



Lisätietoa joukkoliikenne- ratkaisusta

Valtuustoinfo 2.3.2026



Valtuusto- infon tarkoitus

- Varsinaiset päätöksentekomateriaalit julkaistiin 26.1.2026
- Tänään täydentävää lisätietoa taustaksi
- Saimme yli 200 kysymystä
- Infossa käsitellään laajimpia
- Infon jälkeen toimitetaan sähköpostilla vastaukset kaikkiin kysymyksiin, erittäin laaja tiedosto
- Vastaukset julkaistaan infon jälkeen medialle ja verkkosivuilla www.turku.fi/turun-raitiotie ja www.raitiotie.fi



Ohjelma tänään

- Raitiotien vaikutus talouteen
- Kaupunkikehitys
- Liikennejärjestelmä ja reitti
- Vaikutusarvioinnit
- Raitiotien kustannusarvio
- Raitiotien rakentaminen Turussa
- Superbussiselvitys
- Viestintä ja päätöksenteko



1



Raitiotien vaikutus talouteen

Kansliapäällikkö Tuomas Heikkinen





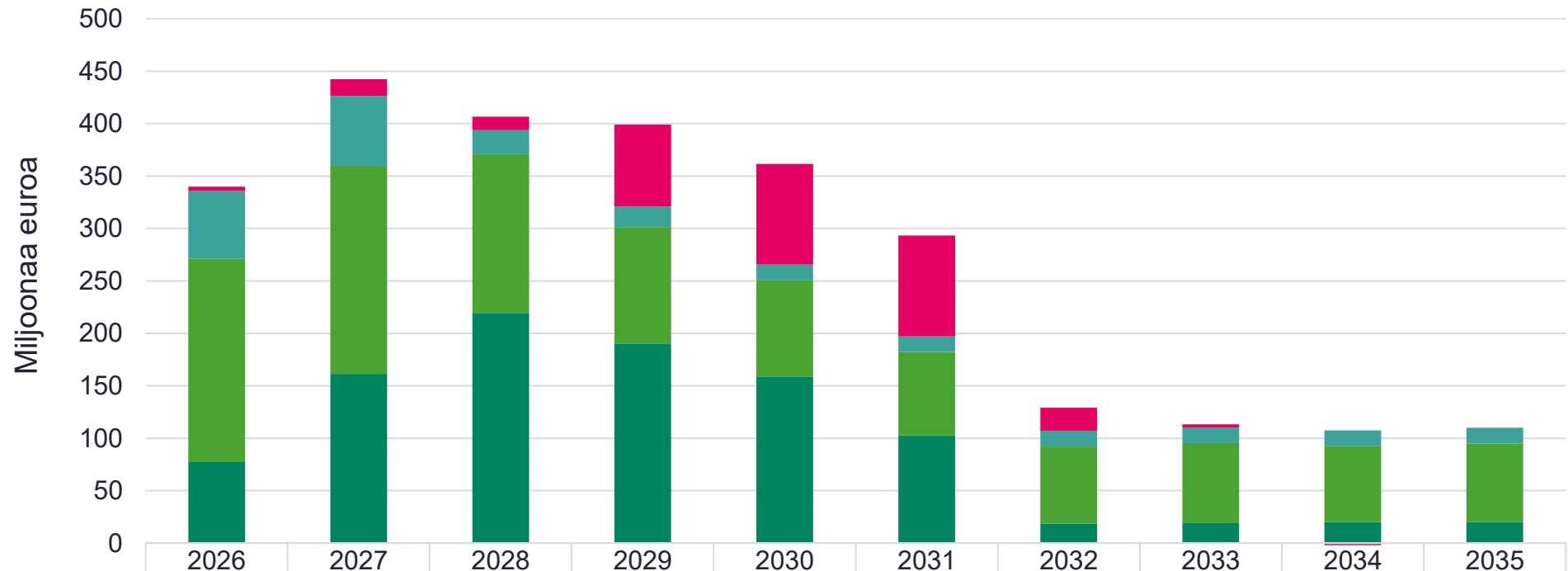
Raitiotien talous

- Miten Turun talous kestää investoinnin?
- Miten raitiotie maksetaan?
- Miten raitiotieinvestointi vaikuttaa muihin kaupungin palveluihin?
- Raitiotiehankkeen tulot
- Raitiotien liikennöinti- ja ylläpitokustannukset





Raitiotie kasvattaa investointimenoja erityisesti vuosina 2029-2031



■ Raitiotie	4,0	16,0	13,0	78,0	96,0	96,0	22,0	3,0	-2,0	0,0
■ Muut investoinnit	64,8	66,8	22,8	19,8	15,0	15,0	15,0	15,0	15,0	15,0
■ Infrainvestoinnit	193,9	198,3	151,3	111,1	91,7	79,5	73,4	76,1	72,4	75,0
■ Tilainvestoinnit*	77,2	161,4	219,6	190,2	158,8	102,7	18,7	19,2	20,0	20,0

*ml. Taseen ulkopuoliset hankkeet (koy)



Raitiotien tulot

- Vaikutusarvioinnissa talousvaikutuksia arvioidaan 35 vuoden aikajänteellä
- Olennaista on raitiotieskenaarion ja runkobussiskenaarion välinen erotus
- Raitiotien tulot koostuvat merkittävistä kiinteistötalouden tuloista

KASSAVIRTA, 2025–2060	Runkobussi	Raitiotie	Erotus
Pääomatalous: investointi	-65	-460	-395
Pääomatalous; lainanotto	65	335	270
Pääomatalous: valtionapu	0	127	127
Pääomatalous: korkokulut	-23	-137	-114
Pääomatalous: lainanlyhennykset	-49	-336	-288
Kiinteistötalous	452	837	384
Verorahoitus ja palvelurakenne	*	-7	-7
Palautuva kunnallisvero	26	53	27
Liikenne käyttötalous	-180	-306	-126
YHTEENSÄ	227	104	-122

Millä raitiotie maksetaan?

- Vaikutusarvioinnissa investointi on rahoitettu lainalla (korko-olettama 2,8 %)
- Keskimäärin korkokulu raitiotievaihtoehdossa 3,3 Me/vuosi enemmän kuin runkobussivaihtoehdossa
- Tarpeeseen voidaan vastata myös muilla toimenpiteillä (esim. omaisuuden myynneillä)

KASSAVIRTA, 2025–2060	Runkobussi	Raitiotie	Erotus
Pääomatalous: investointi	-65	-460	-395
Pääomatalous; lainanotto	65	335	270
Pääomatalous: valtionapu	0	127	127
Pääomatalous: korkokulut	-23	-137	-114
Pääomatalous: lainanlyhennykset	-49	-336	-288
Kiinteistötalous	452	837	384
Verorahoitus ja palvelurakenne	*	-7	-7
Palautuva kunnallisvero	26	53	27
Liikenne käyttötalous	-180	-306	-126
YHTEENSÄ	227	104	-122



Miten raitiotie vaikuttaa muihin palveluihin?

