluun tukeutuvien alueiden kannalta on tärkeää kehittää alueellisia ja paikallisia pyöräilyreittejä ja parantaa esimerkiksi työpaikka-alueiden ja oppilaitosten saavutettavuutta pyörällä ja jalan. Lähes liikennemuodosta riippumatta viimeinen matkan osa tehdään jalan, joten kävely-ympäristöjen laatuun ja turvallisuuteen sekä opastukseen tulisi kiinnittää erityistä huomiota.

Raitiotien kehittäminen perustuu ja voi perustua vain tehokkaaseen maankäyttöön, jotta saavutetaan riittävä kustannustehokkuus, ja sellainen maankäyttö syntyy pitkäjänteisellä työllä.

Työmatkaliikenteen näkökulmasta Kaarina näkee ensisijaisesti lähijunaliikenteen kokeilut tärkeänä avauksena alueen sisäiseen työmatkaliikenteeseen. (tekninen korjaus).

Olemassa olevan raideinfran hyödyntäminen ottamalla olemassa olevia asemapaikkoja käyttöön kevyin investoinnein ei vaadi investointien kattamiseksi merkittävää maankäytön muutosta, mutta lähijunaliikenteen käynnistyminen voi arvonnousun myötä generoida muutoksia asemien ympäristön maankäyttöön ja siten luoda edellytyksiä myös muille kestäville liikkumismuodoille.



Lausunto raitiotien yleissuunnitelman tarkennukseen

Kiinteistöliitto Varsinais-Suomi ry on 1907 perustettu kiinteistönomistajien edunvalvoja ja kiinteistöalan asiantuntijaorganisaatio. Jäsenkuntamme muodostuu pääasiallisesti asunto-osakeyhtiöistä (90 %), mutta jäsenistöömme kuuluu myös vuokratalo-yhtiöitä, kiinteistöosakeyhtiöitä ja huolto-yhtiöitä. Jäsenenämme on yli 2.750 kiinteistö- ja asunto-osakeyhtiötä Varsinais-Suomen alueella, joista yli puolet Turussa. Kiitämme lausuntopyynnöstä ja toteamme seuraavaa.

1. Miten näette raitiotien vaikuttavan Turun ja seudun kehitykseen muun muassa vetovoiman, kaupunkikehityksen ja liikkumisen osalta.

Raitiotien on pysyväisluonteinen investointi. Raitiotien läheisyys voi vaikuttaa kiinteistön arvoon. Kiinteistömarkkinassa on nähtävillä, että jo raitiotien suunnittelu lisää kiinnostusta infran varrella oleviin kiinteistöihin ja niiden arvoon. Toimivat joukkoliikenneyhteydet ja niiden lähellä olevat pysäkit kiinnostavat asukkaita ja voivat lisätä kiinteistön houkuttelevuutta. Raitiotien ja ylipäätään joukkoliikennepysäkkien varrella olevien kiinteistöjen asema vaihtelee myös riippuen pysäkkien sijoittelusta. Esimerkiksi senioreiden ja muuten heikommin liikkuvien kuten myös lastenvaunujen kanssa kulkevien matkan pidentyessä houkutus oman auton tai muun kulkuneuvon käyttöön lisääntyy.

Joukkoliikennejärjestelmien kehittäminen on tärkeä osa toimivaa kaupunkirakennetta. Toisaalta kaupunkirakenteen ollessa aina murroksen alla kohdistuu joukkoliikenteen joustavuuteen liittyviä paineita. Länsimetron kokemuksia melko lyhyellä perspektiivillä tarkasteltaessa näyttää siltä, että asukkaat, jotka asuvat syöttöliikenteen varrella ovat muutoksessa häviäjiä. Matka-aika pidentyy, ja yhden raideliikenneväylän häiriöt asettavat suuren riskin toimintavarmuudelle. Vaihtoehdoiksi jää yksityisautoilu, pyöräily ja kävely.

Arvoon liittyvällä kehityksellä on toinen puoli. Samaan aikaan kun väestö siirtyy kohti etelää ja niiden kasvukeskuksia myös maahanmuuton seurauksena, vähenee arvo taantuvien paikkakuntien kiinteistöistä. Kaupungin mahdollinen investointi lisää niiden kiinteistöjen arvoa, jotka sijoittuvat nykyisten ja tulevien reittien läheisyyteen. Koska raitiotie onkin vahvasti kaupunkikehityksellinen hanke, esitämme huolestamme reitin ulkopuolella olevien taloyhtiöiden joukkoliikenteen ja siten myös arvon kehityksen kannalta. Kun järjestelmiä kehitetään, on samalla äärimmäisen tärkeä huolehtia, ettei nykyinen palvelutaso heikkene.

2. Kannatatteko raitiotien ensimmäisen vaiheen rakentamista Satama-Varissuo reitille suositellulla linjauksella?

Nykyinen reittisuunnitelma kuljettaa kaupunkiin tulevia matkustajia, sekä kahden asuinalueen asukkaita sataman ja Iso-Heikkilän suunnalta tai Varissuon alueelta keskustaan. Kaupungin keskustassa liikkeessään raitiotie kaventanee muuta liikennettä jo ennestään ruuhkaisilla reiteillä.



THL:n vuoden 2018 raportin mukaan asuinalueiden eriytyminen on Turussa ollut Tamperetta ja Helsinkiä selvempää. Merkittävin yksittäinen tekijä asuinalueiden eriytymiselle on yksipuolinen omistusrakenne, joka keskittää ARA vuokra-asuntoja samalle asuinalueelle. Kaikkien kaupunkikehityshankkeiden tulisi ehkäistä asuinalue- ja kiinteistökohtaista segregatiota. Varissuon alueella ARA asuntojen osuus on merkittävä. Mikäli linjaus toteutetaan tälle reitille, niin sitä voi pitää segregatiota torjuvana hankkeena, jos ARA asuntojen osuutta ei alueelle lisätä ja rakentaminen tehdään vapaarahoitteisesti sekä monipuolisesti (pien-, rivi-, ja kerrostalokohteet).

3. Miten suhtaudutte raitiotien laajentamiseen seudulliseksi Turun naapurikuntaan?

Seudullinen järjestelmä olisi kokonaisuuden kannalta tehokkain ja palvelisi koko alueen asukkaita. Toki on seurattava tarkasti missä kohdassa väestömäärä on riittävä, kun seudullista liikennejärjestelmää kehitetään. Näkemyksemme mukaan raitiotien rakentamisesta ja kehittämisestä ylipäättään olisi syytä olla nykyistä laajempi seudullinen yhteisymmärrys, jotta hankkeen kannattavuutta voitaisiin arvioida. Toimiva raitiotielinja voisi olla Naantali-Raisio-Turku(-Turun Satama)-Kaarina. Tällainen suora kokoojalinja vastaisi idealtaan ja väestöpohjaltaan paremmin vertailukohtaa eli Tamperetta.

4. Mitkä ovat mielestänne tärkeimmät keinot Turun seudun joukkoliikenteen ja Turun kaupunkiliikunnan kehittämiseen seuraavan kymmenen vuoden aikana ja pidemmällä aikavälillä?

Joukkoliikenteen tulee parantaa alueen liikenneyhteyksiä ja helpottaa asukkaiden matkustamista kaupungin eri osien välillä. Taloyhtiön arvon ja asukkaiden päivittäisen elämän kannalta ratkaisujen ennakoitavuus on tärkeä. Ratkaisuilla voi olla vaikutuksia asukkaiden päivittäiseen liikkumiseen ja mahdolliseen autottomuuteen.

Kehityksessä on tärkeä ottaa huomioon esimerkiksi yksityisten MaaS-tyyppisten palveluiden kehitys. Jotta liikkumisen palvelut lähtevät kehittymään tarvitaan riittävän hyvä liikennejärjestelmä ja riittävästi asukkaita tiiviillä alueella.

Pidämme tärkeänä, että joukkoliikenteen kehittämisessä tehdään kokonaisuuteen liittyviä ratkaisuja ja investointeja. Yksittäisten linjojen synkronointi muuhun järjestelmään tai muihin järjestelmiin tulee toimia hyvin.

5. Yleistä raitiotiestä

Järjestelmien rakentamisen aikana on perehdyttävä siihen, miten maapohjan muutokset, mahdolliset räjäytykset ym. vaikuttavat kiinteistöjen perustuksiin. Samalla tulee välttää ja ehkäistä raideliikenteen mahdollisia värinävaikutuksia lähellä oleviin rakennuksiin.

Eryityisesti Turun keskustassa autopaikkojen tilanne on niukka ja joukkoliikenteen lisääminen vähentää entisestään saavutettavuutta yksityisautoilun näkökulmasta. Asukkaiden näkökulmasta tilanne on jo nyt paikoitellen kestävä. Pysäköintipaikkojen vähentyessä tulee panostaa riittävän asukaspaikoinnin järjestämiseen.

Raitiotie on mittava infrarakennushanke, joka muuttaa alueen kaupunkikuvaa ja maisemaa. Rakentamisen yhteydessä tulisi tarkastella ja parantaa kaikkea olemassa olevaa infraa, jonka tekninen



KIINTEISTÖLIITTO
Varsinais-Suomi

korjaustarve on lähivuosina. Tämä koskee niin kaukolämpö, vesihuolto kuin sähköverkkoa. Jokaiseen verkkoon liittyy myös erilaisia käyttöön liittyviä kehitystarpeita. Hulevesien viivyttämiseen liittyvät rakenteet on tehokkaampaa tehdä kokonaisratkaisuuina kuin esimerkiksi kalliina yksittäisinä viherkaton rakentamiseen liittyvinä velvoitteina.

Kiinteistöliitto Varsinais-Suomi ry

Pertti Satopää
Puheenjohtaja

Juuso Kallio
Toiminnanjohtaja

An aerial architectural rendering of a modern urban development. The scene is dominated by numerous multi-story buildings with glass facades and dark, flat roofs. Some buildings have green roofs with small trees. A central feature is a large, curved transit hub or station with a prominent, illuminated, golden-brown facade. The surrounding area includes pedestrian walkways, small courtyards with trees, and a road with a few cars. The overall atmosphere is one of a vibrant, contemporary city center.

**Kupittaa kärjen kumppanuushankkeen
allianssiryhmittymän lausunto Turun
raitiotien yleissuunnitelmasta
22.6.2023
Dnro 4105-2015**

Kupittaaan kärjen kumppanuushanke ja sitä toteuttava allianssiryhmittymä kiittää kaupunginhallitusta mahdollisuudesta lausua Turun raitiotien yleissuunnitelmasta ja toteaa lausuntonaan seuraavaa:

Kupittaaan kärjen kumppanuushanke osana Turun Tiedepuistoa

Tiedepuiston tavoitellaan kehittyvän kansainvälisesti kiinnostavana ja rohkean kokeilevana osaamiskeskittymänä, joka on toiminnoiltaan monipuolinen ja logistisesti vetovoimainen. Turun Tiedepuiston Masterplanissa on linjattu tavoitteeksi, että tulevaisuuden Tiedepuisto tulee vuoteen 2050 mennessä tarjoamaan yli 13 000 uutta työpaikkaa sekä kodin yli 20 000 uudelle asukkaalle. Tiedepuiston kokonaisuus on siten keskeinen koko Turun seudun kehittämisessä sekä kaupunkistrategian linjauksien mukaisen elinkeinoelämän kestävä kasvun varmistamisessa. Tiedepuiston kehittämisen tavoitteena on saada hyödynnettyä mahdollisimman täysimääräisesti sijainnin poikkeukselliset lähtökohdat sekä monipuolisen osaamiskeskittymän luoma potentiaali hyödyntämään kokonaisvaltaista kaupunkikehitystä ja kaupungin kasvua. Toimijoiden välisiä yhteistoimintatapoja, -verkostoja, -alustoja ja -kumppanuuksia kehitetään tavoitteellisesti Triple Helix -toimintamallin pohjalta alueen kilpailukyvyyn, vetovoiman ja kokonaisvaltaisen kaupunkikehityksen vahvistamiseksi.

Kupittaaan kärjen kumppanuushanke osana Turun Tiedepuiston kehittämistä on kaupungin elinvoiman turvaamisen ja kasvun sekä näihin liittyvän kilpailukyvyyn näkökulmasta tulevien vuosien merkittävin kokonaisvaltainen kaupunkikehityskokonaisuus. Hankkeen mukainen suunnittelualue muodostaa innovaatio- ja osaamiskeskittymän sydämen, joka on vetovoimainen ja houkutteleva niin paikallisille kuin kansainvälisillekin yrityksille ja instituutioille. Hankkeen tavoitteena on lisätä Tiedepuiston houkuttelevuutta yrityksille ja työntekijöille mm. alueen synergiaetujen, viihtyisän ympäristön ja toimivan arjen infrastruktuurin kautta. Hankkeella tavoitellaan mahdollisimman nopeaa suunnittelualueen rakentumista ja kahden eri kaupungin osan yhdistämistä toisiinsa. Hankkeen suunnittelualueen mukainen kokonaisuus on toteutessaan keskeisin osa Turun Tiedepuistoa, yhdistäen alueen toiminnot ja palvelut yhdeksi kokonaisuudeksi ja tätä kautta mahdollistaen seudullisen kasvupotentiaalin toteutumisen. Rakentaminen ja siihen liittyvä aluetehokkuus hankkeen mukaisella suunnittelualueella tulee olemaan suuri. Alueelle tavoitellaan yli 250 000 kerroneliömetrimäärän mukaista rakennusoi-keutta. Tavoitteena on, että kansi ja sille sekä sen rajapinnoille rakentuvat toiminnot ovat fyysisesti ja toiminnallisesti yksi kokonaisuus.



Luonnos – näkymä kannen päällä sijaitsevan raitiotiepysäkin katetusta yhteydestä Kupittaaan asemaan

Kupittaaan kärjen kumppanuushankkeen tausta ja siihen liittyvät päätökset

- Kaupunginvaltuusto päätti vuoden 2016 talousarvion yhteydessä Turun Tiedepuisto -kärkihankkeen asettamisesta.
- Kaupunginhallitus toimeenpani valtuuston päätöksen käynnistämällä hankkeen huhtikuussa 2016 (25.4.2016 § 163).
- Kesäkuussa 2018 kaupunginhallitus päätti (18.6.2018 § 265) Turun Tiedepuisto -hankkeen toimeenpanosuunnitelmasta tarkennettuine tavoitteineen. Toimeenpanosuunnitelman yhtenä painopistealueena on 24/7/365 elävä kohtaamisten keidas, jonka yhtenä toimenpiteenä päätettiin Kupittaaan kantta koskevan kilpailun järjestämisestä.
- Lokakuussa 2018 kaupunginhallituksen kaupunkikehitysjaosto päätti (22.10.2018 § 97) hyväksyä Tiedepuiston kansi -nimisen strategisen maankäytön hankkeen tavoitteet sekä päätti samalla hankkeen toteutukseen sekä hankekehityskumppanuuteen tähtäävän, tontinluovutusta sisältävän, innovaatio-, suunnittelu- ja toteutuskilpailun järjestämisestä sekä kilpailun lähtökohdista ja periaatteista.
- Toukokuussa 2019 kaupunginhallitus hyväksyi (27.5.2019 § 229) Taito-kampuksen tarveselvityksen.
- Kesäkuussa 2021 kaupunginhallitus hyväksyi (24.6.2021 § 328) Tiedepuiston kansihankkeen infrahankkeen tarveselvityksen ja päätti (24.6.2021 § 329) Tiedepuiston kansihankkeen allianssikumppanin hankintamenettelyn käynnistämisestä.
- Hankinta keskeytettiin hankintalain 125 §:n mukaisesta syystä kaupunginhallituksen päätöksellä 5.10.1021 § 470.
- Kaupunginhallitus päätti 7.12.2021 (§ 575) käynnistää Kupittaaan kärjen kumppanuushankkeen allianssihakinnan neuvottelumenettelyllä.
- Hankintailmoitus lähetettiin julkaistavaksi 20.12.2021.
- Kaupunginhallitus päätti 5.12.2022 § 515 valita Kupittaaan kärjen kumppanuushankkeen tarjouskilpailun voittajaksi ryhmittymä Terävin Kärki (YIT Suomi Oy, Lundén Architecture Oy ja Arkkitehdit von Boehm – Renell Oy, nimettyinä alihankkijoina COBE A/S sekä AFRY Finland Oy ja WSP Finland Oy)

Kupittaaan kärjen kumppanuushankkeen allianssisopimus on allekirjoitettu 27.3.2023 ja hankkeessa on siirrytty kehitysvaiheeseen. Kehitysvaiheen aikana tullaan laatimaan koko suunnittelualuetta koskeva kokonaissuunnitelma sekä hankesuunnitelmat koskien Helsinginkadun ja radan ylittävää kansirakennetta, siihen liittyvää velvoitepysäköintilaitosta ja Taito-kampusta. Kokonaissuunnitelma tulee toimimaan suunnittelualueelle kehitysvaiheen aikana laadittavan asemakaavan viitesuunnitelmana.

Kupittaaan kärjen kumppanuushankkeeseen liittyvät tilaajan tavoitteet, joihin allianssin tulee kokonaissuunnitelmalla ja siihen sisältyvien osaprojektien toteutuksella vastata ovat;

Kokonaissuunnitelma

- Turun Tiedepuiston visio ja masterplan suunnittelun lähtökohtina
- Kahden eri kaupunkialueen yhdistäminen toisiinsa
- Tavoitteena älykäs kaupunginosa, joka toimii kehitys- ja yhteistyöalustana
- Alueella oma identiteetti ja imago
- Palvelukokonaisuus, toiminnallinen keskus
- Fiksun liikkumisen solmukohta
- Liikenne
- Joukkoliikennekäytävä
- 8/80 ympäristö "Plaza"
- Asemakaavoituksen tavoitetilan luominen
- Kokonaissuunnitelma varmistaa nopean ja taloudellisen toteutuksen
- Rakentamisen tuloksena syntyy viihtyisä ja vetovoimainen kokonaisuus
- Resurssiviisaus ja kiertotalous, Hiilineutraali Turku 2029

Infrahanke (kansi + velvoitepysäköinti)

- Kansi yhdistää liikenteellisesti
- Keskitetty pysäköintiratkaisu
- Kansi toimii alustana
- Teknisesti ja taloudellisesti toteutuskelpoiset ratkaisut
- Turvallinen, häiriötön ja ympäristöystävällinen toteutus
- Helsinginkadun ja rautatiejärjestelmän tekniset vaatimukset täyttyvät rakentamisen aikana
- Kansi ja velvoitepysäköinti luovutettu käyttöön 30.9.2026 mennessä
- Edulliset elinkaarikustannukset
- Tavoitekustannus 68,5 milj. €

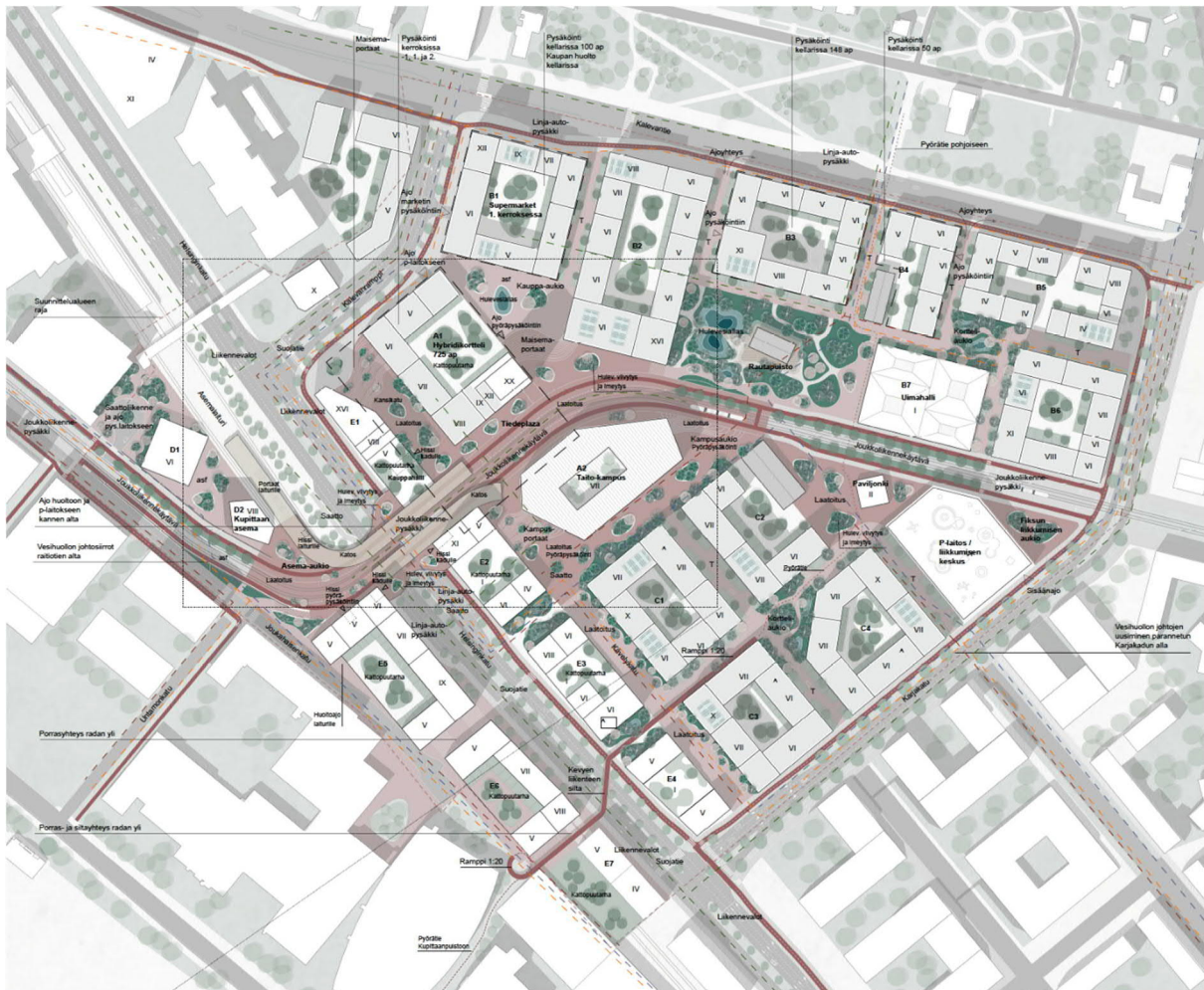
Taito-kampus

- Taito-Kampus - alueen palvelijana
- Koulutusta edistävät, esteettömät ja turvalliset tilat
- Tilojen käyttöasteen parantaminen
- Laadukas ja innostava arkkitehtuuri
- Turvallinen toteutus ja kosteuden hallinta
- Vähähiilinen ja energiatehokas
- Taito-kampus otetaan käyttöön 2027
- Ylläpidolliset tavoitteet
- Tavoitekustannus 62,2 milj. €

Nyt käynnissä olevan allianssin kehitysvaiheen aikana tavoitteita tullaan tarkentamaan sekä luomaan allianssille kannustinjärjestelmään kytkeytyvä tavoitteisto.

Kupittaaan kärjen kokonaissuunnitelmassa esitetty raitiotielinjaus ja kannen pysäkki

Nykyisessä kokonaissuunnitelmaratkaisussa esitetty raitiotielinjaus sekä kannelle sijoitettu pysäkki poikkeavat lausunnon kohteena olevasta raitiotien yleissuunnitelmasta. Esitettyihin ratkaisuihin on päädytty allianssiryhmittymän monialaisen suunnittelutyön tuloksena, kun ryhmittymä on määrittänyt parhaiten edellä mainittuja tilaajan tavoitteita toteuttavan ratkaisun. Samassa yhteydessä on varmistettu kokonaissuunnitelman mukaisen raitiotielinjakuksen ja kannelle sijoittuvan pysäkin tekninen toteutettavuus. Lausunnon liitteenä tarkempi WSP Finland Oy:n tekemä tarkastelu raidegeometriasta.



Ote kokonaissuunnitelmasta, jossa mm. raitiotielinjat ja kanne pysäkki näkyvissä

Liikenteellisiä erityistavoitteita, joita allianssin toimesta tarkastellaan ja jotka kytkeytyvät suoraan tai välillisesti raitiotiehankkeeseen

Liikenteen ja liikkumisen sekä liikennepalveluiden solmupiste

Kupittaa kärjen suunnitelman keskeinen ajatus on, että kannelle ja sen välittömään ympäristöön mahdollistetaan eri liikennemuotoja kokoavan liikkumispisteen syntyminen.

Liikkumispiste tai liikkumishubi (mobility hub, urban mobility hub) on yhteyspiste, jossa eri kulkumuodot risteävät saumattomasti mahdollistaen helpon ja käytännöllisen ihmisten ja tavaroiden liikkumisen sekä tarjoavat erilaisia arkisia palveluja. Tämä keskitetty liikenteen, kaupan ja palveluiden solmukohta kokoaa joukkoliikenteen yhteen pisteeseen. Eri julkisen liikenteen reitit, kuten junat, raitiotie ja linja-autoreitit kulkevat tällaisen pisteen kautta, mutta yhtä lailla polkupyörä- ja jalankulkureitit, kuin myös yhteiskäyttöiset kulkuneuvot sekä mahdollisesti yksityisten moottoriajoneuvojen pysäköinti voi kuulua liikkumispisteen repertuaariin. Luonnollisesti kaupunkipyörien ja muun mikroliikkumisen saatavuus on olennainen osa liikkumispistettä.

Liikkumispisteen tarkoitus on helpottaa eri liikkumismuotojen käyttöä ja näin rohkaista joukkoliikenteen käyttöön. Tällä pyritään positiiviseen ympäristövaikutukseen, joka seuraa yksityisautoilun vähenemisestä - tieliikennepäästöjen ja ruuhkien väheneminen. Liikkumispiste edistää niin sanottua multimodaalista liikkumista, jossa eri liikkumismuotojen välinen vaihtaminen on helppoa ja täten tarve henkilökohtaiselle kulkuneuvolle vähäisempää.

Kupittaa kärjen alueen suunnitelmassa esitetty liikkumispiste mahdollistaisi junaliikenteen, bussien kaukoliikenteen, autoliikenteen, kävely- ja pyöräilyreitien risteämisen ja siten helpon vaihdon kulkumuodosta toiseen. Kannelle ja sen ympärille on myös mahdollista sijoittaa niin autojen kuin pyörien pysäköintiä sekä liityntäpysäköintiä. Joukkoliikenteeseen ja kestäviin

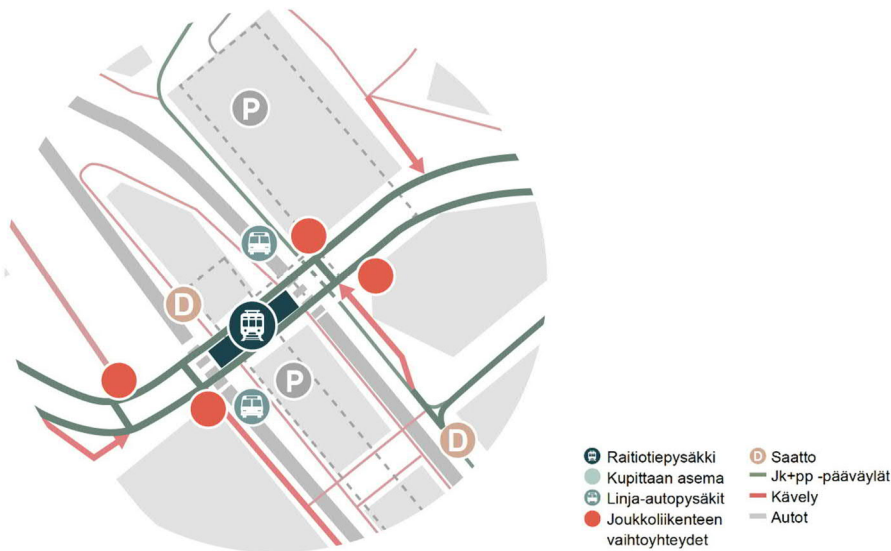
kulkumuotoihin tukeutuvien liikkumisyhteyksien kehittäminen ja multimodaalisuuden edistäminen vastaa myös Turun kaupungin tavoitteisiin edistää kulkumuotojakauman muutosta kohti kestäviä kulkumuotoja.

Liikkumispisteen on mahdollista tarjota myös laajasti muita erilaisia palveluja kuten logistiikan palveluita, jotta ihmiset voivat helposti liikkumisen ohessa hoitaa erilaisia palvelutarpeitaan. Liikkumispiste kokoavana elementtinä on jo itsessään kaupallisesti kiinnostava. Liikkumispisteitä suunniteltaessa on siis hyvä huomioida reittiyhteyksien lisäksi mahdollisuuden liiketiloihin liikkumispisteiden ympäristössä. Kannen ympärille muodostuva liikkumispiste tukisi myös kaupallisen palvelukeskittymän muodostumista kannen ja kampuksen ympärille ja raitiotiereitin varrelle.

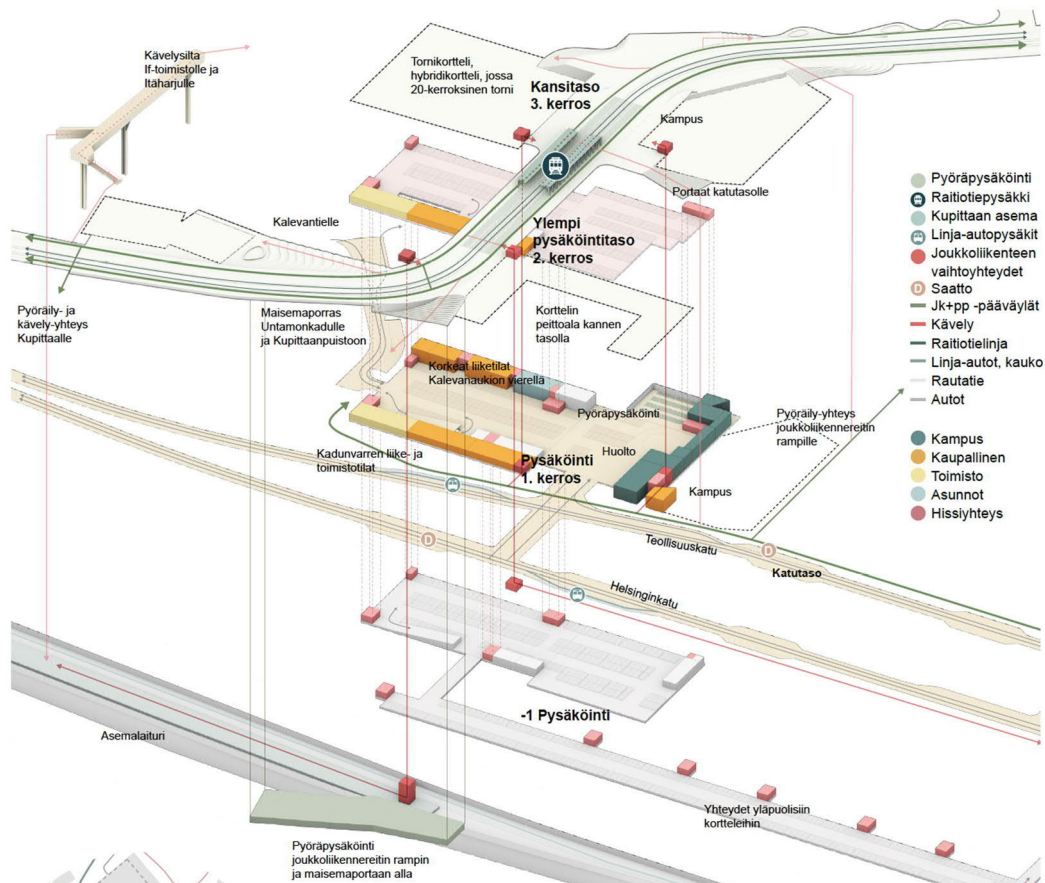
Kupittaa kärjen kokonaissuunnitelma ja sen mukainen asemakaava tulevat kehittämään aluetta sekä toiminnallisesti että liikenteen osalta. Kokonaissuunnitelman laatimista ohjaavat kestävän kaupunkikehityksen ja vastuullisuuden periaatteet sekä alueen tulevien toimijoiden tarpeiden kattava huomioiminen. Laadittavan liikenneratkaisun on linkityttävä joustavasti kaupungin muuhun kokonaisuuteen. Tärkeää on myös luoda sellainen kokonaisuus, joka on elävä ja toimiva ympärivuorokautisesti ja -vuotisesti.



Luonnos – näkymä kannen päällä sijaitsevasta raitiotiepysäkistä



Tutkielmaluonnos – kannella sijaitseva liikenteen solmukohta yhdistää eri kulkumuodot



Tutkielmaluonnos – aksonometrinen esitys liikenteen solmukohdasta

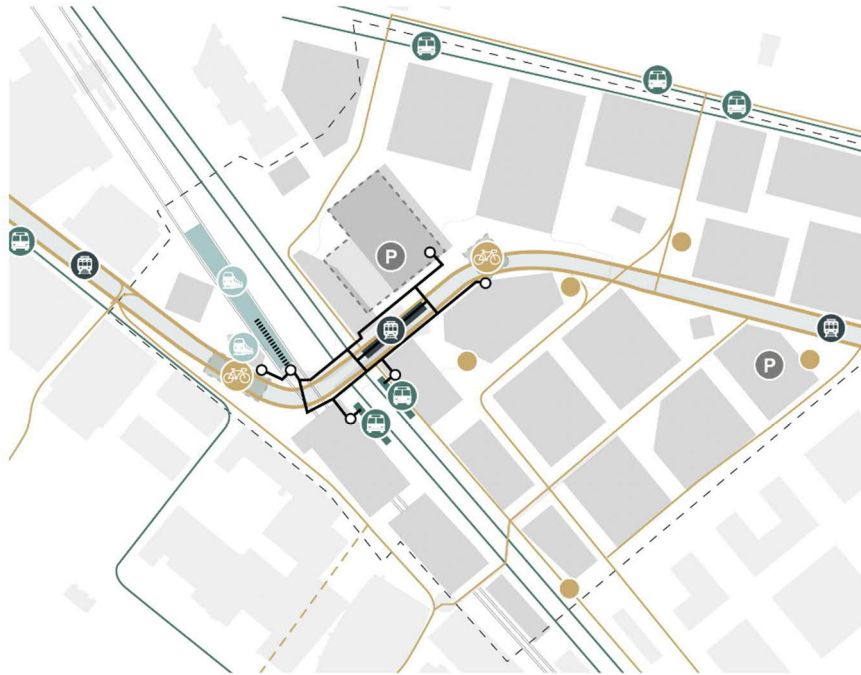
Tunnin Juna

Kupittaaan kärjen kumppanuushanke on kaupunkiseudun merkittävin kaupunkikehityskohde, joka vahvasti tukee Tunnin juna -hanketta. Tiedepuiston alue kytkeytyy tulevaisuudessa pääkaupunkiseudun työssäkäyntialueeseen Tunnin junan avulla. Kumppanuushankkeen avulla sekä siihen liittyvällä Kupittaaan rautatieaseman ympäristön kehittämällä tuetaan täysimääräistä nopean yhteyden hyödyntämistä valtakunnallisen kasvun hyväksi.

Joukkoliikenneverkko

Joukkoliikenneverkoston laajuus ja saavutettavuus, eri liikkumismuotojen yhteensovittaminen sekä saumattomat matkaketjut ovat Kupittaaan kärjen kumppanuushankkeen kehittämisessä liikkumismuotojen solmukohtana keskeisessä osassa.

Toteutuessaan raitiotie lisää koko Tiedepuiston sekä erityisesti Kupittaaan kärjen kumppanuushankkeen suunnittelualueen logistista vetovoimaa sekä edistää alueen sisäistä saavutettavuutta merkittävästi.



Joukkoliikenne ja esteettömät yhteydet

- | | | |
|-------------------|---------------------|--------------------|
| ○ Esteetön hissi | 🚲 Pyöräpysäköinti | 🚊 Kupittaaan asema |
| — Esteetön reitti | 🚍 Raitiotiepysäkit | 🅑 Pysäköintilaitos |
| ▬▬ Porrasyhteys | 🚗 Linja-autopysäkit | |

Tutkielmaluonnos – joukkoliikenne ja esteettömät yhteydet

Kupittaaan kärjen kumppanuushankkeen tavoiteaikataulun suhde raitiotiehankkeeseen

Aikataulullisesti Kupittaaan kärjen kumppanuushankkeen ja Turun Raitiotie Oy:n suunnitelmat ovat kytkettävissä tukemaan toisiaan. Allianssiryhmittymällä on myös hyvät valmiudet ja kokemus lähteä toteuttamaan yhteistyötä. Hankkeiden suunnittelukokonaisuuksien yhteistyöllä on löydettävissä synergioita esimerkiksi kolmansien tahojen hallinnassa olevien prosessien suhteen sekä mahdollistaa joukkoliikenteen laadukkaan palvelutason toteutumisen alueelle.

Allianssiryhmittymän toteuttama tarkastelu pysäkkien sijoittelusta alueella

Kaupunkitilan viihtyisyys syntyy pääosin aktiivisuudesta, eli palveluista ja muista katutason toiminnoista sekä niitä käyttävistä ihmisistä. Ihmispaljous luo myös turvallisuutta julkisille alueille: vaikka kaupunkitila olisi arkkitehtuuriltaan ja mittasuhteiltaan kaunis, voi se autiona vaikuttaa pelottavalta ja luotaantyöntävältä. Kupittaaan aseman ja Taito-kampuksen yhdistävällä kannella sijaitseva raitiotiepysäkki tulee olemaan oleellisessa osassa, jotta pääkäyttäjävirratt saadaan kulkemaan tärkeimmällä alueella – ja muodostettua alueesta viihtyisä.

Raitiotiekäytävä on huomioitu Kupittaaan kärjen kumppanuushankkeen kokonaissuunnitelmassa ja se muodostaa koko alueen selkärangan ja tärkeimmän kaupunkitilan, joka säteilee viihtyisää aktiivisuutta ympäristöönsä. Sen varrella sijaitsevat tärkeimmät aukiot, rakennukset,

biodiversiteettipuisto ja toimitiloja. Myös Taito-kampukselle ja Kupittaaan aseman vierellä sijaitsevalle korkean rakentamisen keskittymälle se luo pohjan ja erinomaiset yhteydet.

Allianssiryhmittymä esittää lausunnon liitteenä Realidea Oy:n 7.6.2023 päivätyn erillisen lausunnon; **Lausunto raitiotiepysäkin sijoittamisesta Kupittaaan Kärjen kannen päälle**. Lausunto tarkastelee mahdollisen pysäkin sijoittamisen tuomaa ja kannen vaikutuspiiriin syntyvää kaupallista potentiaalia.

Allianssiryhmittymä esittää lausunnon liitteenä myös WSP Finland Oy:n 19.6.2023 päivätyn erillisen lausunnon; **Lausunto raitiotiepysäkin sijoittamisesta kannelle 19.6.2023**.

Raitiotiepysäkin ympäristön luoma vetovoima ja keskittämisetunähdään tarpeelliseksi, jotta Kupittaaan kärjen kumppanuushanke pystyy täysimääräisesti toteuttamaan tilaajan eli Turun kaupungin aluekehittämiselle asettamia tavoitteita. Joukkoliikenteeseen perustuvan kaupunginosan toteuttamiseksi tulee pysäkin vaikutusalueelle saada mahdollisimman paljon käyttäjäpotentiaalia ja kokonaissuunnitelma tukee tätä tavoitetta täysimääräisesti. Kannen- ja tätä kautta esitetyn pysäkin vaikutuspiiriin on osoitettu tehokasta ja korkeaa rakentamista.



Tutkielmaluonnos – raitiotiekäytävä alueellisena selkärankana

Edellä mainittuihin tavoitteisiin, laadittuihin lausunnon liitteenä oleviin selvityksiin sekä allianssin toimesta toteutettuun suunnitteluun perustuen allianssiryhmittymä esittää, että raitiotien yleissuunnitelmaa tulee kehittää seuraavassa suunnitteluvaiheessa siten, että **Kupittaaan kärjen kumppanuushankkeen alueella raitiotielinjausta muutetaan kokonaissuunnitelmaa paremmin vastaavaksi ja alueelle toteutuvalle kannelle sijoitetaan raitiotien pysäkki luoden alueelle liikenteellinen solmupiste** (‘‘mobility hub’’, joka yhdistää mahdollisimman tehokkaasti Kupittaaan aseman, raitiotien, autoliikenteen, autopysäköinnin, kaukoliikenteen bussit, pyörät ja kävelijät toisiinsa). Pysäkin sijoittamisella kannella mahdollistetaan tehokkaimmin tilaajan Kupittaaan kärjen kumppanuushankkeelle asettamien tavoitteiden sekä Turun Tiedepuiston tavoitteiden toteutuminen. Käänteisesti, pysäkin sijainti kannella tukee myös suoraan raitiotieprojektin viittä päätavoitetta.



Luonnos – raitiotiepysäkin liittyminen Kupittaan asemaan, taustalla kohoaa alueen korkein rakennus

Lisäksi allianssiryhmittymä toteaa lausuntonaan lausuntopyynnössä esitetyistä kysymyksistä seuraavaa:

- *Miten näette raitiotien vaikuttavan Turun ja seudun kehitykseen muun muassa vetovoiman, kaupunkikehityksen ja liikkumisen osalta?*

Näemme, että raitiotie on Turun vetovoiman, imagon, kiinteistöjen arvonnousun ja kaupunkiympäristön laadun kannalta ehdottoman tärkeä tekijä. Asukkaille ja yrityksille se edustaa pysyvyyttä ja luotettavuutta – kaupungin suuri investointi nähdään takuutekijänä liikenneyhteyksien sujumuudelle ja kaupunkiympäristön laadulle. Raitiotie on helppo ja turvallinen käyttää niin ala-asteikäisille lapsille kuin rollaattorilla itsenäisesti liikkuville vanhemmillekin henkilöille. Lisäksi on vaarana, että Turku on jäämässä suurimpien kaupunkien välisessä vetovoimakilpailussa jälkeen nyt, kun raitioteistä on tulossa todellisuutta Tampereen lisäksi niin Vantaalla kuin Espoosakin.

Tiedepuiston kokonaisuudella on keskeinen rooli koko Turun seudun kehittämisessä ja kaupunkistrategian linjauksien mukaisen elinkeinoelämän kestävä kasvun varmistamisessa. Hankkeen mukainen suunnittelualue muodostaa innovaatio- ja osaamiskeskittymän sydämen, joka on vetovoimainen ja houkutteleva niin paikallisille kuin kansainvälisillekin yrityksille ja instituutioille. Raitioteillä on merkittävä vaikutus Kupittaan kärjen alueen kehittämisen ja houkuttelevuuden kannalta niin asumisen ja työpaikkojen sijoittumisen kuin palvelutarjonnan kehittämisen näkökulmasta.

- *Kannatatteko raitiotien ensimmäisen vaiheen rakentamista Satama-Varissuo reitille suosittelulla linjauksella?*

Kupittaan kärjen kumppanuushanke sijoittuu suunnitellun linjauksen mukaiselle alueella ja raitiotie on vetovoiman, imagon, kiinteistöjen arvonnousun ja kaupunkiympäristön laadun kannalta ehdottoman tärkeä tekijä. Linjaus tukee suunnittelualueen nopeaa kehitystä. Esitetty linjaus kytkee Kupittaan asemalla kaksi merkittävää raideliikennehanketta yhteen (Tunnin juna / Turun Raitiotie) ja mahdollistaa tätä kautta osaltaan valtakunnan tason raideliikennesiirtymään liittyvien tavoitteiden toteutumista.

- *Miten suhtaudutte raitiotien laajentamiseen seudulliseksi Turun naapurikuntiin?*

Seudullisena ratkaisuna raitiotie on kestävä ja laadukas selkäranka kaupunkirakenteen tiivistämiselle ja kasvattamiselle. Se tuo lähiseudut fyysisesti tiiviimmäksi osaksi Turun palveluita ja vetovoimaa.

