

17. HELMIKUUTA 2025

# **VAIKUTUSARVIO RAITIOTIEN ELINVOIMA-, VETOVOIMA- JA PITOVOIMAVAIKUTUKSET**



# Sisällys

1.	Turun Raitiotien elinvoima-, vetovoima- ja pitovoimavaikutusten arviointi.....	3
2.	Alue- ja yhdyskuntarakenteen tulevaisuuskuva ja vaikutusarvioinnin lähtökohdat .....	3
3.	Turun keskeiset strategiat ja ohjelmat Raitiotien kannalta .....	5
4.	Esimerkkejä Pohjoismaisista raitiotiehankeista.....	6
4.1	Aarhus, Tanska .....	6
4.2	Odense, Tanska .....	7
4.3	Bergen, Norja .....	8
4.4	Lund, Ruotsi .....	9
4.5	Tampere, Suomi .....	10
4.6	Raide-Jokeri, Espoo ja Helsinki.....	11
5.	Pohjoismaisten raitiotiehankeiden tunnistetut vahvuudet ja heikkoudet.....	12
6.	Turun yleinen ja raitiotien vaikutusalueen elinvoima-, vetovoima- ja pitovoimavaikutukset .....	14
6.1	Turun työpaikkakehitys kaupunkitasolla 2015-2022.....	16
6.2	Turun työpaikkakehitys pienaluetasolla Raitiotien vaikutusalueella .....	19
6.1.1	Turun työpaikkakehitys paikkatietotasolla vuosina 2015-2022 .....	20
6.2	Turun yleinen ja Raitiotien vaikutusalueen yrityskehitys.....	22
7.	Turun Raitiotien nykyinen ja ennakoitu väestönkehitys sekä väestöprofiili .....	23
7.1	Turun toteutunut väestönkehitys ja -profiili eri aluetasoilla.....	23
7.1.1	Satama-Linnakaupungin alue- ja väestöprofiili .....	29
7.1.2	Portsa-Iso-Heikkilä .....	29
7.1.3	Logomo .....	30
7.1.4	Keskusta länsi .....	30
7.1.5	VI kaupunginosa .....	31
7.1.6	Keskusta itä .....	31
7.1.7	I kaupunginosa .....	32
7.1.8	Kupittaa-Itäharju .....	32
7.1.9	Pääskyvuori .....	33
7.1.10	Varissuo .....	33
7.2	Turun ennakoitu väestönkehitys eri aluetasoilla vuosina 2023-2040/2050 .....	34
8.	Raide- ja raitiotieliikenteeseen liittyviä yleisiä näkökulmia tutkimuskirjallisuuden perusteella... 38	
8.1	Raide- ja raitiotieliikenteeseen liittyviä erityisiä näkökulmia sosiaalisen eheyden kannalta .....	40
8.2	Raide- ja raitiotieliikenteeseen liittyviä erityisiä näkökulmia seudullisen kehityksen kannalta ..	41
8.3	Raide- ja raitiotieliikenteeseen liittyviä erityisiä perusteluja Ilmasto- ja imago-vaikutusten kannalta.....	42



# 1. Turun Raitiotien elinvoima-, vetovoima- ja pitovoimavaikutusten arviointi

Turun Raitiotien vaikutuksia voidaan arvioida useasta eri näkökulmasta. Tärkeimmät näkökulmat liittyvät talouteen, kiinteistötalouteen, liikennemääriin, elinvoimaan, veto- ja pitovoimaan sekä imagoon ja mainekuvaan liittyviin vaikutuksiin jne. Kaikkia vaikutuksia ei ole mahdollista mitata suoraan taloudellisina lukuina tai määreinä. **Tässä vaikutusarviossa keskitytään Raitiotien elinvoimaan, vetovoimaan ja pitovoimaan sekä imagovaikutuksiin liittyviin suoriin ja ennakoituihin sekä epäsuoriin ja ennakoimattomiin vaikutuksiin.**

Elinvoimaa voidaan tarkastella kokonaisvaltaisesti kasvun tai kasvuun liittyvien osatekijöiden kautta. Kasvun osatekijät voivat liittyä esimerkiksi investointeihin, työpaikka- ja työllisyyskehitykseen, yrityskantaan tai yritysten sijoittumiseen, elinkeino- ja yritysrakenteen monipuolistumiseen tai osaamiseen liittyviin keskittyisiin.

Veto- ja pitovoimavaikutukset liittyvät alueen väestönkehitykseen, väestö- ja ikärakenteeseen, muuttoliikkeeseen tai asukasvaihtuvuuteen. Imago- ja mainevaikutukset liittyvät alueen kuvaan niin ulkopuolisten kuin alueella asuvien näkökulmasta.

**Raitiotien vaikutuksia on arvioitu käytettävissä olevien tutkimustulosten, selvitysten, tilastotietojen, kyselyiden ja muista raitiotiehankeista saatujen tietojen perusteella.**

Vaikutusarvioinnin alussa käydään läpi alue- ja yhdyskuntarakenteen tulevaisuuskuva ja suurimpia ennakoitavissa olevia muutostrendejä, jonka jälkeen esitetään keskeisiä huomioita muiden Pohjoismaiden toteutetuista tai käynnissä olevista raitiotiehankeista. Tavoitteena on tunnistaa tärkeitä huomioon otettavia asioita ja tekijöitä Turun Raitiotiehankeeseen osalta sekä tunnistaa muista raitiotiehankeista nousseita kehittämiskohteita. Tämän jälkeen tehdään tutkimuskirjallisuuden perusteella keskeisiä nostoja suurten liikennehankkeiden suorista ja epäsuorista vaikutuksista.

Vaikutusarviossa käydään huolellisesti läpi raitiotiehankeeseen liittyviä elinvoima-, vetovoima- ja pitovoimavaikutuksia. Arviossa pureudutaan raitiotiehen liittyviin työpaikka- ja yritysvaikutuksiin, väestö- ja vetovoimavaikutuksiin, ennakoitavissa olevaan väestönkehitykseen sekä pitovoimaan ja muihin vaikutuksiin. Väestövaikutusten yhteydessä arvioidaan erityisesti raitiotielinjauksen vaikutusalueen alue- ja väestöprofiilia niin toteutuneen kuin ennakoitun kehityksen mukaan.

## 2. Alue- ja yhdyskuntarakenteen tulevaisuuskuva ja vaikutusarvioinnin lähtökohdat

Ympäristöministeriö on laatinut asiantuntijatyönä monipuolisen tulevaisuus- ja kehityskuvan Suomen alue- ja yhdyskuntarakenteen kehityksestä vuonna 2050. Alueiden kehityskuva toimii hyvänä taustoittavana ja laaja-alaisena kehityksenä Turun Raitiotien elin-, veto- ja pitovoimavaikutusten arvioimiselle. **Aluerakenteen oletettu muutos on kiteytetty seuraavassa tiivistyksessä viiteen keskeiseen tekijään ja yhdyskuntarakenteen oletettu muutos seitsemään tekijään. Jokainen muutostekijä on itsessään tärkeä kehys liikenne- ja raidehankkeisiin käytävälle arvioivalle keskustelulle.**

Aluerakenteen tilanne- ja tulevaisuuskuvan tärkeimmät tekijät liittyvät:

- **Kaupungistumis- ja keskittymiskehityksen jatkumiseen:** Kaupungistumis- ja keskittymiskehityksen oletetaan jatkuvan, mutta vähitellen hidastuen. Kaupunkialueilla asuu tällä

hetkellä noin 74 prosenttia väestöstä ja noin 80 prosenttia työpaikoista. Taajamissa asuu noin 87 prosenttia väestöstä. Vuonna 2050 kaupunkialueilla asuisi arviolta noin 80 prosenttia väestöstä ja 90 prosenttia taajamissa, joka on oletettavasti saturaatiopiste Suomen kontekstissa. Väestö- ja työpaikkakasvu keskittyisi vahvasti suurimmille kaupunkiseuduille. Keskittymisen seurauksena alueellinen eriytyminen voisi syventyä kaikilla aluetasoilla.

- **Aluerakenteen monikeskisuusuteen:** Aluerakenne olisi jatkossakin nykyisen kaltainen monikeskuisen, jossa olisi suurten kasvukeskusten lisäksi keskisuuria kaupunkeja ja maakuntakeskuksia sekä pienempiä seutukaupunkeja. Suurin ero nykyiseen kehitykseen olisi arvion mukaan siinä, että erikoispalvelut keskittyisivät aiempaa harvemmin keskuksiin.
- **Aluekehityksen kolmiyhteyteen:** Kolmiyhteydellä tarkoitetaan nopeiden liikenneyhteyksien, koulutuksen sijaintipaikkojen ja sijaintiedun keskinäisriippuvuutta ja –vuorovaikutusta, jotka korostuisivat jatkossakin alueiden menestymisen tai menestymättömyyden taustalla.
- **Etelä- ja Lounais-Suomen yhtenäiseen työssäkäyntialueeseen:** Metropolialue laajenee edelleen kehitys- ja liikennekäytäviä pitkin. Etelä- ja Lounais-Suomesta voisi muodostua laajeneva, verkostomainen metropolialue. Metropolialue laajenisi toiminnallisesti liikkumisen muuttuessa päivittäisestä viikoittaiseksi ja nopeiden ratayhteyksien kehittyessä. Keskusten välinen työssäkäynti lisääntyisi. Monipaikkaisuus ja etätö laajentaisivat vuorovaikutusta nykyistä enemmän vapaa-ajan asumisen alueille
- **Kehityskäytäviin ja vyöhykkeisyyteen:** Hyvien ja kehittyvien liikenneyhteyksien pohjalta muodostuisi suurten keskusten välisiä liikenne- ja kehityskäytäviä. Työssäkäyntialueet laajenisivat kasvukeskittymien yhteydessä. Väestönkehitys lisäisi entisestään henkilöliikennettä suurimpien kaupunkiseutujen välillä.

Yhdyskuntarakenteen tilanne- ja tulevaisuuskuvan tärkeimmät tekijät liittyvät:

- **Taajama-asteen, taajamoitumisen kasvuun ja hajarakentamisen vähenemiseen:** Taajamassa asuvien osuus nousisi nykyisestä noin 87 prosentista 90 prosenttiin vuoteen 2040 mennessä. Asemakaava-alueita vastaavan tiheän taajaman osuus väestöstä kasvaisi erityisen nopeasti, ja asemakaava alueen ulkopuolisen asuinrakentamisen määrä vähentyisi murto-osaan aiemmasta.
- **Taajamien tiivistymiseen kasvavilla alueilla:** Tiivistyminen jatkuisi erityisesti keskustoissa ja niiden reunavyöhykkeellä sekä alakeskuksissa ja joukkoliikennekäytävien alueella. Uudisrakentaminen olisi yhä enemmän täydennysrakentamista. Samalla purkava uudisrakentaminen yleistyisi
- **Asuntomarkkinoiden eriytymisen jatkumiseen:** Asuntotuotanto painottuisi kerrostaloihin, asuntomarkkinat eriytyisivät alueellisesti. Väestön ikääntyminen lisäisi kerrostaloasumisen suosiota suurimmilla kaupunkiseuduilla. Asuntojen kysynnän ja tarjonnan alueelliset erot lisäisivät uudisrakentamisen tarvetta. Asuinalueiden eriytyminen jatkuu kaupunkiseuduilla mm. huono-osaisuuden kasautuessa

- **Keskusta-alueiden muuttumiseen:** Keskusta-alueet kehittyisivät ajanvieton ja asumisen paikkoina, keskustojen palvelut uusiutuvat. Keskusta-alueiden merkitys kasvaisi tapaamisten, tapahtumien ja elämysten paikkana, mutta osa keskustahakuisista palveluista siirtyisi keskustan ulkopuolelle kauppakeskuksiin ja verkkoon. Ikääntymiskehitys tukisi keskusta-alueiden ja alakeskusten suosiota asuinpaikkana.
- **Jalankulkuvyöhykkeiden asukasmäärän kasvuun:** Jalankulkuvyöhykkeiden asukasmäärä kasvaisi. Joukkoliikennevyöhykkeen kehityksessä olisi merkittäviä alueellisia eroja. Intensiivisen joukkoliikennevyöhykkeen asema säilyisi keskeisenä ja kehittyy uusien hankkeiden myötä. Autovyöhykkeen osuus pienenesi suuremmissa keskuskaupungeissa, mutta säilyisi niiden ympäristökunnissa.
- **Kestävien kulkutapojen hyödyntämisen korostumiseen:** Edellytykset kestävien kulkutapojen käytölle työmatkoilla heikentyvät. Aiempaa harvemmalla sekä asuinpaikka että työpaikka sijaitsevat jalankulku tai joukkoliikennevyöhykkeellä tai kohtuullisen pyöräilymatkan päässä. Merkittäviä runkojoukkoliikenteen hankkeita on toteutettu, toteutumassa ja tulossa. Täydennysrakentaminen niiden ympärillä jatkuu. Myös pyöräilyn merkitys kasvaa
- **Rakennetun ympäristön ja viheralueiden yhteensovittamisen korostumiseen:** Rakennetun maan laajeneminen on hidastunut, mutta viheralueisiin kohdistuu rakentamispainetta. Aiemmin rakennettujen alueiden käyttöönotto on yleistynyt 2000-luvulla. Taajamien viherrakenteeseen kohdistuu rakentamispaineita hyvissä yhdyskuntarakenteellisissa sijainneissa. Lähivirkistykseen sekä viheralueiden luontoarvojen ja ekosysteemipalvelujen merkitys kasvaa

### 3. Turun keskeiset strategiat ja ohjelmat Raitiotien kannalta

#### **Turun kaupungin johtamisen keskeisenä välineenä on kaupunkistrategia ja pormestariohjelma.**

Kaupunkistrategia määrittelee ja ohjaa kaupungin pitkän aikavälin tavoitteet, joihin kaupunki toiminnassaan sitoutuu. Turku siirtyi kuluvalle valtuustokaudella pormestarihallintaan. Samalla kaupungin ohjausmallia päivitettiin. Pitkän aikavälin strategian toimeenpanoa ohjaavat valtuustokausittain sovittava pormestariohjelma ja kaupungin ohjausasiakirjat. Lyhyen aikavälin toiminnan tavoitteet ovat vuosittain laadittavissa toiminta- ja palvelusuunnitelmissa.

#### **Turun kaupunkistrategia** (hyväksyttiin KV 14.2.2024) johdattaa Turun 2030-luvulle.

Kaupunkistrategiassa määritellään tavoitteet ja luodaan toimintaympäristöanalyysin perusteella näkymä, miltä Turku näyttää ensi vuosikymmenellä. Painopisteitä on kahdeksan: sujuva arki, kestävä kasvu, hyvinvointi, elinvoima, luonto ja ilmasto, koulutus, kulttuuri ja kansainvälisyys.

**Turun pormestariohjelman 2021-2025** mukaan Turku on avoin, toimelias ja kansainvälinen kaupunki, joka hyödyntää kaksikielisyyttään rikkautena ja mahdollisuutena. Tavoitteena on edistää kaikkien ihmisten yhdenvertaista kohtelua ja tasa-arvoa kaupunkilaisten keskuudessa ja kaupungin toiminnassa. Pormestariohjelman tavoitteita toteuttamaan on nimetty 5 kärkihanketta.

**Turun asunto- ja maapoliittiset linjausten** (hyväksyttiin 13.2.2023) ja periaatteiden mukaan Turun tavoitteena on olla asukkailleen viihtyisä, turvallinen ja ilmastonmuutosta kestävä ja siihen sopeutuva kaupunki. Maapolitiikan tavoitteena on varmistaa kaupungin hallittu kasvu, kysyntää vastaava tonttitarjonta, kaupungin ilmastotavoitteiden toteutuminen sekä kokonaistaloudellisesti järkevä, tehokas ja viihtyisä yhdyskuntarakenne. Asuntotuotannon kokonaisvolyymien tulee olla noin 2.100 asuntoa vuodessa, jotta kaupungin asukasmäärän kasvulle rakennemallissa ja yleiskaavoituksessa asetetut tavoitteet voivat toteutua. Tasapainoisella asuntotuotannon määrällä ja laadulla pyritään kaupunkiseudulla demografisesti ja sosioekonomisesti kestäväan asukasrakenteeseen siten, että alueiden väliset erot ovat nykyistä pienemmät.

**Kestävän kaupunkiliikkumisen suunnitelman SUMP** (KV hyväksyi joulukuussa 2024) visiona vuoteen 2030 on, että Turun liikenneympäristö ja palveluverkko houkuttelevat kaikkia liikkumaan turvallisesti, terveellisesti ja kestävästi. Kyseessä on kokonaisvaltainen strateginen suunnitelma liikennejärjestelmän kehittämisestä Turussa niin, että vastataan kansainvälisiin, valtakunnallisiin ja seutu- ja kaupunkitasoisiin tavoitteisiin. Suunnitelma toimii kaupungin koko liikennejärjestelmän suunnittelun ja toteutuksen selkänä.

**Turun yleiskaavan 2029** (tullut voimaan 10.8.2024, hyväksyttiin 13.2.2023)) päämääränä on Turun aseman, vetovoiman ja kilpailukyvyyn vahvistaminen. Yleiskaavan tavoitevuosi on 2029, jolloin kaupunki täyttää 800 vuotta. Yleiskaava suuntaa kasvua pääasiassa keskustaan ja joukkoliikenteen pääreittien varsille. Turku tavoittelee 220 000 asukasta ja 115 000 työpaikkaa vuoteen 2029 mennessä.