- Tarkastelujaksolla 2025-2060 raitiotien lisäkustannus runkobussiin verrattuna on nettona keskimäärin -3,5 miljoonaa euroa vuodessa
- Kasvavat vuokratulot vahvistavat kaupungin taloutta pysyvästi
- Kaupungin talouden haaste liittyy ensisijaisesti rakenteelliseen alijäämään

KASSAVIRTA, 2025–2060	Runkobussi	Raitiotie	Erotus
Pääomatalous: investointi	-65	-460	-395
Pääomatalous; lainanotto	65	335	270
Pääomatalous: valtionapu	0	127	127
Pääomatalous: korkokulut	-23	-137	-114
Pääomatalous: lainanlyhennykset	-49	-336	-288
Kiinteistötalous	452	837	384
Verorahoitus ja palvelurakenne	*	-7	-7
Palautuva kunnallisvero	26	53	27
Liikenne käyttötalous	-180	-306	-126
YHTEENSÄ	227	104	-122





Raitiotien liikennöinnin ja ylläpidon kulut arvioitu vuosille 2034-2060

- Liikennöinnin käyttötalous sisältää esim. lipputulot, kuljettajien palkat, hallinnon kustannukset, kaluston energia- ja kunnossapitokustannukset sekä **kaluston hankinta- ja korkokustannukset**
- Raitiotien vaikutus liikenteen käyttötalouteen on pysyvästi negatiivinen, nettona keskimäärin -4,8 Me vuodessa*

KASSAVIRTA, 2025–2060	Runkobussi	Raitiotie	Erotus
Pääomatalous: investointi	-65	-460	-395
Pääomatalous; lainanotto	65	335	270
Pääomatalous: valtionapu	0	127	127
Pääomatalous: korkokulut	-23	-137	-114
Pääomatalous: lainanlyhennykset	-49	-336	-288
Kiinteistötalous	452	837	384
Verorahoitus ja palvelurakenne	*	-7	-7
Palautuva kunnallisvero	26	53	27
Liikenne käyttötalous	-180	-306	-126
YHTEENSÄ	227	104	-122

*Liikenteen vuosivaikutus laskettu vuosille 2034-2060



2



Kaupunki- kehitys

Kaupunkisuunnittelujohtaja Timo Hintsanen





Kaupunkikehitys ja kaupungin kasvu

Mitä on kaupunkikehitys?

- Ei ole pelkästään talojen rakentamista vaan kokonaisvaltaista arjen toimintaympäristöä ja elinvoimainfrastruktuuria.
- Houkuttelevaa investointiympäristöä ja yritysten sijoittumistoimeliaisuutta.

Ovatko arvioit tulovirroista uskottavia? Mistä perusteet arvioille tulevat?

- Toteutuneet vastaavien pohjoiseurooppalaisten kaupunkien kehityspolut sekä tutkimuskirjallisuus.
- Turku on siinä mielessä hyvässä tilanteessa, että verrokkeja on syntynyt.





Kaupunkikehitys ja kaupungin kasvu

Raitiotietä on perusteltu kasvulla, mutta miten on selitettävissä, että Turku on ohittanut kasvuluvuissa raitiotiekaupunki Tampereen?

- Koko Tampereen raitiotien toteuttamispäätöksen ajalla Tampereen kasvu on ollut selvästi Turun kasvua nopeampaa. Turun kasvu on ollut nyt nopeampaa vain lyhyen jakson.
- Raitiotiellä ei yksinomaan vahvisteta kasvua vaan myös hallitaan kasvua. Nopeasti kasvava kaupunki erityisesti tarvitsee sujuvuutta parantavia toimepiteitä.



Kaupunkikehitys ja kaupungin kasvu

Miten muut kuin reitin varrella asuvat hyötyvät investoinnista? Eriarvoistaako raitiotie kaupunkilaisia?

- Tiiviin kaupunkirakentamisen painottuessa linjan varteen jää muualle kaupungissa mahdollisuus kehittää toisenlaisiin asumistoiiveisiin vastaavaa väljempää kaupunkirakennetta.

Alentaako raitiotien mukanaan tuoma kasvukäytävän arvonnousu asuntojen, kiinteistöjen ja maan arvoa muualla?

- Tutkimuskirjallisuudessa ei ole osoitettavissa laskevaa vaikutusta arvoon.
- Arvonnousun kehitys on hitaampaa muualla kuin kaikkein kiinnostavimmalla alueella.





Kaupunkikehitys ja kaupungin kasvu

Miten raitiotie voi vaikuttaa segregaatioon kun se nostaa asuntojen ja asumisen hintaa?

- Asuntojen hinnannousu ei ole itsetarkoitus vaan seuraus kiinnostuksesta. Kiinnostus lisääntyy monipuolistuvaan asumiseen koko itäisen Turun alueella.
- Kohtuuhintaisen asumisen mahdollistaminen raitiotiekäytävän varrelle on olennainen asuntopoliittinen toimenpide. Asiaan on saatu tärkeitä arvioita mm. verrokkikaupunki Tampereesta.





Kaupunkikehitys ja kaupungin kasvu

**Onko raitiotien laskelmien pohjana oleva kasvu jo liian nopeaa ja hallitsematonta?
Milloin verokertymä muuttuu negatiiviseksi?**

- Voimassa olevaan strategiaan ei ole kirjattu määrittelyä siitä millaista vuosittaista kasvutavoitetta Turku tavoittelee. Valmisteilla olevasta strategiasta ei ole päätöstä, mutta sen luonnosvaiheen sisällöt eivät ole olleet raitiotielaskelmista olennaisesti poikkeava.
- Haastavin kohta verotulojen kannalta on noin kymmenen vuoden kuluttua raitiotien valmistumisesta. Perheiden lasten ohittaessa kouluiän kuntatalouden ja verokertymän tasapaino kääntyy jälleen positiiviseksi.



