

Asianro 639/08.01.00/2016

§ 385**Raision kaupungin lausunto Turun seudun joukkoliikennetkaisuun**

Tekninen johtaja Antti Korte 24.10.2018

Turun ja Raision kaupungit ovat laatineet yhdessä valtion kanssa Turun raitiotien yleissuunnitelman tarkennuksen. Yleissuunnitelman tarkennuksessa on suunniteltu ja vertailtu raitiotie- ja superbussivaihtoehtoja. Yksi neljästä linjausvaihtoehdosta (Varissuo–Raisio) on osittain Raision alueella.

Turun kaupunginhallitus on 17.9.2018 § 335 päättänyt pyytää lausuntoa Raision kaupungilta Turun seudun joukkoliikennetkaisuun liittyen. Lausunnot Turun raitiotien yleissuunnitelman tarkennuksesta pyydetään toimittamaan Turun kaupungille 2.11.2018 mennessä. Turun raitiotien yleissuunnitelman tarkennus -pääraportti, liite- ja taustaraportteineen, yhdessä aiemmin valmistuneiden suunnitelmien ja selvitysten kanssa muodostaa kokonaisvaltaisen yleissuunnitteluaineiston, johon lausuntojen ja mielipiteiden odotetaan kohdistuvan.

Lausuntopyyntö ja Turun kaupunginhallituksen käsittely ovat oheismateriaalina. Raportti sekä sitä täydentävä liite- ja tausta-aineisto löytyy hankkeen nettisivuilta www.turku.fi/raitiotie.

Yleissuunnitteluaineiston sekä siitä saatujen lausuntojen ja mielipiteiden pohjalta Turun kaupunginvaltuustolle tullaan tekemään esitys Turun kaupungin joukkoliikenteen järjestelmävalinnaksi.

Lausuntopyynnössä on erityisesti pyydetty ottamaan kantaa seuraaviin kysymyksiin:

1. Millä aikataululla Raision kaupunki on valmis osallistumaan raitiotien toteutusvaiheeseen Raision alueella?
2. Millä aikataululla Raision kaupunki on valmis osallistumaan superbussin toteutusvaiheeseen Raision alueella?
3. Mitä mahdollisia reunaehtoja (esimerkiksi rahoitus, ajoitus, muut projektit) tulee ottaa huomioon raitiotien ja/tai superbussin toteutuksella Raision alueella?
4. Minkä näette parhaaksi järjestelmävaihtoehdoksi Turun seudulle: raitiotien, superbussin vai runkobussin? Miksi? Raitiotie- ja superbussi-järjestelmien ominaisuuksia on kuvattu yleissuunnitelman tarkennus -pääraportin luvussa 3 ja runkobussin ominaisuuksia myös luvussa 4. Eri vaihtoehtojen kustannuksia ja vaikutuksia on kuvattu luvuissa 5, 6 ja 7.

5. Minkä näette parhaaksi linjausvaihtoehdoksi ensimmäiseen toteutusvaiheeseen? Yleissuunnitelman tarkennuksessa on tutkittu seuraavia linjausvaihtoehtoja: Varissuo–Raisio, Varissuo–Runosmäki, Varissuo–Länsikeskus ja Varissuo–Matkakeskus.
6. Millaisia vaikutuksia näette raitiotiellä, superbussilla ja runkobussilla olevan koko Turun tai Turun keskustan kehitykseen? Entä Turun seudun kehitykseen?
7. Miten raitiotie, superbussi ja/tai runkobussijärjestelmä vaikuttaisi toimintaanne?
8. Miten kuntanne/organisaationne suhtautuu raitiotien ja/tai superbussin laajentamiseen seudulliseksi Turun naapurikuntiin? Mitkä ovat mielestänne tärkeimmät keinot Turun seudun joukkoliikenteen kehittämiseen seuraavan kymmenen vuoden aikana ja pidemmällä aikavälillä?

Työn lähtökohdat ja tavoitteet

Suunnittelun lähtökohtana on kaupunkikehityshankkeena toteutettava raitiotie- tai superbussiratkaisu. Tarkoituksena on kehittää kokonaisvaltaisesti ja kustannustehokkaasti kaupunkirakennetta, liikennejärjestelmää sekä alueen vetovoimaa ja houkuttelevuutta. (Raportti 7.9.2018 s. 3)

Yleissuunnitelman tarkennuksen tarkoituksena oli arvioida raitiotie- ja superbussivaihtoehtojen eroja ja paremmuutta, määrittellä potentiaalisin ensimmäinen toteutusvaihe, parantaa toteutusvalmiutta eli teknistä suunnittelutarkkuutta sekä tarkentaa kustannusarvioita. (Raportti s. 3)