- *Mitkä ovat mielestänne tärkeimmät keinot Turun seudun joukkoliikenteen ja Turun kaupunki-liikkumisen kehittämiseen seuraavan kymmenen vuoden aikana ja pidemmällä aikavälillä?*

Tehokkaiden, mahdollisimman monipuolisten liikennevirtojen yhdistelyllä on mahdollista tavoitella liikkumiseen liittyvien palveluketjujen yhdistelyä ja tätä kautta tukea kaupungin ja valtakunnan tason kulkumuotojakauman kehittymistä kestävämpään suuntaan.

Kupittaaan kärjen kumppanuushankkeen allianssiryhmittymän puolesta

Turussa 22.6.2023

Kunnioittaen



Petteri Laine
allianssin projektipäällikkö



Kuva: YIT / Lundén

Lausunto raitiotiepysäkin sijoittamisesta Kupittaaan Kärjen kannen päälle

7.6.2023

REALIDEA

Lausunto raitiotien pysäkin sijoittamisesta kannen päälle Kupittaaan Kärjen alueella

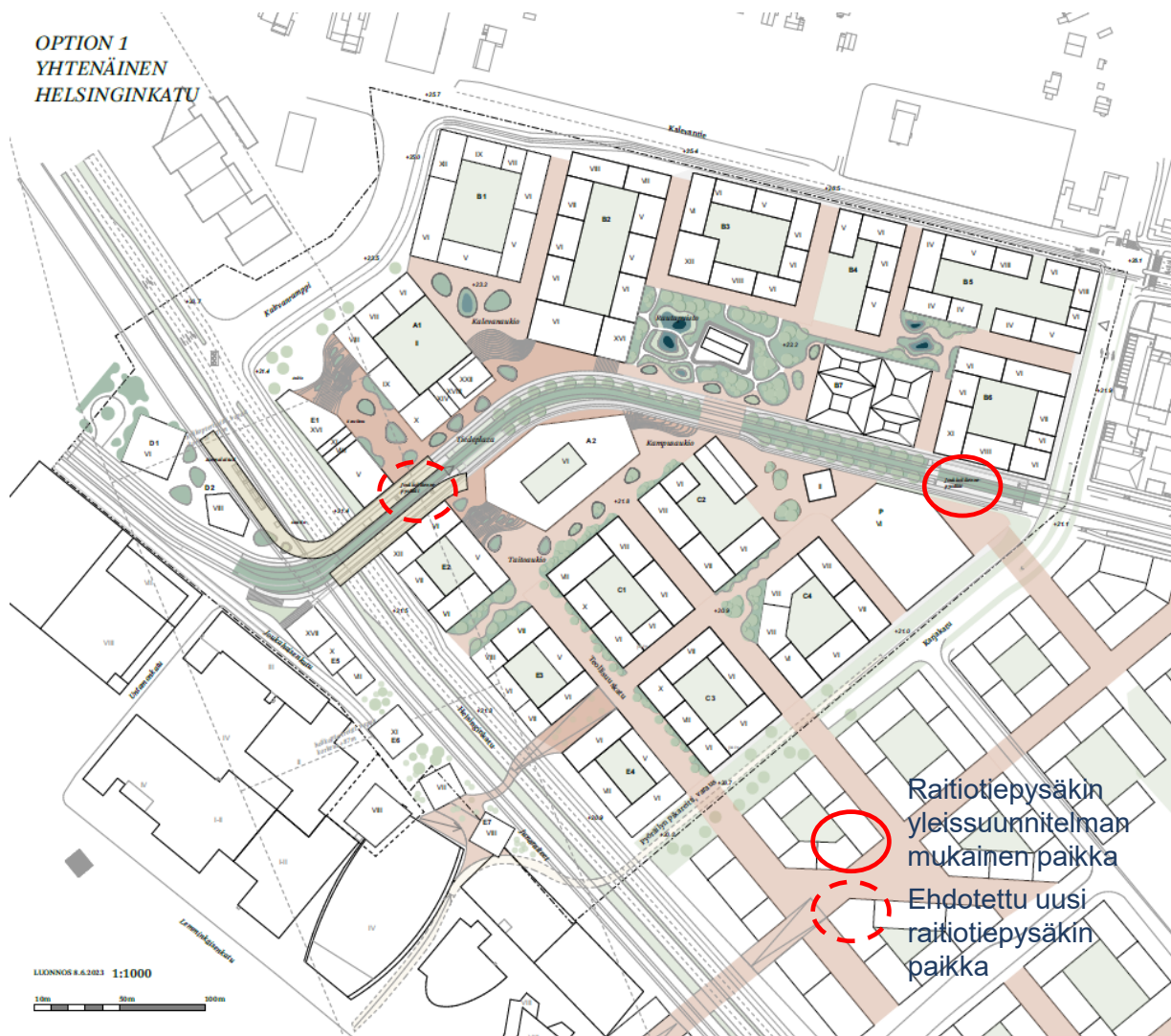
Turun raitiotien yleissuunnitelmissa pysäkkien paikat on tällä hetkellä sijoitettu Kupittaaan Kärjen suunnittelualueella alueen itäreunalle ja heti suunnittelualueen ulkopuolelle juna-aseman ja Kupittaaan nykyisen toimistoalueen viereen. Kupittaaan kärjen suunnitelmissa ehdotetaan uutta raitiotien pysäkkiä kannen päälle Helsinginkadun ja Teollisuuskadun kohdalle, jonka viereen on sijoittumassa myös suurin osa Kupittaaan kärjen kaupallisista palveluista sekä alueen sydämeksi muodostuva Taito-kampus.

Palvelujen saavutettavuuden ja liiketoimintaedellytysten kannalta raitiotien pysäkin keskeinen sijainti olisi elintärkeää, ja ehdotettu uusi pysäkin sijainti palvelisi tätä tavoitetta yleissuunnitelman ehdotusta paremmin. Ilman kannen päällä sijaitsevaa pysäkkiä Kupittaaan Kärjen aktiivisin alue jää ilman raitiotiepysäkkiä, jolloin kampuksen opiskelijoiden, henkilökunnan, alueen työntekijöiden ja asiakkaiden kannalta sen saavutettavuus jää heikommaksi. Keskeisempi pysäkin sijainti ohjaisi alueen käyttäjiä julkisen liikenteen hyödyntämiseen.

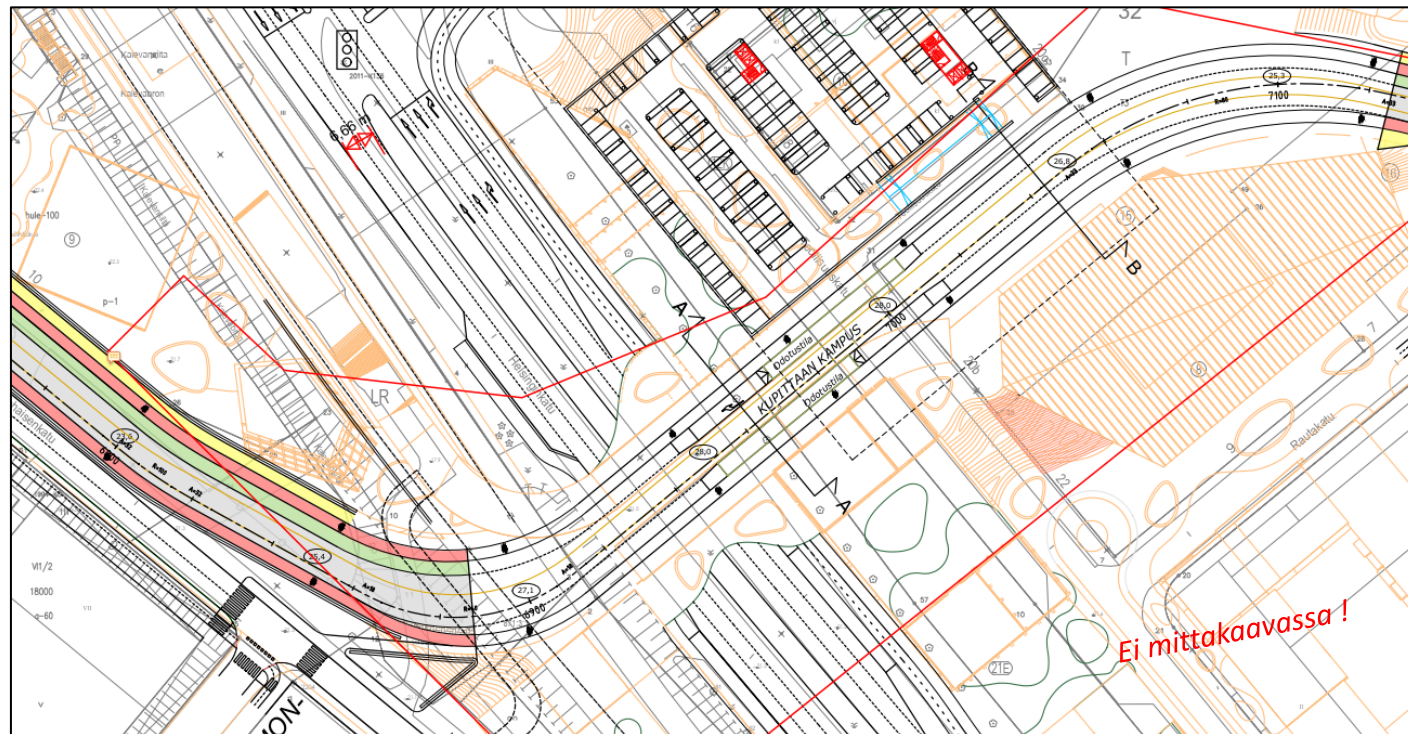
Pysäkin sijainti kannen päällä palvelisi junaradan kumpaakin puolta mahdollistaen asioinnin sujuvasti Kupittaaan Kärjen kaupallisissa palveluissa osana työmatkaa. Raitiotien pysäkki palveluiden yhteydessä palvelee myös Kupittaaan Kärjen asukkaita mahdollistaen kaupallisissa palveluissa asioinnin osana matkaketjua. Tämä olisi erityisen tärkeää kaupallisten palvelujen liiketoimintaedellytysten kannalta.

Helsinginkadun ja junaradan ylittävän sillan kaupunkirakennetta katkaiseva vaikutus vähenee, kun sillalla on aktiivinen toiminto. Raitiotien pysäkki yhdistää luontevasti Kupittaaan ja Itäharjun. Lisäksi kansirakanteen päältä raitiotiepysäkiltä on mahdollista luoda sujuvat, osittain säältä suojatut vaihtoyhteydet sekä Helsinginkadulle linja-autoille että Kupittaaan juna-asemalle.

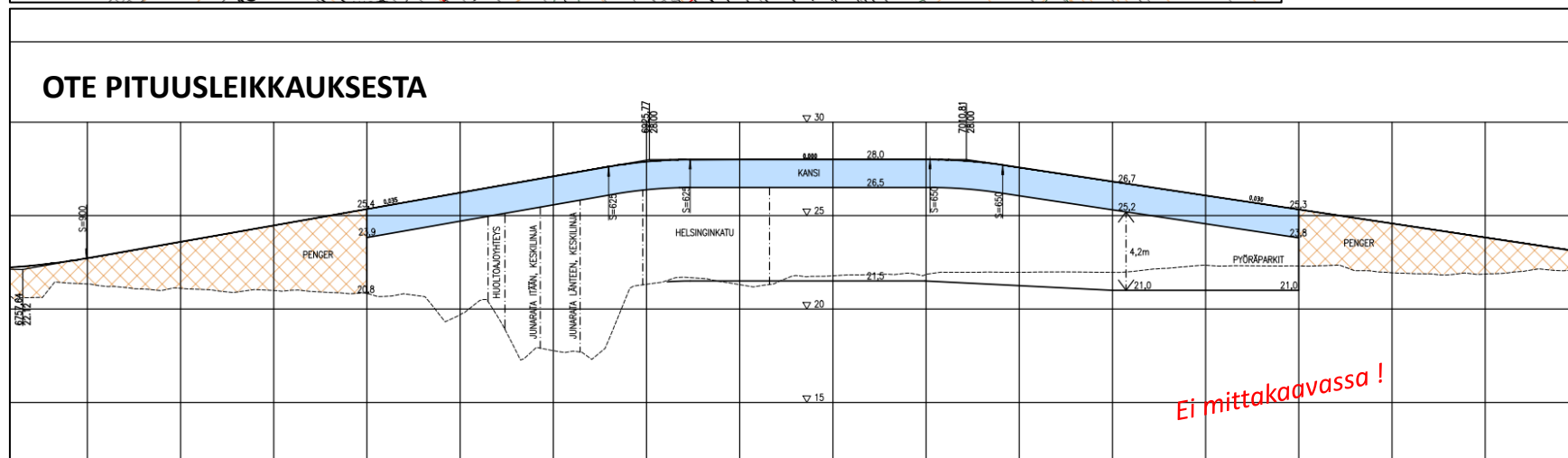
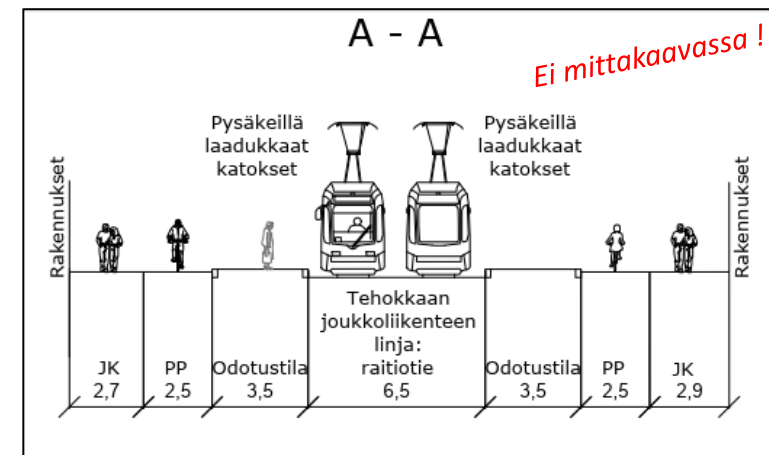
Raitiotiepysäkin sijoittuminen kannen päälle



OTE SUUNNITELMAKARTASTA



POIKKILEIKKAUS PYSÄKIN KOHDALTA (LIKENNETEKNINEN MITOITUS)



**Kupittaa Kärki, Terävän Kärki
Raitiotiepysäkin alustava suunnitelma
kannelle.**

Pysäkin sijoittaminen kannelle edellyttää laaditun raitiotiesuunnitelman vaaka- ja pystygeometrian muutosta. Oheiset otteet ovat Terävän Kärki kilpailuehdotuksesta syksyiltä 2022 joissa on tutkittu pysäkin teknistä toteutettavuutta kannelle. Raitiotien geometria on laadittu suunnitteluohjeiden mukaan mm. siten että vaaka- ja pystykaaret eivät ole kohdakkain ja pysäkki sijaitsee suoralla ja vaakatasossa olevalla osuudella. Tässä tarkastelussa ei ole otettu kantaa viereisten pysäkkien sijaintiin vaan siitä täytyy tehdä laajempi erillinen tarkastelu.

22.6.2023

Turun kaupunki
Kaupunkiympäristön palvelukokonaisuus
PL 355
20101 TURKU

Lausuntopyyntö Turun raitiotien yleissuunnitelmasta Satama–Varissuo

Liikenneturvan lausunto Turun raitiotien yleissuunnitelmasta Satama–Varissuo

Liikenneturva kiittää mahdollisuudesta osallistua Turun raitiotien yleissuunnitelman kommentointiin. Yleisesti haluamme kehua erittäin kattavasti taustoitettua suunnitelmaa, jonka rakenne on selkeä ja sisältö helposti laajan sidosryhmäjoukon hahmotettavissa.

Tässä lausunnossa annettujen kommenttiemme lisäksi odotamme erittäin suurella mielenkiinnolla Turun liikenneturvallisuusohjelmassa kuvattua yhteistyötä myös raitiovaunuliikenteen turvallisuuden näkökulmasta.

Raitiotien vaikutus Turun ja seudun kehitykseen muun muassa vetovoiman, kaupunkikehityksen ja liikkumisen osalta

Katsomme monipuolistuvan ja korkeatasoisen julkisen liikenteen luovan lisäedellytyksiä Turun liikenneturvallisuusohjelman toteutukselle sekä turvalliselle ja viihtyisälle kaupunkiympäristölle. Joukkoliikenne edistää liikenneturvallisuustavoitteiden toteutumista, mikä on jo itsestään Turun kaupungille ja seudulle potentiaalinen voimavara ja tärkeä vetovoimatekijä. Näemme raitiotien vaikuttavan positiivisesti Turun ja seudun kehitykseen kaikista mainituista näkökulmista. Turun yleiskaavan 2029 mukaisesti tavoitteena on oltava toimiva ja taloudellinen sekä turvallinen ja viihtyisä, eheä yhdyskuntarakenne.

Onnettomuustutkintakeskuksen raportissa R2021-S1 (Teematutkinta kaupunkiraideliikenteessä tapahtuneista onnettomuuksista ja vaaratilanteista) suositetaan, että ”kaupungit, joiden alueella on raitioliikennettä, huomioivat katujen ja kevyenliikenteen väylien suunnittelussa raitioliikenteen erityispiirteet ja pyrkivät suunnittelemaan liikennejärjestelyt siten että ne ohjaavat muut tienkäyttäjät toimimaan turvallisesti ja sääntöjen mukaan”. Myös muut kyseisessä raportissa annetut suositukset on tarkoin huomioitava, jotta jo tunnistettuja haasteita ei toisteta ja että turvallisuustaso toteutuu vähintään asetettujen tavoitteiden mukaisena.

22.6.2023

Tuki raitiotien ensimmäisen vaiheen rakentamiselle suositellulla linjauksella reitille Satama–Varissuo

Liikenneturva tukee Turun raitiotien ensimmäisen vaiheen rakentamista suositellulla linjauksella reitille Satama–Varissuo. Joukkoliikenteen korkea palvelutaso mahdollistaa joustavammat, entistä paremmin yksilön tarpeita vastaavat ja turvallisemmat liikkumistapavalinnat palvelualueella. Esteettömät raitiotiepysäkit ja -vaunut parantavat erityisesti liikkumisesteisten mahdollisuuksia liikkua joukkoliikenteellä, mutta myös kaikkien muiden raitiotien käyttäjien turvallisuutta ja matkustusmukavuutta. Pidämme ensimmäisen vaiheen linjausvalintaa tarkoituksenmukaisena.

Vilkasliikenteisen alueen tiekohtaisissa suunnitteluratkaisuissa on kiinnitettävä erityistä huomiota liikenneturvallisuuteen sekä turvallisuuspuutteista aiheutuvien menetysten ja kustannusten että imagotekijöiden vuoksi. Runkobussivaihtoehtoa korkeampi esteettömyyden taso ja raitiotien matalat nopeudet parantavat liikenneturvallisuuden edellytyksiä. Tiekohtaisten suunnitelmien yhteydessä on huomioitava mahdollisuuksien mukaan myös muut kuin pelkkään raitiotiehen liittyvät kehittämiskohteet liikenneturvallisuuden edistämiseksi.

Raitiotie on lisäksi selkeästi huomioitava Turun kaupungin liikenneturvallisuustyöryhmän työskentelyssä alueellisena erityispiirteenä ja mahdollisuuksien mukaan hyödynnettävä pääkaupunkiseudulla ja Tampereella kerättyjä kokemuksia liikenneturvallisuuden takaamiseksi ja edistämiseksi.

Suhtautuminen raitiotien laajentamiseen seudulliseksi Turun naapurikuntiin

Liikenneturva suhtautuu myönteisesti raitiotien laajentamiseen Turun naapurikuntiin. Joukkoliikenteen palvelutason edistäminen laajentaa edelleen edellisen kysymyksen yhteydessä esitettyjä turvallisuus- ja liikkumistarpeisiin liittyviä hyödyntämismahdollisuuksia.

Tärkeimmät keinot Turun seudun joukkoliikenteen ja Turun kaupunkiliikunnan kehittämiseen seuraavan kymmenen vuoden aikana ja pidemmällä aikavälillä

Turvallisuus ja terveellisyys ovat elämisen perusedellytyksiä. Turun kaupunkiseudun liikennejärjestelmäsuunnitelman 2020 mukaisesti Turun kaupunkiseudun liikennejärjestelmän tavoitteena on olla kestävä ja vähäpäästöinen, kilpailukykyinen ja vetovoimainen sekä

22.6.2023

turvallinen ja terveellinen. Vain turvallinen on terveellistä ja taloudellista. Liikenteessä turvallisuus on väline jokaisen asukkaan matkojen onnistumiseen ja onnettomuuksista aiheutuvien taloudellisten ja inhimillisten rasitteiden välttämiseen. Nämä näkökulmat on pidettävä esillä työn jokaisessa vaiheessa myös seuraavan kymmenen vuoden aikana ja sen jälkeen.

Turun monipuolinen kaupunkiliikenne edellyttää jatkossakin liikenneturvallisuuden voimakasta edistämistä sekä liikennekasvatuksen että infrastruktuurin kehittämisen keinoin. Monialaisen, poikkihallinnollisen ja keskeisimmät sidosryhmät osallistavan liikenneturvallisuusryhmätyön riittävästä resursoinnista on pidettävä huolta jatkossakin.



Elias Ruutti
Yhteyspäällikkö

21.6.2023

liikennesuunnittelu@turku.fi

Lounais-Suomen poliisilaitoksen lausuntolausunto

Turun kaupunki on pyytänyt Lounais-Suomen poliisilaitokselta lausuntoa Turun rautatien yleissuunnitelmaan.

Lounais-Suomen poliisilaitos pitää tärkeänä, että jo suunnitteluvaiheessa huomioidaan raitiotien mahdollisuudet turvata ja varmistaa laadukkaasti myös poliisitoiminnalliset tarpeet erityisesti hälytystehtävien hoidossa.

Tämä mahdollistaa samalla myös muiden viranomaisten hälytystehtävien laadukkaan hoidon turvaamalla kaikille hälytysajoneuvoille nopean ja turvallisen siirtymisen jopa tarvittaessa myös raitiotieväylää hyödyntäen Sataman ja Varissuon välillä.

Suunnittelussa kannattaa huomioida erityisesti raitiotienväylän riittävä leveys, pysäkkien sijoittaminen, raitiovaunuun nousu ja poistuminen sekä risteysjärjestelyt, mitkä varmistavat ja lisäävät laadukkaasti toteutettuina kaikkien tienkäyttäjien liikenneturvallisuutta.

Erityisesti liikenneturvallisuusnäkökohdat kannattaa huomioida lasten ja ikäänntyneiden tienkäyttäjien osalta, koska heille rakennettu liikenneympäristön on myös aktiiviväestölle turvallinen.

Edellä mainitut näkökulmat huomioiden Turun mahdollinen raitiotie tukisi esimerkiksi Valtioneuvoston niin sanottua 0 -visiota vuodelle 2050, minkä mukaan kenenkään ei tarvitse kuolla liikenteessä.

Muilta osin Lounais-Suomen poliisilaitoksella ei ole lausuttavaa yleissuunnitelmaan.

Luonnollisesti mikäli raitiotie päätetään Turkuun rakentaa, niin Lounais-Suomen poliisilaitos on mielellään mukana antamassa osaamistaan omassa roolissaan kyseisessä hankkeessa.

Ylikomisario

Mika Peltola

Ylikomisario

Jorma Johansson

Asiakirja on sähköisesti allekirjoitettu asianhallintajärjestelmässä. Poliisi 22.06.2023 klo 09:46. Allekirjoituksen oikeellisuuden voi todentaa kirjaimosta.

SÄHKÖINEN ALLEKIRJOITUS KEVYT TUNNISTAUTUMINEN

Asiakirja Lausunto Turun raitiotien yleissuunnitelmasta Satama-Varissuo on allekirjoitettu Turun kaupungin Visma X-Sign palvelussa. Allekirjoittajat ovat tunnistautuneet Turku-AD-tunnuksilla.

Allekirjoitukset

Allekirjoittaja	Juhani Ruohonen
Allekirjoitusaika	21.06.2023 14:22
Allekirjoittaja	Paula Saarento
Allekirjoitusaika	21.06.2023 14:35

Allekirjoitetut asiakirjat

Asiakirja	Lausunto Turun raitiotien yleissuunnitelmasta Satama-Varissuo.pdf
-----------	---

Museopalvelut

21.6.2023

Dnro 4105-2015
(639)Turun kaupunki
Kaupunkiympäristö, liikennesuunnittelu

liikennesuunnittelu@turku.fi

Lausunto Turun raitiotien yleissuunnitelmasta Satama-Varissuo

Viite: laup. saap 28.5.2023

Valmistelijat: Noora Gherghel, Tanja Ratilainen:

Turun kaupunginhallitus on pyytänyt Turun museokeskuksen lausuntoa otsikon asiasta. Saadut lausunnot palvelevat Turun kaupunginhallituksen päätöksentekoa raitiotiesuunnittelun jatkamisesta.

Satama–Varissuo-raitiotien reitiksi suositellaan linjausta, joka kulkee Satamasta Humalistonkatua Kauppatorille päätyen Varissuolla Pelttarinkadulle. Tuomiokirkon kohdalla suositellaan Uudenmaankatu–Hämeenkatu-reittiä kulkevaa linjausta. Raitiotien varikko on suunniteltu Iso-Heikkilään Kiertotähtien päähän.

Kaupunginhallitus on toivonut kannanottoja seuraaviin kysymyksiin:

- 1) Miten näette raitiotien vaikuttavan Turun ja seudun kehitykseen muun muassa vetovoiman, kaupunkikehityksen ja liikkumisen osalta?
- 2) Kannatatteko raitiotien ensimmäisen vaiheen rakentamista Satama–Varissuo-reitille suositellulla linjauksella?
- 3) Miten suhtaudutte raitiotien laajentamiseen seudulliseksi Turun naapurikuntiin?
- 4) Mitkä ovat mielestänne tärkeimmät keinot Turun seudun joukkoliikenteen ja Turun kaupunkiliikkumisen kehittämiseen seuraavan kymmenen vuoden aikana ja pidemmällä aikavälillä?

Turun museokeskus on ottanut kantaa Turun raitiotien yleissuunnitelmaan 17.6.2015 annetulla lausunnolla. Siinä museokeskus asettui puoltamaan superbussivaihtoehtoa perusteluna Turun keskusta-alueen arvokkaan miljöö ja arkeologisen kulttuuriperinnön vaaliminen sekä kustannustehokkuus. Museokeskus myös muistutti lausunnossa, että toteutuessaan hankkeesta koituu mittava arkeologinen tutkimusvelvoite. Tuossa vaiheessa suunnitelmissa oli vain kaksi metriä leveä kaivanto läpi vanhan keskustan muinaisjäännösalueen.

Lausunnossaan Turun seudun joukkoliikenneratkaisuista (päiv. 29.10.2018) museo edelleen puolsi muuntojoustavan, nykyistä katuverkkoa hyödyntävän bussijärjestelmän valitsemista joukkoliikenneratkaisun pohjaksi. Siihen jouhevasti linkittyvän paikallisliikenteen avulla olisi mahdollista palvella tehokkaasti koko kaupunkiseudun tarpeita.

Turun yleisaavaehdotuksesta lausuessaan (päiv. 22.3.2022 ja 7.12.2022) museo vastusti raitiotien mahdollistavan joukkoliikenteen laatukäytävän sijoittamista Tuomiokirkontorille.

Yleissuunnitelman (2020–23) laatimisen aikana kaupunki on teettänyt arkeologisen selvityksen raitiotien vaikutusalueella sijaitsevista muinaisjäännöksistä ja hankkeesta koituvista tutkimuskustannuksista ja aikatauluarvioista (Muuritutkimus Oy). Selvitystyötä varten museoviranomaiset ovat määritelleet raitiotien rakentamiseen liittyviä reunaehdoja. Lisäksi museo ja Muurutkimus Oy ovat toimineet asiantuntijoina hankkeen rakenne- ja geosuunnittelussa sekä tärinäselvityksen laatimisessa, ja museo on kommentoinut mm. sähkönsyöttöasemien sijoittelua sekä Design Manualia.

Turun museokeskus, Varsinais-Suomen alueellinen vastuumuseo lausuntoon toteaa:

1) Vetovoima, kaupunkikehitys ja liikkuminen

Raitiotien rakentaminen mukaan lukien arkeologiset tutkimukset kestää yli 5 vuotta, jonka aikana normaali liikenne kaupungissa vaikeutuu tai estyy ja siten keskustan vetovoima heikkenee huomattavasti.

Yleensä ottaen joukkoliikenteen käyttäminen ei ole vielä palannut pandemiaa edeltävälle tasolle, ja etätöiden todennäköisesti jäädessä pysyväksi ilmiöksi, voidaan kysyä, onko raitiotien rakentaminen välttämätöntä Turun kokoisessa kaupungissa? Toriparkin rakentaminen on ollut henkilöautoilua suosiva ratkaisu, eikä raitiotien rakentaminen takaa sitä, että autoilu keskustassa väheneisi huomattavasti.

Historiallisen Turun ydinaluetta Vanhan Suurtorin ja tuomiokirkon ympäristössä on pyritty kehittämään avoimempaan ja tapahtumallisempaan suuntaan. Toimiva joukkoliikenne palvelee alueen aktivoimista, mutta raitiotien vuosia kestävä rakennushanke arkeologisine kaivauksineen muodostaisi voimakkaan jakolinjan alueen halki. Haitat ulottuisivat huomattavasti laajemmalle alueelle kuin esimerkiksi Kauppatorin alueen rakentamisessa ja vaikeuttaisivat paitsi tapahtumatuotantoa, myös esimerkiksi yritysten toimintaedellytyksiä Hämeenkadulla.

Tarve saada lisää tilaa eri liikennemuodoille johtaa tarpeeseen vähentää katu- ja ympäristön puustoa esimerkiksi Lönnrotinpuistossa. Vanha kaupunkipuusto on itsessään arvokasta, mutta se on myös merkittävä viihtyisyyttä lisäävä tekijä.

21.6.2023

Dnro 4105-2015
(639)

Keskiaikaisen ja vaasa-aikaisen ydinkeskustan alue on ehdolla valtakunnallisesti merkittäväksi arkeologiseksi kohteeksi, jonka tulisi säilyä kaikissa olosuhteissa. Huolimatta siitä, että tulevan statuksen ei katsota rajoittavan vanhan keskustan rakentamista, vaan ainoastaan mahdollisesti velvoittavan kustannuksiltaan korkeampia suojelullisia ratkaisuja, on kuitenkin hyvä huomioida, että merkittävä osa tästä arvoalueesta tulee raitiotierakentamisen seurauksena tuhoutumaan.

Turun keskustassa on merkittäviä rakennuskohteita, joiden perustukset lepäävät edelleen hirsiarinoiden tai puupaalujen varassa. Kuten raitiotien yleissuunnitelmassa on nostettu esiin, hirsiarinoiden säilymisedellytykset on varmistettava, mikäli arkeologisia kaivauksia tehdään lähellä tällaisia kohteita. Esimerkiksi Hjeltin talo (Vanha Suurtori 7) on valtakunnallisesti arvokasta rakennusperintöä ja potentiaalinen riskikohte. Suurilla, kaivamista vaativilla rakennushankkeilla saattaa olla vaikutuksia pohja- ja orsivesien korkeuteen laajalla alueella ja siten myös raitiotien rakentamisella voi olla haittavaikutuksia sen varrella sijaitseviin kiinteistöihin. Puupaaluja käytettiin kerrostalojenkin perustamisessa yleisesti 1960-luvulle asti, joten asia ei välttämättä kosketa vain vanhaa rakennuskantaa.

Mikäli Suomen vanhimman kaupungin kulttuuriperintö ja siihen liittyvät arvot, kaupunkikuva, historiallinen kaupunkimiljö ja arkeologinen kulttuuriperintö katsotaan kaupungin vetovoimatekijäksi, tulee vetovoima heikkenemään merkittävästi vanhan ydinkeskustan alueella raitiotien rakentamisen seurauksena.

2) Ensimmäisen vaiheen linjaus

Yleissuunnitelmassa suositeltu linjaus Satamasta Uudenmaan- ja Hämeenkadun kautta Varissuolle on kulttuuriperinnön suojelun ja kulttuuriympäristön vaalimisen kannalta ehdottomasti parempi vaihtoehto kuin Tuomiokirkontorin kautta kulkeva linjaus.

Kuitenkin paras vaihtoehto, erityisesti arkeologisen kulttuuriperinnön säilymisen kannalta, on perustaa joukkoliikenteen kehittäminen raitiotien sijasta muihin ilmastoystävällisiin kulkuvälineisiin tai rakentaa raitiotie siten, että se ei kulje historiallisen ydinkeskustan läpi.

3) Raitiotien laajentaminen seudulliseksi

Museokeskus katsoo, että olemassa olevan rataverkoston hyödyntäminen joukkoliikenteen kehittämisessä palvelisi kulttuuriympäristön vaalimisen tavoitteita paremmin kuin uuden raitiotieverkoston rakentaminen.

4) Mitkä ovat mielestänne tärkeimmät keinot Turun seudun joukkoliikenteen ja Turun kaupunkiliikenteen kehittämiseen seuraavan kymmenen vuoden aikana ja pidemmällä aikavälillä?

Tehokas joukkoliikenne palvelee hajautetun asumisen kannattavuutta, jolla sinänsä saattaa olla myönteisiä vaikutuksia keskustan kulttuuriperinnön

21.6.2023

Dnro 4105-2015
(639)

ominaispiirteiden vaalimistavoitteeseen, mikäli uudisrakentaminen painottuu keskustan täydennysrakentamisen sijasta kehityskäytävien varteen. Joukkoliikenteen kehittäminen ei kuitenkaan edellytä raitiotien rakentamista.

Ilmastotavoitteisiin on mahdollista päästä myös sähköbussilla, joiden reittiä on mahdollista suunnata kulkemistarpeiden mukaisesti. Erilaisissa poikkeustilanteissa kaupunkibussi on joustava tavalla, joka raitiotielle ei ole mahdollista; mikä tahansa häiriö tai este raitiotiellä pysäyttää liikenteen. Raitiotien vaikutus rakennettuun kulttuuriympäristöön on huomattavasti suurempi kuin bussiverkoston. Raitiotielinja edellyttää järeitä rakenteita ja linja täytyy rakentaa valmiiksi yhdellä kertaa, mikä kasvattaa hankkeeseen liittyviä riskejä. Bussiliikennettä voidaan kehittää vaiheittain, nykyisiä katuverkkoja hyödyntäen. Arvokkaan miljööni vaalimistavoitteen näkökulmasta ja myös kustannuksiltaan bussiliikenteen kehittäminen on huomattavasti edullisempi vaihtoehto kuin raitiotie.

Myös pyöräilyväylien kehittäminen on huomattavasti edullisempaa, tukee ilmastotavoitteita ja tuottaa myönteisiä terveysvaikutuksia. Katutila on keskustassa erittäin rajallista, joten eri liikkumismuotojen välillä joudutaan väistämättä tekemään priorisointia. Mikäli joukkoliikennettä ja pyöräilyverkostoa ei kehitetä koko kaupungin alueella tasapuolisesti, autoilu tulee jatkossakin olemaan merkittävässä roolissa Turun keskustassa. Tällöin kävelijöille ja pyöräilijöille houkuttavan, erilaisille kulttuuritapahtumille soveltuvan keskustan kehittäminen vaikeutuu.

Seudullisella tasolla lähijunaliikenteen aloittaminen tekisi Turusta entistä veto-voimaisemman työskentely- ja tapahtumakaupunkina.

Kommentit yleissuunnitelman 2020–2023 raportista

Yleissuunnitelman raportissa arkeologinen kulttuuriperintö on huomioitu asianmukaisesti, vaikka sitä ei olekaan listattu vaikutusten arviointi -luvussa.

Suojelun näkökulmasta arkeologisesti kriittisellä alueella välillä Aninkaistenkatu-Uudenmaankatu-Hämeenkatu suositeltavin menetelmä raiteiden perustamiseksi on ns. kevennetty ratkaisu (kelluva teräsbetoniarina). Menetelmän käyttö vaatii kuitenkin jatkoselvityksiä, mutta mahdollisesti se vähentäisi rakentamisvaiheen muutossuunnittelun tarvetta, kun säilytettävien rakenteiden sijaintia tai määrää ei tarvitsisi huomioida samalla tavalla kuin siltamaisessa rakenteessa.

Raportissa on tuotu esiin arkeologisista tutkimuksista puuttuvia kustannuksia, mutta huomattakoon näiden lisäksi, että kustannuksissa ei ole vielä huomioitu sähkönsyöttöasemien vaatimia arkeologisia tutkimuskustannuksia, eikä sitä, että raiteiden alaiset laattarakenteet vaativat siirtymärakenteita, jotka voivat aiheuttaa lisää arkeologista tutkimusveloitetta laajemmin kuin 10 metrin leveydeltä. Lisäksi kustannuslaskelmissa on käytetty vuonna 2017 kirjattuja arkeologisten löytöjen taltiointiperiaatteita. Uusi taltiointiperiaateluonnos on parhaillaan lausunnoilla ja sitä tullaan päivittämään syksyn 2023 aikana.

Yleissuunnitelmaan on jäänyt arkeologisiin reunaehtoihin liittyvä virheellinen merkintä s. 78, jossa pitäisi lukea 1700-lukua vanhemmat kivirakennukset konservoidaan linjan alle, ...

Mikäli raitiotien tarkempi toteutussuunnittelu etenee, olisi tärkeää tarkentaa arkeologisia lähtötietoja esimerkiksi Aninkaistenkadun ja Tuomiokirkkosillan väliseltä alueelta ja Hämeenkadun alkupäästä, tosin nämä ovat liikenteellisesti hyvin vaikeita alueita. Koetutkimuksilla voitaisiin tarkentaa kustannus- ja aikatauluarvioita. Lisäksi säilytettävien muurattujen rakenteiden konservointi- ja suojaustoimenpiteet sekä kulttuurikerrosten suojaus- ja monitorointitarpeita pitää suunnitella hyvissä ajoin kustannusvaikutusten hahmottamiseksi.

Museokeskuksen kanta

Turun museokeskus puoltaa muuntojoustavan, nykyistä katuverkkoa hyödyntävän bussijärjestelmän valitsemista joukkoliikennetkaisuksi. Raitiotien rakentaminen yleissuunnitelman ehdottamassa laajuudessa on kulttuuriympäristön näkökulmasta hyvin ongelmallinen vaihtoehto.

Turun museokeskus
Varsinais-Suomen alueellinen vastuumuseo
museopalvelujohtaja

Juhani Ruohonen

Varsinais-Suomen alueellinen vastuumuseo
Kulttuuriperintöyksikkö
intendentti

Paula Saarento

Tiedoksi: Museovirasto, kirjaamo@museovirasto.fi
Varsinais-Suomen ELY-keskus,
kirjaamo.varsinais-suomi@ely-keskus.fi
Varsinais-Suomen liitto, kirjaamo@varsinais-suomi.fi



Lausunto

22.6.2023

MV/24851/2023

1 (3)

Turun kaupunki
Kaupunkiympäristö, liikennesuunnittelu

Viite 4105-2015 (639)

Asia TURKU, Turun raitiotien yleissuunnitelma Satama-Varissuo

Turun kaupunginhallitus on pyytänyt Museovirastolta lausuntoa liittyen Turun raitiotien yleissuunnitelmaan. Saadut lausunnot palvelevat Turun kaupunginhallituksen päätöksentekoa raitiotiesuunnittelun jatkamisesta.

Satama–Varissuo -raitiotien reitiksi suositellaan linjausta, joka kulkee Satamasta Humalistonkatua Kauppatorille päätyen Varissuolla Pelttarinkadulle. Tuomiokirkon kohdalla suositellaan Uudenmaankatu–Hämeenkatu -reittiä kulkevaa linjausta. Raitiotien varikko on suunniteltu Iso-Heikkilään Kiertotähdentien päähän.

Turun kaupunki on teettänyt osana yleissuunnitelman laatimista arkeologisen selvityksen raitiotien vaikutusalueella sijaitsevista muinaisjäännöksistä ja hankkeesta koituvista tutkimuskustannuksista ja aikatauluarvioista. Selvityksen on laatinut Muuritutkimus Oy. Museovirasto haluaa tässä yhteydessä tuoda esiin, että tehty selvitys luo hyvän pohjan jatkosuunnitelmille.

Museovirasto on ollut mukana kulttuuriympäristön asiantuntijana työryhmässä, jossa on määritelty raitiotien rakentamiseen liittyviä linjauksia erityisesti arkeologisen kulttuuriperinnön osalta. Museovirasto on työryhmässä tuonut esille raitiotien voimakasta vaikutusta Turun kulttuurimaisemaan ja arkeologiseen kulttuuriperintöön, erityisesti Suomessa ainutlaatuisen ja pohjoismaalaisittainkin poikkeuksellisen arvokkaaseen Turun keskiaikaiseen alueeseen. Raitiotien aiheuttamat maankaivuutyöt tulevat edellyttämään muinaismuistolain (MML 295/1963) mukaisesti mittavat useita vuosia kestävät arkeologiset tutkimukset. Todettakoon, että niiden kustannukset tulevat olemaan huomattavat eikä tähän asti tehdyissä selvityksissä ole vielä otettu huomioon kaikkia tutkimusten aiheuttamia kustannuksia.

Raitiotien linjauksen osalta Museovirasto kannattaa tuomiokirkon kohdalla Uudenmaankatu–Hämeenkatu kautta kulkevaa reittiä, joka on myös yleissuunnitelmassa suositeltu linjaus. Tuomiokirkkotorin kautta kulkeva vaihtoehto vaikuttaisi erittäin vahingollisesti yhteen Suomen merkittävimmistä historiallisista kulttuuriympäristöistä.

Museovirasto kantaa myös huolta raitiotielinjauksen varrella sijaitsevista historiallisesti arvokkaista kiinteistöistä. Laajamittaiset rakennustyöt voivat vaarantaa esimerkiksi puupaaluille perustettuja rakennuksia. Mikäli raitiotie toteutuu, rakennusten säilymisen turvaamiseen tulee kiinnittää jatkosuunnittelussa erityistä huomiota.

Turun museokeskus vastaa rakennetun kulttuuriympäristön, -maiseman ja arkeologisen kulttuuriperinnön hoidosta ja suojelusta Varsinais-Suomessa. Pääosa maakunnan kulttuuriympäristöön liittyvistä viranomais- ja asiantuntijatehtävistä hoidetaan Turun museokeskuksessa. Museovirasto viittaakin lausunnossaan Turun museokeskuksen 21.6.2023 päivättyyn lausuntoon koskien Turun raitiotien yleissuunnitelmaa (Dnro 4105-2015). Lausunto on asiantuntevasti laadittu ja siinä on hyvin huomioitu kulttuuriympäristön kannalta keskeiset näkökulmat.

Yli-intendentti

Helena Taskinen

Intendentti

Sari Mäntylä-Asplund

Tiedoksi Turun kaupunki/Turun museokeskus
Varsinais-Suomen elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus
Varsinais-Suomen liitto - Egentliga Finlands förbund

Asiakirjan sähköinen allekirjoitus
Elektronisk underskrift av document
Electronic signature of a document

Asia / Sak / Case

MV/24851/2023

TURKU, Turun raitiotien yleissuunnitelma Satama-Varissuo

Asiakirja / Dokument / Document

MV/24851/2023-2

TURKU, Turun raitiotien yleissuunnitelma Satama-Varissuo

Naantalın kaupungin lausunto Turun raitiotien yleissuunnitelmasta Satama-Varissuo

Kaupunginhallitus 19.06.2023 § 207
584/08.01.00.01/2023

Valmistelija

Maankäyttöpäällikkö Tuomas Lindholm 12.6.2023

Turun kaupunki on lähettänyt sidosryhmille mukaan lukien Naantalın kaupungille 24.5.2023 kirjatun lausuntopyynnön Turun raitiotien yleissuunnitelmasta välille Satama-Varissuo. Kirjalliset lausunnot on pyydetty toimittamaan lausuntopyynnössä annettujen ohjeiden mukaisesti 22.6.2023 mennessä.