**Turun kaupunkiseudun MAL-sopimus** (hyväksyttiin KV 21.10.2024) eli Maankäytön, asumisen ja liikenteen sopimus perustuu Turun MAL-kaupunkiseudun 13 kunnan ja valtion yhteiseen tahtotilaan seudun kehittämisestä. Sopimuksessa on kuvattu tavoitetilat vuodelle 2035, kehityspolut ja tarvittavat toimenpiteet vuosille 2024–2027 tavoitteisiin pääsemiseksi. Sopimuksen toimenpiteet luovat edellytyksiä seudullisesti tarvetta vastaavalle monipuoliselle asuntotonttitarjonnalle ja asuntotuotannolle sekä liikennejärjestelmän ja -investointien ja maankäytön paremmalle yhteensovittamiselle.

**Turun palvelustrategia/-suunnitelma** on tulossa ohjaamaan palveluverkon suunnittelua alkuvuonna 2025. Palvelustrategiaa ja tilastrategiaa valmistellaan ja ne tuodaan päätöksentekoon vuoden 2025 aikana.

## 4. Esimerkkejä Pohjoismaisista raitiotiehankkeista

Pohjoismaisia raitiotiehankkeita tarkasteltiin Aarhusin, Odensen, Bergenin, Lundin, Tampereen ja Raide-Jokerin osalta. Keskeiset huomiot pohjoismaisista raitiotiehankkeista on kiteytetty tiiviisti ohessa.

### 4.1 Aarhus, Tanska

Aarhus on Tanskan toiseksi suurin kaupunki Kööpenhaminan jälkeen. Aarhusin kaupunkiseudulla asuu yhtä paljon asukkaita kuin Turun kaupunkiseudulla. Kaupungin erityispiirteenä on laaja kävelykeskusta. Satama on siirretty ja uutta keskustaa rakennetaan muun muassa satamana alueelle. Aarhusissa on tehty mittava keskustauudistus, jossa mm. nelikaistainen läpiajokatu satamaan on muutettu kanavaksi, jonka varrella paljon ravintoloita ja kävelyreittejä. Raitiotien yhteydessä on panostettu erityisesti katuvihreään ja pysäköintilaitoksiin kadunvarsipysäköinnin sijaan.



**Aarhusin pikaraitiotie (Aarhus Letbane) aloitettiin liikennöinnin joulukuussa 2017.** Päätös rakentamisesta tehtiin jo kaksi vuosikymmentä aikaisemmin. Pikaraitiotien ensimmäinen osuus on noin 110 kilometrin mittainen, josta 12 kilometriä on kokonaan uutta raitiotietä loppujen korvattessa aiemmin lähiliikennejunien käytössä olleet rataosat. Rakentamista perusteltiin sijoituksena tulevaisuuteen ja sen arvioitiin mahdollistavan bussijärjestelmää suuremman väestönkasvun. Lisäksi raitiotien nähtiin toteuttavan Aarhusin tavoitteen olla CO2-neutraali kaupunki vuoteen 2030 mennessä. Kaupunkiin on muuttanut uusia asukkaita ja syntynyt uusia työpaikkoja. Uusista työpaikoista suuri osa syntynyt tietointensiivisille toimialoille.



## 4.2 Odense, Tanska

Odense on Tanskan kolmanneksi suurin kaupunki ja kaupunkiseutu Kööpenhaminan ja Aarhusin jälkeen. Odensen kaupunki on asukasluvultaan Turkuun vastaava. Odensen ja Kööpenhaminan välillä kulkee tunnin juna. **Raitiotie on keskittänyt rakentamista raitiotielinjan varteen. Verkoston pituus on 14,4 km ja pysäkkien määrä 26. Liikenne on aloitettu joulukuussa 2020. Raitiotie laajeni seudulliseksi vuonna 2022.**

Ympäristötavoitteet ovat ohjanneet vahvasti Odensen keskustan kehittämiskäytäntöjä. Raitiotien rakentamisen yhteydessä on toteutettu kunnianhimoinen ja mittava keskustauudistus mm. joukkoliikennekatuun panostamalla. Joukkoliikenne yhdistää päärautatieaseman yliopistoon ja yliopistolliseen sairaalaan. Raitiotietä pidettiin houkuttelevampana ja imagoltaan parempana kuin bussijärjestelmää. Autosaavutettavuuteen on satsattu muun muassa maanalaisella pysäköintilaitoksella. Suurin osa kaupunkikehityksestä ja uudesta rakentamisesta on keskittynyt raitiotielinjan varteen tai on muuten kytkeytynyt raitiotiehen. Ulkopuolelta tulleet investoinnit ovat



olleet jo ennen liikennöinnin aloittamista moninkertaiset raitiotien rakentamiskustannuksiin nähden. Raitiotielinjan ympärille (n. 400 metrin säteelle) on investoitu noin 2,3 miljardilla eurolla, joka on nelinkertainen raitiotien investointikustannuksiin verrattuna



### 4.3 Bergen, Norja

Bergen on Norjan toiseksi suurin kaupunki, jossa asuu 290 000 asukasta. Bergen on myös Norjan entinen pääkaupunki, joka on tunnettu luonnostaan, satamastaan, elävästä kulttuuristaan ja ravintoloistaan. Bergeniä pidetään tunnelmaltaan ”Norjan Turkuna”. Bergenissä oli raitiotie vuodesta 1897 aina 1960-luvulle saakka. Keskustelu raitiotiestä käynnistyi uudelleen 2000-luvun alussa, kun ympäristön ilmastosaasteisiin ja liikennemuutoksiin liittyvät haasteet nousivat ongelmaksi. **Liikennöinti alkoi uudelleen vuonna 2010. Raitiotien vaiheet 1-3 valmistuivat vuosina 2010-2016 (yhteensä 27 pysäkkiä ja 19,9 km). Vaihe 4 valmistui vuosina 2022-2023 ja vaihe 5 vuosina 2025-2026.** Raitiotie rahoitettiin pääosin kaupungin tulleihin perustuvilla tiemaksuilla.

Bergenin Bybanen on ollut vahvasti kaupunkikehityshanke. Ratikka vastaa osaltaan Bergenin ennustettuun nopeaan väestönkasvuun. Bergenissä on haluttu panostaa hyvään kaupunkiympäristöön, kaupunkitilan fiksuun käyttöön ja pysäköintiympäristön houkuttelevuuteen. Kiinteistöjen kysyntä ja hinnat ovat nousseet reitin varrella. Rakennuttajat mainostavat kehitys- ja rakennuskohteita hyvällä kaupunkielämällä. Asumisen preferenssit ovat muuttuneet radan varren asumista suosiviksi. Asuntojen hintojen nousu voi muuttaa myös kaupunginosien sosiaalista rakennetta. Maan arvo on noussut ja investoinnit lisääntyneet. Investoinnit näkyvät erityisesti asunto- ja toimitilarakentamisessa. Bergenissä raitiotien käytön tuottamat kokemukset ovat muuttaneet vastustuksen kannatuksiksi. Bergenissä raitiotiehankkeella on ollut strateginen rooli kaupungin ja seudun imagon luomisessa. Poliittisesti sen katsotaan olevan tulevaisuusorientoituneen kaupungin symboli, jolla on tärkeä vaikutus kaupungin brändiin



#### 4.4 Lund, Ruotsi

Lund on noin 130 000 asukkaan kaupunki Ruotsin Skånessa. Lundin raitiotie valmistui joulukuussa 2020. Lundin uusi raitiotie on sikäli kiinnostava, että se on Ruotsissa vuoden 1911 jälkeen ensimmäinen raitiotie kaupunkiin, jossa sellaista ei aiemmin ole ollut. **Lundalänken-niminen reitti kulkee 5,5 kilometrin matkan Lundin keskusasemalta kaupungin suurten työpaikkojen kautta kohti uutta kaupunginosaa Brunshögiä.** Uuden reitin varrella ovat muun muassa yliopistosairaala, teknillinen korkeakoulu, kaksi suurta tutkimuslaitosta ja pääteopistona monialainen tutkimuslaitos European Spallation Source (ESS). Skånessa joukkoliikenteestä vastaa alueellinen organisaatio Region Skåne. Skånetrafikenin alueella Skånessa pohdittiin raitiotietä myös Malmössä, mutta siihen ei lopulta päädytty.

Yksi syy raitiotien perustamiselle oli se, että tehtyjen laskelmien mukaan busseja tarvittaisiin liikennöimään reitille niin tiheästi, että ne jumiuttaisivat muun liikenteen saapuessaan ja lähtiessään pysäkeiltä ruuhka-aikaan. Lundin yksi ratikka vetää yhteensä 200 matkustajaa eli neljä tavallista kaupunkibussia. Raitiotien rahoitus tuli osaksi kunnalta ja osin valtiolta. Valtion rahoitus perustui muun muassa ympäristötekijöihin. Lundin kunta rakensi raiteet, Skånen aluehallinto vastasi vaunujen ja varikon hankinnasta. Kokonaiskustannus, johon eivät kuuluneet vaunut ja varikko, oli noin 89 miljoonaa euroa. Region Skånen kustantamat vaunut ja niiden varikko maksoivat yhteensä noin 56 miljoonaa euroa. Lund on saanut merkittävän osan investoinnistaan takaisin maankäytösopimuksista ja tonttien myynnistä raitiotien varrelta. Poliittinen päätös raitiotiestä ei ollut Lundissa yksimielinen. Päätös rakentamisesta tehtiin 2015, rakentaminen alkoi vuonna 2017 ja liikennöinti alkoi joulukuussa 2020.



## 4.5 Tampere, Suomi

Tampere on Suomen kolmanneksi suurin kaupunki noin 260 000 asukkaalla. Tampereen kaupunkiseudulla asuu yhteensä noin 450 000 asukasta. **Tampereella rautiotien suunnittelu alkoi 2000-luvun vaihteessa. Päätös rakentamisesta tehtiin marraskuussa vuonna 2016 ja ensimmäinen vaihe valmistui vuonna 2021. Toinen vaihe Lentävänniemeeseen valmistui vuoden 2025 alussa ja käynnissä seuraavan vaiheen rakentaminen Pirkkalan ja Linnainmaan välillä.**

Tampereen raitiotie on ylittänyt alkuvaiheen odotukset ja ennusteet asunto- ja toimitilarakentamisen, kiinteistötaloudellisten vaikutusten, käyttäjämäärien ja käyttäjien tyytyväisyyden osalta. Tampereen Ratikan matkustajamäärät ovat lisääntyneet tasaisesti. Eniten Ratikkaa käyttää 15-29-vuotiaiden ikäryhmä

Muutamassa vuodessa Tampereen raitiotiehen myönteisesti suhtautuvien määrä on kasvanut reilusta 60 %:sta 85 %:iin. IROResearchin viimeisimmän tutkimuksen (2022) mukaan noin 90 prosenttia tamperelaisista suhtautuu Ratikkaan myönteisesti. Ensimmäisen vuoden 2017 tutkimuksen mukaan 56 % vastaajista suhtautui Ratikkaan erittäin tai jonkin verran myönteisesti. Viimeisimmässä lokakuussa 2022 tehdyssä tutkimuksessa 87 % suhtautui Ratikkaan erittäin tai jonkin verran myönteisesti. Kielteisesti Ratikkaan suhtautuvia oli 23 % vastaajista vuonna 2017 ja 5 % vastaajista vuonna 2022. Myös uusien linjojen tulemiseen suhtaudutaan aiempaa myönteisemmin. Tampereella matkustajamäärien kasvu on ollut suurta. Syyskuusta 2022 lähtien raitiovaunuilla on tehty yli miljoona matkaa joka kuukausi





#### 4.6 Raide-Jokeri, Espoo ja Helsinki

Raidejokeri liikennöi Suomen kahdessa suurimmassa kaupungissa eli Helsingissä ja Espoossa.

**Pikaraitiotie on 25 kilometrin reitti, josta 16 km sijoittuu Helsingin ja 9 km Espoon puolelle. Raitiotien rakentaminen alkoi kesäkuussa 2019 ja liikennöinti käynnistyi lokakuussa 2023.**

Raideyhteys korvasi runkobussilinja 550:n, joka oli Helsingin seudun vilkkaimmin liikennöity bussilinja. Bussilinjan kuljetuskapasiteetti ei vastannut kasvavaan matkustajamäärään. Uuden pikaraitiotien varrella on yhteensä 34 pysäkkiä. Uusi reitti yhdistää Itäkeskuksen, Aalto-yliopiston ja Keilaniemen metroasemat sekä Oulunkylän, Huopalahden ja Leppävaaran rautatieasemat.

Raide-Jokerin varteen suunnitellaan paljon asunto- ja työpaikkarakentamista. Helsingin seudulla ennakoidaan asuvan noin 2 miljoonaa asukasta ja yli miljoona työpaikkaa vuonna 2050.

Väestömäärän kasvu lisää liikkumista, jonka vuoksi painotetaan kestäviin liikkumismuotoihin eli joukkoliikenteeseen, kävelyyn ja pyöräilyyn. Radan läheisyyteen ennakoitiin rakentamispäätöksen aikana tulevan asemakaavojen perusteella yhteensä noin 22 000 uutta asukasta, joista noin 80 prosenttia tulisi Helsingin puolelle. Nykyiset ennusteet ovat alhaisempia. Raide-Jokerilla ennakoidaan tehtävän vuonna 2030 noin 91 000 matkaa arkivuorokaudessa ja vuonna 2050 jo 125 000.

Bussilinjalla 550 matkusti keskimäärin noin 40 000 henkeä vuorokaudessa.



## 5. Pohjoismaisten raitiotiehankkeiden tunnistetut vahvuudet ja heikkoudet

Pohjoismaissa toteutettujen raitiotiehankkeiden osalta voidaan tehdä yleisiä päätelmiä niiden vahvuuksista tai kehittämiskohteista, joilla on merkitystä Turun Raitiotiehankkeen osalta. Raitiotiehankkeiden yhteisissä tavoitteissa integroituvat toisiinsa poikkeuksetta samanaikaisesti liikenne- ja kaupunkikehityshankkeet. Yhteiset tavoitteet liittyvät kasvavien kaupunkien ja kaupunkiseutujen kasvun hallintaan ja tulevaisuuden kasvuun varautumiseen, jossa haetaan ratkaisuja kestäväan kasvuun, kapasiteetti-ongelmien ratkaisemiseen ja joukkoliikenneyhteyksien parantamiseen.

Raitiotiehankkeiden vahvuuksissa toistuvat hyödyt, jotka voidaan tyypitellä

- Kasvun vauhdittamiseen
- Kasvun ohjaamiseen
- Taloudellisiin hyötyihin
- Imago- ja brändihyötyihin
- Joukkoliikenteen hyötyihin
- Ennakoitavuuteen.

**Kasvun vauhdittaminen liittyy yleisesti uusien investointien houkutteluun ja saamiseen alueelle sekä asukas- ja työpaikkamäärän kasvuun.** Investointi nähdään usein sijoituksena tulevaisuuteen.

Raitiotien uskotaan vauhdittavan muun muassa keskustojen uudistamista ja muita merkittäviä strategisia kaupunkikehityshankkeita. Raitiotien koetaan mahdollistavan kaupungin ”taso- ja mittakaavahypyn” korkeampaan sarjaan, jolloin kyse on oletettavasti enemmän symbolisesta kuin

tosiasiallisesta vaikutuksesta. Raideliikenne yleisesti tukee keskittymien syntymistä ja vahvistaa olemassa olevia keskittymiä.

**Kasvun ohjaamisella viitataan tavallisesti uuden rakentamisen ohjaamiseen raitiotien varrelle tai läheisyyteen, kaupunkirakenteen tiivistämiseen kestäväällä ja pitkäaikaisella tavalla sekä hallittuun kaupunkikehitykseen.** Raitiotie nähdään kasvun hallinnan välineenä, jolla voidaan kytkeä yhteen useita hajautuneita kaupunkikehitykseen liittyviä toimintoja.

**Taloudellisia hyötyjä perustellaan maan, tonttien ja kiinteistöjen arvonnousulla tai muilla kiinteistötaloudellisilla tuotoilla.** Kansainvälisten tutkimusten mukaan raitiotie nostaa kiinteistöjen arvoa noin 800 metrin säteellä pysäkeistä. Esimerkiksi Raide-Jokerin rakentamispäätöksen jälkeen 800 metrin säteellä olevien asuntojen hinnat kasvoivat keskimäärin 6 prosenttia muita alueita nopeammin ja Tampereella vastaavasti 3 prosenttia.

Imago- ja brändihyödyillä tarkoitetaan kirjaimellisesti **paikkaan liitettyjen mieli- ja mainekuvien kohenemista, joka taas tekee paikasta entistä houkuttelevamman uusien investointien, työpaikkojen, yritysten, asukkaiden tai matkailijoiden näkökulmista.**

**Joukkoliikenteeseen panostaminen nähdään välttämättömänä ympäristö- ja vastuullisuustavoitteiden toteuttamisessa,** kulkutapamuutoksissa ja autoriippuvuuden vähentämisessä. Pohjoismaisissa raitiotiekaupungeissa joukkoliikenteen kulkutapaosuus on keskimäärin muita korkeampi (esim. Bergen, Lund ja Aarhus).