Yleissuunnitelman tarkennuksen rinnalla laadittiin erillisselvityksiä. Superbussi on mukana valmistelussa kaikilla reittivaihtoehdoilla tasavertaisena hankevaihtoehtona raitiotien kanssa ja suunnitelmat on valmisteltu siten, että ne pystytään toteuttamaan bussi- tai raitiotieratkaisuna. (Raportti s. 3)

Turun raitiotielle on laadittu yleissuunnitelma vuosina 2013–2015. Raitiotie arvioitiin yleissuunnitelmassa ns. superbussiratkaisua paremmaksi kaupungin kilpailukyvyyn, kasvun ja keskustan vetovoiman, kestävän kaupunkirakenteen, sujuvan liikennejärjestelmän ja houkuttelevan joukkoliikenteen sekä asukkaiden viihtyvyyden ja hyvinvoinnin osalta. Sen sijaan taloudelliselta kannalta superbussi arvioitiin yleissuunnitelmassa raitiotietä paremmaksi alempien investointi- ja käyttökustannusten vuoksi. (Raportti s. 4)

Turun raitiotien yleissuunnitelma valmistui huhtikuussa 2015, suunnitelman laatiminen kesti kolme vuotta. Yleissuunnitelmassa on käyty läpi raitiotien keskeisimmät suunnitteluperiaatteet. Suunnittelutyötä

jatkettiin Turun ja Raision yhteisenä hankkeena nimellä ”Turun raitiotien yleissuunnitelman tarkennus”. Suunnittelulle asetettiin seuraavat tavoitteet. (Raportti s. 5)

- Tavoite 1: Kaupungin kilpailukyky, kasvu ja keskustan vetovoima nousevat
- Tavoite 2: Kestävä kaupunkirakenne
- Tavoite 3: Sujuva liikennejärjestelmä ja houkutteleva joukkoliikenne
- Tavoite 4: Kaupungin asukkaiden viihtyvyys ja hyvinvointi lisääntyvät
- Tavoite 5: Taloudellisesti kestävä investointi

Suunnittelun aikana käytiin vuoropuhelua asukkaiden ja sidosryhmien kanssa. Työn yhteydessä pidettiin kaksi sidosryhmätyöpajaa sekä tulosten julkaisun yhteydessä järjestettiin yleisötilaisuus. Lisäksi järjestettiin kaikille avoin Internet-kysely. (Raportti 7.9.2018 s.3-5)

Ensimmäisenä toteuttava linjausvaihtoehto

Raitiotie- tai superbussijärjestelmän linjausvaihtoehdot ovat samat. Kaikki linjausvaihtoehdot lähtevät Varissuolta. Päätepysäkille on neljä vaihtoehtoa: Raisio, Länsikeskus, Runosmäki ja Matkakeskus. Matkakeskuksen linja voidaan toteuttaa myös Raision, Länsikeskuksen tai Runosmäen linjan välivaiheena ja Länsikeskuksen linja Raision linjan välivaiheena. (Raportti s. 9)

Bussilinjasto on pääosin samankaltainen kuin runkobussivaihtoehdossa. Linjausvaihtoehdoista yleisesti parhaiten asetettuihin tavoitteisiin vastaa Varissuo–Raisio. Kyseisellä linjauksella on mm. eniten kaupunkikehitysmahdollisuuksia ja matkustajia. Talouden kannalta paras vaihtoehto on Varissuo–Runosmäki joukkoliikenteen käyttötalouden vuoksi ja Varissuo–Raisio-linjausta alhaisempien investointikustannusten vuoksi. (Raportti s. 21)

Kaupunkikehitys

Korkealaatuisella joukkoliikenteellä voidaan tukea Turun ja seudun pitkäjänteistä kehittämistä joukkoliikenteeseen tukeutuen. Suunniteltujen reittien varrella on paljon maankäytön kehittämispotentiaalia. Hyvässä joukkoliikennekaupungissa on hyvä asua, koska matkat ovat lyhyitä, kaupunkirakenne tehokas sekä kaupunkitilat laadukkaita ja viihtyisiä. (Raportti s. 4)

Suunnitellut raitiotie- ja superbussireitit sijaitsevat Varsinais-Suomen maakuntakaavan kaupunkikehittämisen kohdealueella ja Turun kaupunkiseudun rakennemalli 2035 ydinkaupunkialueella. Maakuntaka-

vassa kaupunkikehittämisen kohdealueella kokonaisvaltaisella kaupunkisuunnittelulla tulee laadukkaasti tiivistää ja lisätä rakentamistehokkuutta. Rakennemallin linjapäätöksen keskeisin sisältö oli seudulle tavoitellun väestönkasvun kohdentaminen kaupunkiseudun ydinalueelle. Raitiotie ja superbussi tukevat näiden tavoitteiden, määräysten ja päätösten toteutumista. (Raportti s. 4)