3



Liikenne- järjestelmä ja raitiotien reitti

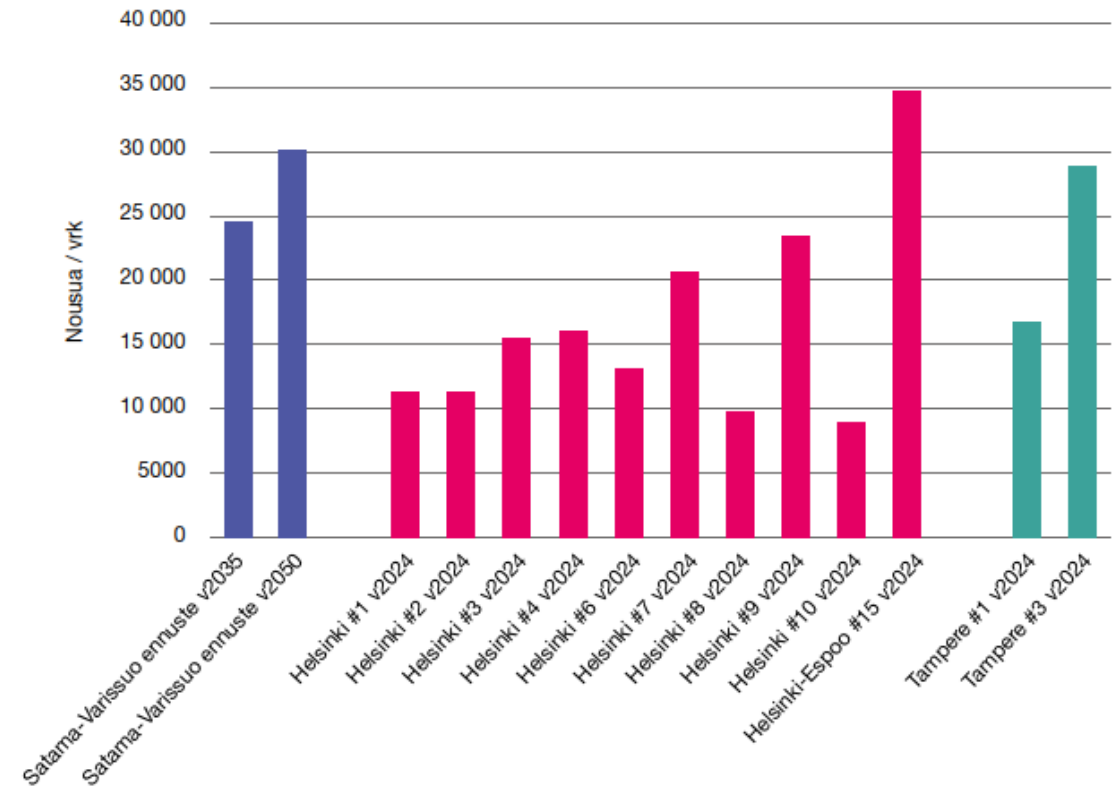
Kehittämispäällikkö Juha Jokela





Raitiotien käyttäjämäärät

- Ennusteen mukaan
 - 24.500 nousua/vrk v2035
 - 30.200 nousua/vrk v2050
- 800m linnuntie-etäisyydellä nykyisin 64.200 asukasta (32% turkulaisista), minkä ennustetaan kasvavan 80.000-100.000 asukkaaseen v2050 mennessä



Kuva. Satama-Varissuo raitiotiellä matkustajaennusteet vuosille 2035 ja 2050 ovat samaa tasoa kuin Suomen eniten käytetyillä raitioteillä viime vuonna.



Kulutapaosuuksien muutokset

- Liikennemalli simuloi jokaisen asukkaan matkoja ennustetilanteessa mm. maankäyttö- liikennejärjestelmäennusteiden perusteella
→ malli tuottaa todennäköiset matkojen suuntautumiset ja kulutapavalinnat:

TURUN ASUKKAAT	Nykytila	V2050 runkobussi	V2050 raitiotie
Joukkoliikenne	9,9 %	10,1 %	12,0 %
Kestävät kulutavat (jalankulku+pyöräily +joukkoliikenne)	49,2 %	48,9 %	50,5 %

- Kulutapamuutosten taustalla liikennejärjestelmän lisäksi maankäytön muutos: tiiviillä ja monipuolisilla alueilla auton käyttö on vähäisempää





Bussijärjestelmän kehittäminen 1/2

- Runkobussivaihtoehdossakin joukkoliikenteen sujuvuuden edellytyksenä tulevaisuudessa keskustan joukkoliikennekaistat (mm. Aninkaistenkatu, Uudenmaankatu ja Hämeenkatu)
 - Nykyisten kaistojen lisäksi uusille kaistoille ei katutilaa keskustassa
- Superbussilla ja raitiotiellä samat liikenne-etuudet, erityisesti kaistajärjestelyt





Bussiliikenteen lisääminen 2/2

- Runkobussivaihtoehdon kehittäminen:
 - infran kustannusarvio 65 milj. euroa samoille kaduille, jotka uudistettaisiin raitiotien yhteydessä: keskustan joukkoliikennekaistat, Tuomiokirkkosillan kunnostus, pyöräilyväyliä ja jalkakäytäviä sekä korjausinvestointeja
 - Runkobussilinjaston kehittäminen maankäytön ja matkustajamäärien perusteella
- Viittä minuuttia tiheämpi vuoroväli lisää riskiä pysäkkien ja liittymien ruuhkautumiselle → bussien ketjuuntuminen (peräkkäin ajaminen)
- Bussivaihtoehdoissa alhaisempi matkustajakysyntä





Autoliikenteen sujuvuus

- Autoilun kulkutapaosuus pienempi raitiotievaihtoehdossa, mutta asukasmäärä suurempi
- Raitiotie- ja runkobussivaihtoehdon erojen autoliikenteen sujuvuudessa ei arvioida olevan merkittäviä mm. runkobussivaihtoehdossakin olevien keskustan joukkoliikennekaistojen vuoksi
- Henkilöautoliikenteen välityskyky laskennallisesti kokonaan käytössä
→ ruuhkien kesto pitenee → osa liikkujista vaihtaa kulkutapaa, reittiä tai matkustusajankohtaa





Älyliikenne, digitaalinen kehitys, liikenteen automatisointi...

- Näiden kehittymiseen (esim. aikataulu) liittyy merkittävästi epävarmuuksia





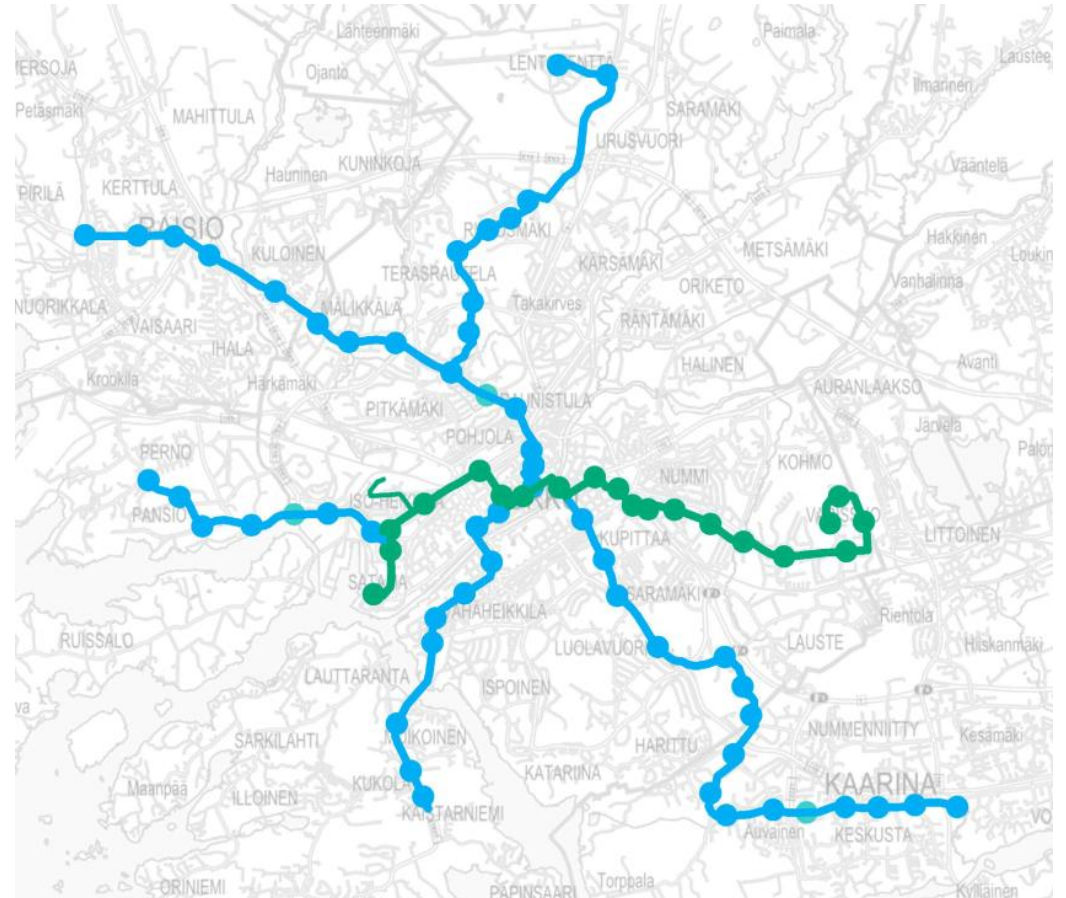
Reitti: Matkakeskuksen kautta kulkeminen