**Ennakoitavuutta pidetään keskeisenä uusien investointi- tai rakentamiskohteiden kannalta, sillä raitioiteita pidetään pysyvinä, pitkäaikaisina ja reittejä vakaina**

Raitiotiehankkeiden heikkoudet tai kehittämiskohteet liittyvät Pohjoismaiden kokemusten ja tulosten perusteella yleisesti neljään tyyppiin:

- Investoinnin kalleuteen
- Investoinnin rahoitukseen
- Investoinnin toteutumisen hitauteen
- Poliittiseen päätöksentekoon

**Raitiotiehankkeita pidetään lähtökohtaisesti kalliina investointina, jossa rakentamiseen, kalustoon, varikkoihin ja muuhun infraan liitetyt investoinnit nousevat korkeaksi yksittäisen kaupungin kannalta.** Investointien toteuttaminen edellyttää usein kaupungin oman rahoituksen lisäksi valtion, aluehallinnon tai muiden toimijoiden panostuksia. **Investoinnin strategista tai pitkäkestoista ulottuvuutta useiden vuosikymmenien päähän on haastavaa perustella taloudellisesta näkökulmasta tai saatavina taloudellisina hyötyinä.** Raitiotiehen liittyvien investointien toteutuminen suunnittelusta käynnistymiseen vaatii usein pitkäkestoisen aikahorisontin, jonka aikana voi tapahtua useita ennakoimattomia toimintaympäristön muutoksia.

Raitiotien toteuttaminen vaatii myös paljon poliittiselta päätöksenteolta ja ilmapiiriltä. Raitiotiehankkeille on vaikea löytää em. syistä poliittista yksimielisyyttä. **Raitiotien rakentamisaika on kriittinen vaihe, sillä melko pitkään jatkuvat poikkeusjärjestelyt haittaavat keskustassa liikkuvia ja asuvia ihmisiä sekä toimivia elinkeinoja.** Yksi konkreettiseksi koettu haitta liittyy rakentamisaikana kadunvarsipysäköintiin liittyvien paikkojen vähentymiseen, mikä toisaalta vapauttaa myös katutilaa muuhun käyttöön.



## 6. Turun yleinen ja raitiotien vaikutusalueen elinvoima-, vetovoima- ja pitovoimavaikutukset

**Tässä luvussa tarkastellaan yksityiskohtaisemmin alueen elinvoima-, vetovoima- ja pitovoimavaikutuksia niin kaupunkitasolla kuin pienalue- ja ruututasolla.** Analyysin taustaineistona käytetään niin sanottua elinvoima-, vetovoima- ja pitovoimaindeksiä (EVP) kokonaisvaltaisen tilannekuvan saamiseksi Turun positiosta suhteessa muihin Manner-Suomen kuntiin.

Indeksi muodostuu 20 avainmuuttujasta, joista kymmenen muuttujaa liittyy alueen elinvoimaan ja kymmenen muuttujaa alueen veto- ja pitovoimaan.

**Elinvoimaan liittyvät muuttujat kohdistuvat alueiden tulo- ja talous-, yritys-, työllisyys-, koulutus- ja terveystyöelämädynamiikkaan.** Muuttujat ovat tulonsaajien mediaanitulot, yritystiheys, 35-44-vuotiaiden työllisyysaste, työpaikkaomavaraisuusaste, taloudellinen huoltosuhde, avoimen sektorin työpaikkamuutos viiden viime vuoden aikana, talouslukuindeksi, yrityspäätös-, koulutustasoindeksi ja sairastavuusindeksi

**Veto- ja pitovoimaan liittyvät muuttujat kohdistuvat alueiden väestö- ja vetovoima, asumis- ja rakentamis- ja vapaa-ajan dynamiikkaan.** Muuttujat ovat väestönmuutos viiden viime vuoden aikana, MDI:n väestöennuste 2024-2040, työllisten nettomuutto 2021-2023, sisäisten muuttojen vilkkaus 2021-2023, valmistuneiden asuntojen määrä 10 000 asukasta kohden 2021-2023, vanhojen osakeasuntojen neliöhinnat, ulkomaalaistaustaisen väestön osuus, opiskelijoiden osuus, 15-34-vuotiaiden nettomuutto 2021-2023 ja kesäasukkaiden määrä 1000 asukasta kohden.

Indeksissä jokainen kunta saa muuttujakohtaisesti arvon 0—100 kunnan arvon persenttiin perusteella siten, että vahvin arvo saa aina arvon 100 ja heikoin arvon 0. Kaikki muut arvot sijoittuvat näiden arvojen väliin. Molempien indeksien 20 muuttujan keskiarvosta muodostetaan alueen EVP-indeksi, joka kuvaa alueen elinvoima- sekä veto- ja pitovoimadynamiikan positiota suhteessa kaikkiin muihin kuntiin.

**Turku sijoittuu kaikkien Manner-Suomen 294 kunnan joukossa EVP-kokonaisindeksissä sijalle sijalle 14. Turku kuuluu toisin sanoen analyysin muuttujilla kuntien parhaan viidenneksen parhaimmiston.** Turun edellä suurista ja keskisuurista yli 50 000 asukkaan kaupungeista ovat vain pääkaupunkiseudun kolme kaupunkia, Tampere ja Porvoo. EVP-kokonaisindeksin 20 kärkikunnan joukossa ovat kuusi suurinta kaupunkia ja yhdeksän niiden välittömässä läheisyydessä olevaa kehyskuntaa, kuten Kaarina Turun ydinkaupunkiseudulla.

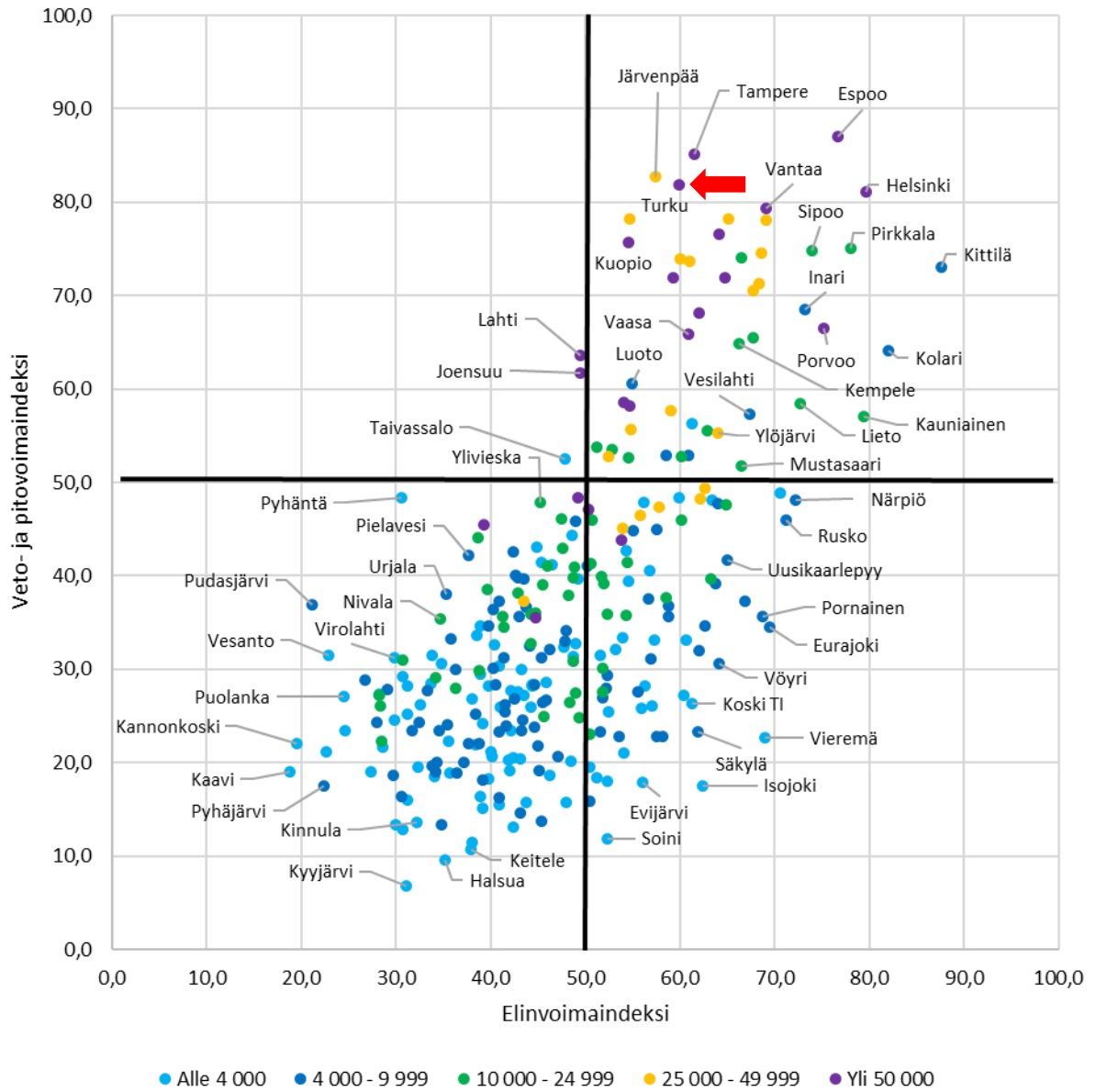
**Turku sijoittuu 20 avainmuuttujan perusteella luokkaan, joiden kuntien yhteisenä piirteenä on vahva elinvoima sekä vahva veto- ja pitovoima.** Vahvan elin-, veto- ja pitovoiman kenttään ovat keskittyneet pääosin suurimmat kaupungit, suurimpien kaupunkien läheisyydessä olevat kehyskunnat, yksittäiset maakuntakeskukset sekä muutama Lapin matkailukunta.

Toisessa ääripäässä eli heikon elin-, veto- ja pitovoimakentän kenttään ovat keskittyneet pääosin pienet, maaseutumaiset ja maakuntien reuna-alueilla olevat kunnat sekä yksittäisiä rakennemuutoksen kokeneita teollisuus- ja seutukaupunkeja.

Vahvan elinvoiman ja heikon vetovoiman kentässä on runsaasti seutukaupunkeja ja niin sanottuja toisen asteen kehyskuntia, jotka eivät sijaitse suurten tai keskisuurten kaupunkien välittömässä läheisyydessä.

Seuraavassa graafissa on kaikki kunnat sijoitettu koordinaatistoon nelikenttään, jossa voidaan tarkastella kuntien asemaa elinvoima- sekä veto- ja pitovoima-akselilla.

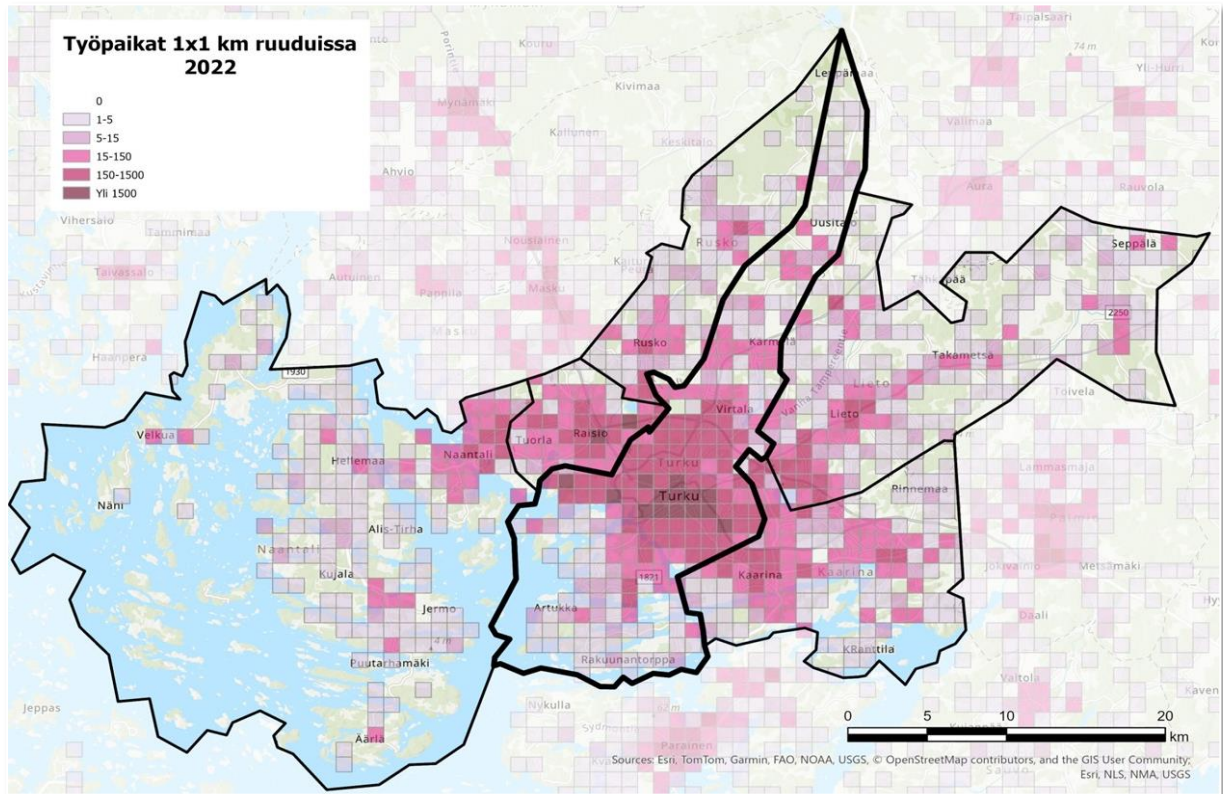
## Elinvoima- ja vetovoimaindeksin nelikenttä



**Kuvio 1.** Kuntien sijoittuminen nelikentässä elinvoiman-, vetovoiman- ja pitovoiman kokonaisindeksissä (EVP-indeksi)

## 6.1 Turun työpaikkakehitys kaupunkitasolla 2015-2022

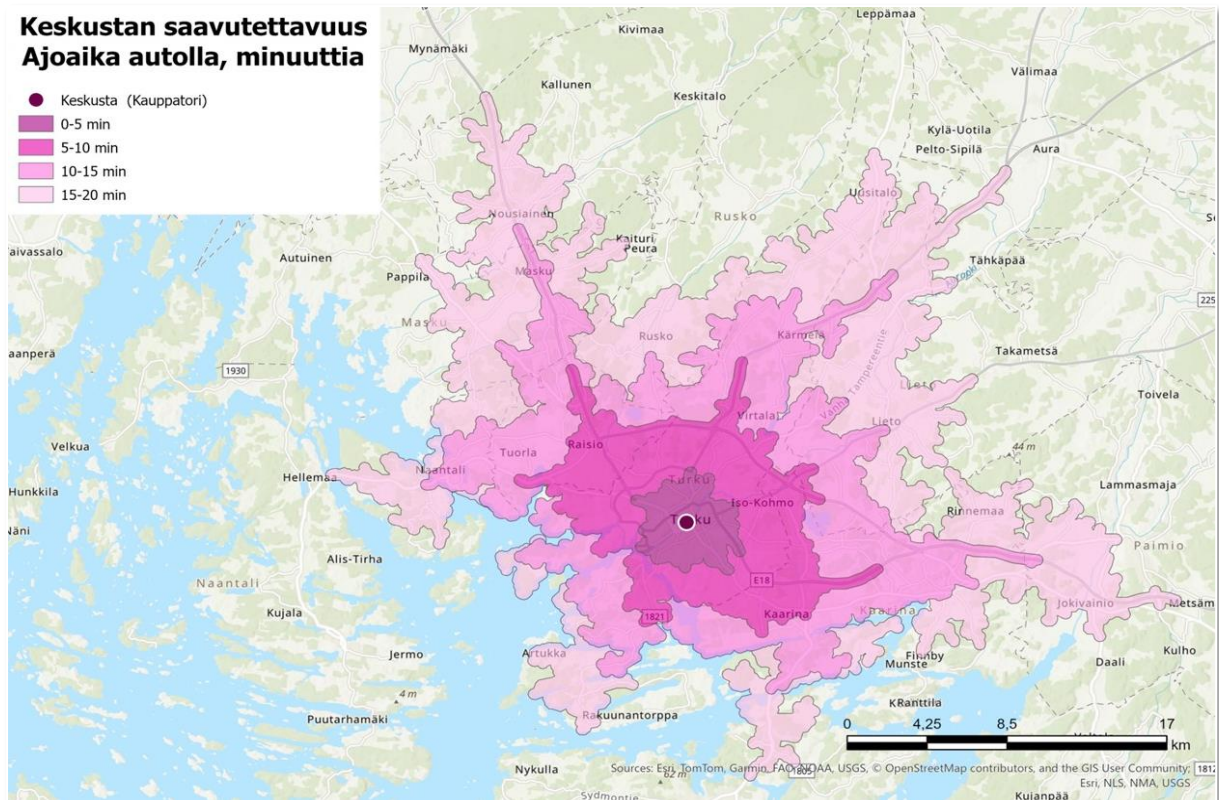
Turun ydinkaupunkiseudun kuudessa kunnassa (Turku, Kaarina, Lieto, Naantali, Raisio ja Rusko) oli yhteensä noin 150 000 työpaikkaa vuoden 2022 lopussa. **Kaupunkiseudun kaikista työpaikoista noin 75 prosenttia sijoittui Turkuun eli noin 10 prosenttiyksikköä Turun väestöosuutta enemmän.** Seuraavassa graafissa on kuvattu 1 km x 1 km ruuduissa työpaikkojen sijoittumista kaupunkiseudun sisällä: mitä punaisempi väri, sitä enemmän neliökilometrin ruudussa on työpaikkoja.



**Kuvio 2.** Turun kaupunkiseudun työpaikkojen sijoittuminen 1 km x 1 km ruuduissa vuonna 2022 (Lähde: Tilastokeskus, Ruututietokanta 2023)

Työpaikkojen keskittyminen Turkuun perustuu työpaikkakeskittymien lisäksi Turun asemaan laajemman vaikutusalueen kasvukeskuksena ja hyvään saavutettavuuteen lähialueilta. Saavutettavuutta voidaan tarkastella usealla eri tavalla, kuten eri kulkumuotojen mukaan tai kilometri- ja minuuttietäisyytenä.