Raitiotie- tai superbussijärjestelmä on ensisijaisesti kaupunkikehityshanke, jolla pyritään kehittämään kokonaisvaltaisesti ja kustannustehokkaasti kaupunkirakennetta, liikennejärjestelmää sekä alueen vetovoimaa ja houkuttelevuutta. Hankkeella pyritään houkuttelemaan yksityisiä ja julkisia investointeja raitiotie- tai superbussikäytävän varteen, nopeuttamaan kasvua sekä muuttamaan urbaania ilmettä. (Raportti s. 10)

Raitiotiellä ja superbussilla on erilaisia vaikutuksia kaupunkikehitykseen kuin runkobussilla. Kaupunkirakennetarkastelun perusteella raitiotien varteen arvioidaan rakennettavan uusia asuntoja noin 1200–2300 asukkaalle enemmän kuin superbussivaihtoehdossa ja noin 3500–7000 asukkaalle enemmän kuin runkobussivaihtoehdossa vuoteen 2050 mennessä. Raitiotien lisäksi myös superbussin arvioidaan tukevan kaupunkimaisten keskustatoimintojen ja sekoittuneen rakenteen kehittymistä linjauksen varressa. (Raportti 7.9.2018 s.4–10)

Rakentamiskustannukset

Suunnitelmassa on tutkittu raitiotie- tai superbussijärjestelmän ensimmäisen vaiheen länsipään päätepysäkin osalta neljää vaihtoehtoa: Runosmäki, Raisio, Länsikeskus ja Matkakeskus. Raitiotien tai superbussin itäpää on kaikissa vaihtoehdoissa Varissuolla. Raitiotien ja superbussin reitit ja pysäkit ovat pääsääntöisesti samoja kuin yleissuunnitelmassa. (Raportti s. 4)

Runkobussijärjestelmä on Ve0+. Ve0+ osalta kustannukset tulevat lähinnä kaistajärjestelyistä ja muissa vaihtoehdoissa kustannukset muodostuvat joukkoliikenneväyläien sekä varikkojen rakentamisesta. Vaihtoehtojen toteuttamiskustannusarviot olivat seuraavat:

- Ve0+ runkobussilinjasto bussietuuksineen 32,6 M€
- Ve1 Varissuo–Raisio; raitiotie 333 M€, superbussi 142 M€
- Ve2 Varissuo–Länsikeskus; raitiotie 259, superbussi 101 M€
- Ve3 Varissuo–Matkakeskus; raitiotie 199 superbussi 81 M€
- Ve4 Varissuo–Runosmäki; raitiotie 267 superbussi 112 M€

Kaikkien vaihtoehtojen rakentamisajaksi on arvioitu kolme vuotta. Turun keskustassa tarvittavat arkeologiset tutkimukset voivat pidentää varsinkin raitotievaihtoehtojen toteuttamisaikaa, mutta hankearvioinnissa tähän ei ole otettu kantaa. Kaikkia vaihtoehtoja on tutkittu tässä

muistiossa omina hankkeinaan, mutta niistä muodostuu myös erilaisia kehittämispolkuja.

- Kaikki vaihtoehdot voidaan toteuttaa ensin superbusseilla, mutta siirtyä raitiotiehen myöhemmin, kun kysyntä kasvaa.
- Matkakeskuksen vaihtoehto voi olla muiden linjausten ensimmäinen vaihe.
- Länsikeskuksen vaihtoehto voi olla välivaihe Raision linjaukselle.

Toteuttamalla järjestelmä ensin superbussina ja täydentämällä se myöhemmin raitiotieksi voidaan pyrkiä sovittamaan tarjontaa ja kysyntää toisiinsa, ja samalla myöhentää osaa investoinneista.

Toisaalta samalla joudutaan tekemään väliaikaisia investointeja, jotka seuraavassa vaiheessa puretaan pois. Pidemmässä vaihtoehdoissa infran osalta tällaisia kustannuksia on arvioitu kertyvän 20–26 M€, lyhyemmissä 13–17 M€, lisäksi tulee varikkoon liittyviä lisäkustannuksia. Myös muulle liikenteelle aiheutuvat haitat kasvavat, kun rakentamista tehdään useammassa osassa. (liite Hankearviointi s.3)

Superbussin kokonaisrakentamiskustannukset (sis. varikot) ovat noin 39–43 prosenttia raitiotien kustannuksista. Superbussijärjestelmien toteutuneista kustannuksista on saatavilla melko vähän tietoa ja niiden toteutuksessa on merkittäviä eroja. Superbussin investointikustannukset ovat olleet esimerkiksi Ranskassa Rouenissa, Strasbourgissa, Nantesissa ja Metzissä noin 5–13 miljoonaa euroa kilometriä kohden eli 30–50 prosenttia raitiotien vastaavista investointikustannuksista, mikä vastaa hyvin Turun superbussia. (Raportti s. 13)