- Matkakeskuksen kautta kulkeva raitiotie oli yleissuunnitelmassa vaihtoehtona. Humalistonkadun reittivaihtoehdossa
 - Alimmat kustannukset
 - Nopeimmat yhteydet
 - Suurin matkustajaennuste
 - Matkakeskus luontevaksi osaksi verkkoa Rasion tai Runosmäen raitiotien myötä→ KH päätti lokakuussa 2023 toteutussuunnittelun pohjaksi Humalistonkadun reitin
- Nykyisen linja-autoaseman kohdalta satama-Varissuo raitiotien kyytiin helpoin liittyä tiheästi kulkevien monien runkolinjojen avulla. Logomonsillalta on n. 400 m linnuntietä Vanhan rautatieaseman raitiotiepysäkille.



Verkoston kustannukset ja vaikutukset

- 2010-luvun suunnitelmien ja kustannusarvioiden jälkeen ei ole päivitetty arvioita useamman linjan kustannuksista tai arvioitu kokonaisvaikutuksia useamman linjan raitiotielle tai superbussille.



4



Vaikutus- arvioinnit

Kehittämispäällikkö Juha Jokela





Miksei raitiotietä verrattu superbussiin?

- Raitiotietä verrattu superbussiin yleissuunnitelmissa v2014-2019
- Aikaisempien päätösten mukaisesti valmisteluprosessi tähtää raitiotieinvestoinnista päättämiseen
- Raitiotietä verrattu runkobussivaihtoehtoon v2024-25 aikana
 - Runkobussivaihtoehto ei ole nykytila vaan siitä kehitetty runkobussijärjestelmä
- Superbussiselvitys laadittiin 9/2025 ja 1/2026 välisenä aikana
 - Tiiviin aikataulun vuoksi ei laadittu esim. väestö-, maankäyttö- tai liikenneennusteita eikä katukohtaisia suunnitelmia superbussille





Vaikutukset yrityksiin

- Raitiotien merkittävimmät negatiiviset vaikutukset rakentamisen aikaisista häiriöistä. Näitä ei ole arvioitu taloudellisesti.
- Raitiotien ja siihen kytkeytyvän maankäytön rakentaminen lisäävät työllisyyttä bussivaihtoehtoa enemmän
- Raitiotien pysyvyys tuo sijoittajien ja yritysten arvostamaa ennakoitavuutta
- Mahdollisuuksina esim. keskittymisedut, kasvavat ihmisvirrat, työvoiman saatavuus
- Esim. paljon tilaa vievän toiminnan kannattaa usein siirtyä sille edullisempiin kohteisiin





Ilmastovaikutukset

- Raitiotien rakentamisen päästöt kompensoituvat per asukas tarkastelujakson 2027-2062 aikana hiilikädenjälkiselvityksen mukaan
 - Raitiotieinfran rakentaminen aiheuttaa enemmän päästöjä kuin bussi-infran rakentaminen
 - Suurin osa rakentamisen aiheuttamista päästöistä ei sisälly Turun hiilineutraaliustavoitteen 2029 laskelmaan
 - Viidelle rakentamisvuodelle jaettuna raitiotien rakentamisen vuosittaiset päästöt ovat 4,8% Turun v2024 päästöstä
 - Raitiotievaihtoehdossa käytön aikaiset liikenteen päästöt ovat pienempiä per asukas kuin runkobussivaihtoehdossa
 - Reitin varrelle tiivistyvä kaupunkirakenne ja joukkoliikenteen käytön lisääntyminen
 - Raitiovaunukaluston valmistamisen päästöt ovat pienempiä kuin runkobussivaihtoehdon kaluston



5



Raitiotien kustannusarvio

Turun Raitiotie Oy:n
toimitusjohtaja Juha Saarikoski





Miksi kustannusarvio muuttui yleissuunnitelmasta?

- Yleissuunnitelma antaa raamit.
- Se ei ole konkreettinen suunnitelma, eikä sen perusteella voi tietää rakentamisen kustannuksia realistisesti.
- Kaupunginhallitus päätti 2023, että laaditaan toteutussuunnitelma, jotta saadaan sitova kustannusarvio valtuuston päätöksentekoa varten.
- Valtuutetut päättävät tiedon, ei oletusten pohjalta.