Seuraavassa graafissa on tarkasteltu saavutettavuutta aikaetäisyytenä Turun keskustan ytimestä (Kauppatori) autolla ruuhka-ajan ulkopuolella. Viiden minuutin vyöhyke kuvaa hyvin laajennettua keskusta-alueita. 20 minuutissa saavutetaan jo pääosa kaupunkiseudun keskeisimmistä asutuskeskittymistä



**Kuvio 3.** Turun keskustan saavutettavuus ajoaikana omalla autolla vuoden 2023 lopussa (Lähde: Tilastokeskus, Ruututietokanta 2023)

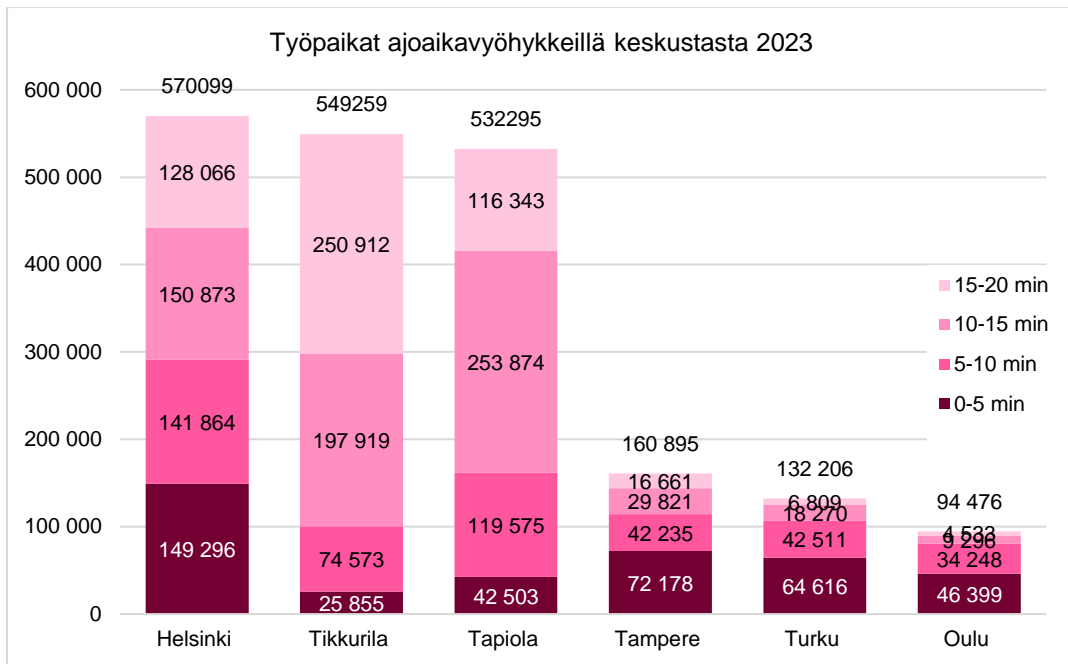
**Turussa oli yhteensä noin 109 000 työpaikkaa vuoden 2022 lopussa.** Turun työpaikoista noin 67 prosenttia oli avoimella sektorilla (yksityinen sektori + yrittäjät) ja noin 33 prosenttia julkisella sektorilla (valtio, valtioenemmistöiset osakeyhtiöt, kunnat ja kuntayhtymät). **Työpaikkojen määrä kasvoi yhteensä noin 13 700 työpaikalla (14,6 %) vuosina 2010-2023.**

Suurin osa Turun työpaikoista sijaitsee keskustassa tai lähellä keskustaa. Alle 10 minuutin ajoaikaetäisyydellä keskustasta sijaitsee noin 107 000 työpaikkaa ja 20 minuutin ajoajan säteellä sijaitsee noin 132 000 työpaikkaa. Turun työpaikkamäärä on alle 10 minuutin ajoaikaetäisyydellä lähes yhtä suuri kuin Tampereella (114 000) ja selvästi suurempi kuin Oulussa (80 600). Turun työpaikkamäärä on kasvanut alle 20 minuutin vyöhykkeellä yhteensä noin 9 800 työpaikalla vuosina 2019-2023. Työpaikkakasvusta noin 89 prosenttia on kohdistunut alle 10 minuutin etäisyydelle keskustasta.

**Raitiotielinjauksen puskurialueella (1 km) sijoittui noin 56 prosenttia kaikista Turun alueella olevista työpaikoista.** Työpaikkojen määrä kasvoi raitiotielinjauksen puskurialueella yhteensä 5 100 työpaikalla (+9,3 %) vuosien 2010-2022 välisenä aikana. **Turun koko työpaikkakasvusta noin 37 prosenttia kohdistui raitiotielinjauksen puskurialueelle vuosina 2010-2022**

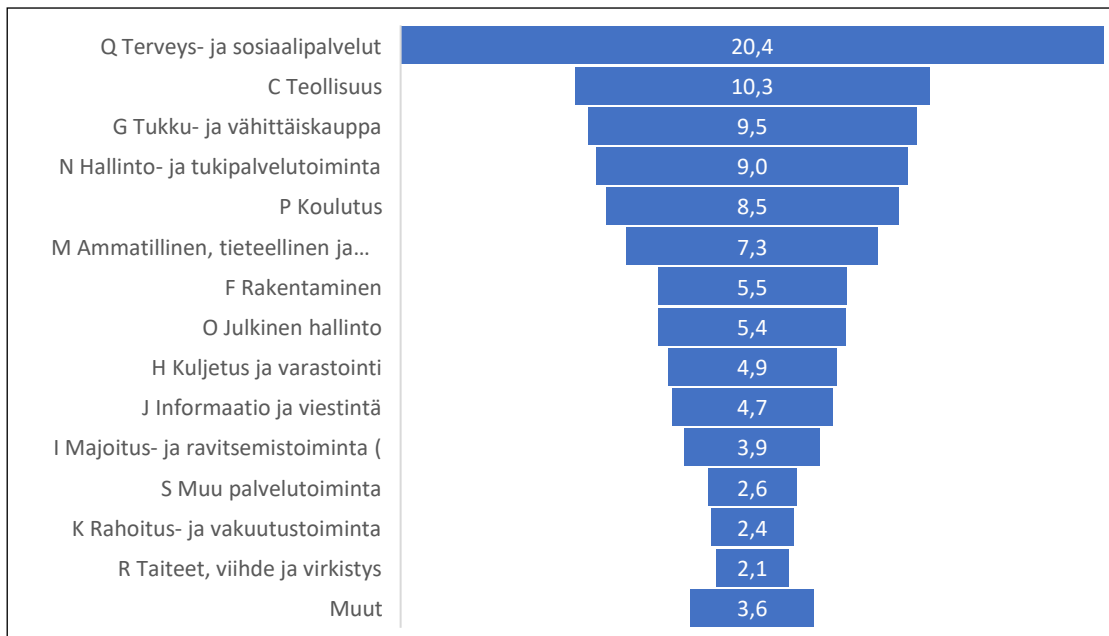
Seuraavassa kuviossa kuvataan perspektiivin ja Turun erityispiirteiden ymmärryksen vuoksi Suomen kuuden suurimman kaupungin eli C6-kaupunkien työpaikkamäärää eri aikaetäisyysvyöhykkeillä keskustasta vuonna 2023. Aineisto perustuu Tilastokeskuksen paikkatietoon perustuvaan ruututietokantaan.





**Kuvio 4.** Työpaikat alle 20 minuutin ajoaikavyöhykkeellä keskustasta vuonna 2023 (Lähde: Tilastokeskus, Ruututietokanta 2023)

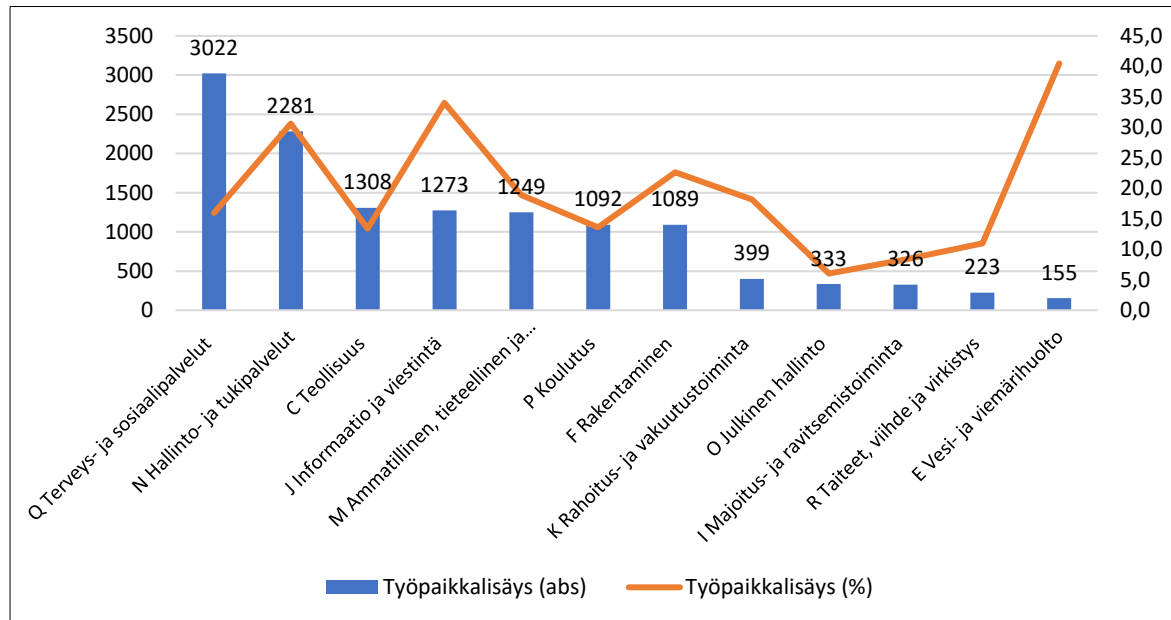
**Turussa on toimialoittain (TOL-luokitus 2008) tarkasteltuna eniten työpaikkoja terveys- ja sosiaalipalveluissa, teollisuudessa, tukku- ja vähittäiskaupassa, hallinto- ja tukipalveluissa, koulutuksessa ja ammatillisessa tieteellisessä ja teknillisessä toiminnassa.** Noin kaksi kolmesta (65,3 %) kaikista Turun työpaikoista sijoittuu edellä mainituille kuudelle toimialalle. Joka viides työpaikka on terveys- ja sosiaalipalveluissa. Noin joka kymmenes työpaikka sijoittuu lisäksi teollisuuteen, tukku- ja vähittäiskauppaan, hallinto- ja tukipalveluihin ja koulutukseen.



**Kuvio 5.** Turun työpaikkojen jakautuminen toimialoittain vuonna 2022 (Lähde: Tilastokeskus, työssäkäynti)

**Turun työpaikkojen määrä kasvoi noin 12 500 työpaikalla vuosien 2015-2022 aikana. Työpaikkojen määrä kasvoi 18 toimialalla 22 toimialasta em. ajanjakson aikana.** Työpaikkojen määrä kasvoi

määrällisesti eniten terveys- ja sosiaalipalveluiden (+3 022), hallinto- ja tukipalveluiden (+2 281), teollisuuden (+1 308), informaation ja viestinnän (+1 273) ja ammatillisen tieteellisen ja teknillisen toiminnan toimialoilla (+1 249). Turun työpaikkojen määrä kasvoi yli 30 prosentilla neljällä toimialalla: vesi- ja viemärihuollossa, sähkö-, kaasu- ja lämpöhuollossa, informaatio ja viestinnässä sekä hallinto- ja tukipalveluissa.



**Kuvio 6.** Turun määrällinen ja suhteellinen työpaikkalisäys vuosina 2015-2022; graafissa huomioitu yli 100 työpaikkalisäyksen toimialat (Lähde: Tilastokeskus, työssäkäynti)

## 7.2 Turun työpaikkakehitys pienaluetasolla Raitiotien vaikutusalueella

**Turun raitiolinjauksen vaikutusalueelle sijoittuu pienalueittain tarkasteltuna yhteensä noin 51 500 työpaikkaa eli lähes puolet (47 %) koko kaupungin työpaikoista.** Työpaikat jakautuivat tasaisesti Raitiotielinjauksen vaikutusalueelle, mutta Turun työpaikkakasvussa erottuu alueellisesti tarkasteltuna kasvun vahva keskittyminen erityisesti Kupittaaan alueelle ja pistemäisesti ydinkeskustan alueelle.

**Suurimmat työpaikkakeskittymät olivat ensimmäisen kaupunginosan (14 347), Kupittaa-Itäharjun (12 588) sekä keskustan länsi- ja itäpuolisilla alueilla (10 541).** Logomon, Portsan, Iso-Heikkilän ja Sataman välisellä alueella sijaitsi yhteensä noin 5 900 työpaikkaa. Työpaikkojen määrä oli melko vähäinen Pääskyvuoren (358) ja Varissuon (1 058) alueilla.

Raitiotielinjauksen vaikutusalueella olevat alueet jaettiin Sataman ja Varissuon välillä kymmeneen alueeseen, joita tarkasteltiin erikseen työpaikkojen määrän ja eniten työllistävien toimialojen näkökulmasta alue kerrallaan. Pienalueiden alue- ja työpaikkaprofiili on kuvattu yksityiskohtaisemmin liitetaulukoissa.

**Satama-Linnakaupungin** alueella oli yhteensä 2 120 työpaikkaa. Eniten työpaikkoja oli toimialaluokituksen (TOL 2008) mukaan tarkasteltuna kuljetuksessa ja varastoinnissa (51 %) ja ammatillisessa tieteellisessä ja teknillisessä toiminnassa (15 %). Satama korostaa luonnollisesti liikenteeseen ja logistiikkaan kytkeytyviä toimintoja.

**Portsa-Iso-Heikkilän** alueella oli yhteensä 1 619 työpaikkaa. Suurin osa työpaikoista sijoittui palvelualoille.

**Logomon** alueella oli yhteensä 2 153 työpaikkaa. Eniten työpaikkoja oli palvelualoilla. Suurin yksittäinen toimiala oli terveys- ja sosiaalipalvelut, joita oli lähes joka neljäs työpaikka (23 %)



**Keskusta Länsi** alueella oli yhteensä 8 208 työpaikkaa. Suurin osa työpaikoista oli palvelualan työpaikkoja. Noin joka viides työpaikka (21 %) oli terveys- ja sosiaalipalveluissa. Työpaikkoja oli runsaasti keskustalle luonteenomaisesti tukku- ja vähittäiskaupassa (14 %) sekä majoitus- ja ravitsemustoiminnassa (11 %)

**VI kaupunginosan** alueella oli yhteensä 6 723 työpaikkaa. Työpaikat painottuivat palvelualan työpaikkoihin. Lähes joka viides (18 %) työpaikka oli sosiaali- ja terveyspalveluissa.

**Keskusta Itä** alueella oli yhteensä 2 333 työpaikkaa. Suurimmat toimialat olivat terveys- ja sosiaalipalvelut (30 %) ja julkinen hallinto (26 %)

**I-kaupunginosan** alueella oli yhteensä 14 347 työpaikkaa. Ensimmäisen kaupunginosan alueella sijaitsee 13,3 prosenttia kaikista kaupungin työpaikoista. Työpaikat painottuvat vahvasti palvelualoille. Koulutuksen toimialalla on lähes joka kolmas (31 %) työpaikka.

**Kupittaa-Itäharjun** alueella oli yhteensä 12 558 työpaikkaa eli 11,6 prosenttia koko kaupungin työpaikoista. Työpaikat ovat keskittyneet vahvasti tieto- ja osaamisintensiiviin työpaikkoihin ja niitä tukeviin palvelualoihin

**Pääskylvuoren** alueella oli vain 358 työpaikkaa. Joka kolmas alueen työpaikoista oli terveys- ja sosiaalipalveluissa

**Varissuon** alueella oli 1 082 työpaikkaa. Työpaikat ovat keskittyneet julkisiin palveluihin. Työpaikkoja oli eniten terveys- ja sosiaalipalveluissa (32 %) ja koulutuksessa (20 %)

### 6.1.1 Turun työpaikkakehitys paikkatietotasolla vuosina 2015-2022

Turun työpaikkamuutosta voidaan tarkastella kaupunki- ja pienaluetason lisäksi paikkatiedon avulla ruututasolla. Tarkastelun kohteeksi valittiin yhden neliökilometrin taso eli 1 km x 1 km ruudut.