Yleissuunnitelmavaiheessa kustannusarvion tarkkuus on tyypillisesti noin +/- 25 prosenttia. Tarkempi kustannusarvio edellyttää lisäsuunnittelua. Suunnittelutarkkuudesta johtuen kustannusarvio sisältää 15 prosentin riskivaruksen. (Raportti s. 13)

Operointikustannus

Kalustoinvestoinnit on kuoletettu operointikustannuksissa. Pisimmillä linjoilla Raisioon tai Runosmäkeen tarvitaan eniten kalustoa, 13 raitiovaunua tai 23 superbussia (sis. varakaluston). Raitiovaunukaluston elinkaarioletus on 40 vuotta ja täyssähköisellä superbussikalustolla 16 vuotta. (Raportti s. 12)

Liikenteen operointikustannukset määritettiin mahdollisuuksien mukaan perustuen olemassa olevaan kustannustietoon, mutta raitiovaunujen ja varsinkin Superbussien osalta jouduttiin osa kustannuskomponenteista laskemaan. Raitiotien ja Superbussin osalta on huomatt-

tava, että varakaluston tarve kasvattaa pienehkön kalustomäärän keskimääräisiä pääomakustannuksia melko paljon, varsinkin superbussivaihtoehdoissa. (liite Hankearviointi s.7).

Operointikustannuksien muodostumista on kuvattu liitteessä ”Hankearviointi”.

Kannattavuuslaskelmat

Liikennemallilla tehtyjen ennusteiden pohjalta arvioituna voidaan todeta, että yhteiskuntataloudellisen laskelman perusteella kannattavia vaihtoehtoja ovat superbussilinja ja raitiotielinja Runosmäkeen. Heikoimpia ovat Länsikeskukseen päättyvät vaihtoehdot sekä raitiotienä että superbussilinjana. Länsikeskuksen vaihtoehtoja rasittaa melko pitkä raitiotie-/superbussilinja, jolla ei kuitenkaan voida kokonaan korvata useampia runkobussilinjoja. (liite Hankearviointi s. 13)

Länsikeskukseen päättyvää linjaa voidaankin pitää lähinnä Raision linjan yhtenä mahdollisena rakennusvaiheena, ei niinkään itsenäisenä linjavaihtoehtona. Laskelmassa Länsikeskuksen ja Raision vaihtoehtoja (sekä raitiotienä että superbussina) rasittaa mm. suuri vaihtojen määrä ja asemien välisten alueiden palvelutaso, sekä varsinkin Matkakeskuksen ja Länsikeskuksen raitiotievaihtoehdoissa suuri varikkoon ja varakalustoon liittyvä kiinteä kustannus. (liite Hankearviointi s. 14)

Kuntatalous

30 vuoden tarkasteluaikavälillä kaupunkien nettotalouden kannalta kaikki raitiotievaihtoehdot ovat tappiota tuottavia ja superbussivaihtoehdot ovat valtaosin lähellä neutraalia. Tämä johtuu erityisesti raitiotien suuremmista investointi- ja korkokustannuksista. Kaikilla vaihtoehdoilla kaupunkitaloudelliset nettotalousvaikutukset parantuvat 30 vuoden tarkasteluaikavälin loppua kohden. (liite Kuntatalous s. 2)

Superbussi on vuosittain muutamia miljoonia euroja edullisempi kuin raitiotie edullisempien poisto- ja korkokustannusten vuoksi, mutta ero raitiotien ja superbussin välillä kaventuu tarkastelujakson loppua kohden. Superbussivaihtoehdot muuttuvat laskelman mukaan Varissuo–Matkakeskus-vaihtoehtoa lukuun ottamatta kannattaviksi 2050-luvulla. (liite Kuntatalous s. 2)

Mikäli tarkastelun ulkopuolelle jätetään investointien poistot ja korkokulut ja tarkastellaan joukkoliikenteen lipputuloja, liikennöintikustannuksia, ylläpitokustannuksia ja asuinmaankäytön tehostumisen talousvaikutuksia, raitiotie on superbussia kannattavampi. Mikäli raitiotietä tai superbussia ei toteuteta, maankäyttö toteutuu vajavaisemmin ja

hajaantuneemmin, minkä johdosta autoriippuvuus kasvaa ja tulevaisuudessa kestävien kulkutapojen ja kestävästä kaupunkirakenteesta kehittäminen vaikeutuu. (liite Kuntatalous s. 2)