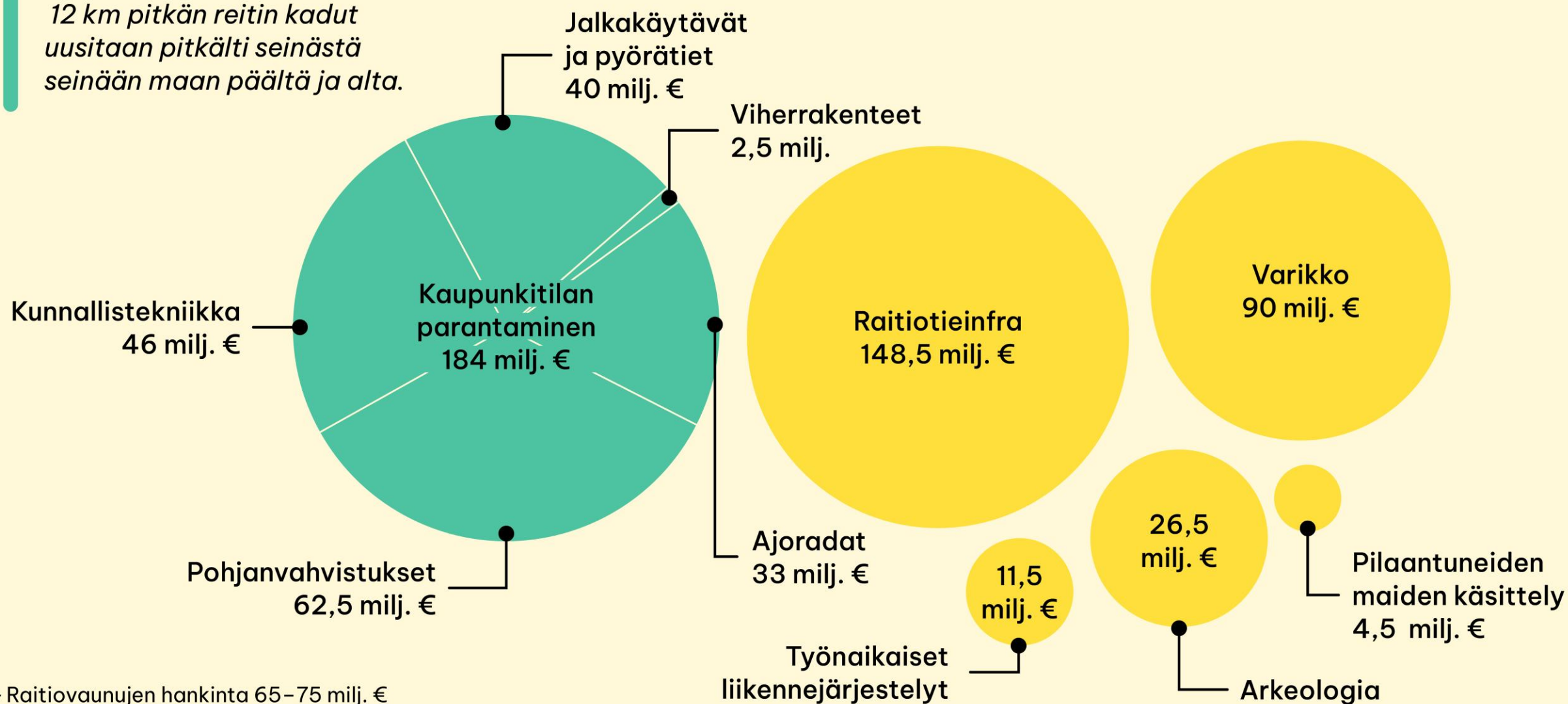
Allianssi-malli

- Toimiva laajoissa, monimutkaisissa hankkeissa.
- Tilaaja, suunnittelijat, rakentajat alusta asti mukana. Tavoitteet, riskit, ongelmat ja mahdollisuudet yhteisiä.
- Kustannusarviot laaditaan erittäin tarkasti ja luotettavasti. Siksi yksityiset yritykset voivat sitoutua omalla taloudellisella riskillä.
- Allianssi sitoutunut noin 90 %:iin kustannuksista.
 - Jos budjetti alitetaan, kaikki hyötyvät.
 - Jos budjetti ylitetään, kaikki maksavat.
- Allianssiyritysten vastuu 60 M€ ylityksestä 50 %



Turun raitiotien kokonaiskustannus 465 milj. €

12 km pitkän reitin kadut
uusitaan pitkälti seinästä
seinään maan päältä ja alta.

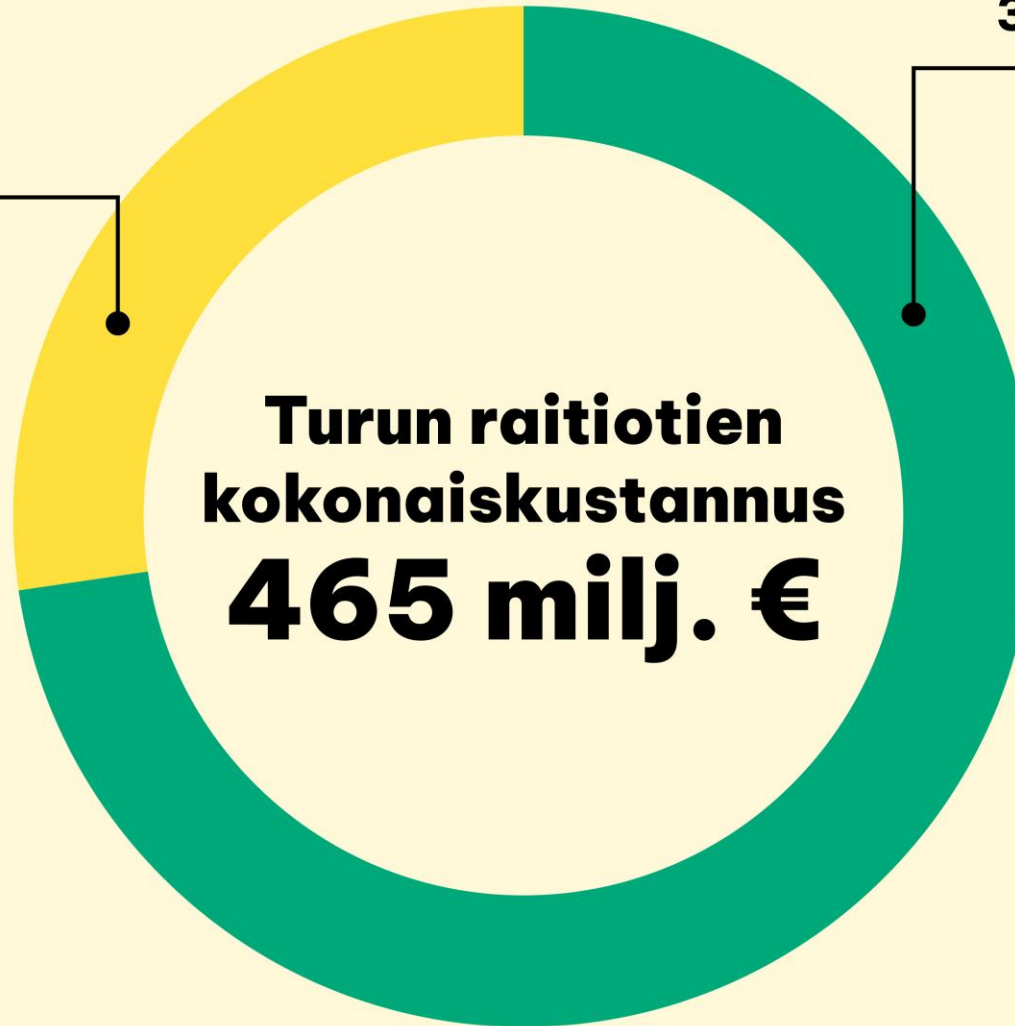


+ Raitiovaunujen hankinta 65–75 milj. €

+ Johtosiirroista kaupunkikonsernin yhtiöiden kustannukset 10 milj. €

Valtio
127 milj. €*

Turun kaupunki
338 milj. €



**+
Raitiovaunujen
hankinta
65–75 milj. €****

**Valtion osuus varmistuu oletettavasti MAL-neuvotteluissa vuonna 2028.*

***Vaunuhankinnan kustannukset varmistuvat hankinnan edetessä.*

6

Raitiotien rakentaminen Turussa

Turun Raitiotieallianssin
projektipäällikkö Kari-Pekka Lumme,
NRC Group



Kaikissa rakennus- hankkeissa omat erityispiirteet

- Jokainen raitiotiehanke toteutetaan paikallisiin olosuhteisiin räätälöitynä
- Kaupunkirakenne, maaperä, katuverkko ja olemassa oleva infra vaihtelevat hankkeittain
- Turussa esim. arkeologia, pohjanvahvistukset, keskusta-alueen rakentaminen