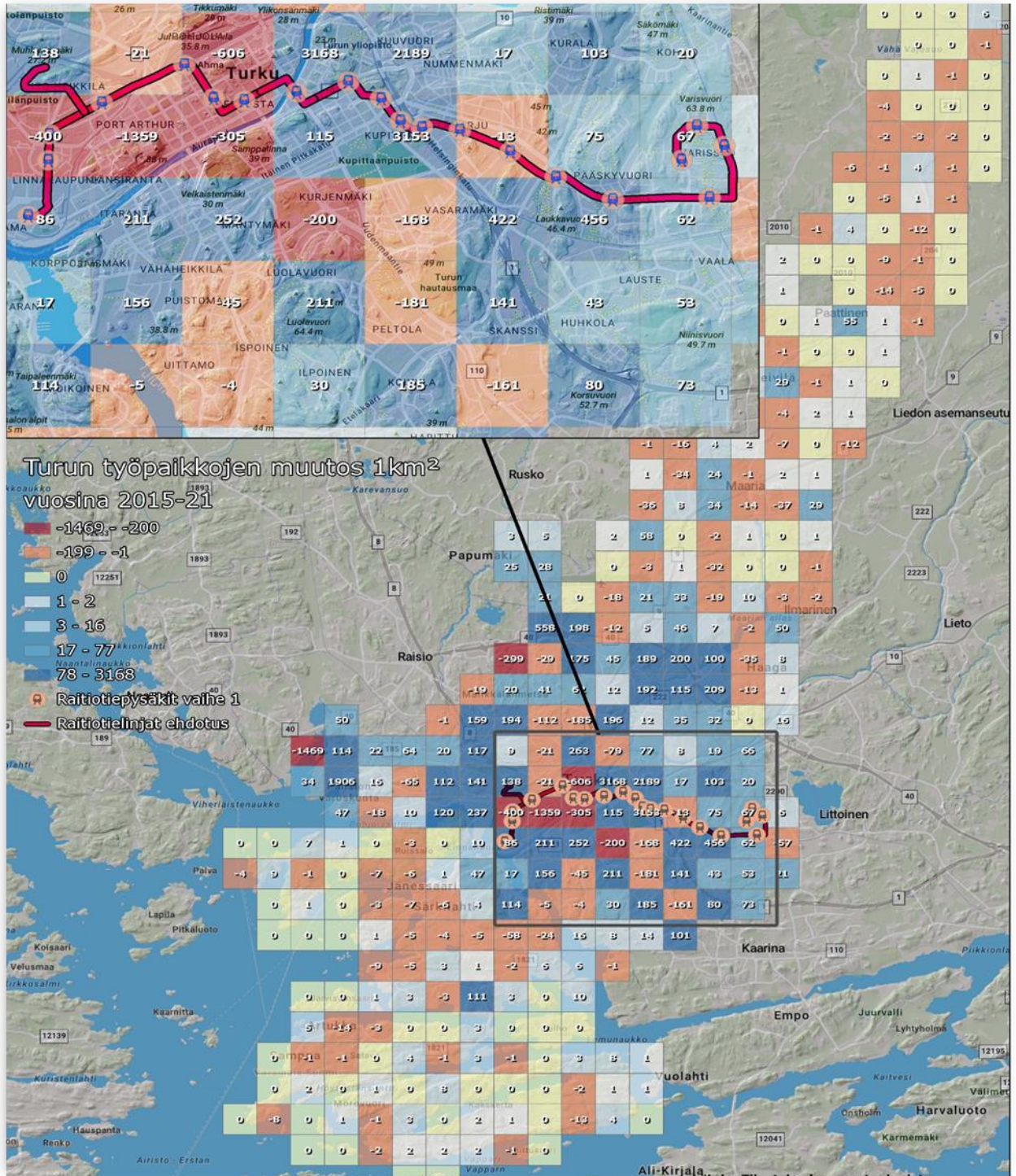
Turun työpaikkakasvu oli hyvä kaupunkitasolla tarkasteltuna ajanjakson aikana, mutta kaupungin sisällä on merkittäviä eroja työpaikkakehitykseen liittyvän kasvun ja supistumisen näkökulmasta.

**Turun työpaikkakasvussa erottuu alueellisesti tarkasteltuna kasvun vahva keskittyminen erityisesti Kupittaan alueelle ja pistemäisesti ydinkeskustan alueelle.**

Kupittaan alueella työpaikkojen määrä on kasvanut kahdessa neliökilometrin ruudussa yli 3000 työpaikalla ja yhdessä ruudussa noin 2200 työpaikalla. **Kupittaan työpaikkakasvu on 5 km x 5 km ruututasolla kansallisessa kontekstissa koko maan kärkiluokkaa yksittäisten Helsingin ja Espoon alueella sijaitsevien ruutujen jälkeen.**

Työpaikkojen määrä supistui ajanjakson aikana eniten telakka-alueella ja ydinkeskustan yksittäisissä ruuduissa. Ydinkeskustan kohdalla kiinnittyy huomio siihen, että työpaikkakehitys voi olla vastakkaista vierekkäisissä ruuduissa. Keskustan alueelta on siirtynyt työpaikkoja Kupittaan alueelle varsinkin tietointensiivisten, rahoitus- ja vakuutustoiminnan sekä hallinnon ja tukipalveluiden osalta. Keskustan alueen työpaikkakehitykseen on vaikuttanut myös muiden kaupunkien tavoin ”kivijalkakauppojen” vähentyminen, verkkokaupan kasvu ja kauppakeskusten vahvistuminen ydinkeskustojen ulkopuolella.

Seuraavassa paikkatietokartassa on kuvattu kehitys ruuduittain Turussa 1 km x 1 km aluetasolla: sininen kuvaa työpaikkojen kasvua ja punainen työpaikkojen vähenemistä. Lisäksi pienemmässä kartassa kuvataan erikseen raitiotielinjauksen varrella ja läheisyydessä olevien alueiden toteutunutta työpaikkakehitystä. Kartta osoittaa visuaalisilla väreillä, että alueelliset erot ovat suuria työpaikkojen määrään liittyvässä kehityksessä.



**Kuvio 7.** Turun työpaikkakehitys 1 km x 1 km ruuduissa tarkasteltuna vuosina 2015-2021 (Lähde: Tilastokeskus, ruututietokanta 2022)

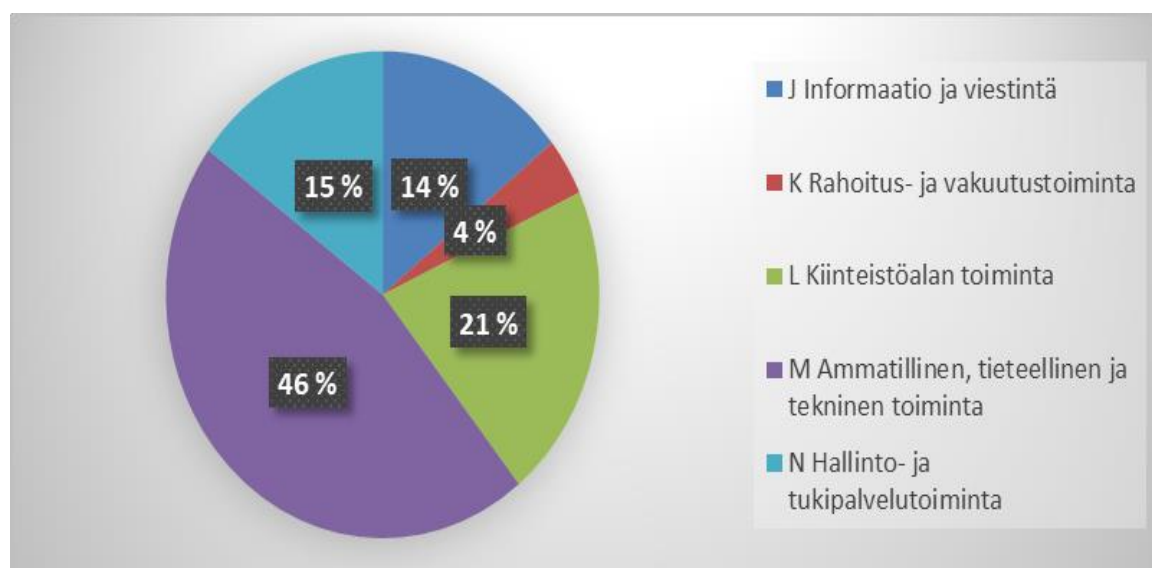
## 6.2 Turun yleinen ja Raitiotien vaikutusalueen yrityskehitys

**Turussa oli 16 278 toimivaa yritystä (yrityskanta) syyskuun lopussa 2024 ja 18 238 yritystoimipaikkaa vuoden 2023 lopussa.** Yritystiheys eli toimivien yritysten määrä (yrityskanta) on tärkeä alueen elinvoiman ja elinvoimaisuuden mittari. Turun yritystiheys suhteessa keskiväkiluun oli 79,1 promillea syyskuun lopussa 2024. **Turun yritystiheys on toiseksi korkein kymmenen suurimman ja neljänneksi korkein 21 suurimman kaupungin joukossa.** Yritystiheys vaihteli C21-kaupunkien joukossa Helsingin 114,5 promilleesta ja Kotkan 59,9 promilleen.

**Turun toimivien yritysten määrä kasvoi noin neljänneksellä viiden viime vuoden aikana.** Yritysverustanta eli aloittaneiden ja lopettaneiden yritysten välinen erotus oli noin 3 400 uutta yritystä viiden viime vuoden aikana. Turun yrityskannan kasvu kohdistui kaikille toimialoille lukuun ottamatta vesi- ja viemärihuoltoa. **Turun yrityskanta kasvi viiden vuoden ajanjakson aikana toimialoittain tarkasteltuna eniten toimialalla M (ammattillinen, tieteellinen ja tekninen toiminta), jonka yrityskanta kasvoi 625 yrityksellä (+26,3 %).** Muutos on merkittävä alueen elinvoiman kannalta, sillä toimiala M sisältää osaamis-, tieto- ja asiantuntijavetoiset yritykset, joilla on oletettavasti suuri merkitys niin nykyisen kuin tulevan arvonnäkökulmasta. **Lisäksi myönteisenä signaalina voi pitää sitä, että Turun yritystoimipaikkojen yhteenlaskettu liikevaihto kasvoi lähes 30 prosentilla viiden viime vuoden aikana.**

Turussa oli yhteensä noin 6 500 tietointensiivisten toimialojen yritystä kesäkuun lopussa 2024. Tietointensiivisinä tulevaisuuden toimialoina pidetään toimialoja J, K, M ja N eli J (informaatio ja viestintä), K (rahoitus ja vakuutus toiminta), M (ammattillinen tieteellinen ja teknillinen toiminta) sekä N (hallinto- ja tukipalvelut). **Turun kaikista yrityksistä neljä kymmenestä (40,3 %) oli niin sanottua tietointensiivistä yritystä.**

Tietointensiivisten toimialojen yrityksille vetovoimaisimpia alueita ovat rakenteeltaan tiiviit ja monipuoliset, kaupunkimaiset sekä imagoltaan vetovoimaiset ja menestyvät alueet/ keskittymät tehokkaan joukkoliikenteen (erityisesti raideliikenteen) vaikutusalueella. Keskeisiä sijaintitekiäjiä ovat myös lähellä olevat ja toisiaan tukevat yritykset ja palvelut. Kupittaan alue Turussa on nykyisin tyypillinen esimerkki alueesta jonne on keskittynyt tietointensiivisiä työpaikkoja ja yrityksiä. Seuraavassa kuviossa on esitetty, miten Turun tietointensiiviset yritykset jakautuvat eri toimialoille.



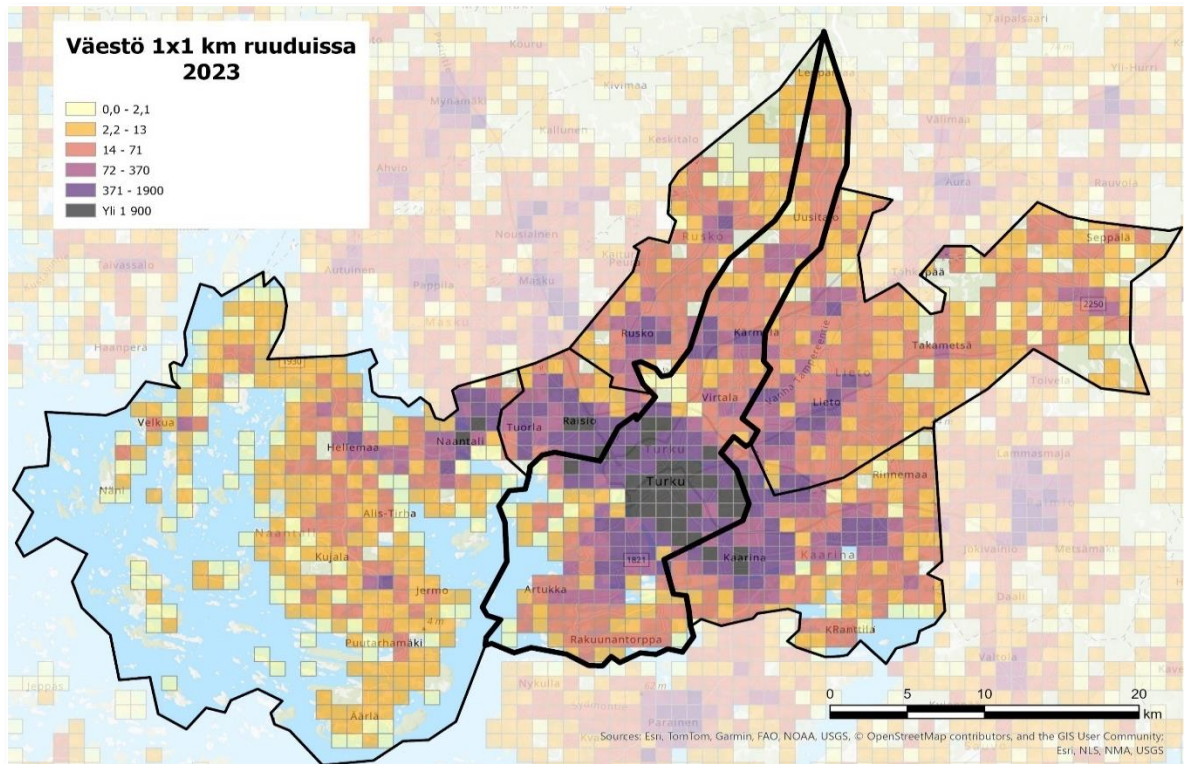
**Kuvio 8.** Turun tietointensiivisten yritysten jakautuminen eri toimialoille vuonna 2023 (Lähde: Tilastokeskus, aloittaneet ja lopettaneet yritykset, yrityskanta)



## 7. Turun Raitiotien nykyinen ja ennakoitu väestönkehitys sekä väestöprofiili

### 7.1 Turun toteutunut väestönkehitys ja -profiili eri aluetasoilla

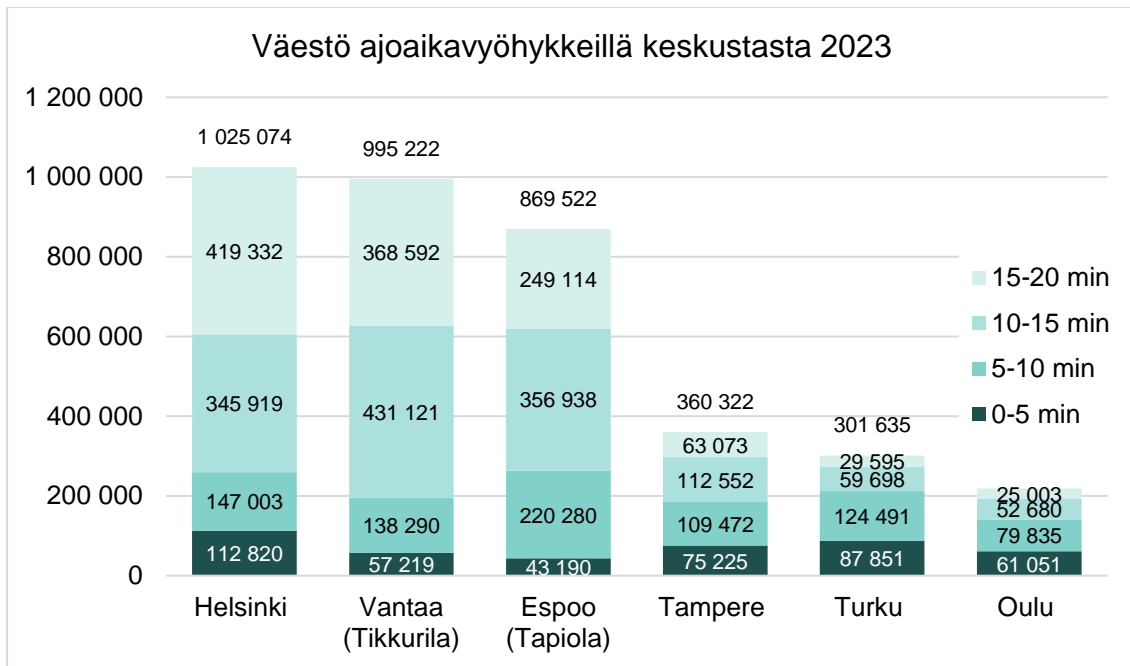
Turun ydinkaupunkiseudun kuudessa kunnassa asui noin 315 500 asukasta vuoden 2024 lopussa. 65 prosenttia kaupunkiseudun asukkaista asui Turussa. Seuraavassa karttagraafissa on kuvattu Turun kaupunkiseudun väestön määrää 1 km x 1 km ruuduissa vuoden 2023 lopussa: mitä tummempi on ruudun väri, sitä enemmän ko. ruudussa asuu väestöä.