Vaikutukset

Sekä raitiotie- että superbussivaihtoehdolla olisi tärkeä merkitys Turun kaupunkiseudun vetovoimalle. Raitiotie ja superbussi eivät tässä mielessä ole pelkkä joukkoliikenneinvestointi. Kaupunkiseutujen välisessä kilpailussa yrityksistä ja asukkaista myös imago on merkittävä tekijä, ei vain tehokkuus ja saavutettavuus. Asukaskyselyn ja sidosryhmätö-pajojen perusteella asukkaiden, yrittäjien ja päättäjien silmissä seudullinen yhteys Varissuo–Raisio toteutettuna ainakin lopputilanteessa raitiotienä on seudun kilpailukyvyn kannalta muita tutkittuja vaihtoehtoja parempi, vaikka se voidaan tarvittaessa toteuttaa vaiheittain. (Raportti s.16)

Raision haara kytkee Raision keskustan ja Länsikeskuksen sekä muun joukkoliikennekäytävän maankäytön aiempaa tiiviimmin osaksi kaupunkiseudun ydintä sekä Länsikeskuksen kehittymistä monipuoliseksi aluekeskukseksi. Runosmäen haara parantaa edellytyksiä monipuolistaa asumismuotoja ja rakennuskantaa Runosmäen ja Nätti-nummen alueilla. Molemmissa linjausvaihtoehdoissa Varissuon alueen asema kaupunkirakenteesta vahvistuu, täydennys- ja tiivistämis-kehitys voimistuu ja maankäyttö monipuolistuu. Raision haara mahdollistaa lisärakentamista Runosmäen haaraa enemmän. (Raportti s.16)

Tiivistyvä kaupunkirakenne ja joukkoliikenteen palvelutason nosto vähentävät henkilöautoliikennettä. Riippumatta tulevaisuuden teknologioista tämä vähentää onnettomuuksia, päästöjä ja energiankulutusta. Reittivaihtoehdoista suurin vaikutus on Varissuo–Raisio- ja Varissuo–Runosmäki-vaihtoehdoilla. Raitiotievaihtoehtojen kulkutapavaikutus on suurempi kuin vastaavien superbussivaihtoehtojen. (Raportti s.16)

Tulevaisuudessa seudun kasvaessa liikennemäärien kasvu uhkaa ruuhkauttaa sekä henkilöauto- että joukkoliikennettä. Bussiliikenteen tilannetta voidaan helpottaa keskustan joukkoliikennekaistoilla. Raitiotie ja superbussi toimivat vielä luotettavammin myös keskustan ulkopuolella omien erillisten väyliensä ansiosta. (Raportti s.17)

Mikäli seudun väestönkasvunopeus on uusimman Turun väestön-nusteen mukaista, joukkoliikenteen kapasiteettitarve kasvaa huomattavasti tässä työssä arvioitua nopeammin. Suurempi matkustajakuor-mitus edellyttäisi suunniteltua tiheämpää vuoroväliä, muutoksia linjas-torakenteesta, superbussin muuttamista raitiotieksi tai raitiovaunujen

pidentämistä. Superbussin raitiotieksi muuttaminen lisäisi merkittävästi superbussivaihtoehdon kustannuksia. (Raportti s.18)

Raitiotien ja superbussin matkustajakuormituksen osalta Raision linja on selkeästi kuormittunein. Vuonna 2029 vuorokauden raitiotien matkustajamääräksi ennustetaan noin 30 000 matkustajaa ja vuonna 2050 vuorokauden matkustajamäärä nousee yli 40 000 matkustajaan vuorokaudessa. Superbussilla ja runkobussilla vastaavan linjan matkustajamäärä olisi yli 26 000 vuonna 2029 ja 34 000 vuonna 2050. Suuri matkustajamäärä selittynee osin sillä, että Raision linjan vaihtoehdossa toteutuu voimakkain syöttöliikenne raitiotielle, mikä näkyy vastaavasti myös vaihdollisten matkojen määrän kasvuna. (Raportti s. 15)

Seudun vetovoiman kasvu arvioidaan raitiotievaihtoehdossa suuremmaksi kuin superbussivaihtoehdossa, koska raitiotiellä on positiivinen imago ja tunnettuja kansainvälisiä esimerkkejä. Superbussilla epävarmuudet vetovoiman kasvun osalta ovat suurempia. (Raportti s. 16)

Tavoitteiden saavuttaminen

- Tavoite 1: Kaupungin kilpailukyky, kasvu ja keskustan vetovoima nousevat
- Tavoite 2: Kestävä kaupunkirakenne
- Tavoite 3: Sujuva liikennejärjestelmä ja houkutteleva joukkoliikenne
- Tavoite 4: Kaupungin asukkaiden viihtyvyys ja hyvinvointi lisääntyvät
- Tavoite 5: Taloudellisesti kestävä investointi