Naantalın kaupunki suhtautuu positiivisesti sekä Turun sisäisen että seudullisen joukkoliikenteen kehittämiseen. Turun seudun joukkoliikenteen ja Turun kaupunkiliikkumisen kannalta on tärkeä kyetä tekemään matka-aikoja lyhentäviä toimenpiteitä kestävien liikkumismuotojen houkuttelevuutta ja käyttötapaosuutta lisäten.

Runkobussilinjaston uudistus sekä raitiotien toteuttaminen raskaimmin kuormitetuille runkolinjoille on omiaan vaikuttamaan positiivisesti Turun ja seudun vetovoimaan, kaupunkikehitykseen sekä liikkumiseen – erityisesti, jos liikkumisen ratkaisut kytketään osaksi Turun kaupunkiseudun maankäyttöä ja kokonaisvaltaisempaa kaupunkikehittämistä.

Ensimmäisessä vaiheessa raitiotien toteuttaminen palvelisi liikkumisen osalta selkeimmin Turku ympäryskuntien, kuten Naantalın, hyötyessä laajemmista vetovoima- ja kaupunkikehitysvaikutuksista välillisesti. Naantalın kaupunki painottaakin kaikissa tilanteissa seudullisesti toimivan joukkoliikennejärjestelmän tärkeyttä.

Satama-Varissuo reitille yleissuunnitelmassa suositellun vaihtoehdon selkein heikkous liittyy tulevan matkakeskuksen alueen puuttumiseen linjausvaihtoehdon varrelta, sillä linjausvaihtoehdo ei kytke kaukoliikennettä optimaalisella tavalla mukaan osaksi koko kaupunkiseudun liikennejärjestelmää.

Mikäli raitiotien ensimmäisen vaihe toteutetaan, on sen myöhempi seudullinen laajeneminen luontevaa. Yleissuunnitelmassa suositellun linjauksen kannalta kytkeytyminen myöhempien laajennusten myötä tulevan matkakeskuksen kautta kaukoliikenteeseen on välttämätöntä, kun halutaan kehittää koko kaupunkiseudun joukkoliikennettä.

Oheismateriaali:

- Lausuntopyyntö Turun raitiotien yleissuunnitelmasta Satama-Varissuo 24.5.2023
- Turun raitiotien yleissuunnitelma Satama-Varissuo 11.5.2023

Tämä päätösesitys sisältäen Naantalin kaupungin lausunnon toimitetaan viipymättä lausuntopyyntöön ilmoitettuun sähköpostiosoitteeseen liikennesuunnittelu@turku.fi

Esittelijä

Kaupunginjohtaja

Päätösehdotus

Naantalin kaupunginhallitus toteaa lausuntonaan:

Naantalin kaupunki suhtautuu positiivisesti sekä Turun sisäisen että seudullisen joukkoliikenteen kehittämiseen. Turun seudun joukkoliikenteen ja Turun kaupunkiliikunnan kannalta on tärkeä kyetä tekemään matka-aikoja lyhentäviä toimenpiteitä kestävien liikkumismuotojen houkuttelevuutta ja käytötapasuutta lisäten.

Runkobussilinjaston uudistus sekä raitiotien toteuttaminen raskaimmin kuormitetuille runkolinjoille on omiaan vaikuttamaan positiivisesti Turun ja seudun vetovoimaan, kaupunkikehitykseen sekä liikkumiseen – erityisesti, jos liikkumisen ratkaisut kytketään osaksi Turun kaupunkiseudun maankäyttöä ja kokonaisvaltaisempaa kaupunkikehittämistä.

Ensimmäisessä vaiheessa raitiotien toteuttaminen palvelisi liikkumisen osalta selkeimmin Turku ympäryskuntien, kuten Naantalin, hyötyessä laajemmista vetovoima- ja kaupunkikehitysvaikutuksista välillisesti. Naantalin kaupunki painottaakin kaikissa tilanteissa seudullisesti toimivan joukkoliikennejärjestelmän tärkeyttä.

Satama-Varissuo reitille yleissuunnitelmassa suositellun vaihtoehdon selkein heikkous liittyy tulevan matkakeskuksen alueen puuttumiseen linjausvaihtoehdon varrelta, sillä linjausvaihtoehto ei kytke kaukoliikennettä optimaalisella tavalla mukaan osaksi koko kaupunkiseudun liikennejärjestelmää.

Mikäli raitiotien ensimmäisen vaihe toteutetaan, on sen myöhempi seudullinen laajeneminen luontevaa. Yleissuunnitelmassa suositellun linjauksen kannalta kytketyminen myöhempien laajennusten myötä tulevan matkakeskuksen kautta kaukoliikenteeseen on välttämätöntä, kun halutaan kehittää koko kaupunkiseudun joukkoliikennettä.

Pöytäkirja tämän asian osalta tarkastetaan heti kokouksessa.

Kokouskäsittele

Kaupunginjohtaja tarkensi ehdotusta lisäämällä lausuntoon lauseen:

Ote pöytäkirjasta

Kaupunginhallitus

§ 207

19.06.2023

”Naantali edellyttää, että hankkeen investointikustannuksia ei kohdisteta seutukunnan muihin kuntiin esimerkiksi Föli-yhteistyön kautta”.

Päätös

Kaupunginjohtajan tarkennettu ehdotus hyväksyttiin.

Asianmukaisesti allekirjoitetusta ja tarkastetusta pöytäkirjasta kirjoitetun otteen oikeaksi todistaa:

Naantalissa 20.6.2023

Heli-Maarit Makkonen
hallinnon asiantuntija

Ote pöytäkirjasta

Kaupunginhallitus

§ 207

19.06.2023

Muutoksenhakuohje koskee pykälää: § 207

Muutoksenhakukielto

Päätöksestä ei saa tehdä kuntalain 136 §:n mukaan oikaisuvaatimusta eikä kunnallisvalitusta, koska päätös koskee vain valmistelua tai täytäntöönpanoa.

Turun kaupunki
Kaupunkiympäristön palvelukokonaisuus
liikennesuunnittelu@turku.fi

Lausunto Turun raitiotien yleissuunnitelmasta Satama-Varissuo

Turun raitiotien yleissuunnitelmasta Satama-Varissuo lausumme seuraavaa:

Turun seudun joukkoliikennejärjestelmän kehittäminen ja vahvan runkolinjaston rakentaminen sen perustaksi ovat tärkeitä askeleita kohti kestäväää liikkumista ja entistä vetovoimaisempaa kaupunkiseutua. Raitiotie on kuitenkin ratkaisuna erittäin kallis emmekä pidä sitä taloudellisesti järkevänä suuntana Turun kaltaiseen kaupunkiin etenäkään, kun talouden näkymät ja investointien kustannukset ovat kääntyneet huomattavasti heikompaan suuntaan.

Suunnitellun runkolinjaston käyttöönotto kattavine reitistöineen ja palvelutasoineen voidaan toteuttaa selvästi raitiotietä edullisemmin, nopeammin ja joustavammin sekä olennaisesti pienemmin rakennusaikaisin haitoin sähköbussseilla ja ns. sähkösuperbussseilla. Niille voidaan rakentaa kaupunki-infraan omia kaistoja ja pysäkki-alueita raitiotien tapaan, mutta kuitenkin joustavuus ja reitistön muutosmahdollisuudet säilyttäen.

Sähköbussiliikenteestä on jo Turussakin kokemusta ja niiden tekninen kehitys on ollut nopeaa. Sähköbussien akkukapasiteetit ovat kehittyneet vauhdilla ja kehitys tulee jatkumaan. Myös kaluston hintataso on laskenut. Sähköbussseilla voidaan tuottaa kustannustehokkaasti erittäin korkean volyymin runkolinjastoja ja niiden toimintamatkaa voidaan tarvittaessa pidentää päätepysäkkilatauksella. Turun kannattaisi vähintään päivittää raitiotien ja superbussin kannattavuusvertailu, jotta etenispäätökset perustuisivat tuoreimpaan käytössä olevaan ja käytännössä todettuun tietoon.

Reittinä Satama-Varissuo -linjaus on järkevä, ottaen huomioon reitin varrella jo nyt kasvavat ja myöhemmin toteutettavaksi suunnitellut alueet.

Turussa 21.6.2023

Nobina Oy

Turun kaupunginhallitus

liikennesuunnittelu@turku.fi

Asia: Lausunto Turun raitiotien yleissuunnitelmasta Satama - Varissuo

Tällä lausunnolla emoyhtiö Oy Turku Energia – Åbo Energi Ab, joka harjoittaa raitiotien linjausalueella lämmön ja jäähdytyksen jakelua ja tytäryhtiö Turku Energia Sähköverkot Oy, joka harjoittaa sähkönjakelua antavat yhteisen lausunnon asiassa Dnro 4105-2015 (639). Lausunto annetaan yhteisenä, koska asiaan liittyvät kysymykset ovat pitkälti vastaavia; kaikissa on kysymys yhteiskunnan infraan liittyvien pääosin katualueen alla olevien energiaverkkojen sijoittumisesta, mikäli raitiotie rakennetaan yleissuunnitelman hahmottamalle alueelle.

1. Yhteenveto

Turun raitiotien yleissuunnitelman satama – Varissuo kuvauksen mukaisesti raitiotie edellyttää ja mahdollistaa tiivistä kaupunkirakennetta, mikä tukee Yleiskaavan 2029 tavoitetta kasvun keskittämistä joukkoliikennekäytävälle. Tiivistyvä kaupunkirakenne mahdollistaa osaltaan entistäkin tehokamman sähkön-, lämmön- ja jäähdytyksen jakelun kaupungissa.

Yleissuunnitelmassa arvioitu raitiotien turvaama Turun kaupungin kasvu, on myös Turku Energian toimintaympäristön näkökulmasta positiivinen tekijä.

Raitiotie sähköisenä liikennemuotona mahdollistaa päästöjen vähenemisen liikenteessä, Turku Energia pitää sähköistä liikennettä tulevaisuuden ratkaisuna. Turku Energia Sähköverkot on jo osaltaan huomionnut raitiotien mahdollisen tuleamisen suunnitellessaan keskustan alueen sähköverkon siirtokyvyn kasvattamisen.

Lisäksi pyydämme kiinnittämään huomiota alla oleviin operatiivisiin kohtiin 2) Teknistaloudelliset seikat, jotka tulee huomioida jatkosuunnittelussa, kohtaan 3) Kustannukset ja kohtaan 4) Vastaukset lausuntopyynnön erillisiin kysymyksiin.

2. Teknistaloudelliset seikat, jotka tulee huomioida jatkosuunnittelussa

Teollisuuskatu 40

PL 106

Puhelin (02) 2628 111

Kotipaikka Turku

20520 Turku

20101 Turku

etunimi.sukunimi@turkuenergia.fi

Y-tunnus 0984944-9

www.turkuenergia.fi

Kaukolämpö, kaukojäähdytys ja sähköverkkojen sijaitessa kaupunkiympäristössä pääsääntöisesti katujen ja jalkakäytävien alla on suunnitellulla raitiotielinjojen lisäämisellä katutilaan merkittävä vaikutus energiaverkkojen sijoittamiselle raitiotieväylällä. Käytettävissä oleva tila välttämättömän infran sijoittamiselle pienenee, nykyiset energiaverkkojen osat joudutaan siirtämään pois raitiotiealueelta ja uusien raitiotien läheisyyteen sijoittuvien tai sen poikittain alittavien verkkojen rakentaminen vaikeutuu merkittävästi. Muutoksia aiheutuu ainakin seuraavista seikoista: Rakentamisvaiheen tilapäisjärjestelystä. Kaukolämpöä, jäähdytystä ja sähkönjakelua asiakkaille ei voi keskeyttää siirron ajaksi vaan näille on rakennettava tilapäisjärjestely siihen saakka kunnes uusi verkosto on saatu rakennettua valmiiksi. Tämä vie aikaa ja on kokonaiskustannuksissa merkittävä tekijä. Raitiotien alta purettava verkosto on nykyisellään käyttökelpoista hyvinkin pitkän ajan, se korvattaisiin uudella, jolloin joudutaan hylkäämään romutettavaksi merkittävä määrä energijakelun verkostojen komponentteja. Tämä aiheuttaa merkittävästi kustannuksia, verrattaessa tilanteeseen missä verkostoja uusittaisiin normaalisti perustuen käyttöiän loppumiseen.

Yleissuunnitelman laatiminen

Toivomme jatkossa mahdollisimman suurta vuorovaikutteisuutta, jotta voimme vakuuttua toiminnallisesta ja taloudellisesta toteuttamiskelpoisuudesta energiaverkoston osalta raitiotiehankkeessa.

Yleissuunnitelmissa esitetyt kaukolämmön ja jäähdytyksen siirrot on tehty erittäin karkealla tasolla eikä näissä ole otettu huomioon poikkileikkausten mukaisia tilanvarauksia.

On erittäin todennäköistä, että jos siirrytään toteutus suunnitteluvaiheeseen, joudutaan reitit monessa kohtaa katsomaan kokonaan uusiksi juurikin siitä johtuen, että kaikki tekniikka ei tule mahtumaan yleissuunnitelmassa osoitettuihin paikkoihin. Edellä mainituista syistä on mahdotonta antaa lähellä totuutta olevaa hinta-arviota johtosiirtoihin liittyen.

Vaikutukset energiaverkoille, johtosiirrot ja käytettävä tila infraverkoille

Lausuttavana olevassa yleissuunnitelmassa ei ole tarkemmin tarkasteltu ovatko suunnitellut johtosiirrot mahdollista toteuttaa ajatellulla tavalla. Yleissuunnitelmasta liite 5.6 Kaapelisiirrot ei ole mahdollista muodostaa käsitystä, minne mikin verkosto on siirtymässä ja paljonko katutilaan jää tilaa uusille rakennettaville verkostoille. Jos tarkempaa suunnittelua on tarkoitus tehdä, niin koko reitiltä on jokaisen infraverkon omistajan kanssa käytävä läpi koko reitti ja todennettava siirtosuunnitelmien toteuttamismahdollisuudet sekä todennettava katuosuudella edelleen vapaaksi jäävä tila. Tällä on merkittävä vaikutus hankkeen kokonaiskustannuksiin. Arviomme energiaverkkojen muutosten kustantavan kymmeniä miljoonia, mutta tässä vaiheessa kustannuksia ei voi kattavasti arvioida, johtuen yleissuunnitelman suuresta yleispiirteisyydestä energiaverkkojen sijoittumisen osalta.

Teollisuuskatu 40

PL 106

Puhelin (02) 2628 111

Kotipaikka Turku

20520 Turku

20101 Turku

etunimi.sukunimi@turkuenergia.fi

Y-tunnus 0984944-9

www.turkuenergia.fi

Yleissuunnitelman kohdassa 4 Design manual olevat katutilojen poikkileikkaukset eivät ota mitään kantaa maanpinnan alaisten infraverkkojen sijoittumiseen ja tilatarpeisiin. Kun raitiotierata vie tilaa itse katutilasta, niin vastaavalla tavalla se valtaa koko maanalaisen alueen omaan käyttöönsä vaikeuttaen infraverkkojen sijoittamista ja uudelleenrakentamista. Myöskään kohdassa 10.7 Vaikutukset kaupunkitilaan ei millään tavalla huomioida maanlaisia verkostoja. Pidämme tarkastelun puuttumista merkittävänä puutteena yleissuunnitelmassa.

Kaupunkitilan arvio-osuudessa mainitaan myös pyrkimykset lisätä puuston määrää raitiotiereitin varrella. Kun puustorivit vaativat ympärilleen viiden metrin (2,5 metriä molemmin puolin) käytävän, jossa ei saa kaivaa esimerkiksi infraverkostoja maan alle, ollaan todennäköisesti tilanteessa, jossa jokin tilaa vaativa elementti katutilasta on jätettävä pois tilan rajallisuuden vuoksi.

Tulevat energiaverkkojen rakentamiset

Raitiotien rakentamisen yhteydessä nykyiset infraverkot siirretään pois ratalinjalta ja alituksille rakennettaneen varakäyttöön tyhjiä suojaputkia. Esille ei kuitenkaan ole tullut miten suoritetaan radan alituskohdeissa, joissa ei ole suojaputkia varalla, niin ettei raitiotieliikenne häiriinny. Tulevia tarpeita (kaavoitus, verkostojen tulevat uusimis- ja laajennustarpeet) ei ilmoituksen mukaan myöskään ole huomioitu yleissuunnitelmassa.

Uuden raitiotieinfran rakentamisen ei tule vaarantaa energianjakelun tehokasta ja sujuvaa toimintaa tulevaisuudessa raitiotien sijoitusväylällä.

110 kV verkko

Sähköverkon ”moottoriteiden” eli 110 kV sähköverkon linjaukset on yleissuunnitelmassa Sataman osalta huomioitu tarpeellisella tavalla. Keskustassa liikennelinjauksen tekeminen niin ettei Läntiselle pitkäkadulle tule raitiotietä on mielestämme hyvä ratkaisu. Littoistentien lähistöllä olevan 110 kV ilmalinjan ja radan risteilyn tarkastelun tuloksia ei ole mainittu katukohtaisessa osuudessa.

3. Kustannukset

Lähtökohtaisesti kaikki energiaverkkojen siirtojen aiheuttamat kustannukset tulevat siirtoja pyytävän tahon vastattavaksi. Tämä on vakiintunut ja oikeudenmukainen käytäntö. Siirto tapahtuu siirron pyytäjän intressissä ja siirtäjä saa siirrosta etua. Tässä tapauksessa mahdollisuuden rakentaa raitiotie, jolla liikennöi raskas raitiovaunu. Turun kaupungin ja Turku Energian välillä olevia Yhteistoimintasopimuksia sovelletaan kuitenkin kustannusten jakamisessa.

Teollisuuskatu 40

PL 106

Puhelin (02) 2628 111

Kotipaikka Turku

20520 Turku

20101 Turku

etunimi.sukunimi@turkuenergia.fi

Y-tunnus 0984944-9

www.turkuenergia.fi

Sähköverkon kaapeloinnin ja laitteiden siirrot eivät ole kustannuksiltaan yhtä suuria kuin syviä kaivantoja vaativien putkiverkostojen (vesi, lämpö) työt, mutta niidenkin laskennassa on käytetty arvioin- teja, jotka eivät täysin pidä paikkaansa. Esimerkiksi oletus, että muuntamot ja jakokaapit voidaan siir- tää eikä niiden kustannuksia näin ollen huomioida, on väärä. Kyseisten laitteiden tilalle pitää rakentaa uudet ennen kuin vanha voidaan purkaa ja silloinkin purkautuvien uudelleenkäyttö johonkin muuhun kohteeseen on kyseenalaista.

Kustannuksissa on otettava huomioon väliaikaiset ja lopulliset johto-osuudet. Töiden edetessä on mahdollista pitää sähköt-, lämmöt- ja jäähdytykset päällä asiakkaille väliaikaisilla ratkaisuilla, mutta nämä väliaikaiset rakenteet tulevat siirtoa pyytävän tahon kustannuksiksi.

Ennen hankkeen aloitusta pitää raitiotien rakentajan ja Turku Energian välillä oltava sopimus siirtotöi- den tilauksesta ja laskutuksesta.

Yleissuunnitelmasta ei selviä kaikkia energiaverkkojen siirtokustannuksia, joten ennen jatkopäätöstä on syytä tarkentaa energiaverkkojen siirtokustannukset kokonaisuudessaan.

4. Vastaukset lausuntopyynnön erillisiin kysymyksiin

Raitiotien vaikutukset Turun kehitykseen?

Tarkastelemme asiaa energiaverkostojen näkökulmasta. Yleissuunnitelman mukaan raitiotie tulee tiivistämään yhteiskuntarakennetta linjauksen vaikutusalueella. Kuten edellä on tullut ilmi vaikeuttaa tiivistäminen ja katutilan ahtautuminen energiaverkostojen sijoittamista ja korjausta. Toisaalta tiivistä- minen mahdollistaa myös tehokasta energianjakelua kuten on aiemmin kerrottu. Samoin raitiotien mukanaan tuoma arvioitu kasvu on yrityksen toimintaympäristön kannalta positiivinen signaali.

Kannatatteko ensimmäisen vaiheen rakentamista suositellulla linjauksella?

Jos raitiotie rakennetaan, kannatamme suositeltua linjausta Humalistonkadulle. Tämä siksi, että Hu- malistonkadun ratkaisu on sähköverkkojen muutostöiden osalta parempi ratkaisu kuin Läntinen Pitkä- katu.

Suhtautuminen raitiotien seudulliseen laajentumiseen

Emme ota kantaa Turun kaupungin ulkopuolisiin alueisiin.

Mitkä ovat tärkeimmät keinot joukkoliikenteen kehittämiseen?

Teollisuuskatu 40

PL 106

Puhelin (02) 2628 111

Kotipaikka Turku

20520 Turku

20101 Turku

etunimi.sukunimi@turkuenergia.fi

Y-tunnus 0984944-9

www.turkuenergia.fi

Turku Energian näkökulmasta joukkoliikenteen edelleen sähköistäminen on tavoiteltava kehitystoimi. Paras mahdollinen teknistaloudellinen lopputulos kokonaisuudessa on olennaista. Turku Energian strateginen päämäärä on tehdä töitä ilmastonmuutoksen hillitsemiseksi sekä hiilineutraalin Turun puolesta, mihin sähköistyvillä liikenneratkaisuilla on merkittävä vaikutus.

Oy Turku Energia – Åbo Energi Ab

Timo Honkanen
toimitusjohtaja

Turku Energia Sähköverkot Oy

Tomi Toivonen
toimitusjohtaja

Teollisuuskatu 40
20520 Turku

PL 106
20101 Turku

Puhelin (02) 2628 111
etunimi.sukunimi@turkuenergia.fi

Kotipaikka Turku
Y-tunnus 0984944-9
www.turkuenergia.fi

SIGNATURES**ALLEKIRJOITUKSET****UNDERSKRIFTER****SIGNATURER****UNDERSKRIFTER**

This documents contains 5 pages before this page

Dokumentet inneholder 5 sider før denne siden

Tämä asiakirja sisältää 5 sivua ennen tätä sivua

Dette dokument indeholder 5 sider før denne side

Detta dokument innehåller 5 sidor före denna sida

authority to sign

representative

custodial

asemavaltuus

nimenkirjoitusoikeus

huoltaja/edunvalvoja

ställningsfullmakt

firmateckningsrätt

förvaltare

autoritet til å signere

representant

foresatte/verge

myndighed til at underskrive

repræsentant

frihedsberøvende

Kaupunginhallitus

§ 268

21.08.2023

Raision kaupungin lausunto Turun raitiotien yleissuunnitelmasta Satama-Varissuo

Kaupunginhallitus 21.08.2023 § 268

820/08.00.00/2023

Valmistelija: kaupunkikehitysjohtaja Samu Mattila, kaupunginarkkitehti Emma Kaitaa, maankäyttöjohtaja Joonas Kärkkäinen, tekninen johtaja Timo Oja ja kaupungininsinööri Mikko Kunttu, etunimi.sukunimi(at)raisio.fi

Tiivistelmä

Turun kaupunginhallitus pyytää Raision kaupungin lausuntoa Turun raitiotien yleissuunnitelmaan Satama-Varissuo liittyen. Saadut lausunnot palvelevat Turun kaupunginhallituksen päätöksentekoa raitiotiesuunnittelun jatkamisesta. Raision kaupunki näkee yleissuunnitelmavaiheessa olevan raitiotieratkaisun keskuskaupungin sekä seudun kehittämisen ja kehittymisen kannalta keskeisenä hankkeena.

Selostus asiasta

Turun kaupunginhallitus pyytää Raision kaupungin lausuntoa Turun raitiotien yleissuunnitelmaan Satama-Varissuo liittyen. Saadut lausunnot palvelevat Turun kaupunginhallituksen päätöksentekoa raitiotiesuunnittelun jatkamisesta. Lausunto tulee antaa kirjallisesti 22.8.2023 mennessä.

Raitiotien yleissuunnitelma Satama-Varissuo on valmistunut. Päätöksenteon tueksi Turun raitiotien yleissuunnitelman tarkennuksesta pyydetään lausuntoja ja yleissuunnitelmaan voidaan tehdä lausuntojen perusteella täydennyksiä ennen kaupunginhallituksen syksyn 2023 päätöksentekoa toteutussuunnittelupäätöstä koskien. Tällöin päätetään myös raitiotien reitistä. Turun kaupunginvaltuusto tekee lopullisen investointipäätöksen raitiotien toteutussuunnitelman, tarkentuvien vaikutusarvioiden ja vahvistuneen kustannusarvion perusteella. Toteutussuunnitelmien rinnalla laaditaan tarvittavat asemakaavanmuutokset ja katusuunnitelmat. Tämän hetken arvion mukaan investointipäätös voisi ajoittua loppuvuodelle 2025.

Turun raitiotiehanke-esittely

Raitiotie on kokonaisvaltainen kaupunkikehityshanke, joka määrittää Turun ja kaupunkiseudun kehitystä vuosikymmenien päähän. Raitiotie yhdistyy Turun kaupungille tärkeisiin strategisiin tavoitteisiin ja hankkeisiin, kuten Tiedepuistoon, keskustan kehittämiseen ja Tunnin junaan. Raitiotie on osa yleiskaavan joukkoliikenteen laatukäytäväverkostoa ja siten keskeinen osa Turun liikennejärjestelmää. Raitiotietä on verrattu yleissuunnitelmassa runkobussijärjestelmään. Infrastruktuuri-investointien suuruudeksi on arvioitu runkobussijärjestelmässä 95 miljoonaa euroa ja raitiotiellä Satama-Varissuo 333 miljoonaa euroa. Valtion osuudeksi raitiotien infrastruktuuri-investoinneista on oletettu 30 %. Raitiovaunujen hankintakustannus 39 miljoonaa euroa on laskelmissa kuoletettu liikennöintikustannusten yhteydessä.

Raitiotie vastaa arvioiden mukaan runkobussivaihtoehtoa paremmin asetettuihin tavoitteisiin kaupungin kilpailukyvyyn, kasvun ja vetovoiman, kestävän kaupunkirakenteen, sujuvan liikennejärjestelmän ja houkuttelevan joukkoliikenteen sekä kaupungin asukkaiden viihtyvyyden ja hyvinvoinnin osalta. Raitiotie on strateginen tulevaisuuden investointi, joka vauhdittaa kaupunkikehitystä. Raitiotie tuo ennakoitavuutta ja vahvistaa luottamusta Turun alueen pitkäjänteiseen kehittämiseen. Muun muassa Tampereella kaupunkikehitys raitiotien varrella on ollut odotettua nopeampaa. Mikäli Satama-Varissuo raitiotien tuoma lisäkasvu Turussa olisi 10000 - 15000 asukasta, voisi raitiotie alustavan laskelman perusteella olla kuntatalouden näkökulmasta kannattavampi vaihtoehto. Laskelmat tulevat tarkentumaan suunnittelun seuraavissa vaiheissa.

Satama-Varissuo raitiotien reitiksi suositellaan linjausta, joka kulkee Satamasta Humalistonkatua Kauppatorille päätyen Varissuolla Pelttarinkadulle. Tuomiokirkon kohdalla suositellaan Uudenmaankatu-Hämeenkatu reittiä kulkevaa linjausta. Raitiotien varikko on suunniteltu Iso-Heikkilään Kiertotähdentien päähän.

Turku toivoo erityisesti kannanottoja seuraaviin kysymyksiin:

- Miten näette raitiotien vaikuttavan Turun ja seudun kehitykseen muun muassa vetovoiman, kaupunkikehityksen ja liikkumisen osalta?
- Kannatatteko raitiotien ensimmäisen vaiheen rakentamista Satama-Varissuo reitille suositellulla linjauksella?
- Miten suhtaudutte raitiotien laajentamiseen seudulliseksi Turun naapurikuntiin?
- Mitkä ovat mielestänne tärkeimmät keinot Turun seudun joukkoliikenteen ja Turun kaupunkiliikkumisen kehittämiseen seuraavan kymmenen vuoden aikana ja pidemmällä aikavälillä?

Lausunnon voi jättää myös taho, joka ei virallisesti ole lausunnonantajien joukossa.

Raision lausunto

Raision kaupunki suhtautuu positiivisesti sekä Turun sisäiseen että seudulliseen joukkoliikenteen kehittämiseen. Raision näkökulmasta on erityisen tärkeää huomioida olemassa olevien järjestelmien ja rakenteiden hyödyntäminen osana kokonaisuutta. Tällaisia rakenteita ovat tuleva Fölin runkobussilinjaston uudistus sekä olemassa olevien raiteiden kehittäminen henkilöjunaliikennöintiä Turku-Raisio -väliä varten.

Raitiotien ensimmäinen vaihe palvelee alkuvaiheessa selkeimmin Turun sisäistä liikennöintiä ja pendelöintiä. Uudet joukkoliikennevälineet vapauttavat olemassa olevista rakenteista välityskapasiteettia, jolla on myös seudullisesti merkitystä. On keskeistä, että raitiotie kytkeytyy seudullisesta näkökulmasta tärkeisiin liikenteellisiin solmukohtiin mahdollistaen loogiset ja sujuvat matkaketjut. Tällaisia solmukohtia ovat

Raision näkökulmasta esimerkiksi tuleva Matkakeskus, Fölin seutulinjat sekä kansallinen rautatieverkosto.

- Miten suhtaudutte raitiotien laajentamiseen seudulliseksi Turun naapurikuntiin?

Periaatetasolla Raision kaupunki näkee kannatettavana raitioliikenteen laajentamisen Turun seudun rakennemallin mukaisesti Raisioon. Taloudelliset mahdollisuudet lähteä hankkeeseen riippuvat hankkeen ensimmäisten vaiheiden toteutumisesta, investointikustannuksista ja kaupungin kasvusta. Raision keskustan ja Nuorikkalaan suunnitteilla olevan kaukoliikenteen rautatieaseman kytkettyminen raitiotieliikenteeseen olisi merkittävä parannus läntisen Turun seudun liikennejärjestelmään. Raitioliikenteen jatkamisen Raisioon, keskustan kautta Raision rautatieasemalle, on vuonna 2015 arvioitu maksavan alustavien ja karkeiden arvioiden mukaan 70-100 M€. Raisio ei ole vielä tehnyt raitiohankkeesta perusteellisempaa kustannusarviota eikä kustannushyötyanalyysiä. Raisio seuraa tarkasti Tampereen kehyskaupunkien raitiotienhankkeiden onnistumista.

Kaavoituksen näkökulmasta Raision kaupunki on huomioinut omassa vuonna 2018 valmistuneessa Keskustavisiossaan sekä tulevassa keskustan kehittämisessään joukkoliikenteen ohjautumisen ydinkeskustaan. Niin Keskikaupungin osayleiskaavassa, keskustavisiossa kuin kaupungin muissa suunnitelmissa kaupungin ydinkeskusta toimii joukkoliikenteen laaja-alaisena keskittymänä ja sisältää joukkoliikenteen kehittämiskäytävän raitiotien ratavarauksineen. Tuoreessa E18 keskikaupungin asemakaavassa on huomioitu valtakunnalliset liikennejärjestelmät ja pyritty varmistamaan edellytykset erilaisille liikennemuodoille kattavasti.

Maankäytön ja täydennysrakentamisen näkökulmasta keskeisimmät kehityspotentiaalia sisältävät alueet sijoittuvat vireillä olevalle Raision keskustan asemakaava-alueelle sekä jo nykyiselläänkin joukkoliikenteen pääväylänä toimivan Raisiontien varrelle. Mahdollisella raitiotiehankeella on selkeästi positiivisia vaikutuksia täydennysrakentamisen kiinnostavuutta, määrää ja laatua ajatellen.

Turun seudun tärkeimmät joukkoliikenteen ja kaupunkiliikenteen kehittämiskeinot tulevaisuudessa ovat lähijunaliikenteen kehittäminen olemassa olevilla raiteilla, kaukojunaliikenteen ulottaminen Raision uudelle asemalle, raitiotieinvestoinnit, Fölin runkolinjauudistus ja pendelöintiä edistävien pikapyöräiteiden kehittäminen.

Esittelijä

Kaupunginjohtaja Eero Vainio

Päätösehdotus

Kaupunginhallitus antaa lausuntopyyntöön esittelytekstin mukaisen Raision lausunnon.

Pöytäkirja tämän asian osalta tarkastetaan heti.

Päätös

Päätösehdotus hyväksyttiin yksimielisesti.

Kaupunginhallitus

§ 268

21.08.2023

Jakelu

Turun kaupunginhallitus

Otteen oikeaksi todistaa:

Raisiossa 22.08.2023

Suvi Posio
pöytäkirjanpitäjä

Muutoksenhakuohje koskee pykälää: § 268

Muutoksenhakukielto

Päätökseen, joka koskee vain asian valmistelua tai täytäntöönpanoa, ei saa kuntalain 136 §:n mukaan hakea muutosta.

7.6.2023

Lausuntopyyntö Turun raitiotien yleissuunnitelmasta Satama-Varissuo

Kiitos mahdollisuudesta antaa lausunto otsakkeessa mainitun asian tiimoilta.

Lausunossa emme ota kantaa raitiotien linjausvaihtoehtoihin vaan luotamme, että valittava linjausvaihtoehto on kaupunkikehityksen kokonaisnäkökulmasta paras ratkaisu.

Viime vuosina Suomessa käynnistyneet kaupunkien raidehankkeet ovat osoittaneet, että hankkeilla on tärkeä rooli kaupunkiseutujen elinvoiman ja kehittymisen vahvistamisessa. Ne luovat kaupungeille pitkäkestoisesti mahdollisuuksia uusien rakentamisinvestointien houkuttelemiseen, aiemman kiinteistökannan kehittämiseen ja maan arvon parantamiseen.

Esimerkiksi pk-seudulla Raidejokeri vipuaa liikkeelle vähintään satojen miljoonien eurojen investoinnit kuten asuntoja kymmenille tuhansille ihmisille. Tampereella pitkäjänteinen raideliikenteen kehittäminen on ollut keskeinen tekijä mittavien uudisrakennushankkeiden, muun muassa Tampereen Kannen areenan, rakentamisessa. Vantaan tuore päätös ratikan rakentamisesta tietää miljardien eurojen rakentamisinvestoinnit ja välittömästi töitä kymmenille tuhansille 2050 mennessä.

Raidehankkeet vivuttavat muuta rakentamista, mikä vaikuttaa alueellisesti talouteen ja työllisyyteen. Teknologian tutkimuskeskus VTT Oy:n laskelmien mukaan miljoona euroa työllistää suoraan tai välillisesti 11–14 henkilöä. Verojen ja veroluontoisten maksujen osuus rakentamisesta on 34–46 prosenttia jokaisesta sijoitetusta eurosta.

Liikenteen osuus Suomen ilmastopäästöistä on noin 20 prosenttia, eikä osuudessa ole tapahtunut viime vuosina merkittäviä muutoksia. Turun tavoitteena on olla hiilineutraali viimeistään vuonna 2029.

Liikenteen päästöjen pienentäminen ja kunnianhimoiset ilmastotavoitteet edellyttävät luotettavan, houkuttelevan ja vähäpäästöisen joukkoliikenteen kehittämistä. Raitiotie on ympäristöystävällinen joukkoliikennemuoto ja raideliikenteen laajentaminen on tehokkaimpia tapoja laskea liikenteen päästöjä.

Kehittynyt joukkoliikenne on kaupungeille tärkeä vetovoimatekijä. Raitiotien rakentaminen olisi investointi tulevaisuuteen, elinvoimaisempaan ja kasvavaan Turkuun.

MAA, JOTA RAKENNETAAN HYVIN, VOI HYVIN

Katja Suovo
Aluepäällikkö
Talonrakennusteollisuus ry

Jukka Annevirta
Toiminnanjohtaja
INFRA ry

Lausunto Turun kaupungille raitiotieverkoston yleissuunnitelmasta

Taustaa

Turun kaupunki on laatinut raitiotien yleissuunnitelman välille Satama-Varissuo. Yleissuunnitelma täydentää aiempia Turun raitiotiesuunnitelmia ja parantaa raitiotien toteutussuunnitteluvalmiutta. Raitiotie on kokonaisvaltainen kaupunkikehityshanke, joka määrittää Turun ja kaupunkiseudun kehitystä vuosikymmenien päähän. Raitiotie yhdistyy kaupungille tärkeisiin strategisiin tavoitteisiin ja hankkeisiin kuten keskustan kehittämiseen ja Tunnin junaan. Raitiotie on osa yleiskaavan joukkoliikenteen laatukäytävä- verkostoa ja siten keskeinen osa Turun liikennejärjestelmää.

Lausunto

Senaatti-kiinteistöt esittää linjaan uutta pysäkkiä, jotta raitiotien yleissuunnitelmassa ja tarkemmassa toteutussuunnittelussa otettaisiin laaja-alaisemmin huomioon alueellinen tuleva kaupunkikehitys ja yleiskaavan toteuttamisen edellytykset erityisesti Turun tavara-aseman alueen läheisyydessä. Alueen maanomistajat Senaatti-kiinteistöt ja VR ovat laatineet tavara-aseman alueelle asemakaavoitukseen tähtäävän maankäyttö- ja kehitysvision. Kaavoitusaloite jätetään Turun kaupungille syksyn 2023 aikana. Senaatti-kiinteistöt toteaa, että raitiotien yleissuunnitelmassa ei ole riittävästi otettu huomioon pysäkkien sijoittelussa tavara-aseman alueen ja muiden mahdollisesti lähialueille tulevien kaupunkikehityskohteiden sijaintia osana raitiotieverkoston suunnittelua.

Senaatti-kiinteistöt esittää uuden pysäkin sijoittamisen ja toteuttamisen yleissuunnitelmassa esitettyjen pysäkkien 4 ja 5 väliin Puistokadun sillan yhteyteen.



Kuva 1. Punaisella esitetty uusi raitiotiepysäkki Puistokadun sillan kohdalle.

Perustelut

Alue- ja kaupunkikehityksen huomioiminen sekä Turun yleiskaava 2029 toteutusedellytysten varmistaminen osana raitiotien yleissuunnitelmaa ja toteutussuunnittelua

Turun tavara-aseman alueelle on laadittu Turun yleiskaavaan 2029 pohjautuen maankäytön visiotyö asuin-, toimisto- ja palvelurakentamisen mahdollistavalle rakentamiselle. Muuttuva maankäyttö tulee lisäämään alueen eri käyttäjäryhmiä, asukkaita, työntekijöitä sekä mahdollistaa myös palvelutarjontaa tavara-aseman alueella. Uusia asukkaita nykyisten käyttäjien lisäksi voisi alueelle tulla arviolta 1700 ja työpaikkoja 700 kappaletta.

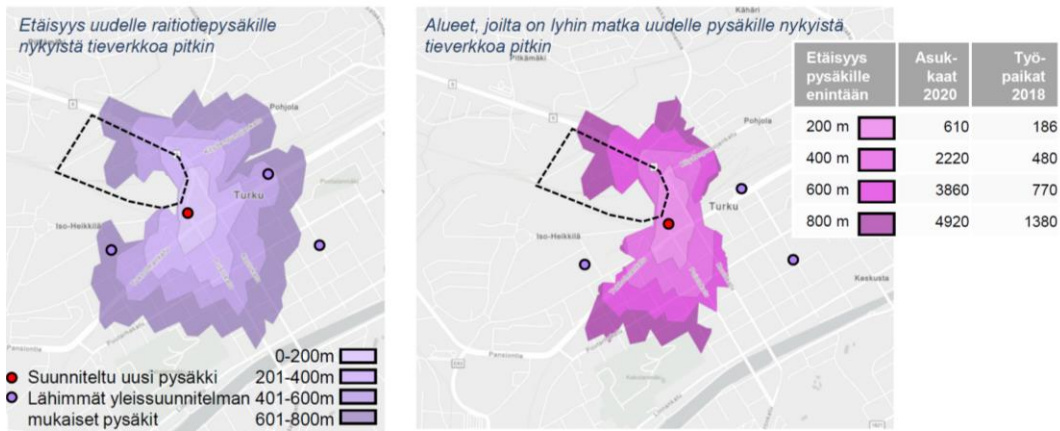
Uuden pysäkin lisääminen yleissuunnitelman pysäkkien 4 ja 5 välille lisäisi merkittävästi alueen vetovoimaa ja houkuttelisi uusia asukkaita ja yrityksiä alueelle. Uusi raitiotiepysäkki palvelisi suunniteltua aluetta tehokkaasti ja toisi lisää joukkoliikenteen vaihtoehtoja sen asukkaille ja kävijöille sekä parantaisi liikenneyhteyksiä alueelle.

Visiotyön yhteydessä laaditun kaupallisen selvityksen perusteella kattavat ja monipuoliset joukkoliikenneyhteydet parantaisivat tavara-aseman houkuttelevuutta yritysten sijoittumiseksi ja toimitilojen rakentamiseksi. Uuden pysäkin sijoittaminen esimerkiksi Puistokadun sillan yhteyteen edistäisi alueen monipuolista kehitystä ja parantaisi alueen saavutettavuutta joukkoliikenteen avulla. Tämä houkuttelee lisää investointeja ja kaupallista toimintaa alueelle, mikä puolestaan luo uusia työpaikkoja ja elinkeinomahdollisuuksia kaupunkilaisille. Eryityisesti kansainväliset sijoittajat ovat kiinnostuneempia alueista, joissa on hyvät raideyhteydet. Pitkällä aikavälillä tämä tukee alueen arvonnousua ja kaupungin taloudellista kehitystä. Uuden pysäkin lisääminen voi tarjota joustavuutta tuleviin suunnitelmiin ja kaupunkikehitykseen. Kaupungin kasvaessa ja muuttuessa, uusi pysäkki voi palvella uusia asuin- ja liikealueita sekä vastata kaupungin kehitystarpeisiin.

Yleiskaavassa alue on merkitty työpaikka-alueeksi (TP-kaavamerkintä). Uuden pysäkin sijoittaminen alueelle nostaisi yleiskaavan toteutusedellytyksiä myös työpaikka-alueena, lisäisi kiinnostusta alueen toimistorakentamiseen ja toimisi houkuttelevana tekijänä yrityksille valitessaan uutta sijaintia.

Raitiotien käyttäjät, alueen sekä pysäkkien saavutettavuus

Uusi alue houkuttelee asukkaita ja yrityksiä, mikä todennäköisesti lisää raitiotien käyttäjien määrää sekä alueen saavutettavuutta julkisilla kulkuyhteyksillä. Pysäkin lisääminen välille pysäkit 4 ja 5 helpottaisi esteetöntä liikkumista uudelle alueelle ja parantaisi koko raitiotien palvelutasoa ja edistäisi käveltävän kaupungin suunnitteluperiaatteita. Lisääntyneet matkustajamäärät tukevat myös joukkoliikenteen kestävästä kehitystä ja auttavat vähentämään liikenteen aiheuttamia päästöjä sekä rajoittaisi myös osaltaan autoliikenteen kasvua. Uusi raitiotiepysäkki tukisi siten myös Turun kaupungin ilmastotavoitteita paremmin.



Pysäkkien 4 ja 5 välinen etäisyys on tällä hetkellä varsin suuri, mikä voi aiheuttaa matkustajille hankaluuksia erityisesti, kun he liikkuvat lyhyitä matkoja. Uusi pysäkki mahdollistaisi matkustajille lyhyemmän kävelymatkan raitiovaunupysäkillä ja lisäksi joukkoliikenteen houkuttelevuutta käyttäjille. Nykyinen raitiotien yleissuunnitelmassa esitetty pysäkkien 4 ja 5 välinen etäisyys on noin 1000 metriä. Esimerkiksi Helsingissä suositeltava pysäkkien suurin suositeltava etäisyys on 500 metriä. Yleissuunnitelmassa ei ole otettu huomioon näiden pysäkkien väliin tulevaisuudessa yleiskaavan toteuttamisen myötä tapahtuvaa kaupunkikehitystä riittävästi. Alueelta on tällä hetkellä yleissuunnitelman lähimpiin pysäkkeihin 4 ja 5 matkaa arviolta 700–1000 metriä, jota voidaan pitää saavutettavuuden näkökulmasta riittämättömänä. Uuden pysäkin lisääminen Puistokadun kulmaan auttaisi lyhentämään pysäkkien välistä etäisyyttä ja parantaisi oleellisesti joukkoliikenteen saavutettavuutta tavara-aseman alueelle. Tavara-aseman vision mukainen kehitys, Pukkilan, Kirstinpuiston lainvoimaiset asemakaavat sekä Turun Ratapihan asemakaava lukuun ottaen 800 metrin kävelyetäisyydellä pysäkistä asuisi vuonna 2050 yli 10 000 asukasta ja sijaitisi yli 2000 työpaikkaa. Tämä on enemmän kuin millään linjan muulla pysäkillä.