**Kuvio 9.** Turun ydinkaupunkiseudun väestö 1 km x 1 km ruuduissa vuoden 2023 lopussa (Lähde: Tilastokeskus, Ruututietokanta 2023)

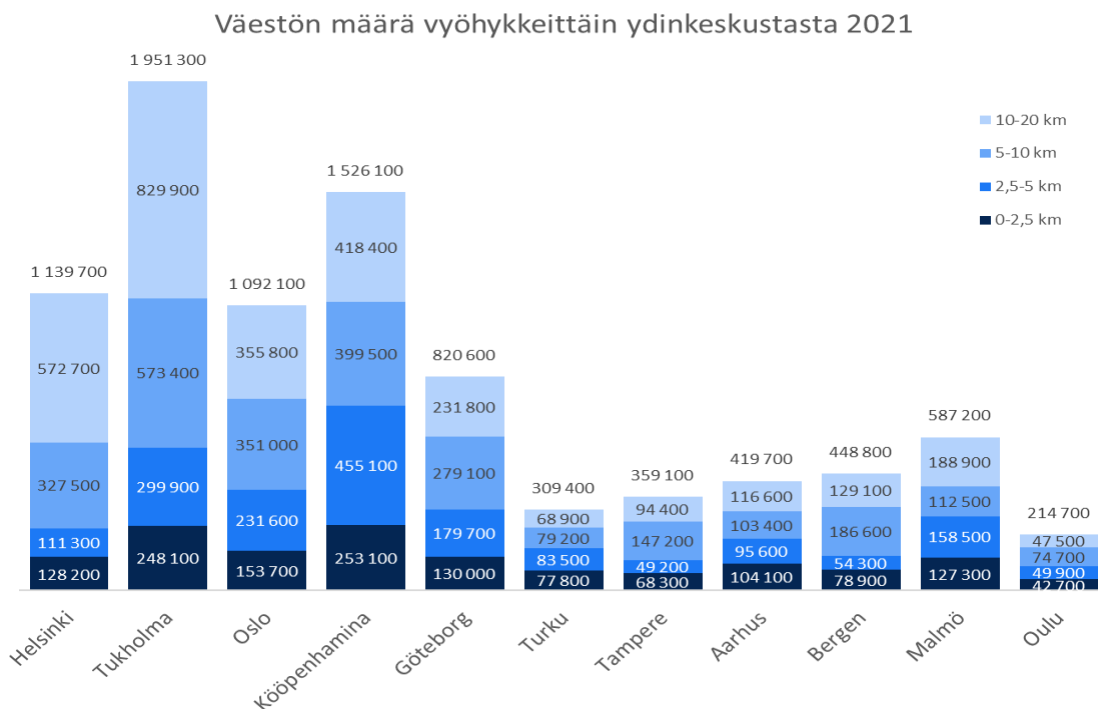
Turun kaupunkiseutu on kompakti alue työpaikkojen, pendelöinnin ja asioinnin näkökulmasta. Turun keskustasta tarkasteltuna alle 5 minuutin sekä 5-10 minuutin ajomatka vyöhykkeellä asuu enemmän väestöä kuin esimerkiksi Tampereella tai Oulussa. Turussa asuu myös 5 minuutin aikavyöhykkeellä enemmän väestöä kuin esimerkiksi Vantaalla Tikkurista tai Espoosta Tapiolasta katsottuna.

**Turussa asuu alle 10 minuutin etäisyydellä keskustasta noin 212 000 asukasta, kun vastaava luku on esimerkiksi Tampereella noin 185 000 ja Oulussa 141 000 asukasta.** Turun keskustasta 20 minuutin ajomatkan sisällä asuu noin 302 000 asukasta. 10 minuutin säteellä keskustasta asuu noin 28 000 asukasta enemmän kuin Tampereen keskustasta vastaavalla vyöhykkeellä. **Turussa merkittävä osa väestönkasvusta (2019-2023) on tapahtunut alle 5 minuutin ajoaikavyöhykkeellä keskustasta.** Seuraavassa graafissa on kuvattu väestön määrää eri ajoaikavyöhykkeillä minuuteissa kuudessa suurimmassa kaupungissa.



**Kuvio 10.** Väestö eri saavutettavuusvyöhykkeillä C6-kaupungeissa (Lähde: Tilastokeskus, Ruututietokanta 2023)

Turun väestömäärä ja -tiheys on varsin korkea keskusta-alueella myös matkaetäisyydellä (km) Pohjoismaisessakin kontekstissa. Seuraavassa graafissa on verrattu väestön määrää 1 km x 1 km ruutujen avulla kilometrietäisyytenä keskustasta. **Turussa asuu 5 km säteellä keskustasta yhteensä noin 161 000 asukasta, joka on selvästi enemmän kuin esimerkiksi Bergenissä (133 000), Tampereella (118 000) tai Oulussa (92 600), mutta jää alhaisemmaksi kuin esimerkiksi Aarhusissa (200 000).**

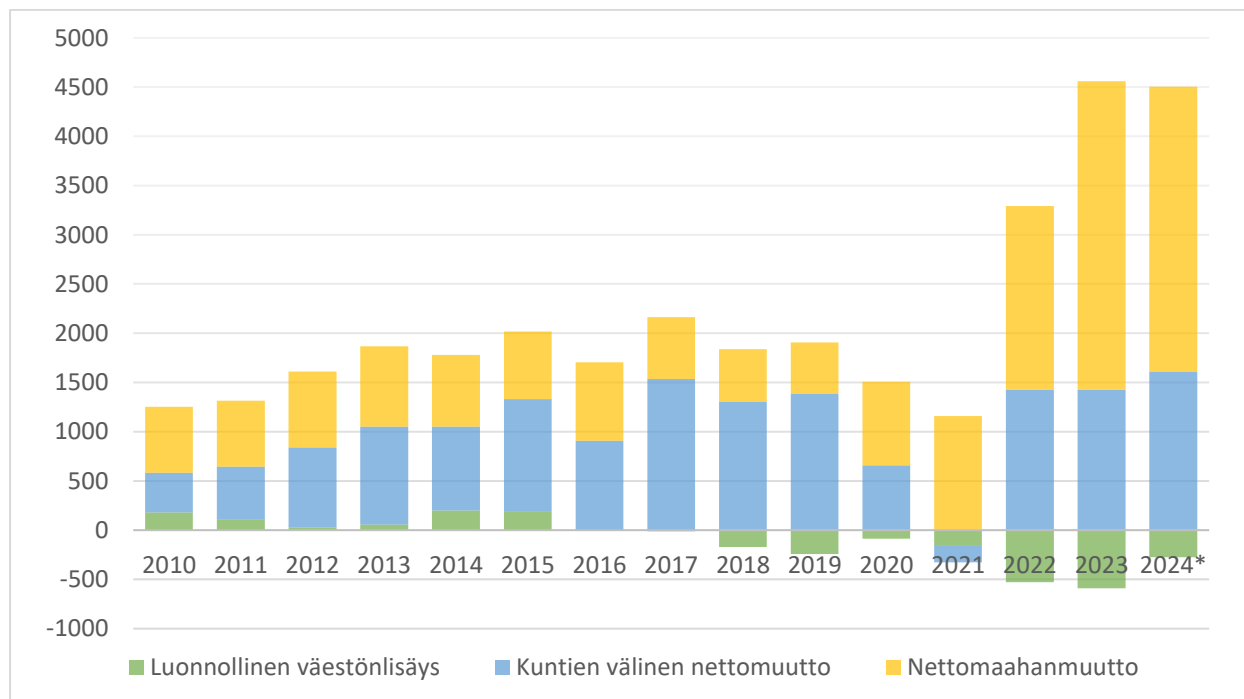


**Kuvio 11.** Väestön määrä vyöhykkeittäin matkaetäisyytenä (km) ydinkeskustasta vuonna 2021 (Lähde: Tilastokeskus, Ruututietokanta 2023)

Turun väestötiheys oli 822 asukasta neliökilometrillä vuonna 2023. **Turun väestötiheys oli 309 kunnan joukossa kahdeksanneksi väestötihein.** Turku tiheämpiä olivat vain kuusi Helsingin seudun kuntaa ja Maarianhamina. Turku oli yli 50 000 asukkaan kaupungeista neljänneksi väestötihein vuonna 2023.

**Turun väkiluku kasvoi yhteensä noin 30 000 uudella asukkaalla vuosina 2010-2024 keskimäärin noin 2 000 asukkaalla vuodessa.** Turun väestönlisäys oli vuosina 2023-2024 kaksinkertainen keskipitkän aikavälin keskiarvoon verrattuna. Turun väestönlisäys perustui muuttovetovoimaan kotimaasta ja ulkomailta, sillä luonnollinen väestönlisäys kääntyi ajanjakson aikana oletettavasti pysyvästi negatiiviseksi. Turun väestönkasvu vaihteli vuosittain keskimäärin 1 500 – 2 000 asukkaan välillä vuosina 2010-2019. Turun väestönlisäys tippui koronakriisin ensimmäisenä vuonna 2020 noin 1 400 henkilöön ja 833 henkilöön vuonna 2021. **Turun väestönkasvu on noussut merkittävästi vuosina 2022-2024: väestönlisäys nousi noin 2 700 henkilöön vuonna 2022, lähes 4 000 henkilöön vuonna 2023 ja noin 4 200 henkilöön vuonna 2024.**

**Turun väestönkasvu nousi 2,09 prosenttiin ennakkotietojen mukaan vuonna 2024. Se on enemmän kuin kertaakaan vuoden 1972 jälkeen, josta alkaen on vertailukelpoista tilastotietoa.** Turun vuosittainen väestönkasvu nousi yli 50 000 asukkaan C21-kaupungeista kolmanneksi suurimmaksi Espoon (2,28 %) ja Tampereen (2,10) jälkeen. Seuraavassa kuviossa esitetään Turun toteutunut väestönkehitys osatekijöittäin vuosina 2010-2024.

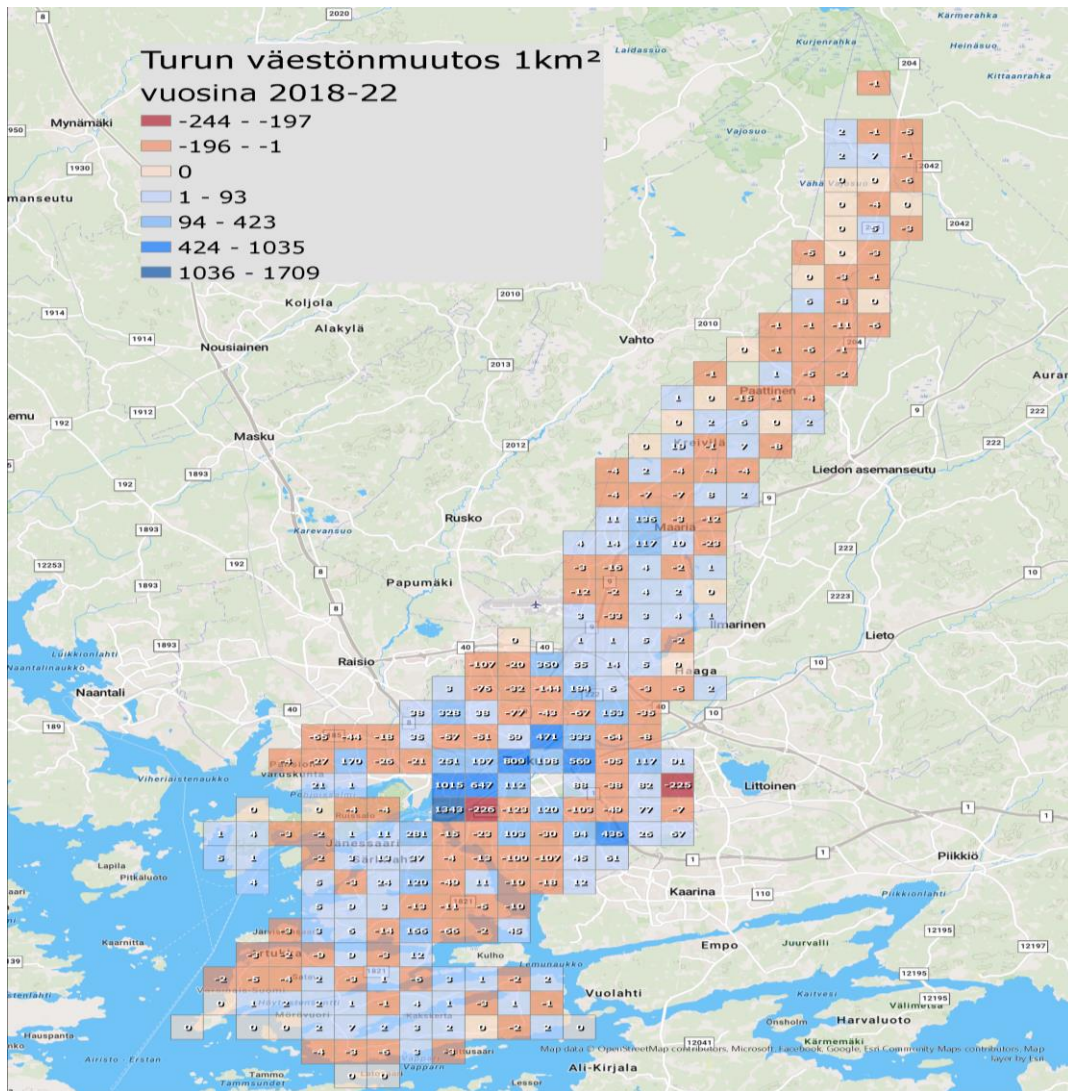


**Kuvio 12.** Turun toteutunut väestönkehitys osatekijöittäin vuosina 2010-2024 (Lähde: Tilastokeskus, väestö; muuttoliike; kuntien ennakkotiedot-tietokanta)

Seuraavassa paikkatietokartassa on tarkasteltu Turun toteutunutta väestönkehitystä yhden neliökilometrin (1 km x 1 km ruuduissa) viimeisen viiden vuoden ajalta. Siniset ruudut ovat väestöltään kasvavia ruutuja ja punaiset supistuneita ruutuja. Mitä tummempi on sininen tai punainen väri, sitä suurempia olivat määrälliset muutokset vuosina 2018-2022.

**Turun väestö kasvoi ajanjakson aikana eniten Linnaniemen alueella olevissa ruuduissa ja pistemäisesti keskustassa tai sen välittömässä läheisyydessä olevissa ruuduissa.** Väestöltään supistuneita ruutuja oli niin keskustan alueella kuin vanhoilla asuinalueilla ympäri kaupunkia.



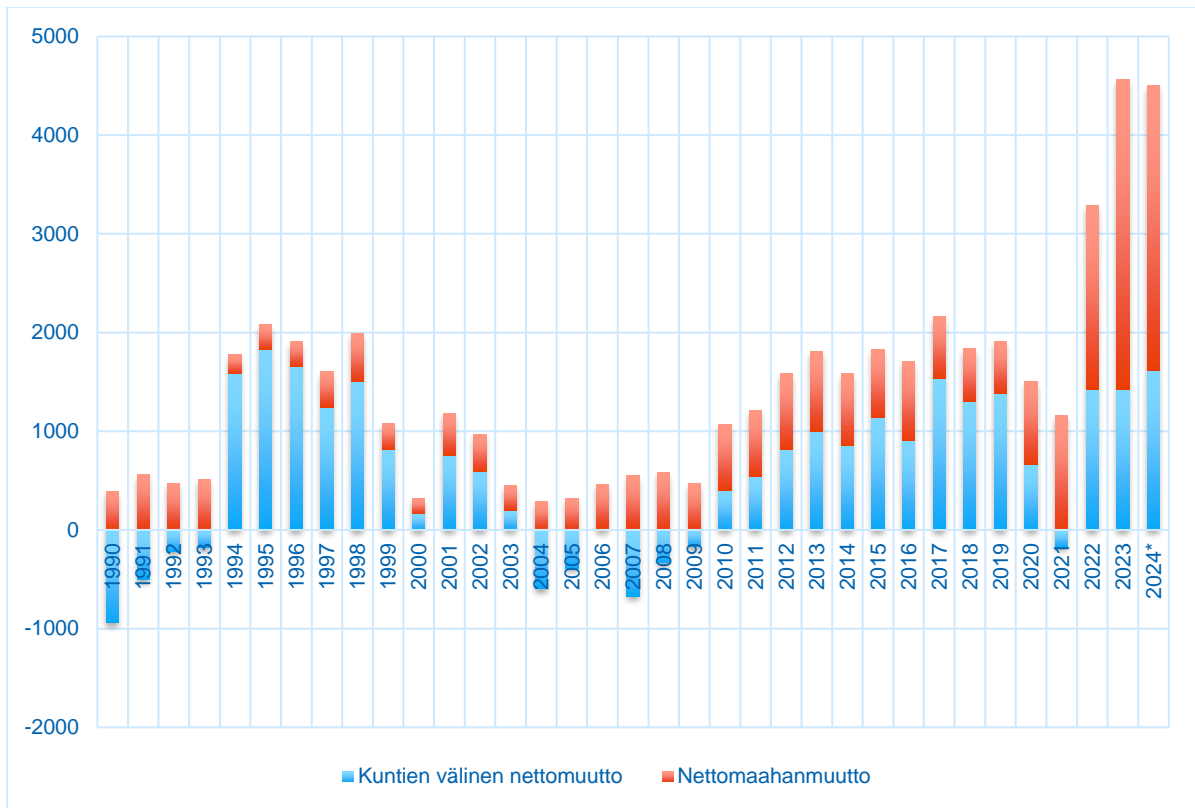


**Kuvio 13.** Turun väestönmuutos 1 km x 1 km ruuduissa vuosina 2018-2022 (Lähde: Tilastokeskus, Ruututietokanta)

Turun vetovoimaa voidaan tarkastella kotimaisen ja ulkomaisen muuttoliikkeen osalta vuosina 2010-2023. **Turku sai muuttovoittoa yhteensä noin 27 000 henkilöä vuosina 2010-2023 eli keskimäärin 1 931 henkilöä vuodessa.** Turku muuttovoitot maan sisältä ja ulkomailta olivat lähes tasapainossa koko ajanjakson 2010-2023 osalta tarkasteltuna, mutta vuodesta 2020 alkaen ulkomailta saatu muuttovoitto on noussut määrällisesti kotimaan muuttovoittoa suuremmaksi. Työ- ja koulutusperäinen muuttoliike on kasvanut merkittävästi vuodesta 2022 alkaen.