Neljään viidestä asetetusta tavoitteesta vastaa parhaiten raitiotie, tosin monelta osin erot raitiotien ja superbussin välillä ovat melko pieniä ja perustuvat raitiotien hyviin kokemuksiin ja tunnettavuuteen. Talouden kannalta superbussi on käytetyillä oletuksilla, superbussin välityskyvyn riittäessä koko 30 vuoden tarkasteluaikavälin, kannattavampi investointi raitiotien suuren alkuinvestoinnin vuoksi. Runkobussi vastaa asetettuihin tavoitteisiin huonommin kuin raitiotie tai superbussi. (Raportti s. 20)

Linjausvaihtoehdoista yleisesti parhaiten asetettuihin tavoitteisiin vastaa Varissuo–Raisio. Kyseisellä linjauksella on mm. eniten kaupunki-kehitysmahdollisuuksia ja matkustajia. Talouden kannalta paras vaihtoehto on Varissuo–Runosmäki joukkoliikenteen käyttötalouden vuoksi ja Varissuo–Raisio-linjausta alhaisempien investointikustannusten vuoksi. (Raportti s. 21)

Laskelmiin liittyy useita epävarmuuksia erityisesti mitä pidemmälle aikavälille vaikutuksia arvioidaan. Lopulta kyse on valinnasta, jossa tehdään päätös siitä, mihin suuntaan Turun seudun kaupunkirakenne, liikennejärjestelmä ja kaupunkikuva kehittyvät seuraavien vuosikymmenien aikana sekä paljonko siitä ollaan valmiita maksamaan. (Raportti s. 21)

Aikataulu

Mikäli Turun kaupunginvaltuustossa päätetään alkuvuonna 2019 käynnistää toteutusvaihe samaan aikaan valittavalle raitiotie- tai superbussin linjausvaihtoehdolle, seuraavat vaiheet tiukan aikataulun mukaan voisivat olla: (Raportti s. 21)

- valtion rahoituksen varmistaminen
- toteutusmuodon määrittely (esim. allianssimalli, jako erillisurakoihin), toteutuksen valmistelu ja kilpailutus sekä organisoituminen 2019–2020
- asemakaavanmuutosten laadinta 2019–2022
- allianssin kehitysvaihe 2020–2022
- rakentaminen 2022–2025
- liikennöinti alkaa 2025.

Raision kaupungin lausunto Turun seudun joukkoliikennetkaisuun:

Raision kaupunki on ollut aktiivisesti mukana Turun seudun joukkoliikennetkaisuun suunnittelussa jo yli kymmenen vuoden ajan alkaen ”Joukkoliikenne 2020” -selvityksestä vuodelta 2009.

Raision sijainti seudun joukkoliikenneakselilla antaa erinomaisen mahdollisuuden kehittää joukkoliikennejärjestelmää vielä tehokkaammaksi. Jo ennestään hyvää vuorotarjontaa Raisiontiellä on jouduttu parantamaan, koska kaikki eivät mahtuneet täysiin busseihin, vaan jäivät pysäkeille.

Raisio on uudistanut strategiansa vuosille 2018–2021. Kaupungin visiossa todetaan mm. että ympäristöystävällisyys ja joustavat liikennetkaisuut ovat kehittyvän Raision tunnusmerkkejä, ja että joukkoliikennettä kehitetään osana Turun seudun joukkoliikenteen runkoverkosta.

Keskeisimmiksi strategisiksi tavoitteiksi puolestaan on asetettu asukasluvun kasvaminen, sekä vaikuttaminen Raision houkuttelevuutta

lisääviin vetovoimatekijöihin ja mielikuviin. Uusien asuntoalueiden tulee tiivistää kaupunkirakennetta sekä sijoittua hyvien liikenneyhteyksien varrelle.

Keväällä 2018 Raisio julkaisi Keskustavision (www.raisio.fi/keskustavision). Vision tavoitteena oli kuvata niitä toimintoja, joita Raision keskustassa toivotaan olevan, kun E18 tie sijoitetaan tunneliin keskustan kohdalla. Joukkoliikenteen kehittyminen ja joukkoliikennetarkaisu on tuossa tilanteessa suuressa roolissa ja antaa mahdollisuuden kehittää Raision keskustaa kevyen liikenteen ja joukkoliikenteen solmukohdaksi.

Joukkoliikennetarkaisu on myös väistämättä kaupunkikehitykseen ja maankäyttöön liittyvä ratkaisu. Raision tavoitteena on tiivistävä maankäyttö joukkoliikenneakselin läheisyydessä. Keskustan tiivistämisen lisäksi Raisiossa laaditaan Rajaniityn asemakaavaa Länsikeskuksen ja Raision keskustan välisellä alueella.