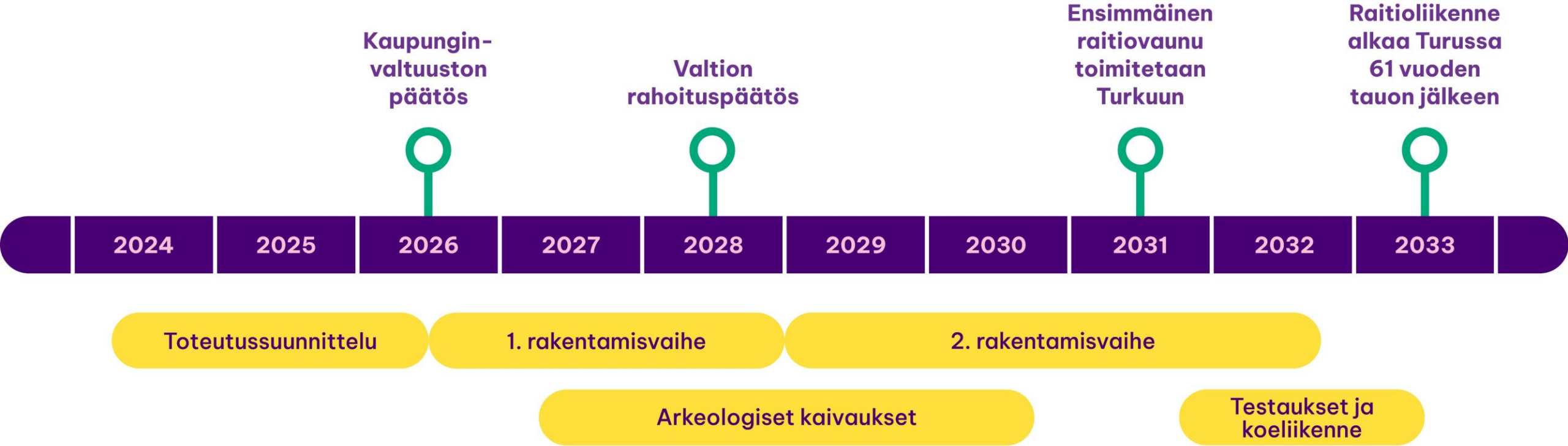


Pohja tutkittu tarkasti

- Koko reitillä tehty kattavat pohjatutkimukset toteutussuunnittelua varten
- Maaperä, kantavuus ja pohjanvahvistustarpeet tunnetaan nyt melko tarkasti
- Ratkaisut hallittuja ja osin ennakoitua kevyempiä
- Turun Raitiotieallianssilla on tarvittava tieto, osaaminen ja kyky rakentaa raitiotie sujuvasti ja turvallisesti

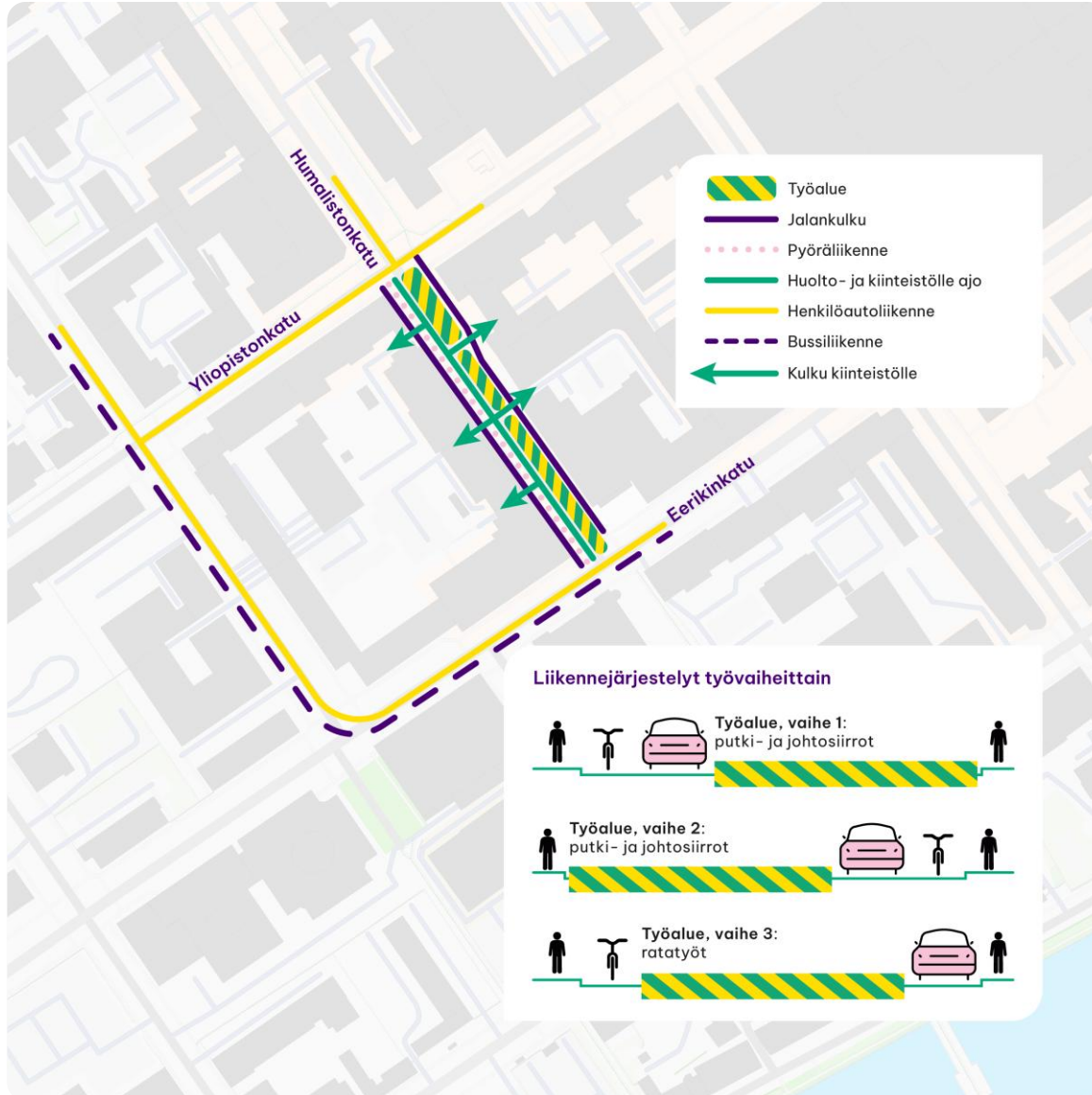


Raitiotien aikataulu



Minimoimme haittoja

- Allianssilla laajaa kokemusta muualta
- Kaikilla kaduilla rakentaminen pyritään tekemään kerralla valmiiksi, yleensä 1-2v
- Läpiajon kieltäminen lyhentää rakentamisaikaa, haittoja, kustannuksia
- Työnaikaiset liikennejärjestelyt suunniteltu etukäteen