Lyhyempi pysäkkien välinen etäisyys voi auttaa tasaisemman liikennevirran jakautumisessa ja vähentää mahdollisia ruuhkautumisia tiettyjen pysäkkien kohdalla. Tämä voi parantaa raitiotien yleistä liikennöintitehokkuutta ja vähentää mahdollisia viivästyksiä. Myös kaupunkisuunnittelullisesti uusi pysäkki esimerkiksi Puistokadun sillan yhteydessä jäsentäisi liikenteellistä solmukohtaa ja mahdollistaisi saumattoman siirtymisen esimerkiksi pyöräilystä raideliikenteeseen.

Lopuksi

Edellä mainituin perusteluin Senaatti-kiinteistöt esittää uuden raitiotiepysäkin sijoittamisen pysäkkien 4 ja 5 väliin otettavaksi osaksi raitiotien yleissuunnitelmaa ja tarkempaa toteutus suunnittelua. Pysäkistä voisi potentiaalisesti tulla jopa linjan vilkkaimpia ja merkittävimpiä. Pysäkki auttaisi Tavara-aseman lisäksi Pukkilan, Kirstinpuiston itäosan sekä Turun ratapihan länsipuolisten asuntojen alueiden toteuttamista.

Otto Virenius

Kiinteistökehityspäällikkö Senaatti-kiinteistöt

Kaupunkiympäristö, liikennesuunnittelu

SKAL Turku/Turun Autoilijat ry
Rieskalähteentie 70
20300 TURKU
Puh 0400 82 45 45
terhi.lauren@skal.fi

LAUSUNTO TURUN RAITIOTIEN YLEISSUUNNITELMASTA SATAMA-VARISSUO

Turun kaupunginhallitus on pyytänyt Turun Autoilijat ry:ltä lausuntoa Turun raitiotien yleissuunnitelmasta Satama-Varissuo 22.6.2023 mennessä. SKAL Turku/Turun Autoilijat ry kiittää mahdollisuudesta lausua asiaan ja esittää kantanaan seuraavaa:

SKAL Turku/Turun Autoilijat ry:llä on reilu 120 paikallista logistiikka-alan yritystä jäsenenään.

1. Raitiotie ei lisää Turun kaupungin vetovoimaa, ei suuresti kehitä kaupunkia eikä helpota kaikkien toimijoiden liikkumista kaupungin alueella. Asia on päinvastoin. Kaupungissa liikkuu myös muita kuin raitiotietä käyttäviä. Kaupungissa liikkuu päivittäin henkilöautoja, busseja ja hyötyliikennettä. Raitiotie kaventaa näiden kaikkien muiden mahdollisuuksia toimia kaupungin alueella. Nämä kaikki toimijat liikkuvat edelleen kaupungin alueella, vaikka raitiotielle otettaisiin tilaa nykyisistä kaistoista. Nämä toimijat eivät siirry raitiotien käyttäjiksi.
On totta, että raitiotie helpottaisi Varissuon asukkaiden liikkumista. Kaupungin työpajoissa on huomioitu kanta, ettei pääasiallinen kaupungin alueella tapahtuva työmatkaliikenne ole Varissuolta tapahtuvaa. Raitiotie Turun satamasta Varissuolle ei houkuttele matkailijoita, ei lisää investointeja kaupunkiin eikä muutenkaan tee Turun kaupungista vetovoimaisempaa.
Mikäli kaupunkiin halutaan matkailijoita, on Turussa oltava kiinnostavia museoita, elämyskohteita tai saariston eri vaihtoehtoja pitäisi hyödyntää paremmin. Roomaan, Pariisiin ja Lontooseen ei matkusteta järjestetyn joukkoliikenteen vuoksi, vaan kaikissa kaupungeissa on nähtävyyksiä, jotka houkuttelevat matkailijoita. Mikäli Turkuun halutaan investointeja ja uusia työpaikkoja, ei niitä saavuteta rakentamalla raitiotie, vaan kaavoittamalla teollisuustontteja ja helpottamalla yritysten sijoittumista Turkuun ja huolehtimalla vientiyhteyksistä maailmalle. Mikäli kaupungin joukkoliikennettä halutaan sujuvammaksi, onnistuu tämä bussiliikenteen kehittämällä. Raitiotie ei tuo mitään lisäarvoa kaupungille. Riittävät vuorotiheydet ja sopiva kalusto ovat ratkaisevassa asemassa. Bussiliikenne mahdollistaa muutokset muuttuvassa kaupungissa, jos sitä hyödynnetään oikein. Raitiotie kulkee tiettyä linjaa. Mikäli linjan varrella olevien alueiden vetovoima tai kaavatilanne jostain syystä muuttuisi, ei kiskoja ole mahdollista siirtää. Bussilinjoja voi muuttaa vaikka päivittäin. Nytkin on järjestelty esim. yöbusseja tarpeen mukaan tai bussivuoroja eri tapahtumiin (Ruisrock).
2. Emme kannata.
3. Turun alueella ja lähikunnissa on junaraiteita. Helsingissä on toimiva lähijunaverkko, joka palvelee työmatkalaisia ympäristökunnista kattavasti. Turun alueella on kiskoja, mutta lähijunaliikennettä ei ole hyödynnetty. Lähijunasuunnitelmat palvelisivat hyvin kaupunkilaisia ja lähikunnissa asuvia työmatkaliikenteessä, esim. Turku-Salo-Uusikaupunkireittiä olisi järkevää hyödyntää, sillä Uudessakaupungissa on työpaikkoja ja Salossa työvoimaa.

4. Raitotie sinänsä on mukava kulkuväline ja se olisi kiva lisä satamasta keskustaan kulkeville risteilyturisteille. Se on varmaan yksi tulevaisuuden kulkuväline kuten metrokin. On vaikea ennustaa Turun asukasmäärän kasvua ja sitä, milloin raitiotie olisi kannattava vai tullaanko tarvitsemaan esim. metroa tai Air Trainia. Kaiken joukkoliikenteen kehittämisen keskellä tulisi huomioida myös, että kaikki kaupunkilaiset eivät milloinkaan tule käyttämään joukkoliikennettä ja yksityisautoilu tulisikin huomioida aina mukana olevana vaihtoehtona, vaikka joukkoliikennettä kehitetään.

Turussa 12.6.2023

SKAL Turku/Turun Autoilijat ry

Terhi Laurén
Toimitusjohtaja

Viite: Lausuntopyyntö Turun Raitiotien yleissuunnitelmasta Satama-Varissuo; Dnro 4105-2015 (639)

Suomen luonnonsuojeluliiton Varsinais-Suomen piiri kiittää mahdollisuudesta lausua Turun raitiotien yleissuunnitelmasta (Satama-Varissuo). Lausuntopyyntöissä toivottiin kannanottoja seuraaviin kysymyksiin:

Miten näette raitiotien vaikuttavan Turun ja seudun kehitykseen muun muassa vetovoiman, kaupunkikehityksen ja liikkumisen osalta?

Yleissuunnitelmassa mainitaan mm. seuraavat hyödyt Turun kehitykseen: Raitiotien toteuttaminen vahvistaa elinkeinoelämän toimintakykyä imagotekijöiden sekä potentiaalisen työvoiman kautta. Raitiotien toteuttamiseen **sitoutuu merkittävästi asuinrakentamista**, joka kasvattaa työvoiman saatavuutta. Työvoiman saatavuuden kannalta merkittävää on myös pehmeät vetovoimatekijät, kuten laadukas ja **kestävä julkinen liikenne, viihtyisät ympäristöt** sekä autoista vapaat kävelykeskustat. Kaupunkikehityshankkeet painottuvat raitiotien vaikutusalueelle, mikä parantaa näiden alueiden vetovoimaa sekä asukkaiden että työpaikkojen näkökulmasta. Raitiotien nähdään myös parantavan matkailupalveluiden saavutettavuutta satamassa ja koko raitiotien vaikutusalueella.

Raitiotien rakentaminen aikaistaa katu- ja kaupunkitilojen parannus- ja korjaustöitä, myös pyöräilyverkoston kehittämistä raitiotien varrella. Raitiotien rakentaminen lisää reittien vehreyttä, puuistutuksia ja muun kasvillisuuden istutuksia. Kasvillisuudessa huomioidaan sen monimuotoisuus ja eri vuodenajat, jolla pyritään parantamaan kaupunkiekologiaa ja viihtyvyyttä.

Raitiotieyhteys parantaa joukkoliikennesaavutettavuutta koko raitiotien reitin varrella. Suurimmat saavutettavuushyödyt muodostuvat Linnakaupungin alueella, jossa yhteydet keskustaan sekä Kupittaaalle paranevat merkittävästi. Raitiotien saavutettavuushyödyt perustuvat erityisesti täsmällisyyteen ja laatu-tekijöihin (liikennevälineen ruuhkaisuus, matkustusmukavuus), koska **myös vertailuvaihtoehdossa kyetään tarjoamaan runkobussien ja bussikaistojen avulla nopeudeltaan kilpailukykyisiä yhteyksiä**. Raitiotie on bussia esteettömämpi liikkumismuoto.

Toimiva ja laadukas liikennöintimalli vuoden 2050 tilanteeseen edellyttää sitä, että linjastoa on laajennettu esimerkiksi siten, että kaikki Varissuon raitioliikenne ajetaan vain yhdelle päätepysäkille Satamaan tai Matkakeskukseen. Toisen päätepysäkin palvelua varten on toteutettu toinen raitiolinja esimerkiksi Skanssin, Runosmäen tai Raision suuntaan.

Raitiotien rakentaminen hillitsee automatkojen määrän kasvua joukkoliikenteen palvelutason ja yhdyskuntarakenteen kehittymisen kautta. Raitiotien vaikutus joukkoliikenteen kulkutapaosuuteen Turussa vuonna 2030 on 0,2 %-yksikköä (1200 matkaa/vrk) ja raitiotiekäytävällä 0,7 %-yksikköä. Vuonna 2050 vastaavat luvut ovat 0,5 %-yksikköä (3800 matkaa/vrk) ja raitiotiekäytävällä 1,2 %-yksikköä. **Pitkällä aikavälillä** yhdyskuntarakenne kehittyy kävely- ja joukkoliikennevyöhykkeellä, minkä myötä vuonna **2050 kestävien kulkumuotojen osuus kasvaa 1,1 %-yksikköä** (11 400 matkaa). Turussa raitiotien liikennöinnin tuottamat muutokset joukkoliikenteen palvelutasossa ja maankäytön sijoittumisessa suhteessa vertailuvaihtoehtoon eivät ole yhtä suuria kuin muissa kaupungeissa.

Raitiotien ilmastovaikutukset koostuvat **rakentamisajan ja käyttöajan vaikutuksista**. Raitiotien rakentamisesta aiheutuu merkittävästi ilmastopäästöjä, nyky menetelmillä noin 77,5 kilotonnia CO₂-ekvivalenttia. Mikäli raitiotien rakentamisen päästöt jakautuisivat tasan viidelle vuodelle, raitiotien rakentamisen osuus Turun ilmastosuunnitelman vuoden 2029 tavoitteellisista päästöistä on noin 13 %. Käyttöaikana raitiotievaihtoehdon ilmastopäästöt ovat bussivaihtoehtoa pienemmät erityisesti joukkoliikenteeseen tukeutuvan kaupunkirakenteen kehittymisen vuoksi. Esimerkiksi vuoden 2050 liikenne-ennusteessa liikenteen ilmastopäästöt asukasta kohden vähentyvät Turussa noin 2,3 %. Koko Turun seudulla vähenemä on noin 0,7 kilotonnia CO₂-ekv/v.

Raitiotie jää selkeästi alle yhteiskuntataloudellisen kannattavuusrajan. Lisäksi raitiotien kumulatiiviset pääoma- ja käyttötalousvaikutukset kuntatalouteen 30 vuoden aikana ovat VE1 Humalistonkadun osalta 173 miljoonaa euroa negatiivisempia runkobussivaihtoehtoon verrattuna. Edellä mainituista on vedetty suunnitelman kokonaisarvioon seuraavat johtopäätökset: Raitiotiellä on pitkällä aikavälillä enemmän positiivisia vaikutuksia kaupungin kilpailukykyyn ja se tukee paremmin keskustavision tavoitteiden toteutumista kuin runkobussivaihtoehto. Raitiotien arvioidaan tukevan **kestävän kaupunkirakenteen kehittymistä** runkobussivaihtoehtoa paremmin. Raitiotien rakentamisesta nykymenetelmin aiheutuvien ilmastopäästöjen voidaan arvioida kuitenkin kumoutuvan vasta hyvin pitkän ajan kuluessa käytön aikana saavutettavilla päästövähennyksillä. Rakentamisen aikaisten päästöjen vähentäminen on siten ilmastovaikutusten kannalta olennaista. Runkobussivaihtoehdossa rakentamisesta aiheutuvia ilmastopäästöjä ei ole laskettu. Raitiotien vaikutukset asukkaiden viihtyvyyteen ja hyvinvointiin ovat positiivisempia kuin runkobussivaihtoehdossa. Liikennejärjestelmän ja joukkoliikenteen kannalta vaikutukset ovat raitiotievaihtoehdossa hieman positiivisemmat kuin runkobussivaihtoehdossa. Raitiotie lisää runkobussivaihtoehtoa enemmän joukkoliikenteen käyttöä. Taloudellisen kestävyyden kannalta runkobussivaihtoehto on raitiotievaihtoehtoa kannattavampi investointi. Raitiotien kumulatiiviset pääoma- ja käyttötalousvaikutukset kuntatalouteen 30 vuoden aikana ovat negatiiviset.

Lähtökohtaisesti joukkoliikenteen ja kevyen liikenteen kehittäminen on kannatettava asia. Varsinais-Suomen luonnonsuojelupiiri toteaa kuitenkin, että elinkeinoelämän toimintakyvyn ja imagotekijöiden lisäksi olisi tullut huomioida myös luonnonympäristön ja luonnon monimuotoisuuden heikentymisen aiheuttamat tekijät raitiotiehankkeen kokonaiskestävyyden (ja kestävän kaupunkirakenteen kehittymisen) kannalta. Lisäksi raitiotien ilmastovaikutuksia on käsitelty lähinnä raitiotien rakentamisen ja käytön aikaisten päästöjen perusteella, vaikka elinkeinoelämään ja kuntatalouteen vaikuttavissa tekijöissä on huomioitu myös lisääntyvän rakentamisen aiheuttamat hyödyt, joten näin olisi tullut tehdä myös huomioitaessa hankkeen ilmastovaikutukset (kokonaispäästöt mukaan lukien lisääntyvän rakentamisen aiheuttamat päästöt). Vain näin ko. arvioinnit olisivat yhteismitalliset. Raitiotien rakentamisesta mainitaan aiheutuvan merkittävästi ilmastopäästöjä, nykymenetelmillä noin 77,5 kilotonnia CO₂-ekvivalenttia. Käyttöaikana liikenteen päästöt vähenevät, mutta esimerkiksi vuoden 2050 liikenne-ennusteessa vähenemä olisi vain noin 0,7 kilotonnia CO₂-ekv/v. Näiden lukujen valossa hanke on ilmastovaikutuksiltaan selvästi haitallinen ja lisää merkittävästi päästöjä ainakin vuosikymmenten ajan. Käyttöajan päästövähennemä perustuu lisäksi erityisesti joukkoliikenteeseen tukeutuvan kaupunkirakenteen kehittymiseen, mitä kaupunki voi suunnitteluratkaisuissaan edistää ilman raitiotietäkin.

Kaupunkiekologiaa ja viihtyvyyttä todetaan parannettavan raitiohankkeen yhteydessä lisäämällä reittien vehreyttä, mm. puu- ja kasvillisuusistutuksin. Puustoa ja viheralueita kuitenkin myös häviää raitiotien alta, eikä näiden määrää ole mainittu yleissuunnitelmassa. Varsinais-Suomen luonnonsuojelupiiri katsookin, että työvoiman saatavuuden kannalta vaikuttaviin vetovoimatekijöihin vaikuttavat laadukkaan ja kestävän julkisen liikenteen lisäksi viihtyisät elinympäristöt lähivirkistysalueineen, jotka on toteutettu myös luonnon monimuotoisuuden kannalta kestävästi eli olemassaolevat luonto- ja virkistysarvot turvaten. Vastaavat joukkoliikenteen saavutettavuuslisäykset olisivat mahdollistettavissa myös runkobussien ja bussikaistojen avulla, mikä on todettu raitiotievaihtoehtoa taloudellisesti kannattavammaksi. Lisäksi kestävien kulkumuotojen lisääntyminen on arvioitu raitiotiehankkeessa hitaaksi/niukaksi Turussa.

Kannatatteko raitiotien ensimmäisen vaiheen rakentamista Satama-Varissuo reitille suositellulla linjauksella?

Yleissuunnitelmassa on todettu raitiotien rakentamisen aiheuttavan seuraavat uhkat tai haitat hankealueen luontoarvoille: Yleissuunnitelmassa todetaan, että raitiotien rakentamisella on todennäköisesti luontokohteita heikentäviä vaikutuksia. Arvokkaista luontokohteista itäisimmät ovat pähkinäpensaslehtoja (lsl 29) lähellä Littoistentien katualueen reunaa. Vaikutusten merkittävyys riippuukin siitä, joudutaanko katualuetta laajentamaan nykyisestä. Nykyisellä katualueella pysyttäessä lehdolle saattaa aiheutua heikentäviä vaikutuksia vesitasapainon muutoksista reuna-alueella. Littoistentien alueella tulee jatkosuunnittelussa varmistaa ko. kohteiden ja niiden kosteusolosuhteiden säilyminen sekä huolehtia rakentamisen aikaisesta kohteiden suojaamisesta.

Raitiotielinjaus ylittää Jaaninojan uoman, jossa esiintyy taimenta ja jokirapua. Vesistövaikutukset Jaaninojalle ovat mahdollisia, ja merkittävimmät riskit muodostuvat rakentamisen aikana mahdollisesti lisääntyvästä kiintoaine- ja ravinnekuormituksesta.

Linjauksen länsipäässä aivan radan varrelle sijoittuu Patterihaan keto (lsl 29), jolla on myös juurilasisiiven esiintymisalue. Kedon kohdalla raitiotien suunnitteluratkaisuja on jo mukautettu luontoarvoihin. Vaikutukset ketoon pyritään minimoimaan rakentamisajan järjestelyjen suunnittelussa.

Raitiotielinjakusen länsipäässä, raitiotien pohjoispuolella on juurilasisiiven esiintymisalue Iso-Heikkilän lumenkaatopaikalla. Raitiotien varikkoalue toteutuessaan hävittää esiintymän. Lajille aiheutuvat haittavaikutukset ovat siis voimakkaita. Erityisesti suojeltavan lajin säilymiselle tärkeän esiintymispaikan hävittäminen ja heikentäminen on kiellettyä (Lsl 47 §). ELY-keskus voi myöntää poikkeamisluvan, jos lajin suojelutaso säilyy esiintymispaikan hävittämisestä huolimatta suotuisana. Haittavaikutuksia voidaan lieventää esimerkiksi kompensoimalla menetettyä elinympäristöä luomalla raitiotien varrelle lisää soveltuvaa elinympäristöä. Lajin suotuisan suojelun tason kannalta hyvä merkki kuitenkin on, että lajia esiintyy Iso-Heikkilän alueella useammalla esiintymällä. Juurilasisiipi on kuivien niittyjen ja ketojen laji, joka viihtyy myös paahteisilla uuselinympäristöillä, joten se voisi myös viihtyä raitiotien varrella, riippuen toteutustavasta. Juurilasisiivelle voidaan raitotiehankkeen yhteydessä suunnitella ja rakentaa kompensointialueita, esimerkiksi suunnittelemalla raitiotietä reunustavien nurmialueiden sijaan matalaa niittykasvillisuutta. Juurilasisiiven ravintokasvi on keltamaite, jota voidaan lisätä esimerkiksi kylvämällä.

Raitiotielinjakusen lähellä on kolme liito-orava-aluetta. Liito-oravan esiintymistieto olisi hyvä päivittää jatkosuunnittelun aikana. Raitiotien rakentamisen yhteydessä joudutaan kaatamaan puustoa. Jatkosuunnittelussa tulee pyrkiä säilyttämään kaikki Littoistentien lähituntumassa sijaitsevat kolopuut. Suunnitteluratkaisujen tarkentuessa on tärkeää tarkastella liito-oravan kulkuyhteyksiä viereisille alueille, ja tarvittaessa täydentää ylityskohtia uusien puustutusten lisäksi hyppypuilla.

Asemapuistikossa on havaittu tuoksuvyökääpää (NT) vuonna 2003–2004. Vanha puusto on pyrittävä mahdollisuuksien mukaan säilyttämään.

Keskussairaalan ja Jaanintien välillä on useita raitiotielinjakusen varrelle jääviä koirankielen (EN) havaintoja. Koska Itäharjun alueella on Suomen tasolla hyvin merkittävä koirankielen esiintymä, yksittäiset koirankielen kasvupaikat on syytä ensisijaisesti suojata rakentamisen aikana, ja tarvittaessa siirtää kasvit uudelle kasvupaikalle. Itäharju-Voimakatu -asemakaavan yhteydessä on laadittu lajin siirtosuunnitelma (2021). Lajia on toistaiseksi siirretty vain yhteen sijaintiin kolerahautausmaalle, esiintymän kompensoimiseksi korvaavia kasvupaikkoja on kuitenkin oltava useampia. Koska koirankieli kuivien niittyjen ja ketojen lajina viihtyy myös paahteisilla uuselinympäristöillä, sillekin voidaan luoda uutta elinympäristöä raitiotien varrelle.

Edellä mainittuihin raitotiehankkeesta aiheutuviin luontoarvojen heikennyksiin/menetyksiin viitaten Varsinais-Suomen luonnonsuojelupiiri katsoo, että yhteiskuntataloudellisesti kannattamattomaksi ja merkittäviä luontovahinkoja aiheuttavaksi todetun raitotiehankkeen toteuttaminen on

kannatettavissa vain, mikäli sen toteutuksessa huomioidaan täysimääräisesti olemassa olevien luontoarvojen turvaaminen toisaalta tarkemmalla suunnittelulla (varikkoalueen sijainninhjaus, Itäharju-Voimakatu -linjauksen tarkempi tarkastelu), uhattujen lajiesiintymien siirtoistutuksin, elinympäristöjen ja lajien kuluyhteyksien kompensoinnilla, sekä kompensoimalla muitakin menetettyjä luontoalueita ennallistamalla muita lähialueen heikentyneitä luontoarvoja, jotta voitaisiin puhua kestävästä raitiotiehankeesta.

Miten suhtaudutte raitiotien laajentamiseen seudulliseksi Turun naapurikuntiin?

Yleissuunnitelmassa todetaan:

“Raitiotiestä on laadittu vuoden 2013 jälkeen suunnitelmia Kauppatorilta Varissuon, Sataman, Raision, Runosmäen, Skanssin ja Hirvensalon reittihaaroille. Vaikutuksia on arvioitu yleissuunnitelmatasolla reittihaaroille Hirvensaloa lukuun ottamatta. Lisäksi on laadittu karkeitä reitti- ja pysäkkitarkasteluja raitiotien jatkeille Raision keskusta – Raision tehtaat, Runosmäki - lentoasema ja Skanssi – Kaarina.

Sataman (Linnakaupungin) sekä vähemmässä määrin myös Skanssin reittihaaralla on huomattavasti maankäytön kehittämispotentiaalia, mutta niiden joukkoliikenteen matkustustarve nykytilanteessa saadaan palveltua **tehokkaimmin bussiliikenteellä**, mikä heikentää näiden reittihaarojen talousvaikutuksia 30 vuoden tarkastelujaksolla. Talousvaikutukset näillä reittihaaroilla paranevat, mikäli maankäyttöä ehtii toteutumaan ja joukkoliikenteen kysyntä kasvaa ennen raitiotien rakentamista. Sataman reittihaaran vaikutuksia voisi parantaa raitiotien linjaaminen Kirstinpuistosta Pansion suuntaan, **mikäli maankäytön kehittyminen Pansion rannassa tulee ajankohtaiseksi**. Tämä suunta mahdollistaisi paremmin myös bussilinjaston muokkauksen. Raision ja Runosmäen reittihaaroilla on jo nykyisin paljon joukkoliikennematkustajia ja useita bussilinjoja. Raitiotie mahdollistaa bussilinjaston merkittäviä muutoksia, jolloin joukkoliikenteen liikennöintikustannukset paranevat 30 vuoden aikajaksolla merkittävästi sataman ja Skanssin reittihaaroihin verrattuna.

Elinkeinoelämän näkökulmasta raitiotieverkon **laaja kokonaisuus nähdään tärkeänä**, jolloin suurempi osa alueista ja yrityksistä pääsee raitiotien positiivisten vaikutusten piiriin ja alueiden eriytyminen vältettäisiin. Ensimmäisen vaiheen raitiotieverkon ulkopuolelle jää tärkeitä kohteita (esim. Skanssi ja Mylly), joiden nähtäisiin hyötyvän raitiotien tuomasta saavutettavuuden parantumisesta. Skanssi on kuitenkin mukana tavoiteverkossa. Positiivisten vaikutusten arvioidaan vahvistuvan erityisesti, jos raitiotieverkosto on nykyisiä suunnitelmia laajempi, jolloin järjestelmä loisi enemmän kasvupotentiaalia koko seudulle.

Raitiotien vaikutusalueen asiakasvirrat keskittyvät pysäkkiympäristöihin, joihin johtavat hyvät kävelyn ja pyöräilyn yhteydet ympäröiviltä asuinalueilta. Raitiotie luo pysyviä ja vilkkaita joukkoliikenteen solmukohtia, joiden lähiympäristössä palveluita on luonteva kehittää. Vaihtopysäkit korostuvat potentiaalisina palveluiden kehittämispaikkoina niiden suuren matkustajamäärän kautta.”

Edellä mainitun perusteella Varsinais-Suomen luonnonsuojelupiiri arvioi, että tämän yleissuunnitelman mukainen vain yhden toteutettavan raitiolinjan käsittävä joukkoliikennetarkaisu ei olisi kokonaisuuden kannalta kestävä toteuttamisvaihtoehto, koska sen alta menetettäneen paljon luontoarvoja - ja hankkeesta saatava hyöty olisi pieni, kun pitkän tähtäimen kannalta toimiva joukkoliikennemalli on arvioitu yleissuunnitelmassa saavutettavan vasta laajemmalla raitiotielinjastolla. Siten ennen lopullista päätöstä raitiohankkeen toteutuksen aloituksesta, tulisi selvittää ja arvioida tarkemmin merkittävimpien reittihaarojen (mm. Raisio, Pansio) hyödyt kokonaiskannattavuudelle ja arvioida raitiotiekokonaisuuden kokonaiskestävyys myös ilmastotavoitteiden ja luonnon monimuotoisuuden köyhtymisen kannalta nämä merkittävimmät reittihaarat mukaan lukien. Tässä arvioinnissa on huomioitava sekä kansalliset että alueelliset tavoitteet kansainvälisten ilmasto- ja biodiversiteettisopimusten tavoitteiden saavuttamisen kannalta. Vasta tämän jälkeen on aika pohtia raitiotien laajentamista lähikuntiin (pois lukien em. Raisio).

Mitkä ovat mielestänne tärkeimmät keinot Turun seudun joukkoliikenteen ja Turun kaupunkiliikennän kehittämiseen seuraavan kymmenen vuoden aikana ja pidemmällä aikavälillä?

Varsinais-Suomen luonnonsuojelupiiri viittaa edellä mainittuun: raitiohankeverkoston kokonaiskannattavuusarviointi on tehtävä ennen raitiotien rakentamisen aloituspäätöstä. Siihen asti tulee kehittää joukkoliikennettä perustuen runkobussiverkoston ja pyöräilyn ja kävelyn lisäämiseen kannustaviin ratkaisuihin keskusta-alueella ja sen läheisyydessä. On huomioitava Turun keskusta-alueen valiksi lyhyet etäisyydet keskusta-alueen sisällä, mikä puoltaa etenkin pyöräilyn ja kävelyn lisäämisen tehokkuutta ilmastopäästöjen vähentämisessä Turun kaupungissa. Tätä puoltavat myös itse kaupunkirakenteeseen liittyvät tavoitteet, kuten kaupunkirakenteen tiivistäminen, mitä on mahdollista edistää ilman raitiotiehankettakin.

Suomen luonnonsuojeluliiton Varsinais-Suomen piiri

Martinkatu 5

20810 Turku

varsinais-suomi@sll.fi

040 372 5301

Saija Porramo

Puheenjohtaja

Saija.porramo@gmail.com

0400 765 442

Johanna Aaltonen

Varapuheenjohtaja

johaalt@gmail.com

040 509 0076



Alla oleva dokumentti on digitaalisesti allekirjoitettu. Allekirjoittajien ja dokumenttien tiedot

Dokumentti

Lausunto Turun raitiotien
yleissuunnitelmasta Satama-
Varissuo 6-2023.pdf

Tiedosto

0c93906d124b79cf2d653d352598051f80701e12bb81fba58ecb485bd8b1702ce14f
07bc1d1de04627e5249027e057b2c77ee098209b1874583d2ae793a2d7ff

Tarkistesumma

Allekirjoittajat

Nurminen Mikko Santeri

Nimi

*Tunnistautumistapa: sähköposti, SMS-tunnistautuminen
Allekirjoitustapa: Genericoidc*

22.6.2023

Päivämäärä

Kari Pekka Juhani Sirviö

Nimi

*Tunnistautumistapa: sähköposti, SMS-tunnistautuminen
Allekirjoitustapa: Genericoidc*

22.6.2023

Päivämäärä

Dokumenttien aitouden varmentaminen

Prosessin luontihetkellä kaikista allekirjoitukseen liitetyistä dokumenteista on laskettu tarkistesumma SHA-512 algoritmilla. Varmennuslinkki ohjaa sivulle jossa voitte selvittää onko hallussanne oleva dokumentti sama joka prosessiin on alun perin liitetty ja se jonka olette allekirjoittaneet.

<https://turva.tampere.fi/verify.cgi?link=Vjqkn6atBkUB1GxgofYsUjYkYcxP8NCvcfrMdnGsNkt2RFDW7>

Lausunto Turun raitiotien yleissuunnitelmasta Satama-Varissuo

Turun kaupunki: Dnro 4105-2015 (639), Tampereen kaupunki: Dno TRE 3092/08.01.01/2023

Turun kaupunki on pyytänyt 24.5.2023 Tampereen kaupungilta lausuntoa Turun raitiotien yleissuunnitelmasta Satama-Varissuo. Lausunnot palvelevat Turun kaupungin päätöksentekoa raitiotiesuunnittelun jatkamisesta. Kannanottoja pyydettiin erityisesti seuraaviin kysymyksiin:

- Miten näette raitiotien vaikuttavan Turun ja seudun kehitykseen?
- Kannatatteko Turun raitiotien ensimmäisen vaiheen rakentamista?
- Miten suhtaudutte raitiotien laajentamiseen seudulliseksi Turun kaupunkiseudulla?
- Mitkä ovat tärkeimmät keinot Turun seudun joukkoliikenteen ja kaupunkiliikenteen kehittämiseen?

Tampereen kaupunki ja Tampereen Raitiotie Oy eivät ota kantaa Turun raitiotien toteuttamiseen. Mutta kerromme tässä lausunnossa Tampereen raitiotiestä saaduista kokemuksista.

Tampereella raitiotien ensimmäinen toteutusosa on avattu kaupalliseen liikenteeseen elokuussa 2021. Tampereen raitiotie toteutusosan 1 rakentaminen kesti vuodet 2017–2021. Tampereen raitiotien toteutusosa osa 2 on ollut rakenteilla alkuvuodesta 2021 alkaen ja rakentaminen kestää vuoden 2024 loppuun asti. Toteutusosa 2 on tarkoitus ottaa kaupalliseen matkustajaliikennekäyttöön vaiheittain elokuussa 2023 ja tammikuussa 2025. Tampereen raitiotien toteutusosien 1 ja 2 suunnittelu ja rakentaminen on toteutettu yhtenä allianssihankintana. Tampereella on jo pitkä kokemus raitiotien suunnittelun ja rakentamisen aikaisista vaikutuksista. Raitiotien liikennöinti- ja kunnossapitovaiheesta Tampereella on nyt kokemusta vajaan kahden vuoden ajalta.

Tampereen raitiotien seudullinen yleissuunnitelma valmistui alkuvuodesta 2021. Suunnitelman mukaiset ratavaraukset on hyväksytty Tampereen, Ylöjärven ja Kangasalan kaupunginvaltuustoissa ja Pirkkalan kunnanvaltuustossa loppuvuodesta 2020. Seudullisessa yleissuunnitelmassa on esitetty kehityspolku, miten Tampereen raitiotiejärjestelmä ulottuisi vuoteen 2040 mennessä seudulla neljän kunnan alueelle. Tampereen raitiotien toteutusosan 3, Pirkkala–Linnainmaa -raitiotien hankintakilpailu allianssimallilla on parhaillaan käynnissä.

Tampereella matkustajat ovat olleet erittäin tyytyväisiä ratikkamatkustamiseen. Myös matkustajamääräennusteet ovat ylittyneet suunnitteluvaiheessa ennustetuista. Tällä hetkellä Tampereen kaupunkiseudun joukkoliikenteen matkoista lähes 30 % tehdään Ratikalla. Raitiotien toteuttaminen on tarkoittanut myös bussiliikenteen verkoston uudelleen järjestämistä. Ratikan ja bussien välille on toteutettu vaihtopysäkkejä, joilla kulkumuodon vaihto on mahdollista laiturin yli. Liityntäbussilinjojen matkustajat ovat olleet keskimääräistä tyytyväisempiä bussiliikenteen matkustajista.

Tampereella raitiotie on erityisesti maankäytön kehittämishanke ja suurin osa uudesta maankäytöstä on kaavoitettu raitiotien vaikutusalueelle. Raitiotien rakentamisen rinnalla on Tampereen kaupungin maanjalostuksen tulot, eli maanvuokratulot, maanmyyntitulot ja maankäyttösopimuskorvaukset, kasvaneet merkittävästi. Muusta rakentamisesta ja maanjalostuksesta on Tampereen kaupungille muodostunut tuloja merkittävästi arvioitua enemmän ja nopeammin siitä, minkälaisia arviointeja tehtiin ennen raitiotien ensimmäistä,

marraskuun 2016 toteutuspäätöstä. Raitiotien rakentamisen rinnalla Tampereella on kehitetty myös laajasti kaupunkiympäristön laatua sekä jalankulun ja pyöräilyn olosuhteita.

Standardiraidelaajuuden 1435 mm valinta Turun raitiotielle saattaisi mahdollistaa Turun ja Tampereen välillä synergiahyötyjä mm. ratakaluston ja rataelementtien hankinnassa ja radan kunnossapidon toimissa.

Raitiotien suunnittelussa suosittelemme raitiotieradan erottamista muusta ajoneuvoliikenteestä, toteuttamaan raitiotielle vahvat liikennevaloetuedet liittymiin ja välttämään jyrkkiä ratakaarteita.

Tampereella 21.6.2023

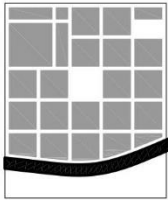
Mikko Nurminen
johtaja
Tampereen kaupunki,
kaupunkiympäristön palvelualue

Pekka Sirviö
toimitusjohtaja
Tampereen Raitiotie Oy

Lisätietoja lausunnosta:

Jukka Lindfors
suunnittelujohtaja
Tampereen kaupunki, kaupunkiympäristön suunnittelu
etunimi.sukunimi@tampere.fi
puh. 050 559 4139

Ville-Mikael Tuominen
kehitysjohtaja
Tampereen Raitiotie Oy
etunimi.sukunimi@tampereenraitiotie.fi
puh. 050 343 0700



Turussa 21.06.2023

TURUN KAUPUNGINHALLITUS

Asia:

Mielipide Raitiotien yleissuunnitelmaan 2023

YLEISTÄ

Tuoreessa raitiotien yleissuunnitelmassa todetaan, että raitiotie on kaupunkikehityshanke ja sen merkitys joukkoliikennehankkeena on vasta suunnittelun kolmannella sijalla. Raitiotiehankeesta toivotaan keskeistä kehityksen lumipalloefektin käynnistäjää, mutta sen todelliset hyödyt jäävät melko lailla toiveikkouden varaan. Kysymys todellisista hyötyjistä jää myös ilmaan.

Kaupunkikehityshankkeenakin raitiolinjan suunnittelu on armottomasti myöhässä ja laajaksi arvioitujen vaikutustensa takia edellyttäisi uutta yleiskaavaa.

Raitiotietä on perusteltu mm. vaikeasti mitattavalla imagovaikutuksella ja varsinkin reitin varteen sijoituvien tonttien arvonnousulla. Kun reittisuunnitelmat ovat kuitenkin olennaisilta osiltaan varsinkin keskustan ja länsisuunnan osalta vaihdelleet suunnitteluvaihteesta toiseen, näyttäisi kohdealueeksi jäävän lähinnä Kupittaaan Tiedepuistoksi nimetty alue. Tonttien arvonnousun kohdistaminen näin rajatulle alueelle tuntuu suhteessa kaikille kuntalaisille asetettavaan rasitukseen kohtuuttomalta.

Kehityshankkeiden rajautuminen ensisijaisesti tiettyyn osaan raitiotiereitin vartta saattaa itse asiassa vaikeuttaa kaupungin muiden osien kehittämistä. Ulkopuolelle jäisivät tällöin mm. suurin osa ruutukaava-alueesta ja useimmat lähiöt.

Turun kaupunkirakenne on vuosikymmenien aikana toteutetun Turun kaupungin oman ja ympäristökuntien kaavoituspolitiikan takia erittäin hajautunut. Vertaaminen nauhakaupunkimaisesti kehittyneeseen Tampereeseen ei näin ole perusteltua. Vertailussa ei nosteta myöskään esiin sitä, että Hervannassa on asukkaita noin kolminkertaisesti Varissuohon verrattuna.

Kaupunkirakenteen hajanaisuuden takia nyt esitetty ensimmäinen raitiotielinja edellyttäisi täydentäjäkseen välittömästi 1-2 poikittaista linjaa, jotta sillä olisi edes jonkinlainen merkitys myös joukkoliikennevälineenä ja jotta kehityshyötyjä voisi edes kuvitella suuntautuvan laajemmalle alueelle. Tätä ei kustannuksia arvioitaessa ole otettu lainkaan huomioon, vaan suunnitelmaa on esitelty niin kuin jo ensimmäinen vaihe täyttäisi tavoitteet.

Raitiotien keskeinen ongelma on sen joustamattomuus. Kun hanke on aloitettu, se on jatkettava valmiiksi, vaikka maailma ympärillä muuttuu. Tuore suunnitelma on esimerkki jo valmistuessaan vanhentuneesta hankkeesta. Esim. etätöiden räjähdysmäinen kasvu on vähentänyt työpaikkaliikkumisen tarvetta. Alun perin raitiotien varteen suunniteltuja alueita on jo ehditty rakentaa tai niiden suunnittelu on raitiotiestä riippumatta pitkällä. Myös liikennevälineiden kehitys on jatkunut. Erilaiset automatiikkaan ja mm. ekologisempiin energialähteisiin perustuvat ratkaisut mullistavat lähivuosina myös joukkoliikennettä joustavampien ja helpommin muunneltavien järjestelmien suuntaan. Uusia alueita syntyy ja vanhojen käyttötarkoitus voi muuttua, mikä asettaa vaatimuksia joustaville ratkaisuille.

Kustannusten osalta suunnitelmassa nojataan vahvasti valtion tukeen. Hallituspolitiikan muuttuessa on riskinä kuitenkin tuen väheneminen – tai sen siirtyminen vähemmän kiistanalaisen Tunnin junan tai lähijunaliiikenteen kehittämiseen.

YLEISSUUNNITELMASTA

Esitelty yleissuunnitelma ei palvele joukkoliikenne ratkaisunakaan kuin vain pientä osaa kaupunkilaisista. Maksajan osa lankeaisi kuitenkin kaikille, mm. muiden lähiöiden ja ruutukaava-alueen asukkaiden enemmistölle. Jotta raitiotiellä olisi olennaista merkitystä myös joukkoliikennehankkeena, sitä olisi välittömästi täydennettävä poikittaislinjoilla. Tämä asettaa nykyiset kustannusarviot kyseenalaiseen valoon.

Nykysuunnitelmilla raitiotie on huono joukkoliikenneväline myös siksi, että pysäkkien väleistä on suunniteltu varsin pitkiä. Ajatus on ilmeisesti ollut nopeuttaa liikennettä vähentämällä ”tarpeettomien” pysähdysten määrää. Kuitenkin samalla jalankulkijoiden etäisyys pysäkillä pitenee ja vaatii enemmän aikaa. Tämä ei palvele varsinkaan vaikeasti liikkuvia, vaikka raitiotie sinänsä esteetön liikkumisväline onkin. Lisäpysäkit tarvittaisiin vähintäänkin Eerikinkadulle ja Hämeenkadulle nykyisten linja-autopysäkkien paikoille.

Matka-ajan tosiasialliseen pidentymiseen johtaa myös suunnitelma pitää raitiovaunujen vuorovälit vähintään 10 minuutissa. Yleissuunnitelman esittelymateriaalissa arvioitu runkolinjabussien ruuhkautuminen viiden minuutin vuoroväleillä on tähän verrattuna marginaalinen ongelma. Lisäksi bussi voi aina ohittaa edelleen pysähtyneen ja jatkaa matkaa sujuvasti.

Reitin ensimmäinen vaihe ei lainkaan palvelisi mm. tulevaa matkakeskusta tai Logomon tapahtumakeskusta. Myös mm. TYKSin pääovi ja Musiikkitalo jäävät jalankulkijan kannalta melko etäälle. Nykyinen rautatieasema on tarkoitus siirtää pois raitiotien ulottuvilta.


Raitiotien ensimmäisen vaiheen reitillä jo nykyiset bussireitit palvelevat varsin hyvin niin Varissuota, Kupittaata, Kirstinpuistoa kuin satamankin – ja vielä paremmin, kun tuleva runkolinjauudistus joukkoliikennekaistoiheen toteutetaan. Sama koskee myös poikittaislinjojen varrelle kaavailtuja alueita. Joka tapauksessa uusien reittien toteuttaminen olisi linja-autoilla ratkaisevasti edullisempaa kuin raitiotien jatkaminen. Kustannusten säästö liittyisi sekä liikennejärjestelyihin että itse kalustoon.

Jo ensimmäisen vaiheen reitin rakentaminen tukkisi keskustan katuja vuosikausiksi. Mitä tapahtuu keskustassa liikkumiselle, jos Hämeenkatu, Tuomiokirkkosilta ja keskeiset osat Uudenmaankatua, Aninkaistenkatua ja Eerikinkatua ovat yhtäaikaan remontissa? Arkeologisten selvitysten kesto ja sitä myötä myös kustannus on yleissuunnitelmassa arvioitu alakanttiin. Kun tutkittavana ovat keskustan vanhimmat osat, yllätyksiin on syytä varautua.

Voidaan myös kysyä, olisiko uusi vuosia kestävä rakentamisvaihe lopullinen kuolinisku monille keskustan yrityksille, jotka ovat vasta toipumassa torin ympäristön rakentamisen aiheuttamasta haitasta.

Toispual jocke -yhdistyksen toiminta-alueella ja muualla ydinkeskustassa myös asukkaiden liikkuminen jalan vaikeutuisi uudestaan pitkäksi aikaa. Kun kaupunki on nimenomaan halunnut keskustaan lisää asukkaita jopa asumisviihtyvyyden kustannuksella, tätäkään näkökulmaa ei ole syytä väheksyä.