Esteettömyys koetaan Raisiossa tärkeänä arvona tulevassa joukkoliikennetarkaisussa. Kulku joukkoliikennevälineeseen tulee ehdottomasti olla sujuvaa ilman kynnyksiä tai suuria rakoja.

Lausuntopyynnössä on erityisesti pyydetty ottamaan kantaa seuraaviin kysymyksiin:

1. Millä aikataululla Raision kaupunki on valmis osallistumaan raitiotien toteutusvaiheeseen Raision alueella?

Joukkoliikennetarkaisusta on olemassa yleissuunnitelmatasoinen ratkaisu Turun ja Raision osalta, joten suunnitelmallinen valmius edetä toteuttamisvaiheeseen on olemassa. Hankkeen aikataulun osalta raportissa todetaan, että mikäli Turun kaupunginvaltuustossa päätetään alkuvuonna 2019 käynnistää toteutusvaihe samaan aikaan valittavalle raitiotie- tai superbussin linjausvaihtoehdolle, niin toteuttamisen valmistelu aloitetaan vuoden 2019 aikana.

Päätös Raision osallistumisesta raitiotien toteuttamiseen vaatii myös Raisiossa valtuustokäsittelyn. Raision kaupunginhallituksella on valmius esitellä asia valtuuston käsiteltäväksi sen jälkeen, kun Turun valtuusto on päättänyt asiasta, edellyttäen että päätös on sisällöltään sellainen, että ensimmäisen vaiheen linjausvaihtoehto on Varissuo–Raisio. Aikataulullisesti päätös tehtäisiin kevään 2019 aikana.

2. Millä aikataululla Raision kaupunki on valmis osallistumaan superbussin toteutusvaiheeseen Raision alueella?

Joukkoliikennetarkaisusta on olemassa yleissuunnitelmatasoinen ratkaisu Turun ja Raision osalta, joten suunnitelmallinen valmius edetä

toteuttamisvaiheeseen on olemassa. Hankkeen aikataulun osalta raportissa todetaan, että mikäli Turun kaupunginvaltuustossa päätetään alkuvuonna 2019 käynnistää toteutusvaihe samaan aikaan valittavalle raitiotie- tai superbussin linjausvaihtoehdolle, niin toteuttamisen valmistelu aloitetaan vuoden 2019 aikana.

Päätös Raision osallistumisesta superbussin toteuttamiseen vaatii myös Raisiossa valtuustokäsittelyn. Raision kaupunginhallituksella on valmius esitellä asia valtuuston käsiteltäväksi sen jälkeen, kun Turun valtuusto on päättänyt asiasta, edellyttäen että päätös on sisällöltään sellainen, että ensimmäisen vaiheen linjausvaihtoehto on Varissuo–Raisio. Aikataulullisesti päätös tehtäisiin kevään 2019 aikana.

3. Mitä mahdollisia reunaehtoja (esimerkiksi rahoitus, ajoitus, muut projektit) tulee ottaa huomioon raitiotien ja/tai superbussin toteutuksella Raision alueella?

Valtion osallistuminen hankkeen rahoitukseen on erittäin tärkeää. Aikataulullisesti joukkoliikennehankkeen toteuttaminen ajoittuu suurin piirtein samaan kohtaan, kun E18 -tien parantaminen Raision keskustan kohdalla (tunneliratkaisu). Raitiotievaihtoehto voidaan toteuttaa, kun E18 tunnelihanke on rakenteellisesti siinä vaiheessa, että raiteiden toteuttaminen on mahdollista. Tämän hetken tietojen perusteella E18 hanke alkaisi ennen joukkoliikennetarkentamisen rakentamista. Superbussivaihtoehdonkin toteuttaminen ennen Raision tunneliratkaisua on haastavaa.

4. Minkä näette parhaaksi järjestelmävaihtoehdoksi Turun seudulle: raitiotien, superbussin vai runkobussin? Miksi? Raitiotie- ja superbussi-järjestelmien ominaisuuksia on kuvattu yleissuunnitelman tarkennus -pääraportin luvussa 3 ja runkobussin ominaisuuksia myös luvussa 4. Eri vaihtoehtojen kustannuksia ja vaikutuksia on kuvattu luvuissa 5, 6 ja 7.

Runkobussijärjestelmä ei tuo joukkoliikenteeseen riittävästi lisäkapasiteettia, eikä se vastaa kasvavaan joukkoliikenteen palvelutarpeeseen linjalla Varissuo–Raisio. Jo tällä hetkellä linjalle on lisätty kalustoa, koska osa matkustajista on jäänyt tilan puutteen vuoksi pysäkeille. Runkobussijärjestelmän joukkoliikenne-etuudet ovat vähäisempiä, joten Raisiontie ja Satakunnantie tulevat mahdollisesti ruuhkautumaan tulevaisuudessa, mikäli runkobussi valitaan tulevaisuuden joukkoliikennejärjestelmäksi. Runkobussijärjestelmän tuoma lisäarvo kaupunkikehitykseen ja maankäyttöön on vähäinen.