Erityinen huomio haittoihin keskustassa

- Allianssissa paljon kokemuksia esim. Tampereelta rakentamisesta keskustassa
- Tiivis sidosryhmäyhteistyö
- Mahdollisimman pysyvät, hyvin merkityt poikkeusreitit
- Jalankulku, asiointi, toimitukset turvataan
- Hyvät ja näkyvät opasteet
- Tilannetta seurataan jatkuvasti



8



Superbussi- selvitys

Kehittämispäällikkö Juha Jokela





Superbussin kustannusarvio vrt. raitiotie

- Superbussin infra 224 M€ + varikko 16 M€ + kalusto (10-15v) 22...44 M€
 - Keskeinen periaate sama reitti, pysäkit ja liikennejärjestelyt kuin raitiotiellä
 - Jalankulku- ja pyöräväylät, ajoradat, kunnallistekniikka ja viherrakentaminen kustannukset samaa tasoa tai hieman raitiotietä alhaisempia. Pohjanvahvistuksissa merkittävä ero raitiotiehen verrattuna.
 - Mahdollinen varikkojärjestelyjen osoittaminen liikennöitsijälle pienentäisi kaupungin investointia, mutta kasvattaisi superbussin liikennöintikustannuksia
- Superbussin kustannusarvio on karkea selvityksen tiiviin aikataulun vuoksi. Tarkemmassa suunnittelussa kustannukset saattaisivat muuttua enemmänkin kuin vaihteluvälissä esitetty.
 - Uusia arvioita ei laadita ennen kesän 2026 raitiotien investointipäätöstä





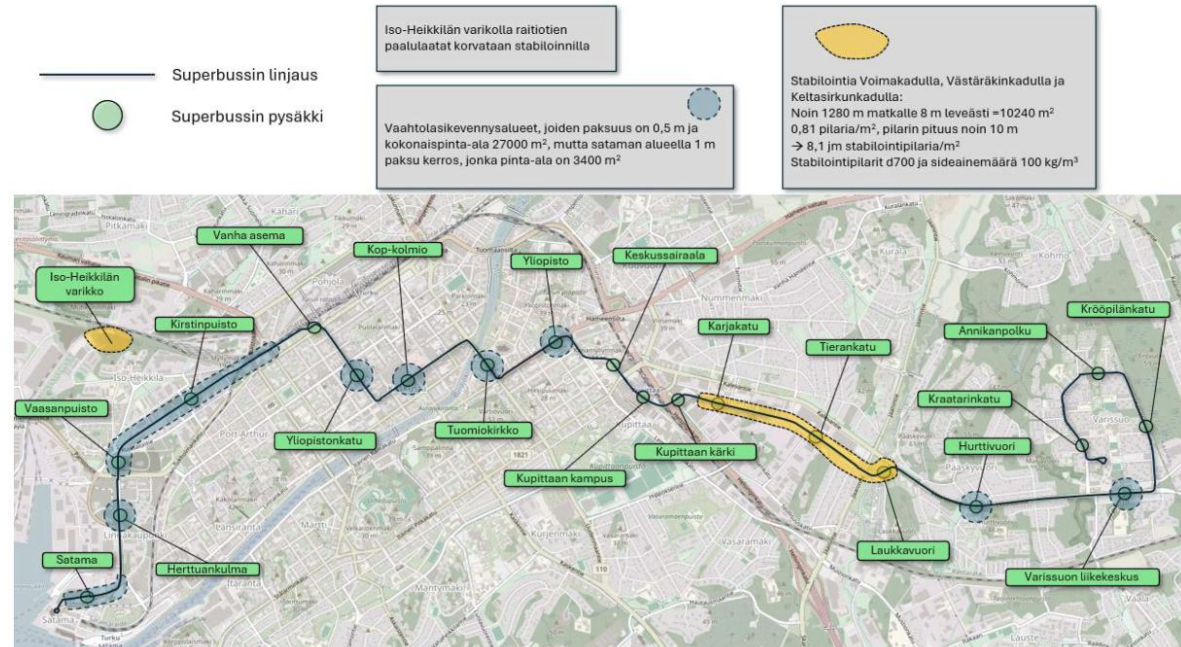
Superbussin kustannusarvio vrt. verrokkikaupungit

- Hankkeiden kustannusvertailu hankalaa
 - Kustannusrajaus: esim. sisältyykö infran lisäksi varikkoa ja kalustoa, sisältyykö koko katutilan muutokset, kuuluuko osa kustannuksista muille organisaatioille, onko mahdollisia rinnakkaishankkeita
 - Toteutusajankohta
- Turun superbussin kustannusarvio perustuu periaateratkaisuihin ja raitiotien kustannusarvion pohjalta laskettuun arvioon
- Superbussin laadukas toteutus keskeistä tavoiteltujen kaupunkikehitysvaikutusten kannalta

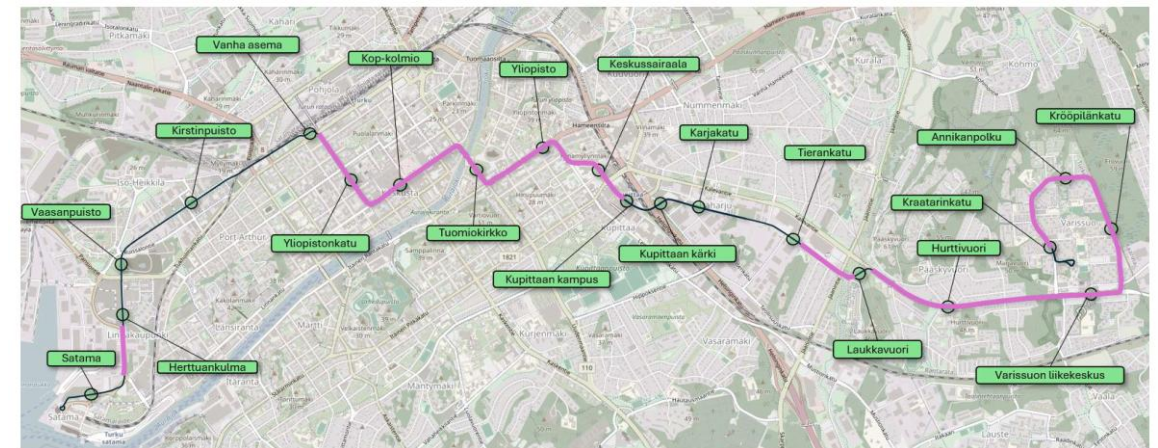


Miksi superbussilla tarvitaan johtosiirtoja ja pohjanvahvistuksia?