Kunnioittaen
Keskikaupunkiseura TOISPUAL JOKKE RY


Pauno Narjus
puheenjohtaja


Benito Casagrande
Kaupunkikuvatyöryhmän pj.



22.6.2023

Asiatunnus
Dnro 4105-2015 (639)

Turun kaupunki/ Kaupunkiympäristön palvelukokonaisuus/ kirjaamo

PL 355
2101 Turku
Suomi

Viite: Lausuntopyyntö Turun raitiotien yleissuunnitelmasta Satama-Varissuo

Lausunto

Miten näette raitiotien vaikuttavan Turun ja seudun kehitykseen mm. vetovoiman, kaupunkikehityksen ja liikkumisen osalta?

Raitiotiellä olisi sekä positiivisia että negatiivisia vaikutuksia Turun ja seudun kehitykseen. Raitiotielle suunniteltu ruuhka-aikojen tiheä vuoroväli sekä muusta liikenteestä eriytetyt kulkuväylät nopeuttavat joukkoliikennettä ja lyhentävät matka-aikoja raitiotien välittömällä vaikutusarvioilla. Turun raitiotien yleissuunnitelmassa täksi etäisyydeksi on arvioitu 600 metriä lähimmästä pysäkestä. Yleissuunnitelmassa arvioidaan tällä vaikutusalueella olevan 72 000 asukasta ja 53 000 työpaikkaa vuonna 2050.

Kansainväliset tutkimukset (ks. esim. Cao ja Porter-Nelson, 2016) ovat lisäksi arvioineet raitiotien kaltaisen pysyvän joukkoliikennekäytävän tiivistävän kaupunkirakennetta ja nostavan kiinteistöjen hintoja joukkoliikennekäytävän välittömässä läheisyydessä.

Tarkasteltaessa raitiotien vaikutuksia tulisi kuitenkin huomioida sen vaikutukset myös muuhun liikennejärjestelmään ja muihin kulkumuotoihin sekä vaikutukset myös muiden kuin raitiotien välittömässä läheisyydessä asuvien matka-aikoihin. Näitä vaikutuksia käsitellään Turun raitiotien yleissuunnitelmassa varsin pinnallisesti ja valikoiden. Yleissuunnitelmassa (s. 103) todetaan raitiolinjan tilantarpeen edellyttävän joillakin katuosuuksilla nykyisen autoliikenteen kaistamäärän supistamista. Edelleen todetaan tilanpuutteen ja kaistamuutosten tarpeen olevan suurin keskustassa (Aninkaistenkatu, Uudenmaankatu ja Hämeenkatu).

Yleissuunnitelmassa on hyvin optimistisesti oletettu autoliikenteen siirtyvän muille reiteille, ja liikkujien vaihtavan kulkutapaa, reittiä ja matkustusajankohtaa. Osittain tämä optimismi perustuu siihen, että vertailuna käytettyjen tapausten osalta on jätetty huomioimatta merkittäviä eroja Turun tilanteeseen, esimerkiksi kaupunkirakenteen (maantiede ja sen aiheuttamat erot, kuten kaupunkirakenteen hajanaisuus) tai samanaikaisesti tehtyjen korvaavien toimenpiteiden (tunnelit ja muut investoinnit korvaavien reittien luomiseksi) osalta.

Käytännössä Turun keskustan ja sisääntuloväylien liikennemäärät riippuvat voimakkaasti työmatkaliikenteestä, ruuhka-aikojen ajoituksessa aamun ja iltapäivän työmatkaliikenteeseen. Näiltä osin voidaan olettaa, että liikkujilla on varsin rajalliset mahdollisuudet vaihtaa matkustusajankohtaa.

Myös liikenteen siirtyminen muille reiteille tulee muodostumaan haasteeksi. Kuten yleissuunnitelmassa todetaan, sisääntuloväylien ja Turun keskustan läpi kulkevien siltojen kapasiteetti on jo nykyisellään laskennallisesti kokonaan käytössä, joten liikenteen ohjautuminen näille reiteille lisää tieinfrastruktuurin ruuhkautumista entisestään. Erityisen ongelmalliseksi tulisi muodostumaan



22.6.2023

Asiatunnus
Dnro 4105-2015 (639)

Hämeenkatu. Itäisessä Turussa Itäisen Pitkänkadun kapasiteettia on jo nykyisellään vähennetty varaamalla katutilaa pyöräkaistoille. Joen suuntaisella liikenteellä on hyvin rajalliset mahdollisuudet siirtyä muille reiteille, mikä tarkoittaa liikenteen ruuhkautuvan merkittävästi lisää. Hämeenkadun osalta tämä tarkoittaa haasteita myös TYKS:iin suuntautuvan hälytysajoneuvoliikenteen kulkemiselle.

Keskustan liikenteen ruuhkautuminen ei todennäköisesti ratkea myöskään kulkumuoto-osuuksien muutoksilla. Kun tutkimuksissa (ks. esim. Kim et al. 2007) on arvioitu eri käyttäjäryhmien herkkyyttä vaihtaa kulkumuotoa, on todettu, että työmatkalaisilla on merkittävästi alhaisempi halukkuus vaihtaa kulkumuotoa kuin vapaa-ajan matkoja tekevillä. Tämän voidaan olettaa koskevan myös Turku ja Turussa tapahtuvaa liikennettä. Merkittävä osa työmatkaliikenteestä suuntautuu ympäryskunnista Turkuun tai Turusta ympäryskuntiin, jossa kulkumuodon vaihtaminen todennäköisesti pidentäisi matka-aikaa huomattavasti.

Tiivistäen, raitiotie tulisi toteutuessaan lisäämään joukkoliikenteen käyttöä ja keskustan houkuttelevuutta raitiotien välittömässä läheisyydessä asuvien osalta, mutta heikentäisi huomattavasti tilannetta liikenteen ruuhkautumisen takia Turussa kauempana raitiotien vaikutusalueelta asuvien ja ympäryskunnissa asuvien osalta. Tämä ohjaisi heidän asiointiaan ja todennäköisesti myös työpaikkojen sijoittumista Turun keskustan ulkopuolelle, esimerkiksi keskustan ulkopuolella ja naapurikunnissa sijaitseviin kauppakeskuksiin ja teollisuus-/toimitila-alueille.

Kannatatteko raitiotien ensimmäisen vaiheen rakentamista Satama-Varissuo reitille suunnitellulla linjauksella?

Huomioiden, että Turun joukkoliikenteessä kapasiteettiongelma koskee käytännössä lyhyitä työmatkaliikenteen ruuhka-aikoja aamuisin ja iltapäivisin, erittäin pääomaintensiivinen ja merkittävästi keskustan liikennettä ruuhkauttava ratkaisu ei ole millään tavoin kannatettava.

Joukkoliikenteen kapasiteettiongelmaa olisi suositeltavaa ratkaista erityisesti sellaisin keinoin, joiden kustannusrakenteessa korostuvat muuttuvat kustannukset, ja joita voidaan täten operoida kustannustehokkaasti myös ruuhkahuippujen ulkopuolella.

Pääomavaltaiten ratkaisuiden taloudellista riskiä lisää myös epävarmuus investointikustannusten kehityksestä. Yleissuunnitelmassa on otettu huomioon enintään 25% kustannusylitys. Tämä arvio on optimistinen, sillä raidehankkeiden keskimääräinen kustannusylitys on aiempien tutkimusten mukaan keskimäärin noin 45% (Flyvbjerg 2004, Flyvbjerg 2013).

Lisäksi tieliikenteen sähköistyminen etenee nopeasti, ja kaupunkiseudun joukkoliikenne on jo nykyisin teknisesti toteutettavissa (paikallis)päästöttömästi. Raitiotien rakentamisen aikaiset päästöt ovat merkittävät, ja niiden kuolettaminen vaatii pitkän ajan. Raitiotien aiheuttama keskustan liikenteen ruuhkautuminen aiheuttaa nykyisellä ja lähitulevaisuuden ajoneuvokannalla merkittävät lisäpäästöt (ks. esim. Choudhary ja Gokhale, 2016). Näin ollen raitiotie ei ole myöskään ympäristönäkökulmasta perusteltu ratkaisu.

Miten suhtaudutte raitiotien laajentamiseen seudulliseksi Turun naapurikuntiin?

Raiteisiin perustuvat joukkoliikenneratkaisut edellyttävät suuren kapasiteettinsa ja pääomaintensiivisyytensä takia suuria matkustajamääriä. Raitiotien välittömäksi vaikutusalueeksi on arvioitu noin 600 metriä lähimmästä pysäkestä. Edes nyt suunnitellulla Satama-Varissuo -linjauksella on haasteellista



22.6.2023

Asiatunnus
Dnro 4105-2015 (639)

muodostaa reitti, jolla matkustajapotentiaali olisi riittävän suuri tekemään investoinnista kannattavan. Turun naapurikuntien osalta tämä on vielä huomattavasti vaikeampaa, sillä niiden kaupunkirakenne on Turkua selvästi hajanaisempaa. Näin ollen niiden alueelta on huomattavasti Turkua haasteellisempaa löytää reittiä, jonka varrella olisi riittävän suuri määrä matkustajia reitin tai reitin varrella olevien pysäkkien välittömässä läheisyydessä.

Naapurikuntien asukkaiden matka-ajat Turkuun ovat tämänhetkisillä kulkutavoilla merkittävästi lyhyemmät, kuin mihin raitiotiellä kyettäisiin – erityisesti huomioiden, että merkittävä osa naapurikuntien asukkaista käyttäisi raitiotietä osana matkaketjua jonkun toisen kulkumuodon kanssa. Alhainen matkustajapotentiaali yhdistettynä korkeisiin investointikustannuksiin tekee raitiotien laajentamisesta naapurikuntiin taloudellisesti kannattamattoman. Yleissuunnitelmassa mainittu alhaisin kustannus on 8 500 euroa/m, mikä esimerkiksi Raisioon tarkoittaisi noin 60 milj. euron ja Kaarinaan noin 85 milj. euron rakennuskustannuksia.

Mitkä ovat mielestänne tärkeimmät keinot Turun seudun joukkoliikenteen ja Turun kaupunkiliikunnan kehittämiseen seuraavan 10 vuoden aikana ja pidemmällä aikavälillä?

Kaupunkiliikuminen on mikroliikunnan aiempaa korostuneemman roolin ja uusien innovatiivisten liikkuupalveluiden (sähköpotkulaudat, kaupunkipyörät jne.) myötä monipuolistunut merkittävästi. Samalla kun teknologian mahdollistamat liikunnan muodot ovat lisääntyneet ja monipuolistuneet, väestön ikärakenne on muuttumassa ja muuttunut niin, että iäkkäämmän väestön osuus on kasvanut ja tulee lähivuosikymmeninä kasvamaan edelleen.

Iäkkäämmän väestön liikunnattomuudet ja -mahdollisuudet ovat hyvin erilaiset kuin nuoremman väestön. Esimerkiksi etäisyys lähimmälle joukkoliikennepysäkille on iäkkäille tai muuten liikunnarajoitteisille henkilöille huomattavasti suurempi kynnys käyttää joukkoliikennettä kuin nuoremmille ja liikunniskykyisille henkilöille. Tämä tarkoittaa myös näiden eri väestöryhmien tarpeiden huomioimista joukkoliikenteen saavutettavuudessa.

Teknologinen kehitys tuo erilaisia mahdollisuuksia myös paikallispäästöttömän joukkoliikenteen kehittämiseksi samalla kun henkilöautoliikenne on sähköistymässä. Sujuvan kaupunkiliikenteen turvaamiseksi Turun tulisi arvioida kriittisesti eri liikunnamuotojen todellista osuutta ja tilankäyttöä.

Tavoitteena tulisi olla koko liikennejärjestelmän mahdollisimman hyvä välityskapasiteetti. Mikroliikkuvuuden kannalta on olennaista taata turvalliset ja saavutettavat väylät pyöräilylle ja kävelyille.

Liikennejärjestelmän kokonaistoimivuuden kannalta nämä tulisi kuitenkin pyrkiä toteuttamaan siten, että niillä on mahdollisimman vähäiset vaikutukset muille liikunnimuodoille tarkoitetun infrastruktuurin välityskykyyn ja sitä kautta aiheutuviin matka-aikojen pidentymisiin ja päästöihin. Ehdotettu raitiotie ja sen linjaus ei ole tehokas vastaus tähän sen paremmin kustannusten kuin liikenteen päästöjenkään kannalta.

Tomi Solakivi

Apulaisprofessori, Turun yliopiston kauppakorkeakoulu
Markkinoinnin ja kansainvälisen liiketoiminnan laitos,
Toimitusketjujen johtaminen



22.6.2023

Asiatunnus
Dnro 4105-2015 (639)

Viitattut lähteet:

Cao, X., Porter-Nelson, D. (2016) Real estate development in anticipation of the Green Line light rail transit in St. Paul, *Transport Policy*, Vol. 51, pp. 24-32.

Choudhary, A., Gokhale, S. (2016) Urban real-world driving traffic emissions during interruption and congestion, *Transportation Research Part D: Transport and Environment*, Vol. 43, pp. 59-70

Flyvbjerg, B. (2007) Cost Overruns and Demand Shortfalls in Urban Rail and Other Infrastructure, *Transportation Planning and Technology*, Vol. 30 No. 1, pp. 9-30.

Flyvbjerg, B. (2013) Over Budget, Over Time, Over And Over Again, Managing Major Projects, in Morris, W.G., Pinto, J.K., Söderlund, J., *The Oxford Handbook of Project Management*, Oxford University Press.

Kim, S., Ulfarsson, G.F., Hennessy, J.T. (2007) Analysis of light rail rider travel behavior: Impacts of individual, built environment, and crime characteristics on transit access, *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, Vol. 41, pp. 511-522.

Turkuseuran lausunto Turun raitiotien yleissuunnitelmasta Satama – Varissuo

ALUKSI

Kaupunginhallitus on pyytänyt Turkuseuralta lausuntoa Turun raitiotien yleissuunnitelmasta.

Turkuseura on turkulaisuuden koti. Yhdistyksen tavoite on, että turkulaiset viihtyvät kotikaupungissaan ja saavat osallistua sen kehittämiseen. Meille on tärkeää ylläpitää ja lisätä turkulaisten yhteisöllisyyttä.

Joukkoliikennejärjestelmän rakentaminen on merkittävä, kallis ja kauaskantoinen päätös.

Ratkaisun valmistelu on jatkunut pitkään, vuodesta 2002. Pitkä suunnittelu-aika ja päätöksenteon vaikeus näyttää johtaneen kaupunkilaisten poteroitumiseen toisilleen yhä vastakkaisempiin näkökulmiin.

Raitiotien yleissuunnitelman raportti kertoo tyhjentävästi suunnittelun perusteista. Suunnittelu on toteutettu vuorovaikutuksessa sidosryhmien ja kyselyjen avulla. Kyselyihin on vastannut suunnilleen 2 000 ihmistä eli noin yksi prosentti Turun väestöstä. On selvää, että hyvin harva turkulainen on perehtynyt suunnitteluaineistoon ja muodostanut mielipiteensä esiteltyjen tietojen pohjalta. Se tehtävä on vaaleilla valittujen päätöksentekijöiden.

Turkuseura pitää tärkeänä, että kaupunkia kehitetään vain myönteisellä, avoimella hengellä. On tärkeää kunnioittaa kaikkia näkökulmia, mutta pystyttävä tekemään päätöksiä. Turkuseura pyrkii tällä lausunnolla nostamaan esille kysymyksiä ja näkökulmia, jotka päätöksessä pitäisi perustella.

Raitiotie on kokonaisvaltainen kaupunkikehityshanke. Sitä on yleissuunnitelmassa infra-investointien osalta verrattu runkobussijärjestelmään: bussit 95 miljoonaa ja Satama-Varissuo raitiotie 333 miljoonaa euroa, josta valtion osuudeksi arvioidaan 30 prosenttia. Luvut kertovat päätöksen mittakaavasta. Raitiotielinjan tuottojen odotetaan kattavan investoinnin menoja suurelta osin pitkällä tähtäyksellä.

Raitiotien vahvuus kaupunkikehittämisessä on ennakoitavuus. Linjaus pysyy paikoillaan ja luo näin pysyvän arvon kulkukäytävän varren maankäytölle.

Jos raitiotie päätetään rakentaa, on hanke suunniteltava niin pitkälle, että toteutus voidaan viivyttyksettä tehdä osa kerrallaan aiheuttamatta vuosien työmaavaihetta laajoille alueille. Rakentamisajan haitta ja investoinnin tekninen ja taloudellinen onnistuminen herättävät epäilyjä kaupunkilaisten puheissa.

Kalustohankinnassa Tampere ja Helsinki ovat onnistuneet edellyttämällä erittäin pitkän takuuajan laitetoimituksille.

Lausuntopyynnössä toivotaan kannanottoja seuraaviin kysymyksiin (1-4):

- 1. Miten näette raitiotien vaikuttavan Turun ja seudun kehitykseen mm. vetovoiman, kaupunkikehityksen ja liikkumisen osalta?*

Joukkoliikennemuotona raitiotie on todettu hyvin vetovoimaiseksi. Myös ne kansalaisryhmät, joille bussiin nouseminen on vastenmielistä, suhtautuvat raitiotien käyttöön positiivisesti. Raitsikka on esteetön ja miellyttävä kulkupeli.

Käyttäjän näkökulmasta raitiotien ennakoitavuus on aikataulun ja matka-ajan varmuus. Nopeuteen vaikuttaa pysäkkien määrä. Harvat pysäkit lisäävät niille kulkemiseen käytettyä aikaa. Jos raitiotien suunnittelu jatkuu edelleen, on kunkin pysäkin lähiympäristön suunnittelu toteutettava

vuorovaikutuksessa alueen asukkaiden ja käyttäjien kanssa parhaimpien liityntäkulkumuotojen turvaamiseksi.

Raitiotie kattaa kuitenkin vain tietyn osan kaupungista. Uusia asukkaita ja työpaikkoja keskitetään raitiolinjan varrelle. Onko tässä vaarana epätasapainoinen kaupunkirakenne ja ylimitoitus? Miten varmistetaan kattava joukkoliikenne koko kaupungin alueelle?

Huomioitava seikka on myös se, että yksilinjainen raitiotie on altis ongelmatilanteille. Esimerkiksi tekninen häiriö riittää katkaisemaan koko linjan liikenteen niin, että se joudutaan joko kokonaan tai osittain korvaamaan busseilla.

Koko seudun valtakunnallinen vetovoima on riippuvainen Turun asemasta kaupunkiseutujen kesken. Yksityisautoiluun perustuneessa kehityksessä ympäryskunnat ovat viimeisten vuosikymmenien ajan olleet hyvässä kilpailuasemassa, mutta Turun asema on hiipunut. Turun keskusta suuntautuva ja läpiajava autoliikenne on suurelta osin seudullista.

Raitiotie on ennen muuta keskustan kehittämistä. Tavoite on katutilan vapauttaminen keskustassa tarpeettomasti pyörivästä autoliikenteestä ja bussien jonoista kävelijöille ja pyöräilijöille. Keskustan ohittava autoliikenne ohjataan kehäväylille.

2. Kannatatteko raitiotien ensimmäisen vaiheen rakentamista Satama-Varissuo -reitille suositellulla linjauksella?

Linjaus on aiemmin suunnitellusta Runosmäen suunnasta muutettu kulkemaan keskustan kautta Satamaan. Muutos on varsin perustelu, kun Iso-Heikkilän Kirstinpuisto ja Sataman Herttuankulman alueet rakentuvat jo nyt tehokkaasti. Lisäksi tulee yhteys matkustajasatamaan ja linnan ympäristön kehittyvään julkisten rakennusten kokonaisuuteen. Selvityksessä korostetaan, että rakennettavan linjan pitää saada heti mahdollisimman paljon matkustajia.

Matkakeskuksen kautta kulkee kaikki pohjoisiin kaupunginosiin menevät ja seudulliset bussireitit. Näillä saadaan matkakeskukseen hyvä palvelutaso ja etäisyys rautatien laitureille paremmaksi kuin raitiolinjan kierrättäminen sitä kautta. Jos raitiotie päätetään rakentaa, tulee seuraavista linjoista, myös pohjoisen suuntaavasta, tehdä ainakin periaatepäätös.

Raitiotien rakentamisen vaatimat arkeologiset tutkimukset koko muinaisen kaupungin ja erityisesti Vanhankaupungin alueella on nähty taloudellisena riskinä. Turkuseuran mielestä historian tutkiminen ja tiedon tallentaminen on myös tulevaisuusinvestointi. Turun identiteetti Suomen ensimmäisenä kaupunkina on keskeinen vetovoimatekijä.

Uudenmaankadun nykyinen bussi- ja autoliikenne halkaisee Turkuseuralle tärkeän historiallisen ympäristön. Raitiolinjalla nähdään olevan liikennettä tässä rauhoittava merkitys. Liikennesuunnitelman mukaan Uudenmaankadulle saadaan mahtumaan myös pyörätieyhteys. Se parantaa huomattavasti Vanhan Suurtorin saavutettavuutta ja läpikulkua.

Itäharjun vanha teollisuusalue on laajuudeltaan yhtä suuri kuin keskustan ydinalue Aninkaistenkadulta Koulukadulle. Kyse on varsin merkittävästä kaupunkikehitysalueesta. Yliopisto, sairaala, Kupittaa asema ja Kupittaaalla jo toteutunut työpaikka-alue tuottavat huomattavan liikennemäärän, jota raitiolinja palvelee hyvin.

Varissuon osalta Turkuseura toteaa, että linjaa on jatkettava Kraatarinkadulle, kuten asukkaat ovat esittäneet. Kun kyse on linjan loppupäästä, lisäpysäkit eivät hidasta, vaikka lisäävät koko linjan kulkuaikaa.

Kuntatalousraportissa puolletaan Pelttarinkadun päätepysäkkiä sillä perusteella, etteivät lipputulot kata käyttökustannuksia ja investointi lisää pääomakuluja. Turun kaupunki on sitoutunut väestöllisen segregaation torjumiseen ja raitiotie on nimetty kaupunkikehityshankkeeksi. Varissuon

hyvällä palvelutasolla nostetaan alueen arvoa ja kilpailukykyä. Varissuo on monimuotoinen kaupunginosa, jolla on yhtä lailla suuri kehityspotentiaali sen ollessa nyt peruskorjauksessa.

3. Miten suhtaudutte raitiotien laajentamiseen seudulliseksi Turun naapurikuntiin?

Jos raitiotiestä tehdään päätös, pitäisi samalla vähintään periaatetasolla sitoutua linjaston laajentamiseen. Laajennus seudulliseksi kulkumuodoksi olisi varsin perusteltua. Sen ei kuitenkaan pidä tapahtua turkulaisten veronmaksajien kustannuksella.

4. Mitkä ovat mielestänne tärkeimmät keinot Turun seudun joukkoliikenteen ja Turun kaupunkiliikunnan kehittämiseen seuraavan kymmenen vuoden aikana ja pidemmällä aikävälillä?

Viime vuosien yllättävät tapahtumat ja ilmastonmuutos vaativat muutosta liikkumisessa ja totutussa elämäntavassa. Tuemme erityisesti ratkaisuja, jotka parantavat ja lisäävät pyöräilyn mahdollisuuksia kaupungissa.

Turkuseura on vuonna 2018 ottanut kantaa joukkoliikennejärjestelmän kehittämiseen ja kannattanut joukkoliikenteen kehittämistä runkobussilinjaston pohjalta. Suhtaudumme raitsikkahankkeeseen neutraalisti. Kyse on lopulta poliittisesta päätöksestä.

Nyt jos koskaan on aiheellista saada kaupunkilaisten laaja ymmärrys ja tuki tehtäville ratkaisuille. Turkuseura toivoo, että joukkoliikenneratkaisun eri vaihtoehtoista kerrotaan avoimesti ja selkeästi kaupunkilaisille.

Turussa 16. elokuuta 2023

Maija Palonheimo, Turkuseuran puheenjohtaja

Kati Leskinen, Turkuseuran toiminnanjohtaja

Iina Paasikivi, Turkuseuran hallituksen jäsen

Turun kaupunki

Kaupunkiympäristö, liikennesuunnittelu

Viite: Lausuntopyyntöne 24.5.2023, Dnro 4105-2015

Turun raitiotien yleissuunnitelma Satama-Varissuo

Turun ammattikorkeakoulu kiittää mahdollisuudesta antaa lausunto raitiotien yleissuunnitelmasta.

Turun ammattikorkeakoulu kannustaa Turun kaupunkia etenemään raitiotien yleissuunnitelman Satama-Varissuo-linjan mukaisissa päätöksissä. Esitetty linjaus palvelee Turun merkittävintä työpaikkakeskittymää ja tukee tiedepuistoalueen kehittymistä, jossa opiskelee jo nyt yli 30.000 korkeakouluopiskelijaa ja tulevaisuudessa kasvava määrä myös II asteen opiskelijoita. Kansainvälisesti tarkasteltuna juuri suurten kampusalueiden kytkeminen raideliikennetkaisuun on ollut kaupunki- ja liikennesuunnittelun kannalta perusteltua taloudellisesti sekä ympäristövaikutuksiltaan.

Turun ammattikorkeakoulun noin 10.000 opiskelijasta 90 % käyttää kupittaan kampuksen tiloja ja palveluita. Turun ammattikorkeakoulun opiskelijoiden ja työntekijöiden liikkumisen näkökulmasta esitetty ensimmäinen linjaus palvelee näitä tarpeita riittävän hyvin.

Toteutuessaan linjaus mahdollistaisi alueen nykyisten liikenteen pullonkaulojen kehittämisen Joukahaisenkadulla, Lemminkäisenkadulla ja Untamonkadulla. Lisäksi pitkäkestoista ratkaisua tulevat edellyttämään Taito-kampuksen ja mm. kansainvälisen koulun sijoittuminen samalle tiiviille alueelle. Alue tulee edellyttämään kapasiteetiltaan riittävän suuria joukkoliikennetkaisuja sekä kevyen liikenteen ympärivuotista verkostoa. Esitetty linjaus mahdollistaa myös opiskelija-asumisen sijoittumisen uusille alueille, jotka voidaan kytkeä tiiviisti kampuksiin raideliikenteellä.

Sami Savolainen
Palvelujohtaja

TURUN KAUPPAKAMARI

Turun kaupunki/
Kaupunkiympäristö, liikennesuunnittelu
liikennesuunnittelu@turku.fi

LAUSUNTO
22.6.2023

Turun kaupunginhallitus on pyytänyt Turun kauppakamarilta lausuntoa Turun raitiotien yleissuunnitelmaan Satama-Varissuo liittyen. Turun kauppakamari edustaa noin 1.900 varsinaissuomalaista yritystä, järjestöä ja säätiötä sekä julkisen sektorin toimijaa. Turun kauppakamarin toimisto on Turussa, ja lisäksi kauppakamarilla on osastot Salossa, Vakka-Suomessa ja Loimaalla.

Raitiotien vaikutukset Turun ja seudun kehittämiseen vetovoiman, kaupunkikehityksen ja liikkumisen osalta

Joukkoliikenteen tulee edistää kulkumuodosta riippumatta kaupunkiin suuntautuvaa työssäkäynti- ja asiointiliikennettä sekä sitä kautta helpottaa yritysten sijoittumista alueelle. Joukkoliikenteen jatkuva kehittäminen on tärkeää, jotta se on käyttäjän kannalta aidosti houkutteleva vaihtoehto yksityisautoilulle niin työ- kuin asiointimatkoillakin.

Liikkumisen osalta raitiotien merkitys Turun seudun kehitykseen nähdään vähäisenä. Toteutuessaan raitiotien rakentamisella nähdään olevan jonkin verran positiivista vaikutusta kaupunkikehitykselle sekä Turun seudun veto- ja pitovoimalle. Raitiotien rakentaminen saattaa mahdollistaa pitkäjänteisemmän kehittämissuunnittelun ja tehostaa mm. maankäyttöä raitiotien varrella.

Kannatatteko raitiotien ensimmäisen vaiheen rakentamista Satama-Varissuo reitille suunnitellulla linjauksella?

Raitiotien linjastot tulee rakentaa ottaen huomioon ihmisten luonnollinen liikkumistarve työmatkoilla sekä kaupallisten palveluiden saavutettavuus. Linjaston tulee kattaa tehokkaasti merkittävimmät työpaikkakeskittymät ja kaupalliset keskukset.

Raitiotiehanketta ei tulisi tarkastella yksittäisenä reittinä, vaan koko kaupunkiseutua sitovana elementtinä. Valittu aloitusreitti Satama-Varissuo-linja antaa ison kehityspotentialin Itäharjun ja sataman sekä Iso-Heikkilän rakentamattomien alueiden osalta. Matkakeskus olisi tärkeää saada mukaan ensimmäiselle reitille. Raitiotie voi myös olla toimiva vaihtoehto Turun sataman liikenteen järjestämiseksi tulevaisuudessa.

Raitiotien laajentaminen seudulliseksi Turun naapurikuntiin

TURUN KAUPPAKAMARI

Naapurikuntien taloudelliset keskittymät olisi hyvä kytkeä raitiotielinjauksilla Turkuun. Tämä vähentäisi kaupungin keskustassa ja sen läpi liikkuvaa henkilöautokuormaa. Reitit Länsikeskus-Mylly-Raisio ja Skanssi-Piispanristi-Kaarina avaisivat liikkumisen mahdollisuudet lähialueiden asumiskeskittyymiin sekä kauppakeskuksiin ja kehittäisivät koko Turun seutua. Mikäli hanke toteutetaan, tulisi raitiotien seudullista laajentamista harkita jollakin aikataululla.

Seudullamme on paljon vahvaa teollisuutta ympäri maakuntaa, joten osaajien liikkuvuus Turun ja koko maakunnan välillä on ensiarvoisen tärkeää koko maakunnan kehittymiselle. Turun kaupungin tulee varmistaa ratapihan kehittämisessä ja matkakeskuksen suunnittelussa henkilöjunaliikenteen sekä mahdollisen lähijunaliikenteen toteutus- ja toimintaedellytykset. Raitiotiehankkeen tulee kytkeytyä tähän kehitykseen.

Turun seudun joukkoliikenteen ja Turun kaupunkiliikunnan kehittäminen seuraavan 10 vuoden aikana ja pidemmällä aikavälillä

Turun kaupunkiseudun liikennejärjestelmäsuunnitelman laatiminen tulee integroida osaksi kaupunkiseudun suunnittelua ottaen huomioon mm. tulevan TEN-T-asetuksen kaupunkisolmuille asettamat kestävästä kaupunkiliikunnan suunnitteluvaatimukset, sekä muut seudun isot liikenneinvestoinnit, kuten Tunnin junan sekä Fölin verkoston edelleenkehittämisen. Palveluiden kestävä ja monipuolinen saavutettavuus on kaupunkiseudun suunnittelun ydin, ja sujuvat joukkoliikennejärjestelyt on hyvä ottaa lähtökohdaksi liikenne- ja maankäyttösuunnitelmissa ja palvelujen sijoittumisessa.

Koko Turun seudun kaupunkiliikunnassa tulee muistaa huomioida myös yksityisautoilu sekä kävely- ja pyöräilyliikenne, ja näiden saumaton yhdistyminen joukkoliikenteeseen. Sähköbussit ja muut päästöttömät joukkoliikennemuodot kehittyvät jatkuvasti ja reitit ja palvelut ovat helposti muunneltavia, ja siksi syytä pitää mukana joukkoliikennepalveluiden kehityksessä.

Parhaimmillaan raitiotie on aidosti koko seutua tukeva ratkaisu, joka kytkeytyy osaksi muuta liikenneinfraa ja kaupunkirakennetta helpottaen ja nopeuttaen liikumista. Tärkeintä ei ole niinkään liikennemuoto, vaan aidosti seutua tukevat ratkaisut.

Turussa 22.6.2023

TURUN KAUPPAKAMARI



Kaisa Leiwo

toimitusjohtaja



Krista Ahonen

vaikuttamispäällikkö

Konsernihallinto, Järjestämistoiminto,
Hyvinvoinnin ja terveyden edistäminen

20.6.2023

Lausuntopyyntö: Turun raitiotien yleissuunnitelmasta Satama-Varissuo 4105-2015 (639, 630, 065, 059)

LAUSUNTO / Alueyönkehittäjä

YLEISTÄ:

Turun raitiotie on kokonaisvaltainen kaupunkikehityshanke, joka määrittää Turun ja kaupunkiseudun kehitystä vuosikymmenien päähän. Raitiotie tuo ennakoitavuutta ja vahvistaa luottamusta Turun alueen pitkäjänteiseen kehittämiseen.

Turun raitiotie yhdistyy kaupungille tärkeisiin strategisiin tavoitteisiin ja hankkeisiin, kuten Tiedepuistoon, keskustan kehittämiseen, merellisyyteen ja Tunnin junaan. Se toteuttaa kaupungin ilmastotavoitteita muuttamalla kulkutapajakaumaa ja tiivistämällä kaupunkirakennetta.

Raitiotie on osa yleiskaavan joukkoliikenteen laatukäytäväverkostoa ja siten keskeinen osa Turun liikennejärjestelmää.

Raitiotie on kokonaisvaltainen kaupunkikehityshanke, joka määrittää Turun ja kaupunkiseudun kehitystä vuosikymmenien päähän. Raitiotie tuo ennakoitavuutta ja vahvistaa luottamusta Turun alueen pitkäjänteiseen kehittämiseen.

Turun raitiotie yhdistyy kaupungille tärkeisiin strategisiin tavoitteisiin ja hankkeisiin, kuten Tiedepuistoon, keskustan kehittämiseen, merellisyyteen ja Tunnin junaan. Se toteuttaa kaupungin ilmastotavoitteita muuttamalla kulkutapajakaumaa ja tiivistämällä kaupunkirakennetta.

Raitiotie on osa yleiskaavan joukkoliikenteen laatukäytäväverkostoa ja siten keskeinen osa Turun liikennejärjestelmää.

Tietoa Turun raitiotien yleissuunnitelmasta

Raitiotien yleissuunnitelma Satama-Varissuo on valmistunut. Päätöksenteon tueksi Turun raitiotien yleissuunnitelman tarkennuksesta pyydetään lausuntoja sidosryhmittä sekä mielipiteitä kuntalaisilta 25.6.2023 mennessä. Kuntalaisten näkemyksiä kerätään kaikille avoimessa verkkokyselyssä Kerrokantasi-palvelussa.

Yleissuunnitelmaan voidaan tehdä lausuntojen perusteella täydennyksiä ennen kaupunginhallituksen syksyn 2023 päätöksentekoa toteutussuunnittelupäätöstä koskien. Tällöin päätetään myös raitiotien reitistä.

Kaupunginvaltuusto tekee lopullisen investointipäätöksen raitiotien toteutussuunnitelman, tarkentuvien vaikutusarvioiden ja vahvistuneen kustannusarvion perusteella. Toteutussuunnitelmien rinnalla laaditaan tarvittavat asemakaavanmuutokset ja katusuunnitelmat. Tämän hetken arvion mukaan investointipäätös voisi ajoittua loppuvuodelle 2025.

Selvitysten ja vaikutusarviointien keskeinen sisältö

Raitiotietä on verrattu yleissuunnitelmassa runkobussijärjestelmään. Infrastruktuuri-investointien suuruudeksi on arvioitu runkobussijärjestelmässä 95 miljoonaa euroa ja raitiotiellä Satama-Varissuo 333 miljoonaa euroa. Valtion osuudeksi raitiotien infrastruktuuri-investoinneista on oletettu 30 %. Raitiovaunujen hankintakustannus 39 miljoonaa euroa on laskelmissa kuoletettu liikennöintikustannusten yhteydessä.

Raitiotie vastaa arvioiden mukaan runkobussivaihtoehtoa paremmin asetettuihin tavoitteisiin kaupungin kilpailukyyn, kasvun ja vetovoiman, kestäväen kaupunkirakenteen, sujuvan liikennejärjestelmän ja houkuttelevan joukkoliikenteen sekä kaupungin asukkaiden viihtyvyyden ja hyvinvoinnin osalta.

Raitiotie on strateginen tulevaisuuden investointi, joka vauhdittaa kaupunkikehitystä. Raitiotie tuo ennakoitavuutta ja vahvistaa luottamusta Turun alueen pitkäjänteiseen kehittämiseen. Muun muassa Tampereella kaupunkikehitys raitiotien varrella on ollut odotettua nopeampaa. Mikäli Satama-Varissuo-raiotien tuoma lisäkasvu Turussa olisi 10 000–15 000 asukasta,

Konsernihallinto, Järjestämistoiminto,
Hyvinvoinnin ja terveyden edistäminen

20.6.2023

voisi raitiotie alustavan laskelman perusteella olla kuntatalouden näkökulmasta kannattavampi vaihtoehto. Laskelmat tulevat tarkentumaan suunnittelun seuraavissa vaiheissa.

Satama–Varissuo-raitiotien reitiksi suositellaan linjausta, joka kulkee Satamasta Humalistonkatua Kauppatorille päätyen Varissuolla Pelttarinkadulle. Tuomiokirkon kohdalla suositellaan Uudenmaankatu–Hämeenkatu-reittiä kulkevaa linjausta. Raitiotien varikko on suunniteltu Iso-Heikkilään Kiertotähdentien päähän.

Turun kaupunginhallitus pyytää aluetyönkehittäjältä lausuntoa Turun raitiotien yleissuunnitelmaan Satama-Varissuo liittyen. Saadut lausunnot palvelevat Turun kaupunginhallituksen päätöksentekoa raitiotiesuunnittelun jatkamisesta.

Kirjalliset lausunnot tulee toimittaa 22.6.2023 mennessä. Lausuntoa ei tarvitse jättää, jos kokee, että asiasta ei ole tarpeen lausua. Lausuntopyyntö on asialistan liitteenä. Lausuntomateriaali on hankesivuilla www.turku.fi/asuminen-ja-ymparisto/projektit-ja-hankkeet/raitiotie/raitiotien-suunnitelmat-ja-selvitykset). Lisätietoja asiasta antaa kehittämisspäälikkö Juha Jokela juha.jokela@turku.fi.

Hankkeen esteettömyysratkaisut on esitetty hankesivujen yhteydessä. Erillisiä esteettömyyssuunnitelmia/selvityksiä ei ole toimitettu hankkeen tässä vaiheessa.

Lausunto:

Aluetyönkehittäjä puoltaa kohteen hyväksyntää

Aluetyönkehittäjän yhtenä tehtävänä on kerätä tietoa eri asuinalueiden asukkaiden toiveista ja mielipiteistä. Kuntalaisia on osallistettu prosessiin raitiotien suunnittelun aikana.

Raitiotien yleissuunnitelmasta Satama-Kauppatori-Varissuo on tehty asukkaita osallistava Maptionnaire-kysely, joka on avoinna 25.6.2023 saakka. Lisäksi huhti-toukokuussa 2022 Kerrokantasi -palvelussa kysyttiin turkulaisilta mielipiteitä raitiotien linjausvaihtoehdoista. Kysely keräsi yhteensä 1163 kommenttia. Kesäkuussa 2023 pidettiin avoin Facebook-live yleisötilaisuus, jossa esiteltiin yleissuunnitelma ja katsojilla oli mahdollisuus esittää kysymyksiä chatin välityksellä.

Joukkoliikenteen kehittäminen on kuntalaisten näkökulmasta tärkeää. Joukkoliikenteen käyttäjämäärät ovat Turussa merkittäviä. Moni kuntalainen käyttää joukkoliikennettä työhön, kouluun tai opiskelupaikkaan liikkumiseen sekä vapaa-ajalla liikkumiseen. Seudullinen joukkoliikenne yhdistää alueen kunnat yhteiseen työssäkäyntialueeseen.

Raitiotien suunnittelussa tulee ottaa huomioon kaiken ikäiset ja kaikista taustoista tulevat kuntalaiset. Nykyisessä joukkoliikennejärjestelmässä esimerkiksi rattaiden kanssa matkustavat henkilöt ovat saaneet matkustaa ilman maksua. Tämä on lisännyt pienten lasten vanhempien osallistumista erilaisiin hyvinvointia edistäviin toimintoihin. Tällainen malli voisi olla toimiva jatkosakin. On myös otettava huomioon heikommassa asemassa olevat kuntalaiset ja heidän mahdollisuutensa käyttää joukkoliikennettä tasa-arvoisesti. Osalle kuntalaisista jotkin tärkeät palvelut ovat saavutettavissa ainoastaan joukkoliikenteen avulla.

Kuntalaisten hyvinvoinnin ja terveyden edistämiseksi olisi tärkeää jatkossa suosia myös kevyen liikenteen muotoja kuten pyöräilyä ja kävelyä. Fölläri-kaupunkipyörät ovat hyvä esimerkki kevyen liikenteen edistämisestä Turussa.

Turussa 20.6.2023

Aluetyönkehittäjä

Lausunto Turun raitiotien yleissuunnitelmasta Satama-Varissuo

Valmistelijat: ympäristöalan harjoittelija Vilhelmiina Virtanen, ympäristönsuojelusuunnittelija Antti Mäkelä, ympäristöinsinööri Renja Rasimus 27.6.2023;

Turun kaupungin kaupunginhallitus on päätöksellään 192 § 22.5.2023 lähettänyt Satama-Varissuo raitiotien yleissuunnitelman lausunnoille. Lautakunnilta ei erikseen pyydetty lausuntoja. Yleissuunnitelmaan voidaan tehdä lausuntojen perusteella täydennyksiä ennen kaupunginhallituksen syksyn 2023 päätöksentekoa toteutussuunnittelupäätöstä koskien.

Yleissuunnitelma täydentää aiempia Turun raitiotiesuunnitelmia. Reitiksi suositellaan linjausta, joka kulkee satamasta Humalistonkatua Kauppatorille (VE1) päättyen Varissuolla Pelttarinkadulle. Tuomiokirkon kohdalla suositellaan Uudenmaankatu-Hämeenkatu-reittiä kulkevaa linjausta. Raitiotie on koko osuudeltaan kaksiraiteinen ja radan kokonaispituus ilman varikkoyhteyttä on 11 km. Sitä liikennöidään varikolta Kiertotähdentieltä Iso-Heikkilästä. Keskustan alueella linjaukset VE2 (Läntinen Pitkäkatu-Matkakeskus-Kauppatori) ja VE3 (haarautuva linjaus, molemmat reitit) ja Varissuon päässä raitiotien pidentyn Kraatarinkadulle asti ovat myös mahdollisia.

Lausunto

Turun kaupungin ympäristönsuojeluviranomainen antaa Turun kaupungin kaupunginhallitukselle seuraavan lausunnon:

Luonto

Raitiotiehankkeen yleissuunnitelmassa on huomioitu luontoarvoja kattavasti sekä otettu kantaa lisäselvitystarpeisiin. Ympäristönsuojelu katsoo kuitenkin, että suunnitelmaa tulee tarkentaa muutamien asioiden osalta.

Patterihaankedolla esiintyy uhanalaista ja kiireellisesti suojeltavaa kevätsaraa. Tekstissä kevätsara mainitaan vain Iso-Heikkilän kedolta. Raitiotielinjaus tulee tarkistaa myös muiden huomionarvoisten lajien osalta laji.fi-palvelusta. Lisäksi kartalta puuttuu Littoistentien läheisyydestä useita voimassa olevia luontotyypipäätösten mukaisia luonnonsuojelualueita.

Vaikutukset luontoon -kappaleessa on virhe erityisesti suojeltavan lajin osalta. Erityisesti suojeltavan lajin esiintymisalueen hävittämis- ja heikentämiskielto astuu voimaan ELY-keskuksen rajauspäätöksen jälkeen. Poikkeuslupaa ei tarvita, jos rajauspäätöstä ei ole tehty. Turun kaupunki on laatimassa kokonaisvaltaista suojelusuunnitelmaa erityisesti suojeltavan juurilasisiiven osalta, koska rakennushankkeet ovat hävittämässä useita lajin esiintymisalueita.