Sekä superbussi- että raitiotiejärjestelmän tuoma joukkoliikenteen välityskapasiteetti riittää vastaamaan joukkoliikenteen tarpeeseen pitkäläkin aikavälillä. Molemmat vaihtoehdot vastaavat runkobussia parem-

min kaupungin tavoitteisiin kehittyä sekä maankäytöllisesti että väestöllisesti. Raitiotiejärjestelmällä on suunnitelman ja selvitysten mukaan suurimmat vaikutukset kaupungin maankäytön ja imagon kehittymiseen.

5. Minkä näette parhaaksi linjausvaihtoehdoksi ensimmäiseen toteutus-vaiheeseen? Yleissuunnitelman tarkennuksessa on tutkittu seuraavia linjausvaihtoehtoja: Varissuo–Raisio, Varissuo–Runosmäki, Varissuo–Länsikeskus ja Varissuo–Matkakeskus.

Raision kaupunki näkee, että ensimmäisen toteutusvaiheen linjausvaihtoehdon tulee olla Varissuo–Raisio. Se on osoittautunut selvityksissä kaikkein eniten kaupunkiseudun kilpailukykyä kohottavaksi linjausvaihtoehdoksi.

6. Millaisia vaikutuksia näette raitiotiellä, superbussilla ja runkobussilla olevan koko Turun tai Turun keskustan kehitykseen? Entä Turun seudun kehitykseen?

Raitiotie- tai superbussi vaihtoehdoilla on erittäin suuri positiivinen merkitys sekä Turun että Turun seudun kehitykseen. Pitkällä tähtäimellä runkobussia kehittämällä ei voida vastata seudun houkuttelevuuteen ja kasvuun. Suurin merkitys seudun kehityksen kannalta on raitiotievaihtoehdolla ja toiseksi suurin superbussijärjestelmällä.

7. Miten raitiotie, superbussi ja/tai runkobussijärjestelmä vaikuttaisi toimintaanne?

Raitiotie- tai superbussijärjestelmällä olisi erittäin suuri vaikutus Raision maankäytön kehittymiseen joukkoliikenneakselin läheisyydessä, varsinkin Raision keskustassa sekä Rajaniityn asemakaava-alueella. Toimivan joukkoliikennejärjestelmän myötä kaupunki pystyy vastaamaan paremmin myös seudullisiin maankäytön tiivistämistavoitteisiin.

8. Miten kuntanne/organisaationne suhtautuu raitiotien ja/tai superbussin laajentamiseen seudulliseksi Turun naapurikuntiin? Mitkä ovat mielestänne tärkeimmät keinot Turun seudun joukkoliikenteen kehittämiseen seuraavan kymmenen vuoden aikana ja pidemmällä aikavälillä?

Raision kaupunki suhtautuu positiivisesti raitiotien tai superbussin laajentamiseen myös muihin naapurikuntiin kuin Raisioon. Seuraavan kymmenen vuoden aikana Turun seudun joukkoliikennettä pitää kehittää systemaattisesti ensin ottamalla käyttöön kehälinjoja sisältävä runkolinjasto vuonna 2020 ja välittömästi tämän jälkeen keskeisimmillä linjastoilla tulee edetä joko superbussi- tai raitiotieratkaisulla. Kymmenen vuoden kuluttua tulisi seuraavien superbussi- tai raitiotielinjojen olla jo toteutusvaiheessa.

Kaupunginhallitus

29.10.2018

Oheismateriaali 15 Lausuntopyyntö joukkoliikennetkaisuista
16 Koivisto_ehdotus

Päätösehdotus

Kaupunginjohtaja Ari Korhonen

Kaupunginhallitus päättää antaa yllä olevan lausunnon ja vastaukset Turun kaupunginhallitukselle koskien Turun seudun joukkoliikennetkaisu.

Pöytäkirja tämän asian osalta tarkastetaan heti.

Päätös

Esittelijä teki muutetun päätösehdotuksen lausunnon kysymyskohtaan 3 siten, että vastaus ”valtion osallistuminen hankkeen rahoitukseen on erittäin tärkeää” muutetaan muotoon ”valtion osallistuminen hankkeen rahoitukseen on välttämätöntä”.

Kaupunginhallitus hyväksyi ehdotuksen yksimielisesti muutettu päätösehdotus mukaan lukien.

Mika Koivisto ehdotti oheismateriaalin mukaisia muutoksia Raision kaupungin lausuntoon Turun seudun joukkoliikennetkaisuista. Ehdotuksia ei kannatettu ja ne raukesivat.

Tiedoksi

turun.kaupunki@turku.fi