- Pohjanvahvistukset
 - Pohjanvahvistusten periaate (vaahtolasikevennyksiä+stabilointeja+rakennekerroksia) taloudellisesti tehokas
- Johtosiirrot
 - Katujärjestelyjen muutokset
 - Kunnallistekniikan uusiminen
 - Laadukas superbussilinja



Kuva 26. Pohjavahvistusratkaisut superbussin reitillä. Stabilointia tarvitsevia alueita on superbussin reitillä vain raiatusti.



Kuva 28. Violetilla värillä esitetty ne kadut, joille superbussin rakentamisen yhteydessä tehdään johtosiirtoja.



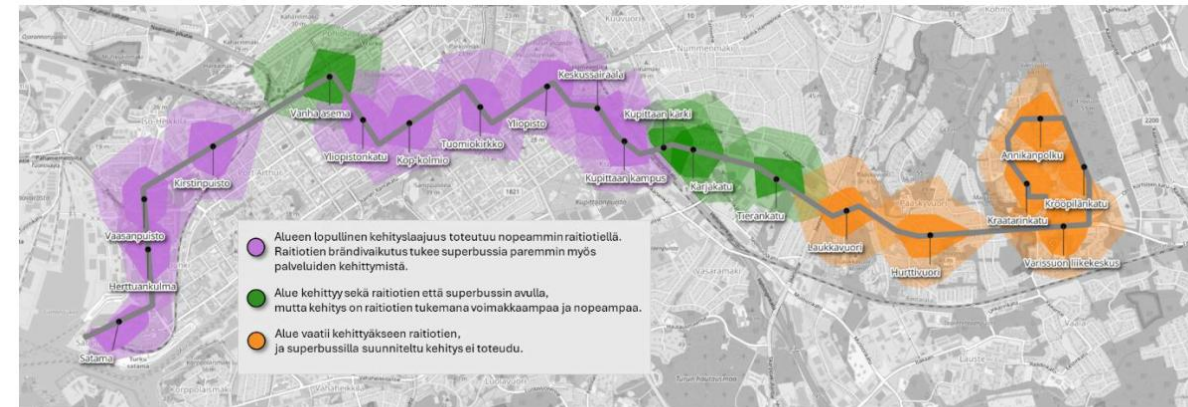
Superbussin valtionapu

- LVM:n syksyn 2025 lausunnon mukaan ei tunnisteta lainsäädännöllistä tai periaatteellista estettä superbussiratkaisun valtionavulle osana MAL-sopimusten päivitystä, mikäli vähimmäisvaatimukset laadun osalta (esim. bussikaistat ja liikennevaloetuet suuri kapasiteetille bussiratkaisulle) täyttyvät.
- Superbussin valtiontukeen liittyy raitiotietä enemmän epävarmuuksia mm. suunnittelu- ja päätöstilanteesta seuraavan MAL-sopimuksen neuvotteluhetkellä.



Superbussin kaupunkikehitys ja Varissuo

- Kaupunkikehitysvaikutuksen kannalta keskeisintä olisi reitin ja pysäkkien pysyvyys sekä korkealaatuinen toteutus joukkoliikenteen ja kaupunkiympäristön osalta
- Kaupunkikehitysvaikutus vaihtelee alueittain. Varissuon kehityksen arvioidaan superbussilla jäävän runkobussin tasoiseksi
- Lenkki Varissuon ympäri:
 - Päätepysäkki, ajantasaus ja osittain kasvavat matka-ajat
 - Suurpäänkadulta keskustaan lähtevä joukkoliikenne ohittaisi Varissuon liikekeskuksen vaihtoyhteyksineen



Kuva 29. Superbussien pysäkkien ympäristön kehityspotentiaali. Verrattuna raitiotiehen Varissuon alue kehittyy huomattavasti vähemmän.

9



Viestintä ja päätöksenteko

Kansliapäällikkö Tuomas Heikkinen



Viestintä ja päätöksenteko



- Millä periaatteilla raitiotien viestintää on toteutettu suhteessa muihin vaihtoehtoihin?
- Onko päätöksenteossa vaihtoehtoina raitiotie ja superbussi?
- Mitä tapahtuu, jos valtuusto päättää, ettei raitiotietä tehdä?





Millä periaatteilla raitiotien viestintää on toteutettu suhteessa muihin vaihtoehtoihin?

- Raitiotien toteutussuunnitteluvaiheessa on laadittu kaupunginhallituksen päätöksen mukaisesti kattava osallistumis- ja viestintäsuunnitelma
- Turun kaupungin ja Turun Raitiotie Oy:n kanavissa on viestitty hankkeesta monipuolisesti
- Kaupunkilaisille, yrityksille, sidosryhmille ja päättäjille on viestitty kaikesta joukkoliikenneneratkaisun materiaaleista
- On selvää, että suurin osa viestinnästä koskee raitiotietä, koska sen toteutussuunnittelusta on kyse





Päätöksenteon vaihtoehdot

- **Kv 20.4.2020:** Kaupunginvaltuusto tekee lopullisen investointipäätöksen raitiotien toteutussuunnitelman ja vahvistuneen kustannusarvion perusteella
- **Kh 31.1.2022:** Turun Raitiotie Oy saattaa raitiotien toteutussuunnitelman sen valmistumisen jälkeen kaupunginvaltuuston hyväksyttäväksi mahdollisen investointipäätöksen tekemistä varten.
- Päätösehdotusta ei ole vielä laadittu, mutta kaupunginvaltuuston ja kaupunginhallituksen aikaisempien päätösten mukaisesti valmisteluprosessi tähtää raitiotieinvestoinnista päättämiseen.





Mitä tapahtuu, jos ei päätetä tehdä raitiotietä?

- Valmistelu on laadittu kaupunginvaltuuston ja kaupunginhallituksen aikaisempien päätösten mukaisesti siten, että kaupunginvaltuuston on mahdollista tehdä investointipäätös raitiotiestä.
- Mahdollisesti kaupungissa käynnistettäisiin selvitys muiden vaihtoehtojen, kuten superbussin, toteuttamismahdollisuuksista. Mikäli katsottaisiin tarkoituksenmukaiseksi, tulisi päättää suunnittelun käynnistämisestä.
- Allianssi ja yhtiö tulisi ajaa välittömästi alas TAI allianssia käytettäisiin viimeistelemään MAL- sopimuksessa tarkoitetut joukkoliikennekäytävän suunnitelmat urakoitsijan kilpailuttamista varten



Seuraavaksi

- Maalis-huhtikuu lausuntojen yhteenveto, kansalaispaneelin tulokset sekä avoimen verkkokyselyn tulokset julkaistaan
- 15.6. viimeistään kaupunginvaltuuston päätös