Ympäristönsuojelun näkemyksen mukaan raitiotien jatkosuunnittelussa tulee ottaa kattavasti huomioon uuselinympäristöjen perustaminen juurilasisiivelle ja muille paahdelajeille. Nykyinen monimuotoisuuskato huomioiden

elinympäristöjen luominen tulee ottaa mukaan kaikessa raitiotiehankkeeseen liittyvässä rakentamisessa. Näin toimien voidaan jopa parantaa joidenkin lajien osalta soveltuvien elinympäristöjen määrää ja laatua kaupungissa.

Melu ja tärinä

Ympäristönsuojelu katsoo, että yleissuunnitelmassa melu, runkomelu ja tärinä asiat on huomioitu riittäväällä tarkkuudella.

Toteutussuunnitteluvaiheessa tulisi tarkemmin huomioida erityisesti laitteistojen kunto ja käytön aikainen huolto. Raitiotien reitille on suunnitelman mukaan tulossa useampi jyrkkä kaarre, joiden suunnitteluun tulee erityisesti kiinnittää huomiota. Kaarteet tulee suunnitella mahdollisimman loiviksi ja rakenteeltaan sellaiseksi, ettei niissä synny turhaa ylimääräistä melua.

Raidenopeuksiin koko alueella tulee kiinnittää erityistä huomiota varsinkin vanhojen ja historiallisten rakennusten läheisyydessä tiheästi asutussa keskustassa.

Runkomelun vaimentaminen tulee huomioida toteutussuunnittelussa runkomelun osalta ongelmallisiksi todetuilla osuuksilla. Melua ja runkomelua tulee vaimentaa viher- ja istutusalueilla sekä raitiolinjalle istutettavalla kasvillisuudella.

Riittävät tärinää vaimentavat ratkaisut suunnitellaan toteutussuunnitteluvaiheessa.

Pilaantuneet maat

Suunnitellun linjauksen tiedossa olevat ja potentiaaliset maaperän pilaantuneisuuskohteet ja/tai jätteen sekaisen täyttömaan alueet on ilmeisesti arvioitu perustuen mahdolliseen tulevaan tilanteeseen. Tällä hetkellä moni yleissuunnitelmassa puhdistetuksi merkitty alue on kuitenkin vielä tutkimatta ja mahdollisesti puhdistamatta. Puhdistuksen tarve ja kustannusten arviointi on siltä osin hyvin alustava.

Renja Rasimus

ympäristöinsinööri

ympäristönsuojelupäällikön varahenkilö



TURKU

Lausunto

3 (3)

Kaupunkiympäristö, ympäristönsuojelu

27.6.2023

Dnro 4105-2015
(639)

Renja Rasimus
ympäristöinsinööri

TURUN KAUPUNKILIIKENNE

LAUSUNTO

LUONNOS

Linnankatu 13a A 5
20100 Turku

22.6.2023

TURUN KAUPUNKI
Kaupunkiympäristön palvelukokonaisuus / kirjaamo
PL 355
20101 Turku

Viite: Dnro 4105-2015 (639)

TURUN KAUPUNKILIIKENNE OY:N LAUSUNTO TURUN RAITIOTIENYLEISSUUNNITELMASTA SATAMA-
VARISSUO

Turun Kaupunkiliikenne Oy kiittää mahdollisuudesta antaa lausunto Turun raitiotien yleissuunnitelmaan liittyen.

Turun kaupungin omistajapolitiikan mukaisesti yhtiö tuottaa sidosyksikkömuotoisesti seudulliselle joukkoliikenneviranomaiselle Turun kaupungin sisäisen joukkoliikenteen palveluja yhtiön ja kaupungin välisen sopimuksen mukaisesti. Yhtiön tehtävänä on linja-autoliikenteen tuottamisen lisäksi toimia kaluston ja joukkoliikenteen teknisten järjestelmien kokeilualustana Turun kaupungille.

Yhtiö pitää tärkeänä kehittää seudullisia ja Turun kaupungin sisäisiä joukkoliikennepalveluita sekä määrällisesti että laadullisesti, minkä osana raitiotie voi olla yksi palvelun toteuttamisen vaihtoehtoista. Laadukkaat ja kattavat joukkoliikennepalvelut lisäävät asukkaiden hyvinvointia ja parantavat kaupungin vetovoimaa. Joukkoliikenteen käytön lisäämisellä on myös positiivinen vaikutus ympäristöön. Yhtiö pitää tärkeänä, etteivät raitiotien edellyttämät mittavat investoinnit vaaranna muun joukkoliikenteen kehittämisen ja toteutuksen rahoitusta.

Yhtiö on valmis osallistumaan raitiotieliikenteen suunnittelun lisäksi myös sen käytännön toteuttamiseen. Yhtiön asema kaupunkikonsernissa sekä sen vankka kokemus Turun joukkoliikenteen toteuttamisesta ja uusien joukkoliikennepalvelujen pilotoinnista, antavat erinomaiset lähtökohdat yhtiölle ottaa vastuulle raitiotieliikenteen operaattorin tehtävät. Sen lisäksi erilaiset muut raitiotieliikenteeseen liittyvät teknisten järjestelmien kokeiluhankkeet, esim. syöttöliikenteen toteuttaminen automaattibusseilla, ovat yhtiön näkökulmasta mielenkiintoisia. Yhtiöllä voi olla rooli myös raitiotien korvausliikenteen järjestämisessä mm. häiriö- ja poikkeustilanteiden, huoltotöiden jne. aikana.

Yhtiö esittää huolensa raitiotien rakentamisen aiheuttamista pitkäkestoisista liikennehäiriöistä kaupungin katuverkostossa etenkin keskustan alueella. Mahdolliset liikenteen rajoittamistoimet tulisi kohdistaa yksityisautoiluun ja samalla turvata joukkoliikenteen sujuva toteutus myös raitiotien rakentamisen aikana.

Raitiotien käyttöönotto muuttaa Turun kaupungin sisäisen joukkoliikenteen rakennetta, kun osa bussiliikenteestä korvataan raitiotiellä. Asia tulisi huomioida, kun yhtiön bussiliikenteen markkinaosuuden suuruudesta tehdään päätöksiä tulevaisuudessa.

Turun Kaupunkiliikenne Oy

Juha Parkkonen
toimitusjohtaja

TURUN PIENTALOJEN KESKUSJÄRJESTÖ RY LAUSUNTO

Rauhankatu 16 B

20100 TURKU

16.8.2023

Turun kaupunki
Kaupunkiympäristötoimiala
Liikennesuunnittelu

Turun Pientalojen Keskusjärjestö ry:n lausunto
Turun raitiotien yleissuunnitelmaan Satama-Varissuo
Dnro 4105–2015 (639)

Turun pientalojen keskusjärjestö kiittää Turun kaupunkia mahdollisuudesta lausua kantansa Turun raitiotien yleissuunnitelmaan Satama-Varissuo jäsenyhdistysten kannalta 20.8. mennessä. Turun pientalojen keskusjärjestö (myöhemmin TPK) koostuu 39:stä Turun alueella toimivasta pientaloyhdistyksestä, joissa on yhteensä jäsenenä n. 9300 taloutta, joten näin ison asukasmäärän edustajien mielipiteellä tulee olla vaikutusta tuleviin ratkaisuihin.

Turun kaupunki pyysi mielipiteitä erityisesti alla esitettyihin kysymyksiin.

- Miten näette raitiotien vaikuttavan Turun ja seudun kehitykseen muun muassa vetovoiman, kaupunkikehityksen ja liikkumisen osalta?
- Kannatatteko raitiotien ensimmäisen vaiheen rakentamista Satama-Varissuo reitille suositellulla linjauksella?
- Miten suhtaudutte raitiotien laajentamiseen seudulliseksi Turun naapurikuntiin?
- Mitkä ovat mielestänne tärkeimmät keinot Turun seudun joukkoliikenteen ja Turun kaupunkiliikkumisen kehittämiseen seuraavan kymmenen vuoden aikana ja pidemmällä aikavälillä?

TPK:ssa lausuntopyyntö lähetettiin kaikkien omakotiyhdistysten puheenjohtajille 29.6. 2023 ja vastauksia pyydettiin heinäkuun loppuun mennessä. Kaikista yhdistyksistä ei vastattu lausuntopyyntöön mitään. Määräaikaan mennessä saatujen mielipiteiden, lausuntojen ja perustelujen jälkeen laadittu lausunto lähetettiin yhdistyksille kommentoitavaksi 11.8. ja vastauksia laadittuun lausuntoon pyydettiin 14.8. mennessä.

Laaditusta lausunnosta mielipiteitä ja muutosehdotuksia vastaanotettiin paljon enemmän kuin varsinaiseen lausuntopyyntöön saatiin. Yhteensä 24 yhdistyksestä saatiin lausunto tai mielipide laaditusta lausunnosta. Lopullisessa lausunnossa otettiin huomioon luonnokseen esitettyjä perusteltuja muutoksia. Yhdistyksistä 15 kannatti esitetyn kielteisen lausunnon antamista. 9 yhdistystä ei kannattanut yksimielisen kielteistä lausuntoa lausuntoa, koska mielipiteet raitiotien puolesta tai raitiotietä vastaan hajautuivat. Enemmistö pientaloyhdistyksistä vastustaa raitiotien yleissuunnitelmaa. Tärkeimpinä vastustavina argumentteina esitetään hankkeen

TURUN PIENTALOJEN KESKUSJÄRJESTÖ RY LAUSUNTO

Rauhankatu 16 B

20100 TURKU

16.8.2023

kalleus, jäykkyys, tarpeettomuus, hyödyttömyys pientaloasukkaille ja muun julkisen liikenteen palvelutason heikkeneminen.

Mielipiteiden ja kommenttien sisältö näyttää olevan sidoksissa alueen ja lausujan asunnon sijaintiin suhteessa suunniteltuun raitiotielinjaukseen.

TPK perustaa lausuntonsa Turun pientaloalueiden ja asukkaiden näkökulmasta. Mielipiteiden jakautuessa enemmistössä olevien kanta tulee lausunnon perustaksi.

Raitiotien vaikutus Turun ja Turun seudun kehitykseen muun muassa vetovoiman, kaupunkikehityksen ja liikkumisen osalta

Turun ja Turun seudun väkiluku kasvaa. Henkilöautoliikenteeseen perustuva liikkuminen ei voi jatkaa kasvuaan nykyistä vastaavalla tavalla. Turun keskusta on jo nyt ahdas yksityisautoiluun perustuvalla liikkumisella. TPK ei kuitenkaan näe suunnitellun raitiotielinjauksen olevan paras ja tehokkain ratkaisu liikenteen kehittämisessä. Raitiotie on jäykkä ja hyödyttää vain pientä osaa Turun pientaloasukkaista, mutta kaikki joutuvat sen maksajiksi. Kustannukset pitää kattaa karsimalla muita investointeja, heikentämällä palveluja ja korottamalla veroja. On myös epäily julkisen liikenteen palvelutason heikkenemisestä ja kehittämisen pysähtymisestä raitiotien rakentamisen vuoksi.

Näkemyksemme mukaan yleissuunnitelmassa esitelty raitiotie ei tule lisäämään Turun kaupungin vetovoimaa asuinpaikkana eikä matkailukohteena.

Satama-Varissuo linjalla asuu hyvin pieni osa turkulaisista ja varsinkin pientaloasukkaista, jos rajauksena pidetään kohtuullista kävelymatkaa pysäkille ja pysäkiltä. Suunnitellulla raitiotiellä on kielteinen vaikutus kaupunkikehitykseen, liikenteen sujuvuuteen ja erityisesti tehokkuuteen. TPK:n jäsenistön tavoitteena on kaupungin eri osien tasapuolinen kehittäminen, pientaloasukkaiden etu ja pientaloasumisen mahdollistaminen ja edistäminen. Tutkimusten mukaan suomalaiset haluavat edelleen ensisijaisesti asua omakotitalossa. Raitotien linjaus ei tue tätä tavoitetta eikä hyödytä pientaloasukkaita.

Raitiotien kustannukset ovat valtavat, eikä valtion osallistumisesta riittävästi kustannuksiin ole mitään varmuutta. Viimeisten tietojen mukaan valtio ei pidä raitiotien rakentamista kannattavana. Kokemus on osoittanut, että päätöksentekovaiheessa kustannukset esitellään huomattavasti alle toteutuvien kustannusten. Näin uskomme käyvän tässäkin tapauksessa. Aloitettua hankettahan ei enää pysäytetä. Ei ole myöskään tarkoituksenmukaista verrata Turkuja esimerkiksi Tampereeseen ja sillä perusteella kannattaa raitiotien rakentamista. Tampere ja Hervanta muodostavat aivan erilaiset lähtökohdat raitiotielle.

Liikkumista tulee kehittää joukkoliikennettä ja kävely- ja pyöräilyolosuhteita edistämällä. Joukkoliikenteen kehittämisen Turun alueella tulee perustua sähköllä toimiviin busseihin ja muodostaa houkutteleva vaihtoehto henkilöautolle. Joukkoliikenteen houkuttelevuus perustuu tiheisiin vuoro- ja pysäkkiväleihin, lyhyisiin

matkoihin pysäkeille ja bussien sujuvaan etenemiseen omilla kaistoillaan. Tehokas bussijärjestelmä tulee ulottaa koko kaupungin alueelle. Liikennesuunnittelun lähtökohtana tulee olla hyvä joukkoliikenne kaikille asukkaille. Kenenkään tilanne ei saa toteutettavan ratkaisun johdosta ainakaan huonontua.

Jos halutaan lisätä raiteilla liikkumista, voidaan raitiotien sijasta aloittaa lähijunaliikenne olemassa olevia raiteita pitkin ilman historiallisen Turun katujen kaivamista ja kallista vesi-, viemäri- ja sähkölinjojen siirtelyä. Olemassa olevien linjojen varrelle tulee silloin perustaa pysäkkejä ja ottaa käyttöön olemassa olevia vanhoja asemia ja laitureita. Lähijunaratojen vaikutus kaupunkikehitykseen olisi huomattavasti tehokkaampi ja tasapuolisempi liikenneratkaisu kuin raitiotie ja hyödyttäisi suurta osaa Turun asukkaista. Turku-Raisio-Naantali, Turku-Maaria-Lieto ja Turku-Kaarina-Piikkiö osuuksien kehittäminen vahvistaisi Turun ja Turun seudun elinvoimaisuutta ja olisi nopea yhteys asemien välillä, koska rata kulkee eri käytävässä kuin autoliikenne. Tämä olisi myös vetovoimatekijä, koska se olisi innovatiivinen paikallisiin olosuhteisiin suunniteltu järjestelmä. Olemassa olevien ratojen hyödyntäminen säästää ympäristöä raitiotien rakentamisen aiheuttamalta mittavalta ympäristökuormalta. Raitiotien rakentamisaikainen häiriö tiheästi rakennetulla kaupunkialueella aiheuttaa kohtuutonta rasitusta kaupungin asukkaille ja alueen muille toimijoille.

Satama-Varissuo linjaus

TPK ei kannata raitiotien ensimmäisen vaiheen rakentamista Satama-Varissuo linjalle. Linjauksessa on useita ongelmakohtia. Reitti kulkee ahtaita, vilkkaasti liikennöityjä väyliä pitkin ahtaaseen keskustaan, joka juuri on saatu valmiiksi monien vuosien toriparkkityömaan jälkeen. Reitti tekee jyrkkiä mutkia kadunkulmissa. Reitti ei kulje tulevan matkakeskuksen kautta mikä on käsittämätöntä. Luonnollinen reitti olisi Tuomiokirkkosillan jälkeen Aninkaistenkatua pitkin tai tunnelin läpi Ratapihankadulle ja matkakeskukseen. Satama päätepisteenä on ymmärrettävissä, mutta toisen pään pitäisi kulkea Ratapihankatua pitkin ja päätyä ensi vaiheessa matkakeskukseen ja myöhemmin eteenpäin. Esimerkiksi lentoasemaan suuntaan liikuttaessa olisi valtavasti maankäyttöpotentiaalia uusia asukkaita varten. Raitiotietyömaa ei haittaisi olemassa olevaa asutusta vaan antaisi sysäyksen alueen asunto- ja liikerakentamiselle sekä kaupunkialueen laajentamiselle.

Turulla on jatkossakin suuria investointipaineita liikenneolosuhteiden kehittämisessä eri puolilla Turkuja. Hirvensalon asukasmäärä kasvaa koko ajan. Kaupungin tavoite on n. 40000 asukasta vuoteen 2050 mennessä. Liikkuminen Hirvensalossa perustuu suurelta osin yksityisautoiluun, joka ruuhkauttaa Kaksikerrantietä, Hirvensalon siltaa, kaupunkialuetta ja Aurajoen ylittäviä siltoja. Joukkoliikenteen palvelutaso ei vastaa Hirvensalon asukkaiden tarpeita. Vastaava joskin lievempi ongelma on Pohjois-Turussa Jäkärlässä, Moisiossa ja Yli-Maariassa.

Raitiotien laajentaminen seudulliseksi Turun naapurikuntiin

Emme kannata raitiotietä emmekä sen takia sen laajentamista seudulliseksi. Viittaamme ensimmäisen kohdan vastaukseen, jossa kannatamme lähijunaliikenteen kehittämistä toimivaksi ja tehokkaaksi joukkoliikennevälineeksi olemassa olevia raiteita pitkin, jos liikenne halutaan siirtää osaksi raiteille. Sähköbussit, busseille omat kaistat, lyhyet vuoro- ja pysäkkivälit ovat tärkein joukkoliikennemuoto, jolla saavutetaan myös pientaloalueiden asukkaat Turun kaupunkiseudulla.

Jos raitiotie rakennetaan, on linjan tarkoituksenmukaista olla Raisio-Turku-Kaarina, koska suurimmat ruuhkat, liikenteen hitaus ja henkilöautoliikenteen kuormitus Turun keskustan alueelle muodostuvat sisääntuloväylien henkilöautoliikenteestä: Naantalin pikatie (valtatie 8), valtatie 9, valtatie 10, valtatie 1 ja maantie 110.

Tärkeimmät keinot Turun seudun joukkoliikenteen ja Turun kaupunkiliikunnan kehittämiseen seuraavan kymmenen vuoden aikana

Turun seutu: Joukkoliikenteen tulee perustua sähköllä toimiviin busseihin, joilla on etuuksia liikenteessä. Vuoro- ja pysäkkivälien tulee olla lyhyet. Busseille tulee vilkkaasti liikennöidyillä väylillä varata oma kaista ja pysähtymisen tulee tapahtua kaistalla ei pysäkillä kouraten. Busseilla tulee olla liikennevaloetus. Lähijunaliikenteen käynnistäminen ja kehittäminen olemassa olevilla radoilla, pysäkkien ja asemien rakentaminen ja jäljellä olevien vanhojen asemien ja laiturien hyödyntäminen monipuolistavat joukkoliikenteen palveluja ja suuntaavat kaavoitusta lähelle raiteiden linjaa.

Turun kaupunki: Joukkoliikenteen tulee perustua sähköbusseihin ja isojen matkustajamäärien linjoilla nivelbusseihin, tiheisiin vuoroväleihin, lyhyisiin pysäkkiväleihin, lyhyisiin matkoihin pysäkeille ja hyvään palvelutasoon. Busseille tulee pyrkiä järjestämään oma kaista, jolla myös pysähtyminen tapahtuu ilman koukkaamista pysäkillä. Kadunvarsipysäköinnin vähentäminen keskustassa ja pysäköinnin ohjaaminen olemassa oleviin pysäköintilaitoksiin ja maan alle lisää kaupunkitilaa ja viihtyisyyttä.

Liikennesuunnittelussa pitää kehittää turvallisia ja sujuvia kävely- ja pyöräilyreittejä. Kaupunkialueelle pitää asettaa 30 km/h nopeusrajoitus ja asuinalueiden läpi kulkeville kaduille 40 km/h nopeusrajoitus. Lähijunaliikenteen käynnistäminen ja kehittäminen olemassa olevilla radoilla sekä pysäkkien ja asemien rakentaminen ja jäljellä olevien vanhojen asemien ja laiturien hyödyntäminen Turun sisäisellä alueella.

Kunnioitavasti

Turun Pientalojen Keskusjärjestö ry

Arja Iho
puheenjohtaja

Taina Kiviniemi
sihteeri

TURUN PIENTALOJEN KESKUSJÄRJESTÖ RY LAUSUNTO
Rauhankatu 16 B
20100 TURKU 16.8.2023

Turun Polkupyöräilijät ry:n

lausunto Turun raitiotien yleissuunnitelmasta Satama- Varissuo

22.6.2023

Kiitämme Turun kaupunginhallitusta lausuntopyynnöstä, joka koskee Turun kaupunkiseudun merkittävintä kaupunkikehityshanketta. Pikaraitiotien puute saa Turun erottumaan negatiivisesti verrokkikaupungeistaan jo Suomen sisälläkin, ja rakentamispäätös on viivästynyt kohtuuttoman paljon. Raitiotie on kallis ja pitkäaikainen investointi, jonka vuoksi on tärkeää että sen toteutus tehdään kunnolla. Sen yhteydessä on myös mahdollisuus laajasti ja kustannustehokkaasti edistää muita kestävästi liikuttamisen muotoja, ja tähän mahdollisuuteen kannattaa tarttua rohkeasti.

[Lausuntopyynnössä esitetyt kysymykset](#)

Miten näette raitiotien vaikuttavan Turun ja seudun kehitykseen muun muassa vetovoiman, kaupunkikehityksen ja liikuttamisen osalta?

Pikaraitiotie on nykyaikainen liikenneväline ja normaali joukkoliikennemuoto Turun kokoluokan kaupungeissa. Suomessakin sellainen on jo rakennettu tai päätetty rakentaa kaikkiin muihin suurimpiin kaupunkeihin paitsi Ouluun, jossa sitä myös harkitaan. Se on merkittävä vetovoimatekijä jonka puute tulee jarruttamaan Turun kehitystä. Maailmalta on hyvin vähän esimerkkejä epäonnistuneista raitiotiehankeista, näiden ongelmat liittyvät pääsääntöisesti niitä ympäröivään kaupunkirakenteeseen. Tämän suhteen satama-Varissuo-reitillä on sekä hyvät puitteet nykyhetkellä että kehityspotentiaalia. Raitiotie mahdollistaa kestävästi kaupunkikehitystä joka on vähemmän tuhoisaa luonnolle ja vähentää henkilöautoriippuvaisuutta.

Raitiotien rakentamisen yhteydessä voidaan synergiaetujen ansiosta toteuttaa kustannustehokkaasti muitakin liikennejärjestelmän uudistuksia sekä raitiotien varrella että sen läheisillä kaduilla, kuten Aninkaistenkadulla. Raitiotien rinnalla voidaan edistää muita kestäviä kulkumuotoja toteuttamalla pyöräilyn ja jalankulun suunnitelmia ja luomalla houkuttelevia pyörä-joukkoliikenne -matkaketjuja, jotka parantavat myös raitiotien kannattavuutta.

Turun kaupungin kulkutapajakauma- ja ilmastotavoitteiden vaatimat muutokset liikenteessä eivät juuri ole toteutuneet. Osittain tästä voidaan syyttää koronapandemiaa, mutta jo sitä ennenkin joukkoliikenteen

käyttö Turussa oli suhteellisen vähäistä. Samalla kun Turussa ei vielä ole joukkoliikenteessä palattu vuosien 2017-2019 matkustajalukuihin, Tampereella palattiin aikaisempaan tasoon jo kesällä 2022 ja raitiotie on selvästi lisännyt matkustajamääriä senkin päälle. Raitiotie ja sen ohella tehtävät panostukset kestäväan liikkumiseen ovat realistisin mahdollisuus saavuttaa tavoitteet ja aidosti ehkäistä ilmastokriisiä ja luontokatoa liikennepäästöjen ja kaupunkikehityksen osalta.

Raitiotie ja muut kestäväa liikkumista edistävät investoinnit voivat myös vähentää alueellista eriytymistä parantamalla rakennetun ympäristön laatua ja esteettömyyttä, maankäytön mahdollisuuksia, palvelujen toimintaedellytyksiä sekä yhteyksiä eri alueiden välillä ja Turun keskustaan.

Kannatatteko raitiotien ensimmäisen vaiheen rakentamista Satama-Varissuo reitille suositellulla linjauksella?

Kannatamme raitiotien ensimmäisen vaiheen rakentamista esitetyle reitille pääasiassa suositellun linjauksen mukaan. **Varissuolla kannatamme kuitenkin pidempää linjausta** paremman palvelutason tarjoamiseksi. Varissuon liikekeskuksen pysäkin ja Pelttarinkadun päätepysäkin välinen matka on näin tiheään rakennetulle alueelle pitkä ja monella varissuolaisella on huomattavan pitkä kävelymatka näille pysäkeille. Pelttarinkadun päätepysäkki myös huomattavasti pienentää Varissuon kenttää ja heikentää paikallisia virkistysmahdollisuuksia. Linjan päässä pysäkkejä voi olla tiheämmin ilman että se merkittävästi vaikuttaa liikennöintiin, ja Varissuon päätepysäkilltä raitiotietä ei näillä näkymin tulla jatkamaan. Useammalla pysäkillä voitaneen lisäksi vähentää raitiotietä täydentävien bussivuorojen tarvetta Varissuolla. Arvokasta investointia ei kannata jättää tyngäksi.

Muilla osuuksilla on myös muutama pitkä pysäkkiväli. Aikaisemmissa suunnitelmissa on ollut pysäkkivaraus Hurttivuoren ja Varissuon liikekeskuksen pysäkkien välillä, joiden välimatka on noin kilometri. Nykyinen maankäyttö ei tue pysäkin lisäämistä, mutta tulevan varalta sille kannattaa tehdä tilavaraus. Linnakaupungin suunnalla on myös suunnitellun rakentamisen määrään nähden varsin pitkiä pysäkkivälejä, erityisesti sataman ja Herttuankulman sekä Kirstinpuiston ja vanhan aseman pysäkkien välillä. Osittain pysäkkien sijoitusta ohjaa jo hyväksytyt muut suunnitelmat, mutta pysäkkien sijainnin uudelleenarvioinnilla voitaisiin parantaa raitiotien saavutettavuutta esimerkiksi Mikaelinkirkon ja Satamakadun koillispuolelle seuduilta.

Mielestämme raitiotietä tulee laajentaa Raision/Runosmäen suuntaan pian ensimmäisen vaiheen jälkeen. Jos sitä ei toteuteta haarautuvan linjausvaihtoehdon mukaisesti, **kannattaa rakentaa ainakin vaihde pohjoisen linjaukselle Eerikinkadun ja Kauppiaskadun risteykseen**. Tämä vähentää myöhemmän vaiheen rakentamisesta aiheutuvia häiriöitä raitiotien liikennöinnille ja muulle liikenteelle Kauppatorin ympärillä.

Miten suhtaudutte raitiotien laajentamiseen seudulliseksi Turun naapurikuntiin?

Pidämme sitä järkevänä ja tarpeellisena investointina kestäväan liikkumiseen ja yhdyskuntarakenteeseen kaupunkiseudulla. Nähdäksemme laajentamista kannattaa lähteä toteuttamaan pian ensimmäisen vaiheen jälkeen. Kannattavin ensimmäinen laajentumissuunta lienee Raisio.

Mitkä ovat mielestänne tärkeimmät keinot Turun seudun joukkoliikenteen ja Turun kaupunkiliikkumisen kehittämiseen seuraavan kymmenen vuoden aikana ja pidemmällä aikavälillä?

Joukkoliikenteen osalta

- Raitiotien ensimmäisen vaiheen toteuttaminen ja laajentaminen Turun kaupunkiseudun rakennemallin 2035 raitiotien tavoiteverkon tapaisesti.
- Paikallisjunaliikenteen aloittaminen kaikkiin suuntiin.
- Kaukojunaliikenteen palvelutason parantaminen.
- Runkobussilinjaston käyttöönotto.
- Matkakeskuksen rakentaminen (laadukkaat vaihtoyhteydet taattava).

Laajemmat kaupunkiliikkumisen kehittämisen keinot ovat

- Joukkoliikenteen, jalankulun ja pyöräilyn huomioiminen ensisijaisina kulkumuotoina kaupunkialueilla.
- Pyöräilyn tavoiteverkon 2035 ja Kävelyn ja oleilun kehittämissuunnitelman 2029 toteuttaminen laadukkaasti.
- Jalankulun ja pyöräilyn riittävä investointitaso ja johdonmukainen kehittäminen.
 - Mukaan lukien väylien talvikunnossapidon saattaminen hyvälle tasolle.
- Autoliikenteen kehämalli, liikennesolujattelu ja läpiajoliikenteen salliminen vain pää- ja kokoojakaduilla (esim. Gentin kaupungin Circulation Plan).
 - Yksityisen moottoriliikenteen läpiajokielto Aurasillalla ja Aninkaistenkadulla.
 - Varsin vähäisillä kustannuksilla voidaan saavuttaa suuriakin vaikutuksia.

Muita huomautuksia

Raitiovaunujen pituus

Yleissuunnitelman raportissa esitetään että raitiovaunut olisivat alkuvaiheessa 30 metriä pitkiä, vaikka selvitykset ja arviot on pääasiassa tehty 37 metriä pitkien vaunujen perusteella. Raportissa (s. 56) neuvotaan varautumaan pidentämiseen 10–20 vuotta liikenteen aloittamisen jälkeen. Pidentämisen kustannukseksi on arvioitu sama summa kuin hankintahinnan ero lyhyemmän ja pidemmän vaunun välillä, mikä vaikuttaa mielestämme kyseenalaiselta, koska pidennysmoduulin valmistamisen, kuljettamisen ja asentamisen erikseen on oltava kalliimpaa kuin koko raitiovaunun rakentamisen yhteydessä. Yleissuunnitelmassa näyttää olevan vain karkea arvio pidentämisen kustannuksista, eikä sen taloudellisuutta verrata pidempien vaunujen hankintaan jo aluksi. Varsinkin jos pidennykselle on tarvetta odotettua aikaisemmin (alla mainituista syistä) voi olla selvästi edullisempaa hankkia pidemmät vaunut jo alussa.

Mielestämme 37 metrin pituus jo alkuvaiheessa vaikuttaa useastakin syystä hyvältä päätökseltä, jollaiseksi se on osoittautunut Tampereella. Pahimpina ruuhka-aikoina kapasiteetti alkaa siellä jo nyt olemaan riittämätön 7,5 minuutin vuorovälillä, kun matkustajamäärät ovat ylittäneet odotukset. Yleissuunnitelman materiaaleissa tuodaan myös esille että 37 m pituus voi mahdollistaa yhteiset kalustohankinnat Tampereen kanssa (ainakin liite 6.1. sivu 3).

Pidemmillä vaunuilla on myös todennäköisemmin tarvetta lyhyemmän ajan sisällä jos raitiotietä laajennetaan pian ensimmäisen vaiheen jälkeen. Ainakin voitaisiin varautua rakentamisen alkuvaiheissa

muuttamaan päätöstä raitiovaunujen pituudesta jos rakentamista reitin varrella alkaa toteutumaan odotettua enemmän rakentamispäätöksen seurauksena. Vaikka päädyttäisiin 30 m vaunuihin, on hyvä että pysäkkien pituudessa varaudutaan 47 m pituuteen.

Pyöräilyn järjestelyt

Raitiotien yhteydessä toteutettavat laajat katuremontit ovat hyvä mahdollisuus toteuttaa laadukasta pyöräilyn ja jalankulun infrastruktuuria kustannustehokkaasti. Turulla on tilaisuus toteuttaa parempaa pyöräilyinfraa kuin Tampereella tehtiin raitiotien yhteydessä, ja yleissuunnitelman liikennesuunnitelmien luonnokset ovat oikean suuntaisia. Tampereen virheitä joista voidaan ottaa oppia ovat esimerkiksi Hervantabaanan kapeus ja Tampereen Hämeenkatu, jonka pyörätiet eivät erotu jalkakäytävistä.

Pyöräilyn ja jalankulun liikennejärjestelyjen suunnittelussa tulee lähtökohtaisesti noudattaa Väyläviraston uusimpia suunnitteluohjeita. Niiden suositusarvoista tulisi poiketa alaspäin vain pakottavista syistä. Katusuunnitelmien tulee myös perustua Turun pyöräilyn tavoiteverkkoon 2035, ja pääasiassa yleissuunnitelmassa näin onkin ja pyöräilyväylät tiheästi rakennetuilla alueilla ovat lähtökohtaisesti yksisuuntaisia. Keskustassa Puutarhakadulla suunnitelmassa on kuitenkin kaksisuuntainen pyörätie, siinäkin tulee tavoiteverkon mukaisesti olla yksisuuntaiset väylät. Iso-Heikkilän liikenneympyrässä pyöräväylät saisivat kiertää koko ympyrän tavoiteverkon mukaisesti. Raitiotien rakentamisen yhteydessä on järkevää uudistaa Aninkaistenkatu kokonaisuudessaan kaupunkikeskustaan sopivalle tasolle yksisuuntaisten pyöräteiden kera.

Tuomiokirkkosillalle on ilmeisesti suunniteltu yksisuuntaisia pyöräteitä. Tässä tapauksessa liittymä Linnankadulle on ongelmallinen, koska sinne kulkeminen etelän suunnasta tai sieltä kääntyminen pohjoiseen vaatii kiertomatkaa. Tämän vuoksi tarvitaan joko ylityspaikka Linnankadun liittymän kohdalle tai kaksisuuntainen osuus sillan suuntaiselle pyörätielle.

Lisäksi kiinnitimme huomiota pyöräilijöiden Uudenmaankadun ylityskohtiin Tuomiokirkon osuudella. Tuomiokirkontorin ja Itäisen Rantakadun välillä kulkee todella paljon pyöräilijöitä ja heitä kertyy risteykseen ajoittain paljon punaisen valon aikana, jonka vuoksi vaaditaan suuret odotustilat. Yleissuunnitelman liikennesuunnitelmaan verrattuna ylityksen päädyissä tilaa saisi olla enemmän leveys suunnassa ja mahdollisuuksien mukaan myös syvyys suunnassa, varsinkin kun niiden takaa tulee kulkemaan pyörätie. Vanhan Suurtorin ylityspaikka on myös liian kapea.

Päärautatieaseman seudulle ja Kalervonkadulle/Västäräkinkkadulle suunnitellut pyöräkadut ovat hyvä ratkaisu. Västäräkinkkadulla pyöräkatu voisi mahdollisesti jatkaa kadun päähän asti, tällöin kuitenkin tulee kiinnittää erityistä huomiota ohjaukseen raitiotietä seuraavalle pyöräilyn pääreitille. Jatkosuunnittelussa on myös tarkasteltava sitä, miten Jaanintien länsilaidan pyörätieltä siirrytään Västäräkinkkadulle, sekä Västäräkinkkadun ajoradalta Jaaninojan suuntaisille pyörä- ja jalankulkuväylille.



Pyöräilijöiden yhteystarpeet Västäräkinkadulla.

Pyöräpysäköintiä on merkitty pysäkkien yhteyteen varsin hyvin. Jatkosuunnittelussa sitä tulee sijoittaa enemmän myös reitin varrelle, esimerkiksi keskustassa lähtökohtaisesti joka kortteliin. Myös päättyvien katujen päät ovat usein hyvä sijoituspaikka, kuten Kaivokadulla. Esimerkiksi Tuomiokirkonkadun ja Hämeenkadun risteykseen voisi sijoittaa telineitä jo nytkin. Pysäkeillä joille odotetaan suuntautuvan merkittävästi liityntäliikennettä tulee tarjota katettuja telinepaikkoja.

Muut katujärjestelyt

Yleissuunnitelman liikennesuunnitelmissa on paikoittain esitetty raitiotien kanssa risteävien sivukatujen katkaisuja. Nämä sujuvoittavat pääkatujen liikennettä, vähentävät tarpeetonta läpikulkuliikennettä vähäisemmällä kaduilla ja parantavat kestävien kulkumuotojen kilpailukykyä. Vastaava voisi mahdollisuuksien mukaan olla järkevää myös Hovioikeudenkadun ja Hämeenkadun risteyksessä sekä Humalistonkadun risteyksissä Läntisen Pitkätien ja Rauhankadun läntisen osuuden kanssa.

Toisin kuin yleissuunnitelman liitteessä 6.1 suositellaan, Tuomiokirkon ja yliopiston pysäkeille on yleissuunnitelman liikennesuunnitelmassa esitetty raitiotien ja bussien yhteispysäkkejä joilla bussit pysähtyvät raitiojunujen reitille. Yhteiskaistat ja -pysäkit -selvityksen mukaan niiden kautta kulkee niin monta bussivuoroa että tällaisen järjestelyn toimivuus on ruuhka-aikoina huono. Tämän vuoksi suosittelemme että vaihtoehtoisia pysäkkijärjestelyjä tarkastellaan jatkosuunnittelun aikana. Kyseeseen voi myös tulla joidenkin bussilinjojen siirto eri reitille. Myös raportin sivulla 55 käsitellyt Vaasanpuiston vaihtopysäkkijärjestelyjä ja niiden tilantarvetta tulee tarkastella, jotta ne voidaan ottaa huomioon muussa suunnittelussa.

Turussa 22.06.2023

Matti Koskimies

Puheenjohtaja

Kaupunkiympäristö, liikennesuunnittelu

Turun kaupungin vanhusneuvosto

Lausunto Turun raitiotien yleissuunnitelmasta Satama-Varissuo

Lausuntomateriaali on kattava ja antaa yleisvaikutelman, että taustatyö on tehty hyvin, jonka lähtökoh-
tana ovat olleet kaupunkistrategia, Ilmastosuunnitelma, yleiskaava sekä raitiotien aikaisemmat yleis-
suunnitelmat ja muut selvitykset.

Merkittävää vanhusneuvoston kohderyhmän näkökulmasta ovat olleet yleissuunnitelman työstövai-
heessa järjestetyt asukkaiden ja sidosryhmien osallistaminen ja kuuleminen kyselyllä sekä mahdollisuu-
della osallistua sidosryhmätilaisuuksiin.

Vanhusneuvosto pyytää kiinnittämään huomiota seuraaviin asioihin:

- rakentamisvaihe tulee olemaan pitkä ja vaikuttaa merkittävästi kaupunkiympäristöön, esteettä-
mään liikkumiseen, viihtyisyyteen 2020-luvun lopulla ja 2030-luvulla, jolloin vanhusväestön osuus
on kaupungissa suuri esim. suurten ikäluokkien vanhetessa. Nämä seikat tulee huomioida koko
rakennusvaiheen ajan
- esteettömyys tulee huomioida tarkasti, jotta ikäihmisten kulku raitovaunuun ja sieltä pois on tur-
vallista ja pysähtymisaika tulee olla riittävän pitkä, jotta myös apuvälineillä kulkevat ehtivät nousta
turvallisesti kyytiin
- pysäkkejä tulee olla riittävästi sopivin välein, jotta vanhukset ja liikuntarajoitteiset jaksavat kävellä
pysäkeille. Pysäkeillä penkkejä odottamiseen.
- tärkeät keinot joukkoliikenteen ja liikkumisen kehittämisessä ikääntyneen väestön näkökulmasta
ovat mm. turvallisen jalankulkuverkoston kehittäminen (ilman kapeilla kävely/pyöräteillä kiitäviä
potkulautoja ja polkupyöriä), kunnolliset pyörätiet, valo-ohjattujen suojateiden riittävyys, keskus-
taan suuntautuva että kaupungin eri osien välinen kattava julkinen liikenne (runkolinjat ja niiden
välinen reitistö), bussireitit pois mutkaisilta pikkukaduilta, maksuton matkustaminen rollaattorin
käyttäjille

Turussa 12.6. 2023

Marjut Aalto
Turun kaupungin vanhusneuvoston puheenjohtaja

Turun kaupunki
Kaupunkiympäristö
Liikennesuunnittelu
liikennesuunnittelu@turku.fi

Turun Vesihuolto Oy:n lausunto Turun raitiotien yleissuunnitelmasta Satama-Varissuo

Turun Vesihuolto ei ota kantaa

- raitiotien vaikutukseen Turun ja seudun kehitykseen
- raitiotien laajentamiseen seudulliseksi
- joukkoliikenteen ja kaupunkiliikkumisen kehittämiseksi, todeten kuitenkin, että infrastruktuuri vaatii jatkuvaa ylläpitoa ja määrävälein myös uusimista. Liikkumisen sujuvuuden kannalta tämä tulisi ottaa huomioon suunnitelmissa.

Kaupunkikehityksen näkökulmasta suunnitelma perustuu kaupunkirakenteen tiivistymiseen reitin varrella. Rakennetun pinta-alan lisääntyminen puolestaan johtaa kasvaviin hulevesimääriin. Hulevesimäärien kasvuun on myös varauduttava osana ilmastonmuutosta. Näiden muutosten vuoksi olemassa olevaan kaupunkirakenteeseen on varattava tilaa hulevesien avoratkaisuille, pidättämislakenteille ja tulvareiteille sekä mahdollisesti myös hulevesiviemäriä hoidettujen osuuksien suurempaan putkikokoon ja haasteellisempaan sijoittamiseen.

Raitiotien linjaaminen olemassa olevaan kaupunki- ja katurakenteeseen on erittäin haasteellinen. Raitiotietä ei voi sijoittaa verkostorakenteiden päälle, eikä välittömään läheisyyteen, koska verkostojen saneeraus- ja ylläpitotyöt edellyttävät kaivantojen tekemistä ja ne puolestaan tilaa, jotta kaivanto voidaan toteuttaa asianmukaisesti ja turvallisesti. Nämä seikat on otettu huomioon yleissuunnitelmassa hyvin yleisellä tasolla.

Turun Vesihuolto Oy:n verkostoja sijaitsee käytännössä lähes koko suunnitellun linjauksen matkalla. Raitiotie - vaihtoehto edellyttää Turun Vesihuolto Oy:n verkostojen siirtämistä. Verkostojen siirto voi aiheuttaa korkeuserojen muutosta niin, että viemäriverkostoihin on rakennettava lisäksi pumppaamoja. Jätevesipumppaamon sijoittaminen tiiviiseen kaupunkirakenteeseen on haasteellista mahdollisten hajuhaittojen vuoksi ja voivat vähentää vetovoimaisuutta. Osalla suunniteltua linjausta katualue

on jo nyt verrattain täynnä erilaisia vesihuolto-, energia-, lämpö- ja tiedonsiirtoverkostoja eikä tarvittavaa tilaa uusille verkostoputkille välttämättä enää löydy. Verkostojen siirtokustannukset on arvioitu hankkeen yleissuunnitelmassa karkealla tasolla. Suunnitelman yleisluonteisuuden vuoksi ei kuitenkaan ole voitu arvioida siirtojen teknisiä toteutusedellytyksiä, jotka saattavat aiheuttaa kerrannaisvaikutuksia ja lisäkustannuksia. Lähtökohtaisesti hankkeeseen ryhtyjä maksaa johtosiirrot.

Raitiotien läheisyys vaikeuttaa verkostojen kunnossapitotyötä ja lisää ylläpitokustannuksia. Huomion arvoinen asia on myös Turun Vesihuolto Oy:n runkojohdoista haarautuvat tonttijohdot (vesijohto ja viemärit), jotka ovat kiinteistöjen omistajien vastuulla ja joiden liittymispisteestä on sovittu rakentamisvaiheessa.

Yhteenvetona voi todeta, että suunnitelman yleisluonteisuuden vuoksi arviot johtosiirtojen teknisestä toteutettavuudesta, vaikutuksesta muuhun ympäristöön ja kustannuksista ovat vain suuntaa antavia.

Turun Vesihuolto Oy



Petri Elo
vesihuoltopäällikkö



Turun vihreät kannattaa lämpimästi suunnitelmia raideliikenteen monipuoliseksi lisäämiseksi Turun alueelle niin lähijunien kuin Turun kaupungin raitiotieliikenteenkin kautta. Lausuntokierroksella olevasta suunnitelmasta haluamme lausua seuraavaa.

Miten näette raitiotien vaikuttavan Turun ja seudun kehitykseen muun muassa vetovoiman, kaupunkikehityksen ja liikkumisen osalta?