**Turun kokonaisnettomuutto nousi noin 3 300 henkilöön vuonna 2022, noin 4 600 henkilöön vuonna 2023 ja oli ennakkotietojen mukaan 4 500 henkilöä vuonna 2024.** Huomionarvoista on, että Turku on saanut pitkällä aikavälillä (seuraava kuvio) vuosina 1990-2024 muuttovoittoa yhteensä noin 45 400 henkilöä. Muuttovoitosta kotimaasta on tullut 47 % ja ulkomailta 53 % koko ajanjakson aikana. Turku sai ennakkotietojen mukaan vuonna 2024 muuttovoittoa kotimaasta enemmän kuin kertaakaan vuoden 1995 jälkeen, jolloin kotikuntalaki muuttui ja salli opiskelijoiden kirjautua opiskelupaikkakuntien asukkaiksi. Turun nettomaahanmuutto on ollut vuosina 2022-2024 merkittävästi aiempaa korkeammalla tasolla muiden suurten kaupunkien tavoin lisääntyneen maahanmuuton ja ukrainalaisten kotikuntavalintojen ansiosta.

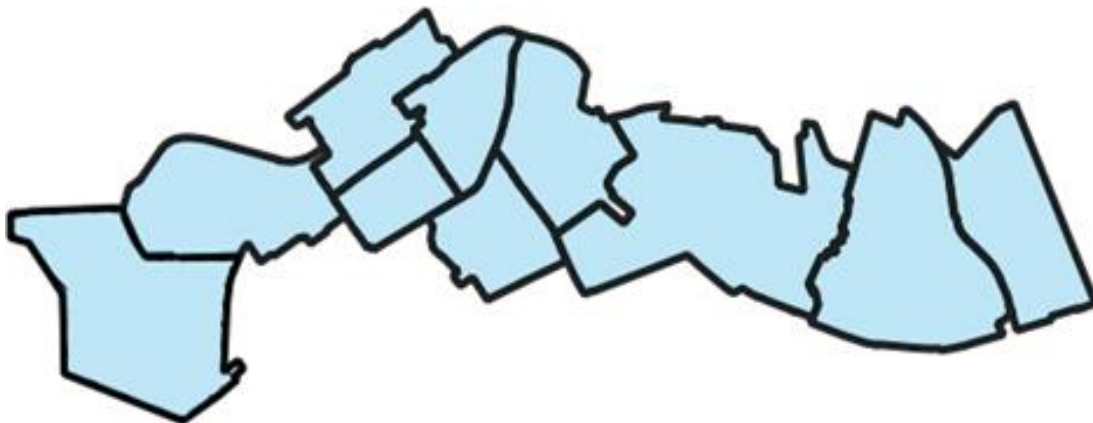
Seuraavassa kuviossa on kuvattu Turun muuttovetovoima kotimaasta ja ulkomailta pitkällä aikavälillä vuosina 1990-2024.



**Kuvio 14.** Turun muuttovetovoima kotimaasta ja ulkomailta vuosina 1990-2024 (Lähde: Tilastokeskus, väestö; muuttoliike; kuntien ennakkotiedot-tietokanta)

**Turun muuttovoitto maan sisältä tulee käytännössä vain yhdestä ikäryhmästä eli 15-24-vuotiaista nuorista.** Turku kärsii muuttotappiota 25-44-vuotiaista nuorista aikuisista ja alle 15-vuotiaista lapsista. Muiden ikäryhmien osalta muuttotase on tasapainossa. **Turku saa ulkomailta muuttovoittoa kaikista ikäryhmistä.** Suurimmat määrälliset muuttovoitot keskittyvät 25-44-vuotiaisiin nuoriin aikuisiin ja muuhun aikuisväestöön.

**Seuraavassa koostegraafissa on kuvattu Raitiotielinjauksen vaikutusalueen alue- ja väestöprofiilin nykytila.** Graafissa on tarkasteltu erikseen väestöprofiilia, väestöennustetta ikäryhmittäin ja alueprofiilia mm. työllisyys-, tulo- ja asumisdynamiikan osalta. Raportin liitetaulukoissa on kuvattu tarkemmin samalla periaatteella jokainen pienalue erikseen, jotka sijaitsevat Raitiotielinjauksen vaikutusalueella. Liitetaulukoissa on kuvattu yksityiskohtaisemmin jokainen Raitiotielinjauksen varrella oleva pienalue erikseen.



**Väkiluku: 60 603**

Alueella asuu 30 % Turun väestöstä

**Ennuste: 79 985 (+32,0 %)**

*Keskitasoa suurempi kasvu. Raitiotien alueen ennustettu väestönkasvu on noin 11 prosenttiyksikköä suurempi kuin koko Turun*

Kasvu on 45 % Turun ennustetusta kasvusta.

**Väestöprofiili:**

*Nuoria yksinasujia. 20–29-vuotiaiden osuus (30 %) ja yhden hengen talouksien osuus (64 %) selvästi yli kaupungin keskitason.*

*Lapsettomia. Lapsettomien parien osuus kaikista perheistä (64 %) yli kaupungin keskitason. 0–6- ja 7–14-vuotiaiden osuudet väestöstä suhteellisen pienet.*

**Työttömyysaste: 10,8 %**

**Työpaikkoja: 51 488**

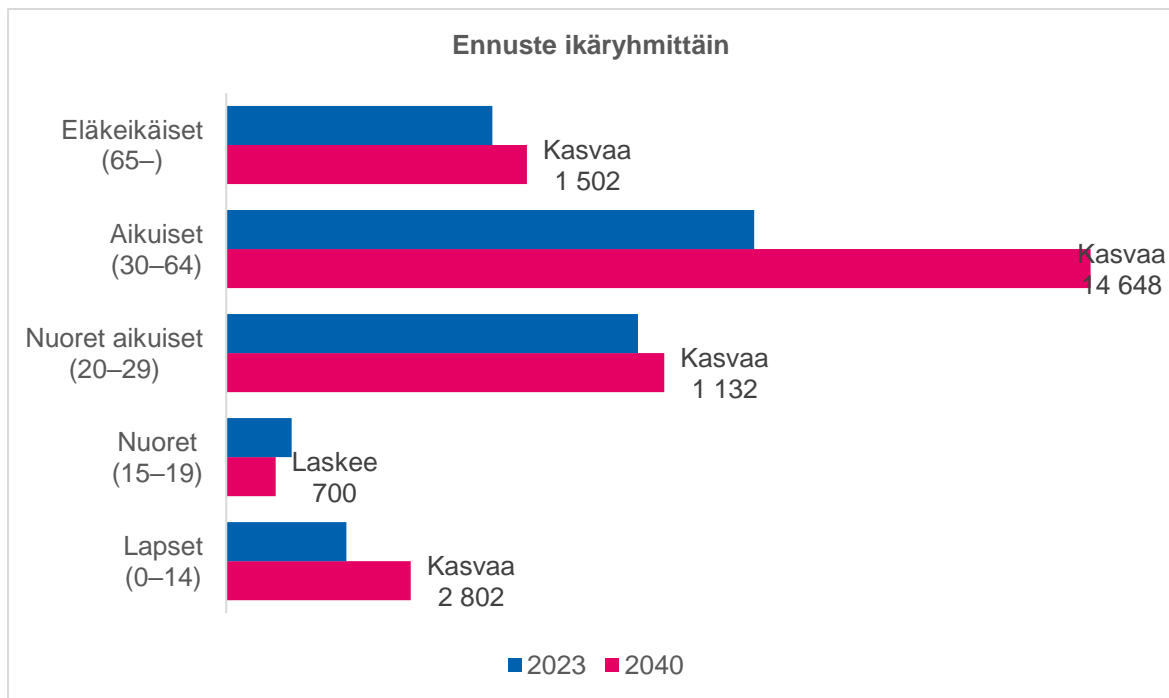
- Suurimmat toimialat ovat terveys- ja sosiaalipalvelut (26 %) ja koulutus (13 %).

**Tulot asukasta kohti: 30 400 €**

- Tulotaso hieman alle keskitason. Tulot asukasta kohden ovat 1 100 € alle kaupungin keskitason.
- Neljännes alueen asukkaista on pienituloisia.

**Asuntoja: 45 298**

- Vanhaa kerrostaloaluetta. Asuntokannasta 88 % on kerrostaloasuntoja. Suurin osa on vanhaa rakennuskantaa; noin viidennes on rakennettu 2000-luvulla tai sen jälkeen.



**Kuvio 15.** Raitiotielinjauksen vaikutusalueen pienalueiden alue- ja väestöprofiili sekä ennakoitu väestönkehitys vuosina 2023-2040 (Lähde: Tilastokeskus, väestö; työssäkäynti; tulot; asuminen ja rakentaminen; Turun kaupungin väestöennuste 2023-2040)

### 7.1.1 Satama-Linnakaupungin alue- ja väestöprofiili

Alueella oli 2 062 asukasta vuoden 2023 lopussa. **Alueella ennakoidaan olevan 5 342 (+159,1 %) asukasta vuonna 2040.** Väestön ennustetaan kasvavan 2,5-kertaiseksi 2040 mennessä. Alueelle on suunniteltu mittavia rakennushankkeita

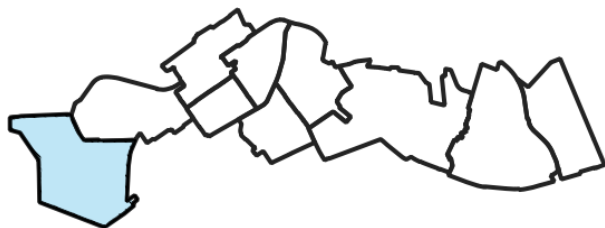
**Alueen väestöprofiilissa korostuu nuoret yksinasujat**, sillä yli puolet asukkaista on 20–29-vuotiaita. Lapsia on suhteellisen vähän. Perheistä vain 18 % on lapsiperheitä, sitä vastoin 75 % asutokunnista on yksin asuvia.

Alueella on matala koulutustaso. Yli puolella väestöstä korkein tutkinto on toinen aste. Korkeakoulutettuja suhteellisen vähän, vain 26 %.

Työttömyysaste oli 10,1 %. **Alueelle oli yhteensä 2 120 työpaikkaa.** Suurimmat toimialat ovat kuljetus ja varastointi (51 %) sekä ammatillinen, tieteellinen ja tekninen toiminta (15 %).

Keskimääräiset tulot olivat 26 000 euroa asukasta kohden. **Tulotaso on keskivertoa matalampi.** Tulot asukasta kohden ovat 5 500 € alle Turun keskitason. Pienituloisuusaste (31 %) on vertailuryhmän toiseksi korkein.

**Alueella on 1994 asuntoa. Pääosin uutta kerrostaloaluetta**, sillä 99 % alueen rakennuskannasta koostuu kerrostaloista, joista 90 % on uutta rakennuskantaa



### 7.1.2 Portsa-Iso-Heikkilä

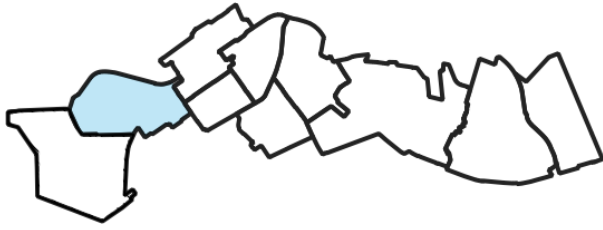
Alueella oli 7423 asukasta vuoden 2023 lopussa. **Alueella ennakoidaan olevan 11 457 asukasta (+54,4 %) vuonna 2040.** Alue on kasvava. Väestön ennustetaan lisääntyvän yli puolella vuoteen 2040 mennessä, mikä on vertailuryhmän kolmanneksi suurin kasvuluku.

**Alue on väestöprofiililtaan keskiporto kaupunkialue.** Ikärakenteensa ja koulutustasonsa osalta alueen väestö vastaa suurelta osin Turun keskilukemia.

Alueen työttömyysaste oli 10,5 %. **Alueella on 1 619 työpaikkaa**, jotka ovat pääosin palvelualan työpaikkoja.

Alueen keskimääräiset tulot olivat 30 100 euroa asukasta kohden. **Alueella on keskiporto tulotaso.** Tulot asukasta kohden ovat 2 200 € alle kaupungin keskitason.

**Alueella on 5 882 asuntoja. Alueella on paljon puutaloja ja vanhoja kerrostaloja.** Pääosa rakennuksista tehty ennen 1970-lukua. Valtaosa asunnoista on kerrostaloissa; viidesosa pientaloissa. Neljännes asutokannasta sijaitsee uudisrakennetuissa kerrostaloissa.



### 7.1.3 Logomo

Alueella oli 7 068 asukasta vuoden 2023 lopussa. **Alueella ennakoidaan olevan 8 265 asukasta (+16,9 %) vuonna 2040.**

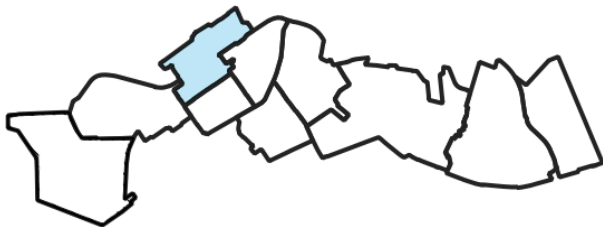
**Alue on keski- ja kaupunkialue väestöprofiililtaan.** Ikärakenteensa ja koulutustasonsa osalta väestö ei poikkea merkittävästi vertailuryhmästä. 20–29-vuotiaiden osuus on koko kaupungin tasoon verrattuna suhteellisen korkea (31 %).

Noin 86 %:lla väestöstä on vähintään toisen asteen koulutus.

Alueen työttömyysaste oli 8,9 %. **Alueella on 2 153 työpaikkaa**, jotka ovat pääasiassa palvelualan työpaikkoja. Terveys- ja sosiaalipalvelut kattavat 23 % työpaikoista.

Alueen keskimääräiset tulot olivat 32 000 euroa asukasta kohden. **Alueella on keski- ja kaupunkialue tulotaso.** Tulot asukasta kohden ovat 500 € yli kaupungin keskitason.

**Alueella on 5 628 asuntoa. Alueella on paljon puutaloja ja vanhoja kerrostaloja.** Pääosa vanhaa kerrostaloaluetta. Rakennuskanta koostuu pääosin ennen 1970-lukua rakennetuista kerrostaloista. Neljäsosa asunnoista sijaitsee kuitenkin uusissa kerrostaloissa.



### 7.1.4 Keskusta länsi

Alueella oli 5 546 asukasta vuoden 2023 lopussa. **Alueella ennakoidaan olevan 6 391 asukasta (+15,2 %) vuonna 2040.**

**Alueen väestöprofiili on kaksijakoinen: nuoria ja senioreita.** 20–29-vuotiaat ja 65 vuotta täyttäneiden osuus on Turun keskitasoa korkeampi. Lapsiperheiden osuus perheistä (17 %) on vertailuryhmän pienin.

Alueen työttömyysaste oli 8,8 %. **Alueella on 8 208 työpaikkaa.** Palveluala on merkittävin sektori. Kolme suurinta toimialaa ovat terveys- ja sosiaalipalvelut (21 %), tukku- ja vähittäiskauppa (14 %) sekä majoitus- ja ravitsemistoiminta (11 %).

Alueen keskimääräiset tulot olivat 37 500 euroa asukasta kohden. **Alueella on korkea tulotaso.** Tulot asukasta kohden ovat 6 000 € Turun keskitasoa korkeammat. Tulotaso on myös vertailuryhmän korkein.



**Alueella on 4 642 asuntoa. Alue on vanhaa kerrostaloaluetta.** Asuntokanta koostuu lähes täysin kerrostaloasunnoista. Rakennuskanta on pääosin vanhaa, mutta noin viidennes asunnoista sijaitsee uusissa taloissa.



### 7.1.5 VI kaupunginosa

Alueella oli 7 774 asukasta vuoden 2023 lopussa. **Alueella ennakoidaan olevan 9 835 asukasta (+26,5 %) vuonna 2040.**

**Alueen väestöprofiili on opiskelijavaltainen.** Opiskelijoiden osuus väestöstä on korkea (17 %). Koulutustaso on niin ikään korkea (42 %), ja väestön ikärakenteessa korostuu 20–29-vuotiaiden suuri osuus (36 %). Alueella on vähän lapsia. Lapsien osuus väestöstä on pieni, ja perheistä vain 18 % on lapsiperheitä. Yksinhuoltajaperheiden osuus lapsiperheistä on vertailuryhmän suurin.

Alueen työttömyysaste oli 8,5 %. **Alueella on 6 723 työpaikkaa.** Palveluala on merkittävin sektori. Suurin yksittäinen toimiala on terveys- ja sosiaalipalvelut (18 %).

Alueen keskimääräiset tulot olivat 33 900 euroa asukasta kohden. **Alueen tulotaso on keskivertoa korkeampi.** Tulot asukasta kohti ovat 2 400 € yli kaupungin keskitason.

**Alueella on 4 642 asuntoa. Alue on vanhaa kerrostaloaluetta.** Asuntokanta koostuu lähes täysin kerrostaloasunnoista. Rakennuskanta on pääosin vanhaa, mutta noin viidennes asunnoista sijaitsee uusissa taloissa.



### 7.1.6 Keskusta itä

Alueella oli 5 413 asukasta vuoden 2023 lopussa. **Alueella ennakoidaan olevan 6 188 asukasta (+14,3 %) vuonna 2040.**

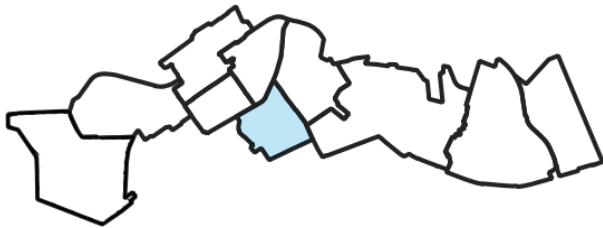
**Alueen väestöprofiili on opiskelijavaltainen.** Opiskelijoiden osuus väestöstä on korkea (18 %). Lähes puolella väestöstä on korkeakoulutus. Noin kolmasosa väestöstä kuuluu 20–29-vuotiaiden ikäryhmään. Alueella vähän lapsia. Lapsien osuus väestöstä on pieni, ja perheistä vain 23 % on lapsiperheitä.