Nähdäksemme raitiotien toteuttaminen ja jo suunnittelun edistyminen on vaikuttanut ja tulee vaikuttamaan positiivisesti Turun ja Turun seudun kehitykseen yhdessä Tunnin junan ja lähijunasuunnitelmien kanssa. Tampereen samoihin aikoihin aloitetun raitiotiesuunnittelun ja sen toteutuksesta aiheutuneita vaikutuksia tulee hyödyntää laajasti Turun raitiotien suunnittelussa ja raitiotietä koskevassa päätöksenteossa.

Nähdäksemme raitiotiesuunnitelma on erinomainen askel kohti vähemmän yksityisautoilukeskeistä, kestävämpää ja viihtyisämpää kaupunkia. Raitiotie vaikuttaa kumipyöräliikenteen vähenemisen kautta myös kaupungin ilmanlaatuun ja hengitysilman puhtauteen sekä polttomoottoreiden aiheuttamien päästöjen että tiepölyn vähenemisen kautta.

Raitiotien puolesta puhuu lisäksi sen saavutettavuus ja mielikuvavaikutukset kaupunkikuvaan. Lisäksi on tärkeää huomata, että raitiotien reitin selkeys ja helppo hahmotettavuus useimmilta kartoilta tekee siitä myös turisteille hyvän ja helppokäyttöisen liikennevälineen, ja toisaalta kaupungin kannalta keskeinen myönteinen maan arvon kehitys ja muu kiinteistökehitys korostuu nimenomaan kiinteälinjaisessa joukkoliikenteessä.

Kannatatteko raitiotien ensimmäisen vaiheen rakentamista Satama-Varissuo reitille suositellulla linjauksella?

Kannatamme pääosin raitiotien ensimmäisen vaiheen rakentamista ehdotetusti. Pidämme kuitenkin tärkeänä, että Varissuon päässä olevien pysäkkien määrää lisätään siten, että kävelymatka pysäkille on sopiva. Käytännössä nähdäksemme Varissuolle olisi syytä lisätä esitettyyn linjaukseen näiden kaksi pysäkkiä jo aiemmin suunnitelluissa linjausvaihtoehdoissa esitetyillä tavoilla. Varissuon osalta tulee huomioida erityisesti kaupunkikehitysnäkökulma ja alueen houkuttelevuuden parantaminen raitiotien vetoavulla.

Miten suhtaudutte raitiotien laajentamiseen seudulliseksi Turun naapurikuntiin?

Kannatamme raitiotien laajentamista seudulliseksi esimerkiksi Raision ja Kaarinan suuntaan. Lisäksi pidämme erityisen tärkeänä, että raitiotie, lähijunat, kaukojunat ja linja-autoreitistö suunnitellaan täydentämään toisiaan ja parantamaan koko seudun liikenneyhteyksiä. Kaikkien näiden edistäminen, mukaanlukien runkolinjauudistus, on nähdäksemme keskeistä joukkoliikenteen käytön kasvattamiseksi.



Mitkä ovat mielestänne tärkeimmät keinot Turun seudun joukkoliikenteen ja Turun kaupunkiliikkumisen kehittämiseen seuraavan kymmenen vuoden aikana ja pidemmällä aikavälillä?

Matkakeskus on raitiotien ja runkolinjauudistuksen ohella yksi merkittävä kokonaisuus, joka tulee huomioida siten, että kaikki liikennevälineet täydentävät toisiaan. Turun alueen joukkoliikenne on jo pääosin toimivaa, mutta reitistöt eivät tue toisiaan eikä järkeviä matkaketjuja siksi ole aina löydettävissä. Tämän korjaaminen raitiotien, lähijunaliikenteen ja runkolinjauudistuksen kautta on keskeistä.



Turun kaupunki/Kaupunkiympäristö, liikennesuunnittelu

[Click or tap here to enter text.](#)

PL355

2101 Turku

Suomi

Viite: Lausuntopyyntö Turun raitiotien yleissuunnitelmasta Satama-Varissuo
Drno 4105-2015 (609)

Lausunto Turun raitiotien yleissuunnitelmasta Satama-Varissuo

Turun yliopisto toimii pitkäjänteisesti ja tavoitteellisesti yhteistyössä muiden alueellisten toimijoiden kanssa Turun ja Turun seudun elinvoiman ja hyvinvoinnin lisäämiseksi.

Turun yliopisto näkee raitiotien yleissuunnitelman ensisijaisesti kaupunkikehityshankkeena, joka muuttaa kaupungin rakennetta ja vaikuttaa tulevaisuuden investointeihin vuosikymmenien ajan. Raitiotie on myös keino myötävaikuttaa ympäristöystävällisempään kulkumuotojakaumaan ja liikenteen aiheuttamien päästöjen vähenemiseen lähitulevaisuudessa.

Henkilöliikenteeseen vaikuttavat yhteiskunnan yleiset trendit, kuten taloudellinen kehitys, ihmisten elämäntavat ja regulaatio. Suomessa vallitsi 1960 - 1990 erittäin voimakas autoistumisen trendi ja joukkoliikenteen jyrkkä vähentyminen. Tämä trendi on taittunut 2000-luvulla.

Autottomien asuntokuntien määrä on Turun seudulla lisääntynyt, mikä lisää tarvetta toimivalle joukkoliikenteelle sekä tarvetta panostaa kävelyyn ja pyöräilyyn. Lisäksi valtakunnallisesti näkyy selvästi, että erityiset nuoret korkeakoulukaupungeissa asuvat naiset lykkäävät ajokortin hankintaa tai jopa jättävät sen kokonaan hankkimatta. Samanaikaisesti vanhemmissa ikäluokissa oleva autoistumispotentiaali on paljolti häviämässä tällä vuosikymmenellä. Kolmas merkittävä trendi on eri liikennevälineiden joustava käyttö osana omaa kulkemista.

Elämme voimakkaiden yhteiskunnallisten murrosten aikaa. Muun muassa maahanmuutto, monipaikkatyö, digitalisaatio ja uudet energiamuodot muokkaavat käyttäytymistämme myös liikkumismuotojen ja asuinpaikan osalta. Tämän vuoksi Turun yliopisto korostaa monipuolisen, tutkimuspohjaisen ja kriittisen lyhyt- ja pitkäaikaisvaikutusten arvioinnin merkitystä aina, kun päätetään laajoista infrastruktuurihankkeista.

Miten näette raitiotien vaikuttavan Turun ja seudun kehitykseen muun muassa vetovoiman, kaupunkikehityksen ja liikkumisen osalta?

Uusi raitiotieverkosto on laajamittainen kaupunkikehityshanke, jolla on merkittävä positiivinen vaikutus Turun vetovoimaan, pitovoimaan ja houkuttelevuuteen, ja se viestii samalla kestävästä kehityksestä mukaisesta tulevaisuudesta. Vertailukohtana Tampereen raitiotie on useimpien kaupunkikehityksen indikaattoreiden mukaan jo saavuttanut tai pian saavuttamassa pitkän aikavälin tavoitteensa huomattavan paljon etuajassa. Raitiotiellä on erityistä vetovoimaa verrattuna esimerkiksi bussiliikenteen parantamiseen.



Arvioitaessa liikenneinvestoinnin kannattavuutta on keskeistä ottaa huomioon, missä määrin sillä pystytään houkuttelemaan investointeja ja mitkä ovat investoinnin vaikutukset maan ja kiinteistöjen arvoon laajasti reitistön eri osuuksilla. Kaupungin kasvaessa ja kaupunkirakenteen kehittyessä Turun yliopisto pitää raitiotiehen liitettävien suotuisien kehityskulkujen toteutumista todennäköisenä.

Kansainväliset tutkimukset osoittavat, että pelkkä raideinvestointi ei kuitenkaan yksistään tuota merkittäviä etuja, ellei sitä rakenneta kiinteäksi osaksi kaupunkikehitystä ja maankäytön suunnittelua. Tarvitaan toiminnallisesti monimuotoisia ja viihtyisiä tihentymiä pysäkkien läheisyyteen, sekä jouhevat ja turvalliset yhteydet pysäkeille kävellen, pyöräillen sekä uusilla kevyen liikenteen muodoilla. Matkaketjut tulee ymmärtää kokonaisuutena.

Toteutuessaan linjareitistö muodostaa kaupungin keskeiset kehittämissakselit pitkäksi ajaksi eteenpäin. Pysyvänä joukkoliikennekäytävänä raitiotie tiivistää kaupunkirakennetta ja lisää kiinteistöjen haluttavuutta välittömässä läheisyydessään ja näin ollen myös kasvattaa niiden arvoa. Maankäyttö- ja rakennuslain tavoite on järjestää alueiden käyttö ja rakentaminen niin, että samalla luodaan edellytykset hyvälle elinympäristölle sekä edistetään ekologisesti, taloudellisesti, sosiaalisesti ja kulttuurisesti kestävä kehitystä. Toteutuessaan raitiotie myötävaikuttaa Turun liikennejärjestelmän päivittämiseen entistä kestävämpään ja ympäristöystävälliseen suuntaan.

Turun yliopisto pitää tärkeänä, että reittisuunnitelmissa huomioidaan sekä keskustan että lähi- ja kaukoliikenteen solmukohtien saavutettavuus. Lisäksi liityntäyhteyksissä tulee mahdollistaa erilaisten kulkumuotojen sujuva yhdistäminen raitiotielinjaan, kuten kaupunkipyörien saatavuus raitiotien varrella, turvalliset polkupyörien säilytyspaikat sekä parkkipaikat yksityisautoille.

Kannatatteko raitiotien ensimmäisen vaiheen rakentamista Satama-Varissuo reitille suositellulla linjauksella?

Linjaus on Turun yliopiston näkökulmasta pääosin onnistunut. Tosin linjaus Matkakeskuksen kautta tukisi kytkeytymistä junaan, kaukoliikenteen linja-autoihin ja Turun muuhun paikallisliikenteeseen. Yhdessä raitiotien kanssa Matkakeskus muodostuu julkisen liikenteen tehokkaaksi solmukohtaksi, jossa vaihtaminen välineestä toiseen on kätevää myös henkilölle, jolla on liikkumisvaikeuksia tai tavaraa kannettavana.

Yliopisto näkee positiivisena raitiolinjan myötävaikutuksen Turun Vanhakaupungin (historiallisen keskusta ja yliopistojen alue) kehittämiseen. Ymmärrettävästi raitiotien sovittaminen Engelin suunnittelemaan katurakenteeseen sisältää haasteita. Historiallisen kaupunkikuvan kunnioittaminen on kaupunkisuunnittelussa tärkeää.



On syytä varmistaa, että suunnitellun linjan matkustajavolyymit ovat myös tulevana vuosikymmeninä riittävät. Kuljetuskapasiteetin on oltava riittävä myös työmatkaliikenteen ruuhka-aikoina. Nykyisin noin 40 % ja vuonna 2050 noin puolet turkulaisista asuu enintään 600 metrin etäisyydellä suunnitelluista raitiotiepysäkeistä. Yliopisto näkee, että ensimmäisen vaiheen linja täyttää julkiseen liikenteeseen perinteisesti liitettyjä sosiaalisia tavoitteita integroidessaan itäisen Turun lähiöt entistä tiiviimmin keskeiseen kaupunkirakenteeseen, mikä vähentää segregatiokehitystä alueen vetovoiman ja ilmeen parantuessa.

Turun yliopiston omasta näkökulmasta on erinomaista ja välttämätöntä, että kaupungin keskeinen innovaatioresurssi – yliopistot ja ammattikorkeakoulut monipuolisine toimintoineen – sijaitsee reitin varrella. Erityisen tärkeää Turun yliopiston näkökulmasta on kulkuyhteyksien vahvistuminen akselilla keskusta–yliopistot–TYKS–Kupittaa, joka on sekä tutkimuksen ja koulutuksen synergioiden että elinkeinoelämän yhteyksien kannalta hyvin tärkeä. Lisäksi se parantaisi yleisesti Tiedepuiston ja Normaalikoulun yhteyksiä Turun yliopiston kampukselle ja muuhun Turkuun. Kupittaa kautta toteutuu myös oleellinen yhteys ”tunnin junaan”.

Yliopiston kampuksen tuntumassa työskentelee ja opiskelee tuhansia ihmisiä. Turun yliopisto kannustaa yhteisönsä jäseniä suosimaan kestäviä kulkuvälineitä ja vähentämään yksityisautoilua. Raitiotien ensimmäinen vaihe tukisi tavoitetta. Turun yliopistokampuksen kautta kulkevan, seudun läpäisevän raitiotielinjan liityntäyhteyksineen voidaan nähdä lisäävän erilaisten asumismahdollisuuksien saavutettavuutta joukkoliikenteellä yhteisömmme keskuudessa

Yliopiston kampusalueen, erityisesti Hämeenkadun tämänhetkinen liikenne on ruuhkaista, joten Turun yliopisto toivoo suunnittelutyön jatkovalmistelussa kiinnitettävän huomiota myös rakennusvaiheen sujuviin liikenneratkaisuihin.

Miten suhtaudutte raitiotien laajentamiseen seudulliseksi Turun naapurikuntiin?

Laajennussuunnitelman voidaan nähdä vahvistavan kokonaisvaltaisesti Turun seudun ja työssäkäyntialueen kehitystä ja ohjaavan tulevaisuuden investointeja alueelle. Turun yliopistolle on tärkeää, että kampusalue on helposti saavutettavissa myös Turun ympäristökunnissa asuville yliopistoyhteisön ja sen sidosryhmien jäsenille.

Turun yliopisto näkee, että raitiotien suunnittelussa ja toteutuksessa on otettava huomioon matkaketjut ympäristökunnista kampusalueelle. Raitiotien seudullinen laajeneminen tekisi osaltaan Turun korkeakouluista helpommin saavutettavia seutukuntien asukkaille. Raitiotien laajentaminen Turun naapurikuntiin mahdollistaisi matkaketjuineen nykyistä useamman Turun ulkopuolella asuvan yliopistonyhteisön jäsenen liikkumisen kampukselle ympäristöystävällisellä joukkoliikenteellä.



Raitiotien toteutuksen ei kuitenkaan pitäisi estää tai merkittävästi haitata yksityisauton käyttöä sellaisissa matkaketjuissa, joissa julkiset kulkuneuvot reitteineen eivät tarjoa kohtuullisia työmatkaketjuja. Seudullinen laajentaminen vaatii luonnollisesti lisäselvityksiä. Turun yliopisto osallistuu mielellään tutkimuksiin raitiotieliikenteen laajentamiseen liittyvistä monitieteisistä kysymyksistä.

Mitkä ovat mielestänne tärkeimmät keinot Turun seudun joukkoliikenteen ja Turun kaupunkiliikunnan kehittämiseen seuraavan kymmenen vuoden aikana ja pidemmällä aikavälillä?

Turun yliopisto arvioi, että vähähiiliset, monipuoliset ja joustavat joukkoliikennematkaiset ovat tulevaisuudessa yhä tärkeämpiä keinoja kaupunkiliikunnan kehittämiseen. Liikkumismuotojen kestävyys ja ekologisuus nousevat yhä tärkeämpään rooliin. Jotta kulkutapajakaumaa kyetään muuttamaan kohti kestävästä liikkumisesta, tulee käyttää useita keinoja yhtäaikaaisesti. Tämä edellyttää ymmärrystä matkaketjujen kokonaisuudesta sekä joukkoliikenteen liityntämatkojen ja vaihtojen sujuvuudesta.

Kulkutapajakauman muutoksille otolliset olosuhteet voivat syntyä, kun huolehditaan joukkoliikenteen, kevyen liikenteen ja kävelyn sujuvuudesta keskusta-alueen läpi ja sen eri osien välillä. Tällöin myös yksityisautoilun tarve kaupunkialueella vähenee. Lisäksi on tarpeen huolehtia palvelujen saavutettavuudesta ja esteettömyydestä esimerkiksi eri ikäryhmien osalta. Näillä toimilla keskusta-alueen viihtyisyyttä ja saavutettavuutta voidaan parantaa merkittävästi.

Turun yliopisto katsoo, että Turun raitiotiehankkeen vaikutusta matkustuskäyttäytymiseen ja kaupunkikehitykseen tulisi tutkia laajasti myös jatkossa. Tutkimus ja seuranta hyödyttävät Turun kaupungin liikennejärjestelmän edelleen kehittämistä myös laajemmin ja pitkällä aikavälillä. Kriittinen tutkimuspohjainen vaikutustenarviointi on päätöksenteossa keskeistä.

Tulevaisuuden kulkumuotojen ja kuluttajakäyttäytymisen ennustaminen on yhteiskunnallisessa murroksessa haastavaa. Ratkaisujen tekeminen muutosten keskellä luonnollisesti lisää epävarmuustekijöitä ja riskejä, mutta myös päätöksenteon viivästyminen on omiaan lisäämään epävarmuutta ja riskejä. Turun yliopisto suhtautuu myönteisesti huolellisesti valmisteltuihin hankkeisiin, joiden voi arvioida edistävän Turun ja Turun seudun elinvoimaa ja hyvinvointia sekä Turun yliopiston toimintaedellytyksiä ja vetovoimaa.

Turussa 8.9.2023

Mika Hannula
Vararehtori



**TURUN
YLIOPISTO**
UNIVERSITY
OF TURKU

Tämä dokumentti on allekirjoitettu sähköisesti Turun yliopiston UTUsign-järjestelmällä
This document has been electronically signed with UTUsign system of the University of Turku

Päiväys / Date: 08.09.2023 14:52:32 (UTC +0300)

Mika Hannula

vararehtori

Turun yliopisto

Organisaation varmentama (UTU käyttäjätunnus)
Certified by organization (UTU user account)

Organisaation varmentama



Lausunto Turun raitiotien yleissuunnitelmasta

Turun yliopiston ylioppilaskunta kiittää mahdollisuudesta lausua Turun raitiotiehankkeesta.

TYU on kannattanut raitiotien rakentamista Turkuun jo pitkään. TYUn poliittinen linjapaperi puoltaa raitiotien rakentamista seuraavasti:
"Joukkoliikennettä Turussa tulee kehittää rakentamalla raitiotie --. Raitiotien rakentaminen ei saa johtaa joukkoliikenteen kokonaisuuden kehittämisen laiminlyöntiin. Opiskelijoiden jokapäiväiset tarpeet on otettava erityisesti huomioon raitiotien rakentamisvaiheessa."
Opiskelijanäkökulmasta raitiotiehankkeen merkittävimmät hyödyt ovat kaupungin vetovoiman parantuminen ja liikkumisen helpottuminen.

Raitiotiehankkeen toteuttamisen ensimmäinen hyöty opiskelijoille on mielikuva siitä, että Turku on varteenotettava opiskelijakaupunki, jonne kannattaa muuttaa opiskelemaan kauempaakin. TYU visioi olevansa Suomen suosituin ylioppilaskunta Suomen suosituimmassa yliopistossa. Turun kaupungilla on valtava potentiaali olla Suomen suosituin opiskelijakaupunki. Se vaatii raitiotiehankkeen kaltaisia suuria investointeja kaupungin ja keskustan kehittämiseksi. Raitiotiehankkeen toteuttaminen, Tunnin junan onnistuminen ja suunnitelmat Tiedepuiston kehittämiseksi ovat hyvä alku elinvoimaiselle Turulle.

Opiskelijat tarvitsevat hyvät kulkuyhteydet korkeakouluille. Raitiotie helpottaa liikkumista ja mahdollistaa opiskelijoille joustavamman asumisen suunnitellun linjauksen varrelta. Nykyisellään esimerkiksi sataman alue on haastava asuinpaikka opiskelijoille. Paremmat kulkuyhteydet kampukselle helpottavat opiskelijoiden arkea merkittävästi. Parhaimmillaan raitiotiehanke voi myös vähentää autoilevien opiskelijoiden tarvetta autolle.

Korkeakouluopiskelijat kaipaavat kaupungissa elävää keskustaa, josta löytyy monipuolisia palveluja ja aktiviteetteja. Raitiotie keskustassa edistää laadukkaiden katutilojen ja kevyen liikenteen ehdoilla suunniteltua keskustaa. Raitiotiehanke on kaupungilta keskeinen lupaus keskusta-alueeseen panostamisesta, mikä vaikuttaa merkittävästi alueen yrittäjien luottoon ja mahdollisuuksiin toimia Turussa. Hankkeen myötä maan arvo nousee, ja yritykset voivat luottaa asiakasvirtoihin. Opiskelijat kaipaavat Turkuun lisää palveluja ja työpaikkoja.



TYU kannattaa raitiotien ensimmäisen vaiheen rakentamista Satama-Varissuo reitille suositellulla linjauksella. Ylioppilaskunta kannattaa kuitenkin raitiotien laajentamista myös Yo-kylään ja Halisiin, jotta opiskelija-asuntojen keskittymistä olisi nopeat kulkuyhteydet kampukselle.

TYU suhtautuu myönteisesti raitiotien laajentamiseksi Turun naapurikuntiin, sillä se monipuolistaa opiskelijoiden asumismahdollisuuksia myös Turun ulkopuolella.

Pidemmällä aikavälillä on Turun keskusta- ja kampusalueen liikennettä kehitettävä ensisijaisesti pyöräilijöiden ja kävelijöiden ehdoilla. Raitiotiehankkeen toteuttaminen ei saa laiminlyödä joukkoliikenteen kokonaisuuden kehittämistä. Raitiotiehanke on kuitenkin ensisijaisen tärkeä hanke, koska se on uusille joukkoliikenteen käyttäjille helpoimmin lähestyttävä julkisen liikenteen muoto. Opiskelijoille tulee tarjota merkittävä opiskelija-alennus julkisen liikenteen lipuista.

Kaupungin tulee raitiotiehankkeen toteuttamisen lisäksi osoittaa luottavansa itse alueen kehittymiseen ja kiinnostavuuteen. Täten opiskelijat uskaltavat jäädä Turkuun töihin tai yrittämään. Lopputuloksena Turku on Suomen suosituin opiskelijakaupunki.

Lisätietoja:

Akseli Tiitta

TYUn hallituksen puheenjohtaja

tyy-pj@utu.fi

puh. 045 3205125



liikennesuunnittelu@turku.fi

LAUSUNTO TURUN RAITIOTIEN YLEISSUUNNITELMASTA

Turun Ylioppilaskyläsäätiö (TYS) rakentaa, perusparantaa, vuokraa ja ylläpitää asuntoja peruskoulun jälkeisissä oppilaitoksissa opiskeleville. TYS:llä on noin 5000 asuntoa noin 7 000 asukkaalle 18 asuntokohteessa eri puolilla Turku.

TYS:n vuoteen 2040 tähtäävänä visiona on olla yhä useamman opiskelijan valinta ja koti, missiona vuokrata kilpailukykyisiä asuntoja opiskelijoille, ja tavoitetilana, että TYS:n asuntokanta on kasvava.

TYS:lle on tärkeitä, että Turku on vetovoimainen kasvukeskus ja että Turun yliopistot, korkeakoulut ja muut oppilaitokset ovat haluttuja haku- ja opiskelupaikkoja myös tulevaisuudessa. TYS edesauttaa osaltaan tätä kaupungin ja oppilaitosten positiivista kehitystä tarjoamalla asunnon tällä hetkellä noin viidesosalle Turussa opiskelevista.

TYS näkee raitiotiehankkeen ensisijaisesti kaupunkikehityshankkeena ja Turun vetovoima-, maine-, kilpailukyky- ja elinvoimatekijänä ja toissijaisesti joukkoliikennesuunnitteluna.

Kokemukset raitiotiehankkeista muissa kaupungeissa Suomessa ja muualla ovat enimmäkseen myönteisiä, ja niissäkin korostuu positiivinen kaupunkikehitys.

Raitiotien yleissuunnitelman reittiehdotuksen välittömässä vaikutuspiirissä TYS:llä on sen perinteinen ja suosittu kohde Ylioppilastalot ja Varissuolla vaihto-opiskelijoiden käytössä oleva Iltakajo. Joissain raitiotieiden vaikutustutkimuksissa käytetyn noin 1 000 metrin säteen sisällä on TYS:llä lisäksi useita muita kohteita (Tavasti, Aitiopaikka, Ikituuri, Nummenranta ja Ylioppilaskylän läntisimmät korttelit). Näissä asuu yhteensä noin 2500 asukasta, joille raitiotie voisi olla käyttökelpoinen kulkumuoto keskustaan ja muualle reitin varrelle, etenkin kun kävely- ja pyöräilyreitit Ylioppilaskylästä Hämeenkadulle on parannettu.

Positiivinen vaikutus Turun kaupunkikehitykseen, mukaan lukien sosiaalisesti tasapainoinen kaupunkikehitys, kestävä kehityksen tavoitteiden mukaisuus ja käytön helppous puoltavat hanketta TYS:n näkökulmasta.

TURUN YLIOPPILASKYLÄSÄÄTIÖ

Risto Siilos
toimitusjohtaja
hallituksen valtuuttamana



Turun Ylioppilaskyläsäätiö
0142348-6
www.tys.fi

Studentbystiftelsen i Åbo
+358 2 275 0200
etunimi.sukunimi@tys.fi

Turku Student Village Foundation
Inspektorinkatu 12 A,
20540 Turku

SIGNATURES**ALLEKIRJOITUKSET****UNDERSKRIFTER****SIGNATURER****UNDERSKRIFTER**

This documents contains 1 pages before this page

Dokumentet inneholder 1 sider før denne siden

Tämä asiakirja sisältää 1 sivua ennen tätä sivua

Dette dokument indeholder 1 sider før denne side

Detta dokument innehåller 1 sidor före denna sida

authority to sign

representative

custodial

asemavaltuus

nimenkirjoitusoikeus

huoltaja/edunvalvoja

ställningsfullmakt

firmateckningsrätt

förvaltare

autoritet til å signere

representant

foresatte/verge

myndighed til at underskrive

repræsentant

frihedsberøvende



15.6.2023

Turun kaupunginhallitus

Raitiotien yleissuunnitelma Satama–Varissuo

TVT Asunnot Oy kiittää mahdollisuudesta lausua raitiotien yleissuunnitelmasta Satama-Varissuo.

Lausunnonantajasta

TVT Asunnot Oy hallinnoi ja kehittää Turun kaupungin asuntokantaa huolehtien erityisesti kohtuuhintaisesta elinkeinopoliittisesta vuokra-asuntotarjonnasta ja sosiaalisesta asumisesta.

TVT Asunnoilla on noin 11 300 asuinhuoneistoa, joissa asuu yli 20 000 ihmistä. Yhtiön asuinkiinteistökannasta suunnitellun raitiotielinjan vaikutusalueella olisi noin 1 600 asuntoa ja 2 800 ihmistä.

Yleiset kommentit

Asunnon sijainti ja monipuoliset kulkuyhteydet ovat TVT Asuntojen asukkaille tärkeitä asumisen laatuun liittyviä tekijöitä. Sujuvaa arkea ja toimivia joukkoliikenneyhteyksiä arvostetaan. Siksi TVT Asunnot kannattaa olemassa olevan joukkoliikenteen hyvää palvelutarjontaa ylläpitäviä ja kehittäviä toimia.

TVT Asuntojen asukkaat elävät eri elämäntilanteissa ja heidän liikkumisen tarpeensa ovat erilaisia. Joukkoliikenteen käytettävyyden kannalta on olennaista, että matka pysäkille on kohtuullinen ja pysäkit ovat helposti saavutettavissa. Tällä hetkellä kahden lähimmän pysäkin keskiarvoetäisyys TVT Asuntojen asuntokohteista on 170 metriä.

TVT Asuntojen näkemyksen mukaan hyvät joukkoliikenneyhteydet ja raitiotien toteuttaminen luovat edellytyksiä kaupungin kehittämiseksi ja vetovoiman kasvattamiselle. Raitiotieinvestointi voi toteutuessaan muodostua tekijäksi, joka luo yhtiön omistajalle arvon nousua.

Raitiotie kytkisi Turun itäiset osat kiinteämmin muuhun kaupunkirakenteeseen. TVT Asuntojen näkemyksen mukaan raitiotie vaikuttaisi myönteisesti sen vaikutusalueella olevien asuinalueiden houkuttelevuuteen.

TVT Asunnot Oy

Teppo Forss
toimitusjohtaja




Kirje

20.6.2023

VN/16291/2023

VN/16291/2023-VM-3

Turun kaupunki, Dnro 4105-2015 (639)

Valtiovarainministeriön lausunto Turun raitiotien yleissuunnitelmasta Satama-Varissuo
Tausta

Turun kaupunginhallitus pyytää lausuntoa Turun raitiotien yleissuunnitelmaan liittyen. Saadut lausunnot palvelevat päätöksentekoa raitiotiesuunnittelun jatkamisesta.

Yleissuunnitelmassa raitiotietä on verrattu runkobussijärjestelmään. Infrastruktuuri-investointien suuruudeksi on arvioitu runkobussijärjestelmässä 95 miljoonaa euroa ja raitiotiellä Satama-Varissuo 333 miljoonaa euroa. Valtion osuudeksi raitiotien infrastruktuuri-investoinneista on suunnitelmassa oletettu 30 %.

Oletuksena selvityksessä on, että hankkeen jatkamisesta tehdään päätös syksyllä 2023. Hankkeen suunnittelu-aika olisi vuosina 2024-2025 ja varsinainen rakentamisaika sijoittuisi vuosille 2026-2031.

Lausunto

Raitiotien yleissuunnitelma on kattava ja sen yhteydessä on tehty runsaasti eri tahojen laatimia selvityksiä, mm. talousvaikutuksia on selvitetty useasta eri näkökulmasta.

Raitiotien kumulatiiviset pääoma- ja käyttötalousvaikutukset kuntatalouteen 30 vuoden aikana ovat käytetyillä oletuksilla reittivaihtoehdosta riippuen 173-306 miljoonaa euroa heikommat kuin runkobussivaihtoehdolla.

Kuntatalouslaskelmaan sisältyy merkittäviä epävarmuustekijöitä monien olettamusten sekä pitkän tarkastelu-aikavälin vuoksi. Jotta raitiotie olisi runkobussia kannattavampi vaihtoehto kuntatalouden näkökulmasta tulisi Satama – Varissuo -raitiotien tuoma lisäkasvu olla Turussa karkean arvion mukaan 10 000 – 15 000 asukasta. Nyt tehdyissä laskelmissa on turvauduttu kaupungin omaan väestöennusteeseen (+ 4 300 asukasta 2050 tasolla ja + 5 130 vuoden 2055 tasolla).

Valtiovarainministeriö haluaa kiinnittää huomion kaupungin investointitasoon. Lähtökohtana tulisi olla, että investointi on toiminnallisesti ja taloudellisesti pitkällä aikavälillä kannattava sekä suhteutettu realistisesti alueen asukkaiden tulevaan palvelutarpeeseen ja kunnan talouden kantokykyyn. Käyttötalouden haasteelliset näkymät edellyttävät investointien priorisointia ja pitkäjänteistä suunnittelua, jotta käyttötalouden liikkumavara ja lainanhoitokyky saadaan säilytettyä. Tilannetta vaikeuttaa korkojen nousu, joka välittyy lopulta myös kuntatalouden lisäkustannuksiksi.

Valtio on osallistunut Turun raitiotien suunnitteluvaiheeseen 4,5 milj. euron avustuksella ja enintään 30 % hankkeen kustannuksista osana vuosien 2020-2031 MAL-sopimusta. Valtio on myös osallistunut vastaaviin kaupunkiliikenteen hankkeisiin osana MAL-sopimuksia esimerkiksi Helsingissä ja Tampereella. Tampereen raitiotiehankeeseen valtio sitoutui 84,957 milj. euron valtuudella ja enin-

Postiosoite
Postadress
Postal Address
 Valtiovarainministeriö

Käyntiosoite
Besöksadress
Office

Puhelin
Telefon
Telephone

Faksi
Fax
Fax

s-posti, internet
e-post, internet
e-mail, internet

PL 28
 00023 Valtioneuvosto

Snellmaninkatu 1 A
 Helsinki

0295 16001
 +358 295 16001

kirjaamo.vm@gov.fi

tään 30 prosentin osuudella hankkeen kustannuksista. Hankkeen hyöty/kustannussuhteeksi arvioitiin 1,32 (Tampereen raitiotien vaikutusten arviointi, yhteenvetoraportti 2016). Valtio päätti osallistumisesta Pohjois-Helsingin raitiotien kustannuksiin 105 milj. eurolla, kuitenkin enintään 30 % hankkeen kustannuksista. Hankkeen hyöty/kustannussuhteeksi arvioidaan 0,6. Nyt kyseessä oleva Turun raitiotiehanke on erittäin heikko hyöty-kustannussuhteeltaan, joka lausunnolla olevan selvityksen mukaan on vain 0,2. Yleissuunnitelmassa on kuitenkin oletettu valtion osuudeksi raitiotien infrastruktuuri-investoinneista 30 %.

Valtion osuudesta (suhteellinen osuus ja enimmäiseuromäärä) Turun seudun infrastruktuurihankkeisiin neuvotellaan MAL-sopimusten päivitysten yhteydessä. Valtiontalouden heikko tilanne, hallitusohjelmassa linjattu julkisen talouden sopeuttaminen 6 miljardilla eurolla sekä lukuisat jo olemassa olevat määrärahatarpeet ja investointikohteet, rajoittavat valtion mahdollisuuksia osallistua hankkeiden rahoittamiseen.

valtiosihteeri kansliapäällikkönä Juha Majanen

osastopäällikkö, budjettipäällikkö Mika Niemelä

Jakelu Turun kaupunki

Tiedoksi VM BO Finanssipolitiikan yksikkö, Kati Jussila
VM KAO Hallinto ja politiikka, Lotta Mattsson

VN/16291/2023-VM-3

Seuraavat henkilöt ovat allekirjoittaneet tämän asiakirjan sähköisesti /

Följande personer har undertecknat denna handling elektroniskt /

This document has been signed electronically by the following persons:

Turun kaupunki / Kaupunkiympäristön palvelukokonaisuus

liikennesuunnittelu@turku.fi

Varsinais-Suomen Asumisoikeus Oy omistaa, ylläpitää ja tuottaa laadukkaita asumisoikeuskoteja kaikkiin elämäntilanteisiin. Vaso omistaa 112 asumisoikeuskiinteistöä viiden Varsinais-Suomalaisen kunnan alueella. Vaso on osa Turun kaupungin kaupunkikonsernia. Asuntoja on yhteensä n. 2.900, asukkaita yli 5.500. Asukassegmenttimme painottuvat palvelualueilla työskenteleviin, lapsiperheisiin ja senioreihin. Yhtiö toimii yleishyödyllisenä voittoa tavoittelematta.

LAUSUNTO RAITIOTIEN YLEISSUUNNITELMASTA

Varsinais-Suomen Asumisoikeus Oy (VASO) kiittää mahdollisuudesta lausua raitiotien yleissuunnitelmasta. VASO katsoo raitiotien rakentamiseen valmistautumisen olevan perusteltua. Katsomme, että helppokäyttöinen ja ekologinen liikkuminen on asukkaitamme palvelevaa.

Asuntotoimijana VASO katsoo raitiotien reittilinjauksen tarkastelun käsittävän kaksi olennaista näkökulmaa. Ensimmäinen näkökulma on maankäytön mahdollisuudet reittilinjauksen varalla ottaen huomioon kasvavan kaupungin tarpeet uusille asuinalueille. Satama-Varissuo -linjauksen varrella on huomattava määrä kehitteillä ja rakenteilla olevia asuinalueita (Herttuankulma, Kirstinpuisto ja Itäharju), joiden linkittymistä kaupungin keskustaan ja julkisen liikenteen asemaan raitiotie tukee. Satama-Varissuo -linjauksen varrella täysin uusia asumisen ja palveluiden käyttöön otettavia maa-alueita on kuitenkin rajallisesti. Toisaalta Satama-Varissuo -linjaus mahdollistaisi uuden linjan rakentamisen myöhemmin Artukainen – Pansio/Perno -suuntaan, joka toisi raitiolinjan varrelle uusia asumisen ja palveluiden alueita.

Toinen näkökulma raitiotien reittilinjauksessa on asuinalueiden segregaaation ehkäiseminen ja monipuolisen asuntokannan rakentuminen uusille asuinalueille. VASO katsookin raitiotien luovan perustan alueiden tasapuoliselle kehitykselle, ratkaisevaa kuitenkin on monipuolisesta asuntotarjonnasta huolehtiminen raitiotien varrelle rakentuville asuinalueille. Monipuolisuus ja segregaaation ehkäisy toteutuu vain, jos tonttiluovutuksissa huomioidaan asuntotuotannon eri tuotemuodot.

Vaso suhtautuu alueellisiin kehityshankkeisiin myönteisesti. Turkuun suuntautuu huomattava määrä liikennettä myös muista kaupunkiseudun kaupungeista. Alueellisena toimijana meille on tärkeää, että yhteyksiä koko kaupunkiseudulla kehitetään aktiivisesti.

Asukkaidemme asumis- ja liikkumistarpeet ovat moninaiset. Joukkoliikenteen verkoston ja kulkutapaosuuden kasvattaminen on näkemyksemme mukaan yksi tärkeimmistä tulevaisuuden maankäyttöä, hiilineutraalisuutta ja alueiden monipuolisuutta tukevista ratkaisuista.

Turussa, 15.6.2023

Varsinais-Suomen Asumisoikeus Oy



Maria Aspala

toimitusjohtaja



Turun kaupunki
Kaupunkiympäristö
liikennesuunnittelu@turku.fi

Viite: Turun kaupunginhallituksen lausuntopyyntö 24.5.2023, Dnro 4105–2015 (639)

Lausunto Turun raitiotien yleissuunnitelmasta Satama-Varissuo

Turun kaupunginhallitus on pyytänyt lausuntoa Turun raitiotien yleissuunnitelmasta välillä Satama-Varissuo. Satama-Varissuo raitiotien reitiksi suositellaan linjausta, joka kulkee Satamasta Humalistonkatua Kauppatorille päätyen Varissuolla Pelttarinkadulle. Tuomiokirkon kohdalla reitti kulkisi linjausta Uudenmaakatu-Hämeenkatu. Raitiotien varikko on suunniteltu Iso-Heikkilään Kiertotähdentien päähän.

Yleissuunnitelman laadinnassa on saavutettu suunnittelulle asetetut tavoitteet ja lopputuloksena on laadukas suunnitelma, jossa on huomioitu eri näkökulmia ja selvitetty raitiotien vaikutuksia. Suunnitelma tukee valtakunnallisia alueidenkäyttötavoitteita joukkoliikenteen edistämisen osalta ja yhdyskuntarakenteen tiivistämistä kestävästi sekä valtakunnallisen ja seudullisen liikennejärjestelmäsuunnitelman tavoitteita.

ELY-keskus on yleiskaavaan 2029 antamassaan lausunnossa pitänyt hyvänä, että raitiotieratkaisu on tuotu osaksi yleiskaavoitusta, jossa voidaan ratkaista joukkoliikennettä tukeva maankäyttö ja sen tehostaminen. Yleiskaavassa on käytetty Joukkoliikenteen laatukäytävä -merkintää, jolla kaavaselostuksen mukaan kuvataan raitiotien tavoitelinjasto ja runkobussi-reittien merkittävimmät osuudet. Kaavaselostuksessa todetaan, että maankäytön suunnittelun tulee tukea joukkoliikenteen toimintaedellytyksiä. Yleiskaavan tavoitteena on ollut kaupunkirakenteen tiivistäminen reitin varrella sekä siten raitiotien rakentamiseen varautuminen.

ELY-keskus katsoo, että raitiotiesuunnitelma on hyväksytyn yleiskaavan 2029 mukainen ja tukee yleiskaavan tavoitteita sekä yleisesti edistää joukkoliikenteen kehittymisen mahdollisuuksia kaupunkiseudulla.

Yleissuunnitelmassa on raitiotien vaikutuksia arvioitu mm. maankäyttösuunnitelmien toteutumiseen ja nopeutumiseen. Kaavoituksessa onkin syytä varautua maankäytön tehostamiseen suunniteltujen linjausten varrella.

Tarkemmassa suunnittelussa huomiota tulee kiinnittää myös suunnitellun reitin läheisyyteen sijoittuvien arvorakennusten säilymisen varmistamiseen, ottaen huomioon, että osa vanhoista perustuksista on puupaaluilla.

6.7.2023

Arkeologisen kulttuuriperinnön osalta ELY-keskus viittaa museoviranomaisten lausuntoihin.

Raitiotie palvelee ensisijaisesti kaupungin sisäistä joukkoliikennettä, mutta on osana seudullista ja valtakunnallista liikennejärjestelmää.

Jatkosuunnittelussa on tärkeää huomioida matkaketjut tärkeimmissä liikenteellisissä solmupisteissä. Tärkeitä liikenteellisiä solmupisteitä raitiotien varrella ovat Varissuon ja Sataman päätepysäkkien lisäksi Tiedepuisto, Tuomiokirkkopuisto ja Kauppatori. Riittävät ja hyvin saavutettavat liityntäpysäköintipaikat, niin polkupyörille kuin autoille, sekä sujuvat jalankulkuyhteydet ja viihtyisä ympäristö houkuttelevat käyttämään joukkoliikennettä.

Liikenneturvallinen ja esteetön liikkumisympäristö on tavoiteltavaa raitiotien suunnittelun tarkentuessa.

ELY-keskus vastaa toimialueellaan joukkoliikenteen toimivaltaisena viranomaisena seutuliiikenteen järjestämisestä erityisten syiden toteutuessa. Alueelle liikennöi myös markkinaehtoisia kaukoliikenteen toimijoita. Kauko- ja seutuliiikenteen tarpeet ja yhteensovitus on hyvä huomioida jatkosuunnittelussa (vaihdot, liittynät, pysäkit, tilaratkaisut). Kun raitiotien rakentamisen jälkeen siirrytään raitiotieliikenteen operointiin, ELY-keskus esittää kiinnostuksensa lippuyhteistyöhön, jotta erityisesti säännöllisesti matkustavien asiakkaiden jatko- ja vaihtomatkat hoituvat sujuvasti.

Suunniteltu raitiotien reitti ei risteä maanteiden kanssa, mutta raitiotien linjaus risteää ja yhtyy useammassa kohtaa kaupungin ydinkeskustaan ja Aurajoen itäpuolelta satamaan johtaville erikoiskuljetusreiteille. Erityisesti painavien ja korkeiden erikoiskuljetusten huomioiminen on tärkeää raitiotien jatkosuunnittelussa.

Turun raitiotien yleissuunnitelmassa on hyvin tiivistetty ja arvioitu rakentamisen aikaisia päästöjä, ja hankkeen vaikutuksia ilmastonmuutoksen hillintään. Ilmastonmuutokseen sopeutuminen ja ilmatoriskit ovat kuitenkin jääneet suunnitelmassa käsittelemättä. Turun raitiotien ratkaisujen pitkäikäisyyden ja liikennejärjestelmän toimivuuden takaamiseksi on hyvä kiinnittää huomiota ilmatoriskeihin ja ilmastonmuutoksen sopeutumisen tarpeisiin suunnittelualueella. Lausuntopyyntöaineistoissa on selkeästi tuotu esille rakentamisen aikaisten päästöjen merkittävä osuus, sekä myös mahdollisuus merkittävään päästöjen vähentämiseen rakentamisvaiheessa. Jatkosuunnittelussa on varmistettava, että rakentamisessa, esirakentaminen mukaan lukien, tullaan kiinnittämään erityistä huomiota päästöjen minimointiin, esimerkiksi käyttämällä vähäpäästöisiä materiaaleja, jotta hanke on linjassa yleissuunnitelmassakin esiin nostetun Hiilineutraali Turku 2029 -ohjelman ilmastotavoitteiden kanssa. ELY-keskus katsoo, että raitiotien jatkosuunnittelun yhteydessä on hyvä laatia tarkastelut ilmastonmuutokseen sopeutumisen ja ilmatoriskien osalta.

6.7.2023

Kannanotot lausuntopyynnössä esitettyihin kysymyksiin:

Miten näette raitiotien vaikuttavan Turun ja seudun kehitykseen muun muassa vetovoiman, kaupunkikehityksen ja liikkumisen osalta?

ELY-keskus toteaa, että raitotiehanke on ennen kaikkea imago- ja kaupunkikehityshanke, joka luo pitkällä aikavälillä mahdollisuuksia kehittää kaupunkikuvaa, kestäväää liikennejärjestelmää ja kaupunkirakennetta sekä viihtyisää ja turvallisempaa elinympäristöä. Raitiotiellä luodaan jalankulku- ja joukkoliikennekaupunkia ja tätä kautta toteutetaan valtakunnallisia ja seudullisia tavoitteita kestävään liikkumisen edistämiseksi.

Kannatatteko raitiotien ensimmäisen vaiheen rakentamista Satama-Varissuo reitille suositellulla linjauksella?

Lausuntopyynnön mukaan Satama-Varissuo raitiotien reitiksi suositellaan linjausta Humalistonkadun kautta. ELY-keskus katsoo, että raitiotielinjauksissa on huomioitava oleellisena seikkana rautatieasemien saavutettavuus sekä suunniteltu matkakeskus tulevaisuuden matkaketjujen solmupisteenä.

Raitiotien ensimmäisen vaiheen linjaukseksi on valikoitumassa Satama-Varissuo siten, että reitti ei kierrä keskustassa matkakeskuksen kautta. Perusteet, jolla on päädytty suositeltuun linjaukseen, ovat ymmärrettäviä. ELY-keskus kuitenkin toteaa, että linjaus ei ole matkaketjujen kannalta optimaalinen. Suunnitellun matkakeskuksen puuttuminen linjauksesta ei mahdollista sujuvaa vaihtoyhteyttä juniin tai kauko- ja seutuliikenteen linja-autoihin. Linjaus rajaa raitiotiehanke enemmän paikalliseksi kuin seudulliseksi hankkeeksi.

ELY-keskuksen näkökulmasta on myös keskeistä, että Kupittaaan alueelle syntyy pysäkki-infran puolesta liikenteellinen solmukohta, jossa matkustajan on mahdollista vaihtaa liikennemuodosta (paikallisliikenteen, seutu- ja kaukoliikenteen linja-autot sekä juna) toiseen.

Lausuntopyynnön mukaan suositeltu linjaus raitiotielle on Hämeenkadun ja Uudenmaankadun risteyksen kautta. ELY-keskus kannattaa suosituksen mukaista linjausta, joka mahdollistaa Tuomiokirkkotorin säilymisen rakentamiselta. Historiallisen kulttuuriympäristön arvojen säilymisen kannalta linjaus on perusteltua sijoittaa reitille Uudenmaankatu-Hämeenkatu.

Miten suhtaudutte raitiotien laajenemiseen seudulliseksi Turun naapurikuntiin?

6.7.2023

Turun kaupunkiseudun liikennejärjestelmäsuunnitelman joukkoliikennevisiossa 2040 + raitiotiereitistö ulottuu Raisioon ja Kaarinaan. Raitiotiereitistön laajenemisesta on kirjauksia Turun seudun MAL-sopimuksessa. Raitiotien laajeneminen Turusta naapurikuntiin on yhteisesti asetettujen tavoitteiden mukaista. ELY-keskus katsoo, että raitiotiereitistön laajeneminen seudulliseksi on kannatettavaa, kun raitiotien laajenemisalueilla on riittävästi käyttäjäpotentiaalia joukkoliikenteelle.

Mitkä ovat mielestänne tärkeimmät keinot Turun seudun joukkoliikenteen ja Turun kaupunkiliikunnan kehittämiseen seuraavan kymmenen vuoden aikana ja pidemmällä aikavälillä?

Julkisen liikenteen kivijalka, oli se sitten linja-auto tai raitiotie, on kohtuuhintainen, selkeästi viestitty ja tarpeeksi tiheä joukkoliikennepalvelu. Jalankulun ja pyöräilyn turvalliset, esteettömät ja sujuvat reitit, joiden eteen Turun kaupunki on tehnyt ansiokasta kehitystyötä, vaativat toimia raitiotien rakentuessa osaksi liikennejärjestelmää. Mikroliikunnan eri muodot on tulevaisuudessa huomioitava liikenneympäristön suunnittelussa, kuten myös lähijunaliikenne ja sen kytkeytyminen osaksi toimivaa liikennejärjestelmää.

Turun kaupunkiseudun liikennejärjestelmän kehittämistä on tehty jo pitkään ja ansiokkaasti alueellisen liikennejärjestelmätöiden puitteissa. Yksi tärkeimmistä keinoista tulokselliseen kehittämistyöhön on yhteistyö seudun liikennejärjestelmätoimijoiden kanssa ja näiden tahojen osallistaminen kaupunkiseudun kehittämishankkeisiin.

Lausunto on valmisteltu yhteistyössä Varsinais-Suomen ELY-keskuksen Ympäristö ja luonnonvarat -vastuualueen Alueidenkäyttö- yksikön ja Liikenne ja infrastruktuuri -vastuualueen kanssa.

Tämä asiakirja on hyväksytty viraston sähköisessä asianhallintajärjestelmässä. Asian on esitellyt Liikennejärjestelmäasiantuntija Annakaarina Lamminpää ja ratkaissut Liikennejärjestelmäpäällikkö Hanna Lindholm.

Tämä asiakirja VARELY/3382/2023 on hyväksytty sähköisesti / Detta dokument VARELY/3382/2023 har godkänts elektroniskt

Esittelijä Lamminpää Annakaarina 06.07.2023 09:40

Hyväksyjä Lindholm Hanna 06.07.2023 09:57

Turun kaupunki
Kaupunkiympäristö, liikennesuunnittelu

Lausuntopyyntö koskien Turun raitiotien yleissuunnitelmasta Satama - Varissuo (Dnro 4105-2015)

Turun kaupunginhallitus on pyytänyt Varsinais-Suomen hyvinvointialueelta lausuntoa Turun raitiotien yleissuunnitelmaan Satama – Varissuo.

Varsinais-Suomen hyvinvointialueen (Varha) palvelujen saavutettavuuden kannalta hyvät joukkoliikenne yhteydet ovat tärkeitä. Suunniteltu raitiotielinjaus tulee parantamaan koko kantasairaalan alueen ja erityisesti uuden psykiatrisen sairaalan, A-sairaalan ja Majakkasairaalan joukkoliikenneyhteyksiä. Hyvillä joukkoliikenneyhteyksillä voidaan vaikuttaa kantasairaalan alueen asiakaspysäköinnin ja henkilökunnan pysäköinnin tarpeeseen sairaalatoiminnan laajentuessa uusien sairaalatielöjen käyttöönnoton myötä.

Varha näkee tärkeänä tehokkaan joukkoliikenteen kehittämisen, niin Turun seudulle kuin koko hyvinvointialueelle ja sen, että joukkoliikenne ratkaisussa huomioidaan Varhan valmisteilla oleva palveluverkkosuunnitelma. Varha näkee tärkeäksi myös kaikki ne toimenpiteet, jotka mahdollistavat työ- matkaliikenteen ilman oman auton käyttöä.

Lisäksi Varha pyytää jatkovalmistelussa kiinnittämään huomiota seuraaviin seikkoihin:

- Mahdollisiin rakennusaikaisiin ja pysyviin tärinä sekä melu haittoihin.
- Mitä vaikutuksia ratikalla on sairaalan alueella sijaitseviin maanalaisiin tunneleihin.
- Miten muut julkisen liikenteen kulkuyhteydet nivoutuvat yhteen ratikan pysäkkien kanssa, jotta vaihtaminen on sujuvaa ja ratikan vaikutuspiiri olisi laajempi sekä houkuttelevampi.
- Miten esteettömyys otetaan huomioon, jotta mahdollisimman laajasti asiakkaat voivat käyttää ratikkaan.
- Esitetyn reittilinjauksen vaikutukset sairaalan toimintaan (esimerkiksi A - sairaalan ja uuden psykiatrisen välillä kulkeva linjaus) "

Turussa 15.8.2023

Varsinais-Suomen hyvinvointialueen Aluehallitus



§ 59

Lausunto Turun raitiotien yleissuunnitelmasta Satama–Varissuo

VSLDno-2023-373

Valmistelija / lisätiedot:

Salla Murmann, Heikki Saarento

salla.murmann@varsinais-suomi.fi, heikki.saarento@varsinais-suomi.fi

erikoissuunnittelija, suunnittelujohtaja

Turun kaupunginhallitus on pyytänyt päätöksenteon tueksi Varsinais-Suomen liiton lausuntoa Turun raitiotien yleissuunnitelmaan Satama–Varissuo liittyen. Kirjalliset lausunnot tulee toimittaa 22.6.2023 mennessä liikennesuunnittelu@turku.fi.

Yleissuunnitelmaan voidaan tehdä lausuntojen perusteella täydennyksiä ennen kaupunginhallituksen syksyn 2023 päätöksentekoa toteutussuunnittelupäätöstä koskien. Tällöin päätetään myös raitiotien reitistä.

Kaupunginvaltuusto tekee lopullisen investointipäätöksen raitiotien toteutussuunnitelman, tarkentuvien vaikutusarvioiden ja vahvistuneen kustannusarvion perusteella. Toteutussuunnitelmien rinnalla laaditaan tarvittavat asemakaavanmuutokset ja katusuunnitelmat. Tämän hetken arvion mukaan investointipäätös voisi ajoittua loppuvuodelle 2025.

Nyt laadittu yleissuunnitelma välille Satama–Keskusta–Varissuo jatkaa ja täydentää aiempia vuonna 2015 valmistunutta Turun raitiotien yleissuunnitelma ja 2019 valmistunutta Turun raitiotien yleissuunnitelman tarkennusta. Yleissuunnitelma parantaa raitiotien toteutussuunnittelunvalmiutta.

Yleissuunnitelmassa on tutkittu kolmea linjausvaihtoehtoa keskustassa Rautatien ja Kauppatorin välisellä osuudella. Keskustassa raitiotie voi kulkea joko Eerikinkadun ja Humalistonkadun kautta (VE1) tai vaihtoehtoisesti Kauppiaskadun, Maariankadun, Aninkaistenkadun, Matkakeskuksen ja Läntisen Pitkätien kautta (VE2). Lisäksi on tarkasteltu linjausvaihtoehtoa, jossa linja haarautuu siten, että joka toinen raitiotievuoro kulkee

Varissuolta Eerikinkadun ja Humalistonkadun kautta Satamaan ja joka toinen raitiotievuoro Kauppiaskadun, Maariankadun ja Aninkaistenkadun kautta Matkakeskukselle (VE3).

Satama–Varissuo-raiotien reitiksi suositellaan linjausta, joka kulkee Satamasta Humalistonkatua Kauppatorille päätyen Varissuolla Pelttarinkadulle (VE1). Tuomiokirkon kohdalla suositellaan Uudenmaankatu–Hämeenkatu-reittiä kulkevaa linjausta. Raitiotien varikko on suunniteltu Iso-Heikkilään Kiertotähdentien päähän.

Raitiotie on osa seudullisen liikennejärjestelmän kehittämistä. Tiheävuoroiset runkobussilinjat ja raitiolinjat yhdistyvät joukkoliikenteen tärkeimmissä solmupisteissä Kauppatorilla, matkakeskuksessa ja Kupittaaan asemalla toisiinsa. Raitiotie yhdistyy



näiden lisäksi maakunnalliseen ja valtakunnalliseen liikennejärjestelmään matkustajasataman sekä tavoiteverkossa lentoaseman ja alueellisen junaliikenteen kautta. Matkaketjut paranevat muun muassa kehärunkolinjan ja liityntäliikenteen kehittämisen myötä.

Otteita Turun raitiotiehankkeen esittelysivuilta (www.turku.fi/raitiotie):

Raitiotie on kokonaisvaltainen kaupunkikehityshanke, joka määrittää Turun ja kaupunkiseudun kehitystä vuosikymmenien päähän. Raitiotie tuo ennakoitavuutta ja vahvistaa luottamusta Turun alueen pitkäjänteiseen kehittämiseen.

Turun raitiotie yhdistyy kaupungille tärkeisiin strategisiin tavoitteisiin ja hankkeisiin, kuten Tiedepuistoon, keskustan kehittämiseen, merellisyyteen ja Tunnin junaan. Se toteuttaa kaupungin ilmastotavoitteita muuttamalla kulkutapajakaumaa ja tiivistämällä kaupunkirakennetta.

Raitiotie on osa yleiskaavan joukkoliikenteen laatuikäväverkostoa ja siten keskeinen osa Turun liikennejärjestelmää.

Raitiotietä on verrattu yleissuunnitelmassa runkobussijärjestelmään. Infrastruktuuri-investointien suuruudeksi on arvioitu runkobussijärjestelmässä 95 miljoonaa euroa ja raitiotiellä Satama–Varissuo 333 miljoonaa euroa. Valtion osuudeksi raitiotien infrastruktuuri-investoinneista on oletettu 30 %. Raitiovaunujen hankintakustannus 39 miljoonaa euroa on laskelmissa kuoletettu liikennöintikustannusten yhteydessä.

Raitiotie vastaa arvioiden mukaan runkobussivaihtoehtoa paremmin asetettuihin tavoitteisiin kaupungin kilpailukyvyyn, kasvun ja vetovoiman, kestävän kaupunkirakenteen, sujuvan liikennejärjestelmän ja houkuttelevan joukkoliikenteen sekä kaupungin asukkaiden viihtyvyyden ja hyvinvoinnin osalta.

Raitiotie on strateginen tulevaisuuden investointi, joka vauhdittaa kaupunkikehitystä. Raitiotie tuo ennakoitavuutta ja vahvistaa luottamusta Turun alueen pitkäjänteiseen kehittämiseen. Muun muassa Tampereella kaupunkikehitys raitiotien varrella on ollut odotettua nopeampaa. Mikäli Satama–Varissuo-raitiotien tuoma lisäkasvu Turussa olisi 10 000–15 000 asukasta, voisi raitiotie alustavan laskelman perusteella olla kuntatalouden näkökulmasta kannattavampi vaihtoehto. Laskelmat tulevat tarkentumaan suunnittelun seuraavissa vaiheissa.

Ehdotus

Esittelijä: Heikki Saarento, suunnittelujohtaja

Varsinais-Suomen liiton maankäyttöjaosto päättää antaa Turun raitiotien yleissuunnitelmasta Satama–Varissuo seuraavan lausunnon.

Turun raitiotien suunnittelu on ollut pitkäjänteistä ja tavoitteellista. Aiempia Turun raitiotien vaiheita täydentävä Satama–Varissuon yleissuunnitelma on korkealaatuinen suunnittelukokonaisuus, jonka yhteydessä tehdyt laaja-alaiset selvitykset on laadittu huolella eri vaihtoehtoja yksityiskohtaisesti puntaroiden.



Vastaukset esitettyihin kysymyksiin:

1. Miten näette raitiotien vaikuttavan Turun ja seudun kehitykseen muun muassa vetovoiman, kaupunkikehityksen ja liikkumisen osalta?

Turun raitioitien suunnitelma on voimassa olevien, Turun kaupunkiseudun rakennemalli 2035 -suunnitelmaa toteuttavien maakuntakaavan sekä Varsinais-Suomen ja Turun kaupunkiseudun liikennejärjestelmäsuunnitelmien ja niiden tavoitteiden mukainen.

Raitiotie on ensisijaisesti kaupunkikehityshanke ja alueellinen paikallisjunaliikenne aluekehityshanke. Hankkeet tukevat toisiaan ja toteuttavat yhdessä Varsinais-Suomen aluerakenteen visiota kestävästä, koko maakunnan laajuisesta asunto- ja työmarkkina-alueesta, joka nopean Helsinki–Turku-junayhteyden avulla kattaa koko Etelä-Suomen alueen.

Raitiotie on koko kaupunkiseudun imagoon ja vetovoimaan vaikuttava investointi, jolla vahvistetaan siirtymää kestäviin kulkumuotoihin. Samalla nostetaan koko kaupunkiseudun ”varustetasoa” ja asemaa alueiden välisessä kansainvälisessä kilpailussa.

2. Kannatatteko raitiotien ensimmäisen vaiheen rakentamista Satama–Varissuoreitille suositellulla linjauksella?

Turun kaupunkiseudun raitiotien toteutuminen tulee sekä rahoituksen että päätöksenteon näkökulmista vaiheistaa. Raitiotie on ensisijaisesti kaupunkikehityshanke, minkä vuoksi on tärkeää aloittaa toteutus reitillä, joka mahdollistaa uusien, kestävään liikkumiseen tukeutuvien kaupunkikehityshankkeiden toteuttamisen.

Turun ratapihan, matka- ja elämyskeskuksen sekä raitiotien kehittämistä tulisikin vahvemmin ohjata yhtenä, toisiinsa integroituvana suunnittelukokonaisuutena. Em. syystä matkakeskuksen kautta ja Läntistä Pitkäkatua kulkeva, vaihtoehtojen 1 ja 2 haarautuva yhdistelmä täydennettynä Logomon sillan ja Ajurinkadun päähän sijoittuvalla pysäkillä olisi ensimmäisessä vaiheessa paras vaihtoehto.

Tässä yhteydessä on syytä todeta, että uusittava sataman rautatieyhteys ei poista sataman raitiotieyhteyden tarvetta, koska raitiotie palvelee ennen kaikkea kaupunkiseudun sisäistä joukkoliikennettä ja raitiotielle erikseen määritettyjä kaupunkikehitystavoitteita.

3. Miten suhtaudutte raitiotien laajentamiseen seudulliseksi Turun naapurikuntiin?

Koko kaupunkiseudun kattava korkeatasoinen joukkoliikenne on Varsinais-Suomen maakuntakaavan ja liikennejärjestelmäsuunnitelman tavoite. Suurin hyöty raitotieinvestoinnista saadaan siinä vaiheessa, kun hanke laajennetaan kaupunkiseudun rakennemallin ja alkuperäisen yleissuunnitelman mukaiseksi.



Seudulliset reitit kytkevät raitiotiejärjestelmän matkakeskuksen kautta vielä vahvemmin osaksi muuta joukkoliikennejärjestelmää.

4. Mitkä ovat mielestänne tärkeimmät keinot Turun seudun joukkoliikenteen ja Turun kaupunkiliikkumisen kehittämiseen seuraavan kymmenen vuoden aikana ja pidemmällä aikavälillä?

Varsinais-Suomen ja Turun kaupunkiseudun joukkoliikenteen tavoitteet ja toimenpiteet on kuvattu liikennejärjestelmäsuunnitelmissa. Lisäksi MAL-sopimukseen 2020–2023 on kirjattu kaupunkiseudun kuntien ja valtion yhdessä sovitut tavoitteet ja toimenpiteet. Tärkeimmät keinot Turun kaupunkiseudulla ovat matkakeskuksen, runkobussilinjaston ja raitiotien toteuttaminen sekä kävelyn ja pyöräilyn olosuhteiden parantaminen kaikkia liikennemuotoja ja palveluiden kestävästä saavutettavuutta tukevalla tavalla.

Päätös

Päätösehdotus hyväksyttiin.

Turun kaupunki
Kaupunkiympäristön palvelukokonaisuus

Viite: 4105–2015 (639)

VR-Yhtymän kommentit lausuntopyyntöön Turun raitiotien yleissuunnitelmasta Satama-Varissuo

VR-Yhtymä Oyj (jäljempänä VR) kiittää mahdollisuudesta lausua otsikkokentässä mainitussa asiassa ja lausuu siitä seuraavaa:

Raitiotiehankkeet muodostavat olennaisen osan kestävästä kaupunkiliikennestä sekä tiivistä yhdyskuntarakennetta. Saumattomat matkaketjut edistävät joukkoliikenteen kilpailukykyä ja saavutettavuutta. Uudet yhteydet raide- ja raitiotieliikenteessä tuovat lisää matkustajia joukkoliikenteen pariin, vähentäen näin liikenteen kokonaispäästöjä. Raitiotiet ovat toimiva ratkaisu yhdistää aluekeskuksia ja joukkoliikenteen matkaketjuvirtoja.

VR:n näkemyksen mukaan maankäyttöön, asumiseen ja liikenteeseen liittyvissä toimenpiteissä lähtökohtana tulee olla joukkoliikenteen ja sitä kautta kestävä kehityksen edistäminen juna-, raitiotie- ja sähköbussiliikenteen kulkumuoto-osuutta lisäämällä.

Suomi tavoittelee hiilineutraaliutta vuoteen 2035 mennessä, mikä tulee vaikuttamaan myös liikennesektorille asetettuihin päästövähennystavoitteisiin sekä liikennejärjestelmäsuunnittelun painotuksiin. Vastaavasti Turun kaupungilla on oma hiilineutraalisuustavoite vuoteen 2029. Lisäksi Turku on valittu mukaan Euroopan unionin ”100 hiilineutraalia ja älykästä kaupunkia vuoteen 2030 mennessä” -ohjelmaan.

Ympäristöystävällisen ja turvallisen raide- ja raitiotieliikenteen kasvu on täten välttämätön edellytys ilmastonmuutoksen torjumiseksi.

Miten näette raitiotien vaikuttavan Turun ja seudun kehitykseen muun muassa vetovoiman, kaupunkikehityksen ja liikkumisen osalta?

Lähtökohtaisesti raitiotiejärjestelmällä on mahdollista vaikuttaa suotuisasti Turun ja Turun seudun kehittymiseen. Näiden vaikutusten maksimoiseksi raitiotie tulee suunnitella mahdollisimman toimivaksi, sujuvaksi ja kehittyväksi osaksi Turun alueen kokonaisjoukkoliikennejärjestelmää. Yleissuunnitelmassa jää tässä suhteessa hieman ehkä toivomisen varaa, erityisesti raitiotien saavutettavuuden sekä helppojen ja joukkoliikenneverkostoa

2.6.2023

Julkinen

laajentavien linjan liityntä- ja vaihtopaikkojen kehittämisen osalta. Raitiotien reittilinjaus tulevan matkakeskuksen kautta on tärkeä erityisesti tavoiteltaessa vaikutusalueeltaan laajempia, houkuttelevampia ja nopeampia joukkoliikennematketjuja. Matkakeskusreitti palvelee paremmin sujuvana yliseudullisia joukkoliikennematkoja, generoi laajemmin kulkutapamuutoksia ja tukee näin paremmin koko seudun saavutettavuutta ja kasvupotentiaalia.

Kannatatteko raitiotien ensimmäisen vaiheen rakentamista Satama-Varissuo-reitille suositellulla linjauksella?

Kannatamme keskustassa raition reittivalinnaksi VE 2 eli Matkakeskuslinjausta. Sujuvan ja tehokkaan joukkoliikennejärjestelmän kannalta yleissuunnitelmassa esitetty Matkakeskuksen reitti on suositeltavin. Ilman matkakeskusyhteyttä jää raitiotiereitin palvelu- ja solmuasemaverkosto sekä raitiotiehankkeella saavutettavat kokonaisyödyt ja niiden laajuus vajavaisiksi. Se on myös paikallisesti kannatettu linjausvaihtoehto.

Miten suhtaudutte raitiotien laajentamiseen seudulliseksi Turun naapurikuntiin?

Raitiotiejärjestelmä on monessa paikkaa osoittautunut hyväksi ja toiveet täyttäväksi kaupunkiseutujen joukkoliikenteen runkoliikenne ja laatuikävä ratkaisuksi. Täten verkoston laajentamissuunnittelu sekä eri runkolinjojen liittäminen toimivasti raskaan raideliikenteen lähi- ja kaukojunaverkkoon on tärkeää.

Mitkä ovat mielestänne tärkeimmät keinot Turun seudun joukkoliikenteen ja Turun kaupunkiliikenteen kehittämiseen seuraavan kymmenen vuoden aikana ja pidemmällä aikavälillä?

Lyhyellä tähtäimellä on erittäin tärkeä saada Turun Aninkaisten alueen Matkakeskus sekä siihen liittyvät matkustuspalvelu- ja infrastruktuuritekijät kehitettyä nopeasti kuntoon.

Kauko-, seutu- ja paikallisliikenteen liikennepisteenä Matkakeskus palvelee parhaiten niin turismia, työmatkustamista kuin kaukojunaverkostoa. Se on nopea/nopein reitti raideliikenteen Turun pääsolmuasemalta kauppatorille/ydinkeskustaan. Raitiotieliityntänä lisäksi selkeä, esteetön ja helppo.

Raitiotielinjoille tulisi suunnitella lisää muitakin integroituja liikennepisteitä, esim. raitiotietä syöttäviä liityntäbussipysäkkejä.

Viimeistään keskipitkällä aikavälillä tulee tavoitteena olla myös seudullinen lähijunaliikenne. Jatkossa paraneva kaukoliikenneyhteys Helsinkiin tukee osaltaan järjestelmässä koko Turun seudun jatkuvaa kehittymistä ja houkuttelevuutta.

2.6.2023

Julkinen

Turun rautatieasemien ja uuden matkakeskuksen saavutettavuudesta kaikilla liikennemuodoilla on tärkeää huolehtia asemakaavoituksen sekä muun tarkemman aluesuunnittelun ja rakentamishankkeiden yhteydessä.

Mahdollisten rautatieasema-alueen raitiotien pysäkkien ja Kupittaa–Turku-ratahankkeen (KUTU) myötä siirtyvien rautatien asemalaitureiden välisistä sujuvista matkaketjusta ja liityntäpysäköinnistä tulee huolehtia eritahtisesti etenevistä hankkeista huolimatta.

Raitiotien linjaussuunnittelussa tulee painottaa nopeaa matka-aikaa sekä maankäytön kehittämispotentiaalia mahdollisimman suuren matkustajamäärän varmistamiseksi. Pysäkkien viihtyisyyteen ja turvallisuuteen on tärkeää panostaa, sillä se lisää joukkoliikenteen houkuttelevuutta.

Raitiotieliikenteen operointi kilpailutettiin Tampereella. VR toivoo vastaavaa mallia harkittavaksi myös Turussa. Tampereella kilpailutus onnistui hyvin ja Tampereen ratikan matkustajamäärät kasvoivat vuonna 2022 jo 11 miljoonaan. Ratikan asiakastyytyväisyyden keskiarvo oli 4,6/5 ja kokonaisluotettavuus 99,7 %.

VR-Yhtymä Oyj

Jonna Juslin

johtaja, yhteiskuntasuhteet ja kansainväliset asiat

Turun kaupunki
Kaupunkiympäristön palvelukokonaisuus
kirjaamo, PL 355, 20101 Turku
liikennesuunnittelu@turku.fi

Viite: Lausuntopyyntö 24.5.2023

Lausunto Turun raitiotien yleissuunnitelmasta

Väylävirasto on tutustunut suunnitelmaan ja antaa lausuntonsa liikennejärjestelmän ja rautateiden näkökulmasta.

Liikennejärjestelmä, solmut

Turun raitiotiellä on vaikutuksia valtakunnalliseen ja seudulliseen liikennejärjestelmään Kupittaaalla, Turun keskustassa sekä satamassa, vaikka eniten hanke vaikuttaa paikalliseen liikkumiseen.

Kupittaaan, Turun ja Sataman rautatieasemilla raitiotie kytkeytyy valtion rautatieverkkoon sekä sataman osalta kansainväliseen laivaliikenteeseen. Turun raitiotie parantaa vaihtoyhteyksien saavutettavuutta niin, että matkustaminen lähijunilla sekä muualle Suomeen helpottuu. Väylävirasto painottaa, että jatkosuunnittelussa tulee liikenteen solmukohtissa huomioida matkaketjujen hyvät vaihtoyhteydet ja esteettömät reitit.

Yleissuunnitelman tekstissä ei ole mainintaa raitiotien Kupittaaan ja Tiedepuiston liikenneyhteyksistä Kupittaaan nykyiselle rautatieasemalle. Raitiotien suunnittelussa tulee ottaa huomioon esteettömät reitit raitiotiepysäkiltä Kupittaaan asemalle.

Turun raitiotien myötä polkupyöräyhteyksiä parannetaan, mikä edesauttaa ilmastotavoitteiden saavuttamista. Asemien osalta tulee panostaa polkupyöräpysäköinnin riittävyteen ja käytettävyyteen.

Maankäyttö

Kaavoituksen osalta on huomioitava, ettei rautatiealueelle lähtökohtaisesti saa rakentaa raitiotietä. Rautatiealue (LR) tulee asemakaavassa muuttaa esimerkiksi katualueeksi. Aluetarpeista tulee sopia maanomistajan eli Väyläviraston kanssa.

Turun ja Heikkilän ratapihat ovat VAK-ratapihoja. Suunnittelussa on tunnistettava sekä määritettävä toimenpiteet VAK-kuljetusten aiheuttamien riskien ehkäisemiseksi.

22.6.2023

Satamaradan siirto

Yleissuunnitelmassa osoitettu raitiotien linjaus risteää nykyisen Turku – Turku Satamaradan kanssa ja yleissuunnitelmassa on esitetty Satamaraitteen poistamista ja linjaamista raitiotien pohjoispuolelta. Ennen Turun raitiotien toteuttamista nykyinen satamaraide on siirrettävä, kuten raitiotien yleissuunnitelmassakin on esitetty. Satamaraitteen siirrosta ei ole päätöksiä ja Satamaraitteen siirto on yleissuunnitelmassa esitetyn ratkaisun toteuttamisen edellytys. Satamaraitteesta on valmistumassa tekninen esiselvitys ja hankearvio, jossa selviää uuden satamaraitteen rakentamisen aiheuttamat vaikutukset sekä kustannukset.

Raitiotien yleissuunnitelman suunnitelmakuvista ei selviä, miten raitiotie sijoittuu rautatiehen nähden Turun nykyisen rautatieaseman ja nykyisen satamaraitteen välisellä alueella tai tulevan raitiotien varikon alueella (esim. Tyyppipoikkileikkaus c-c).

Rautatien huomioiminen yleissuunnitelmassa ja jatkosuunnittelussa

Siltä osin kuin raitiotie sijoittuu rautatien välittömään läheisyyteen saattaa raitiotien toteuttaminen edellyttää Turku – Turku Satama -radan siirtämisen lisäksi myös muita muutoksia rautatien rakenteisiin kuten radan johtojen, kaapeleiden ja laitekaappien siirtoja sekä sähköratarakenteiden ja siltojen muutostöitä. Yleissuunnitelman liitteessä 5.6 Kaapelisiirrot ei ole esitetty kaikkia rautateihin liittyviä kaapelisiirtoja. Rautatien turvalaite- ja sähköratajärjestelmää on muutettu Kupittaa-Turku-rautatiehankkeen (KUTU) aikana. Raitiotien suunnittelussa sekä ennen raitiotien rakentamiseen ryhtymistä tulee selvittää ko. laitteiden sijainnit ja siirtotarpeet. Raitiotiehankeesta vastaava vastaa kaikista turvallisuus-, sähkö- ja ratalaitteiden siirtokustannuksista. Raitiotiehanke ei saa aiheuttaa häiriöitä radan sähköistykseen, eikä turvalaitteiden toimintaan.

Rautatiehen tehtävistä muutoksista on sovittava Väyläviraston kanssa ja muutokset on suunniteltava yhteistyössä. Väyläviraston hallinnoimilla rautatiealueilla sijaitsee radanpitoon liittyvien rakenteiden lisäksi myös muiden osapuolten laitteita, putki, johtoja yms. rakenteita. Näiden rakenteiden siirrosta on sovittava rakenteiden omistajien kanssa

Raitiotien siltojen suunnittelussa ja rakentamisessa tulee ottaa huomioon vaikutukset rautateihin ja rautatiesiltoihin. Raitiotien yleissuunnitelmassa esitetty Vt1:n ylittävä silta ylittää myös Helsinki-Turku rautatien. Raitiotien tarkemmassa suunnitelmassa sillan nimi tulee yksilöidä tarkemmin. Liikenneturvallisuuden takaamiseksi on erityisesti Turun päärautatieaseman sekä Kupittaaan rautatienaseman kohdalla uudet raitiotiesillat varustettava suojakiskoilla tai muilla rakenteilla, jottei raitiovaunu voi suistua rautatiealueelle.

Turun raitiotien pohjanvahvistus- ja kuivatusratkaisut eivät saa aiheuttaa haittoja rautatielle tai rautatiealueelle. Edellä mainittu tulee huomioida kaikkialla, jossa raitiotielinjaus kulkee rautatiealueen välittömässä läheisyydessä sekä raitiotievarikon alueella, jossa muutokset pohjanvahvistuksiin sekä kuivatukseen ovat todennäköisesti merkittäviä. Kuivatuksen suunnittelussa tulee tehdä yhteistyötä rautateiden suunnittelun kanssa. KUTU-

22.6.2023

hankkeella on suunniteltu hulevesien viivytysaltaan sijoittamista raitiotienvarikon laajentumisvarauksen alueelle. Kuivatusratkaisut on yhteensovitettava KUTU-hankkeen tarpeiden kanssa.

Raitiotien jatkosuunnittelussa on varmistuttava siitä, ettei raitiotiestä muodostu estettä radan huoltoyhteyksille ja radan kunnossapitotöiden tekemiselle Turun ratapihan alueella. Lähtökohtaisesti radan kunnossapito tarvitsee huoltotieyhteydet ja radalle pääsyn ratapihan molemmilta puolilta. Junan suistuessa on rata-alueelle päästävä nostokalustolla. Rata-alueen molemmilla puolilla on oltava huoltotiet tai rata-alueelle on päästävä tarvittaessa raitiotiealuetta esim. päältäajettavaa päällysrakennetta pitkin.

Lumitilojen riittävyys on varmistettava rautatiealueen läheisyydessä. Nyt yleissuunnitelmassa esitetyt ratkaisut eivät jätä riittävästi tilaa lumien auraamisen tai lumen varastointiin Turun ratapihan eteläreunassa.

Raitiotien yleissuunnitelmassa on esitetty radan varteen valaistua taidetta. Raitiotien ja sen taiteen valaistuksessa tulee ottaa huomioon rautatien merkinantojärjestelmä niin, ettei ympäristön valaistus anna väärää informaatiota rautateille.

Melu ja värinä

Hankkeen värinävaikutuksia oli selvitetty, mutta raitotie aiheuttaa myös mahdollisia runkomeluhaittoja. Näiden selvittäminen olisi jatkosuunnittelussa tärkeää.

Rakentamisen aikaiset liikennekatkot

Rakentamisen aikaisista mahdollisista liikenne- tai jännitekatkotarpeista on informoitava viipymättä Väylävirastoa, jotta ne voidaan huomioida liikennöintisuunnitelmissa. Rakentamisen aikaiset järjestelyt eivät saa aiheuttaa kohtuutonta haittaa junaliikenteelle.

Väylävirasto kannattaa hankkeen toteuttamista. Väylävirastolla ei ole muuta huomautettavaa Turun raitiotien yleissuunnitelmasta. Maanteiden osalta lausunnon antaa toimivaltainen ELY-keskus.

Tämä asiakirja on sähköisesti allekirjoitettu.

Väylävirastossa asian on ratkaissut Osastonjohtaja Jaakko Knuutila ja esitellyt Projektinsinööri Anton Aronen.



ASIAKIRJA / HANDLING / DOCUMENT

Tämä asiakirja on allekirjoitettu Väyläviraston sähköisen allekirjoituksen palvelussa.
Voit varmistaa Adobe Acrobatilla sähköisen allekirjoituksen eheyden.

Denna handling är undertecknad i Trafikledsverkets tjänst för elektroniska underskrifter.
Du kan verifiera den elektroniska underskriften med Adobe Acrobat.

This document has been signed at Finnish Transport Infrastructure Agency's service for
electronic signatures.
You can verify the authenticity of the signature by using Adobe Acrobat.

ALLEKIRJOITUKSET / UNDERSKRIFTER / SIGNATURES

Allekirjoittaja	Jaakko Knuutila
Allekirjoitusaika	22.06.2023 11:15
Allekirjoittaja	Anton Aronen
Allekirjoitusaika	22.06.2023 11:44

ASIAKIRJAT

Asiakirja	Lausunto Turun raitiotien yleissuunnitelmasta 22.6.2023.pdf
-----------	--



Åbo Akademis Utlåtande över generalplanen för spårvägsförbindelsen mellan hamnen och Kråkkärret i Åbo

Åbo Akademi ger ett kort utlåtande gällande den aviserade generalplanen för spårvagnförbindelser i Åbo. Åbo Akademi förhåller sig i det stora hela positiv till de angivna planerna, liksom till den större visionen om stadens helhetsmässiga utveckling genom kollektiva transportmedel. Siktet är inställt på framtidens utveckling för en stad och region som med rätta uppfattas som en tillväxtregion. På både kort, mellanlångt och långt perspektiv är smidiga arrangemang för kommunikation av avgörande betydelse för en regions helhetsmässiga utveckling och attraktionskraft. På senare år har även geopolitiska förändringar ökat betydelsen av vår region – både som en port mot Norden och väst. I framtiden kan den utvecklingen få en allt större betydelse, och även ur det perspektivet är det skäl att förbereda stadens kommunikativa infrastruktur för fler invånare i regionen.

Sammanfattande betoningar:

- Åbo Akademi stöder förslaget i sin helhet: Kollektivtrafiklösningar med spårtrafik (lokal/regionalståg, metro och/eller spårvagn) har varit, är nu och kommer ännu länge vara de mest miljövänliga, mest hållbara lösningar i urbana miljöer med tillräckligt stor befolkning, globalt, i Europa och också i Finland i de största stadsregionerna (Huvudstadsregionen, Åboregionen och Tammerforsregionen)
- Spårvägsförbindelsen kommer att förstärka Åbo stads och hela regionens dragningskraft generellt och i synnerhet gällande befolkningsutvecklingen och näringslivets förutsättningar att utvecklas i Åbo med omnejd
- I första fasen är den planerade linjen (hamnen – Kråkkärret) bra eftersom båda riktningarna har både stora och nya bostadsområden och många arbetsplatser längs med linjen, dragningen av linjen har också potential att vidareutveckla stadsstrukturen i framtiden. Det är också klart att den inledande fasen inte kan bli den enda linjen, i framtiden bör en utbyggnad ske genom det planerade

resecntret mot andra stadsdelar (och grannstäder) för att kunna ytterligare minska privatbilismen till stadskärnan

- I framtiden bör också linjerna dras till grannstäderna (framför allt Reso och S:t Karins) för att garantera en dynamisk utveckling av hela stadsregionen
- Kommande nationella och lokala miljöpolitiska lösningar kommer att styra utvecklingen i kollektivtrafiken även i framtiden, snabba, miljövänliga kollektiva trafiklösningar kommer att behövas (både inom städer som också mellan stadsregioner) framom lösningar som baserar sig på privatbilism. Det är enklare att upprätthålla bra nivå på infrastrukturen i spårväglösningar än i väg/gatuinfrastruktur
- Åbo Akademi och de övriga högskolorna i Åbo kommer att klart gynnas (i all verksamhet) av bra kollektivtrafiklösningar genom vilka man når våra campus snabbt, kostnadseffektivt och enkelt. Åbo Akademi och Åbo universitet gynnas av studentboenden som kan placeras utanför stadskärnan och som enkelt kan nås genom spårförbindelsen
- Den planerade linjen underlättar också trafiken mellan Åbo Akademi och hamnen. Trafiken till och från Stockholm och Åland är av särskild betydelse för Åbo Akademi
- Den planerade linjen skapar också en dynamik så att förorter kan utvecklas och byggas ut utan att den centrala kontakten till en levande stadskärna riskeras. För Åbos stadsutveckling är det viktigt att centrum hålls levande, att de äldre historiska miljöerna knyts till utvecklingen och boendemöjligheterna skapas så att centrum är en knutpunkt för stadens livskraft såväl socialt, kulturellt, historiskt som ekonomiskt
- Åbo Akademi vill lyfta fram följande aspekter som måste beaktas i planeringen av den nya spårväglösningen: 1) Hållplatserna måste planeras på ett sätt som garanterar säkerheten för fotgängare; 2) Varu- och persontransporterna måste fungera till Åbo Akademis fastigheter på ett smidigt sätt oberoende hur spårvägen dras; och 3) den allmänna trafikplaneringen måste säkerställa en smidig trafik trots att spårvägen skulle gå längs med Nylands-, Aningais- och Tavastgatan, alla bland de livligast trafikerade gatorna i Åbo.

Tärkeimmät huomiot suomeksi:

- Åbo Akademi tukee ehdotusta kokonaisuudessaan: Rautatieliikenteen joukkoliikennetkaisu (paikallis-/seutujuna, metro ja/tai raitiovaunu) ovat olleet, ovat nyt ja ovat jatkossakin ympäristöystävällisimpiä, kestävän kehityksen mukaisia ratkaisuja kaupunkiympäristöissä, joissa on riittävän suuri väestö, maailmanlaajuisesti, Euroopassa ja myös Suomessa suurimmilla kaupunkiseuduilla (pääkaupunkiseudulla, Turun seudulla ja Tampereen seudulla)
- Raitioyhteys vahvistaa Turun kaupungin ja koko seudun vetovoimaa yleisesti ja erityisesti väestönkasvun ja elinkeinoelämän kehittymisen edellytyksiä Turussa ja lähiseuduilla
- Ensimmäisessä vaiheessa suunniteltu linja (Satama – Varissuo) on hyvä, koska molemmissa suunnissa on sekä suuria asuinalueita että työpaikkoja. Tämän linjan vetämisellä on myös potentiaalia kehittää kaupunkirakennetta tulevaisuudessa. On myös selvää, että alkuvaihe ei voi olla ainoa linja. Jatkossa laajennus tulisi tapahtua suunnitellun matkakeskuksen kautta kohti muita kaupunginosia (ja naapurikaupunkeja), jotta henkilöautojen määrä keskustassa vähenee entisestään
- Tulevaisuudessa linjat tulee vetää myös naapurikaupunkeihin (ennen kaikkea Raisioon ja Kaarinaan) koko kaupunkiseudun dynaamisen kehityksen takaamiseksi
- Tulevat valtakunnalliset ja paikalliset ympäristöpoliittiset ratkaisut ohjaavat joukkoliikenteen kehitystä myös jatkossa. Nopeita, ympäristöystävällisiä joukkoliikennetkaisuja tarvitaan (sekä kaupunkien sisällä että kaupunkiseutujen välillä) henkilöautoihin perustuvien ratkaisujen sijaan. Raideratkaisuissa on helpompi ylläpitää hyvää infrastruktuurin tasoa kuin tie/katuinfrastruktuurissa
- Åbo Akademi ja muut Turussa vaikuttavat yliopistot/korkeakoulut hyötyvät selvästi (kaikessa toiminnassa) hyvistä joukkoliikennetkaisuista, joiden kautta opiskelijat ja henkilökunta pääsevät kampuksillemme nopeasti, kustannustehokkaasti ja helposti. Åbo Akademi ja Turun yliopisto hyötyvät keskustan ulkopuolella sijaitsevista opiskelija-asunnoista, joihin pääsee helposti raideyhteyden kautta
- Suunniteltu linja helpottaa myös liikennettä Åbo Akademin ja sataman välillä. Liikenne Tukholmasta ja Ahvenanmaalta on erityisen tärkeää Åbo Akademille

- Suunniteltu linja luo myös dynamiikkaa, jotta esikaupunkialueita voidaan kehittää ja laajentaa vaarantamatta keskeistä yhteyttä elävään keskustaan. Turun kaupungin kehityksen kannalta on tärkeää, että keskusta pidetään elinvoimaisena, ja myös niin, että vanhemmat historialliset ympäristöt liitetään mukaan kehityksen suuntaan. On toivottavaa, että raideliikenne ohjaa asumisen ratkaisuja niin, että keskusta on myös jatkossa kaupungin elinvoimaisuuden keskus niin sosiaalisesti, kulttuurisesti, historiallisesti kuin myös taloudellisesti
- Åbo Akademi haluaa korostaa seuraavia näkökohtia, jotka tulee ottaa huomioon uuden raitiotien suunnittelussa: 1) Pysäkit on suunniteltava siten, että jalankulkijoiden turvallisuus taataan; 2) Tavara- ja henkilöliikenteen tulee olla sujuva Åbo Akademin kiinteistöihin raitiovaunun reitityksestä riippumatta; ja 3) julkisen liikenteen suunnittelun tulee varmistaa sujuva liikenne huolimatta siitä, että raitioliikenne kulkee Uudenmaan-, Aninkaisten- ja Hämeenkadun varrella, jotka ovat kaikki Turun vilkkaimpia katuja.

I Åbo 20.6.2023

Mikael Lindfelt
Rektor, Åbo Akademi