Alueen työttömyysaste oli 8,0 %. **Alueella on 2 333 työpaikkaa.** Suurin osa on palvelualan työpaikkoja. Suurimmat toimialat ovat terveys- ja sosiaalipalvelut (30 %) ja julkinen hallinto (26 %).

Alueen keskimääräiset tulot olivat 32 700 euroa asukasta kohden. **Alueen tulotaso hieman yli keskitason.** Tulot asukasta kohti ovat 1 200 € yli kaupungin keskitason .



**Alueella on 4 283 asuntoa. Alue on vanhaa kerrostaloaluetta.** Asuntokanta koostuu lähes täysin kerrostaloasunnoista. Asunnoista lähes 90 % on vanhaa rakennuskantaa.



### 7.1.7 I kaupunginosa

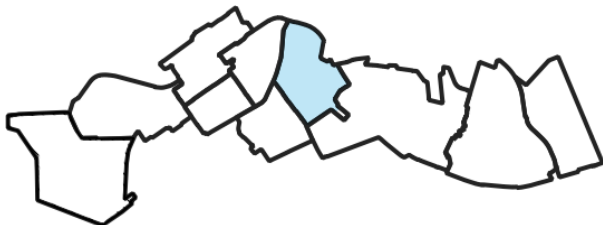
Alueella oli 8 123 asukasta vuoden 2023 lopussa. **Alueella ennakoidaan olevan 9 027 asukasta (+11,1 %) vuonna 2040.**

**Alueen väestöprofiilissa korostuvat opiskelijat ja yksinasuvat.** Väestöstä 46 % kuuluu 20–29-vuotiaiden ikäryhmään, ja neljäsosa alueen asukkaista on opiskelijoita. Korkeakoulutettujen osuus (44 %) on vertailuryhmän toiseksi korkein. Asuntokunnista 71 % on yksin asuvia ja perheistä vain 18 % lapsiperheitä. Niin ikään lasten osuus väestöstä on pieni.

Alueen työttömyysaste oli 6,7 %. Alueella hyvä työllisyys, sillä työttömyys oli 4,8 prosenttiyksikköä alle Turun keskitason. **Alueella on 14 347 työpaikkaa.** Kaksi toimialaa dominoivat: Terveys- ja sosiaalipalvelut (54 %) ja koulutus (31 %).

Alueen keskimääräiset tulot olivat 28 700 euroa asukasta kohden. **Alueen tulotaso keskivertoa matalampi.** Tulot asukasta kohden ovat 2 800 € alle koko kaupungin tason

**Alueella on 6 693 asuntoa. Alue on vanhaa kerrostaloaluetta.** Asuntokanta koostuu lähes täysin kerrostaloasunnoista. Rakennuskanta on pääosin vanhaa, mutta noin viidennes asunnoista sijaitsee uusissa taloissa



### 7.1.8 Kupittaa-Itäharju

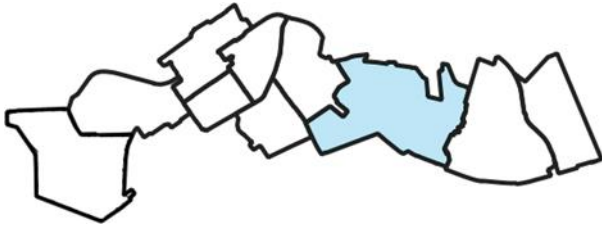
Alueella oli 3 295 asukasta vuoden 2023 lopussa. **Alueella ennakoidaan olevan 7 552 asukasta (+128,3 %) vuonna 2040.**

**Alueen väestöprofiilissa korostuvat hyvin koulutetut asukkaat.** Väestöstä 43 % on suorittanut korkeakoulututkinnon.

Alueen työttömyysaste oli 8,2 %. **Alueella on 12 558 työpaikkaa.** Suurin osa on palvelualan työpaikkoja, mutta tilastoista ei erotu mitään merkittävän kokoista yksittäistä toimialaa.

Alueen keskimääräiset tulot olivat 32 700 euroa asukasta kohden. **Tulot hieman yli keskitason.** Tulot asukasta kohden ovat 1 200 € kaupungin keskitasoa korkeammat. Pienituloisuusaste (14 %) on vertailujoukon pienin

**Alueella on 2 088 asuntoa. Asuntokannassa korostuvat kerrostalot ja pientalot.** Verrattain suuri osuus (25 %) asuntokannasta pientaloasuntoja; loput kerrostaloasuntoja. Kerrostalojen osalta noin puolet uutta rakennuskantaa.



### 7.1.9 Pääskyvuori

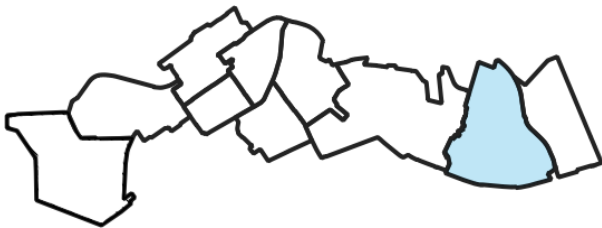
Alueella oli 4 912 asukasta vuoden 2023 lopussa. **Alueella ennakoidaan olevan 5 907 asukasta (+20,3 %) vuonna 2040.**

**Alueen väestöprofiilissa korostuvat lapsiperheet.** Perheistä 39 % on lapsiperheitä, mikä on vertailujoukon toiseksi suurin osuus. Noin puolet asuntokunnista on yksinasuvia. Keski- ja korkeampi koulutustaso. Väestöstä 76 %:lla on toisen asteen jälkeinen koulutus, mikä on hieman alle Turun keskitason, mutta vertailujoukon toiseksi alhaisin luku.

Alueen työttömyysaste oli 9,3 %. **Alueella on vain 358 työpaikkaa.** Alueella sijaitsevien työpaikkojen määrä on vähäinen. Merkittävimmän sektorin muodostavat terveys- ja sosiaalipalvelut (38,8 %) toimialaa.

Alueen keskimääräiset tulot olivat 30 800 euroa asukasta kohden. **Tulot keskitasoa.** Tulot asukasta kohden ovat 700 € alle koko kaupungin keskitason. Pienituloisuusaste (15 %) on verrattain pieni.

**Alueella on 2 921 asuntoa. Asuntokannassa korostuvat kerrostalot ja pientalot.** Pientalojen osuus on merkittävä (34 %). Asunnot ovat pääosin vanhaa rakennuskantaa, mutta noin neljännes on rakennettu 2000-luvulla tai sen jälkeen.



### 7.1.10 Varissuo

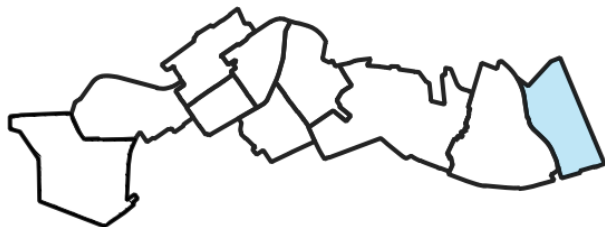
Alueella oli 8 927 asukasta vuoden 2023 lopussa. **Alueella ennakoidaan olevan 10 051 asukasta (+11,8 %) vuonna 2040.**

**Alueen väestöprofiilissa korostuvat maahanmuuttajat ja lapsiperheet.** Alueen väestöstä 58 % on vieraskielisiä. Runsaasti lapsiperheitä. Puolet perheistä on lapsiperheitä. Lasten osuus väestöstä huomattavasti korkeampi kuin muualla Turussa. Yksinasuvien osuus asuntokunnista on noin puolet. Alueella matala koulutustaso. Väestöstä 44 % ei ole saavuttanut perusasteen jälkeistä koulutusta. Korkeakoulutus on vain 16 %:lla väestöstä.

Alueen työttömyysaste oli 27,1 %. Korkea työttömyysaste: työttömyysaste on 15,6 prosenttiyksikköä yli Turun keskiarvon. **Alueella on 1 082 työpaikkaa.** Suurimmat työllistäjät ovat terveys- ja sosiaalipalvelut (32 %) ja koulutus (20 %).

Alueen keskimääräiset tulot olivat 20 400 euroa asukasta kohden. **Alhainen tulotaso.** Tulojen keskiarvo on 11 100 € alle Turun keskitason – vertailujoukon alhaisin tulotaso. Pienituloisuusaste (35 %) on niin ikään vertailuryhmän suurin

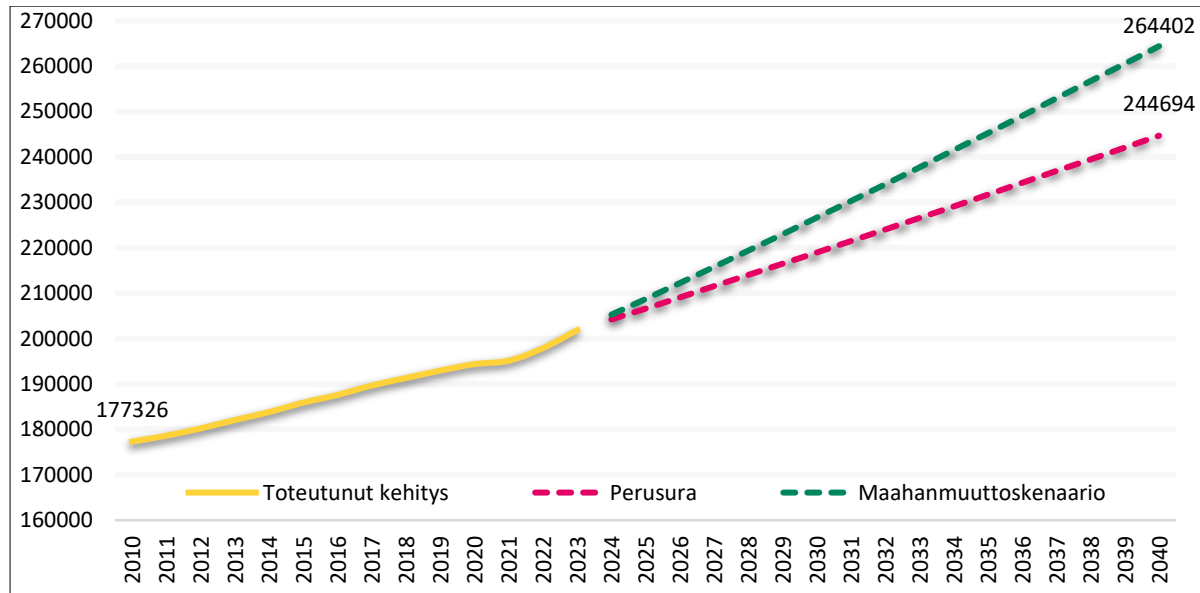
**Alueella on 4 746 asuntoa. 1970-luvun kerrostalolähiö.** Rakennuskanta on rakennettu vuosina 1970–1999. Asuntokanta on enimmäkseen kerrostaloasuntoja; kuudesosa pientaloasuntoja.



## 7.2 Turun ennakoitu väestönkehitys eri aluetasoilla vuosina 2023-2040/2050

Turun tulevaa väestönkehitystä ennakoitiin niin sanotulla perusuralla ja kahdella vaihtoehtoisella väestöskenaariolla (syntyvyys- ja maahanmuuttoskenaario) vuosina 2023-2040. Rakentamisen oletuksena oli uuden rakennuskannan väestö ja asumisväljyys rakennustyypeittäin vuosina 2017-2023 sekä ennuste rakentamisen kerrosneliöistä.

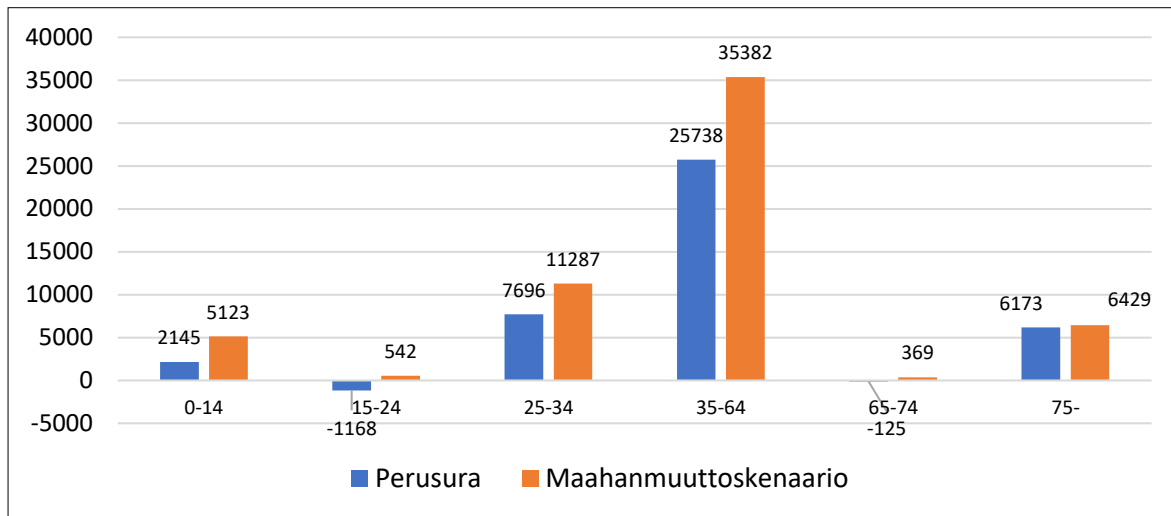
**Turun väestö kasvaisi väestöennusteen perusuralla yhteensä noin 40 000 asukkaalla (19,8 %), syntyvyyskenaariolla 41 800 asukkaalla (20,5 %) ja maahanmuuttoskenaariolla 59 100 henkilöllä (+28,8 %) vuoteen 2040 mennessä.**



**Kuvio 16.** Turun kaupungin toteutunut väestönkehitys ja väestöennuste vuosille 2023-2040 (Lähde: Turun kaupungin väestöennuste 2023-2040)

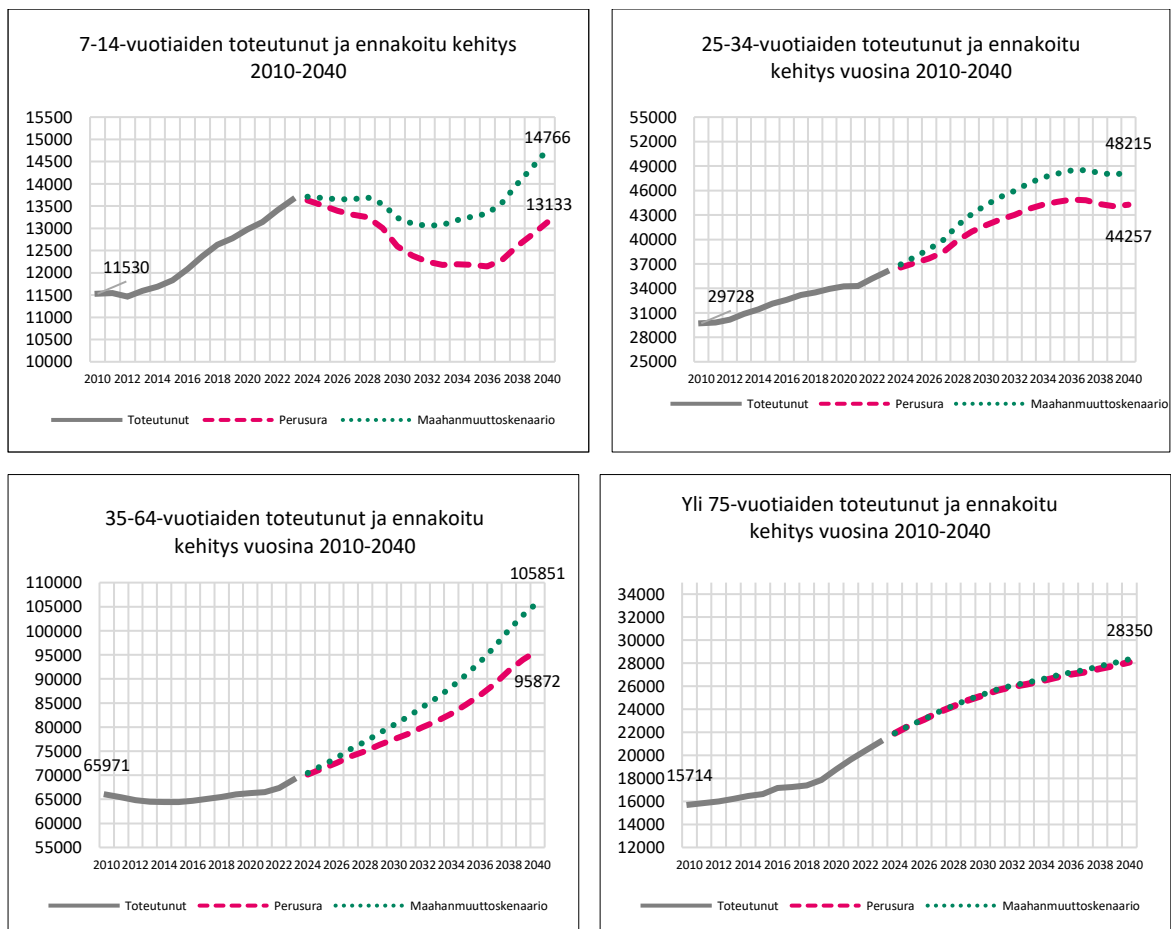
**Perusuran ennusteessa Turun tuleva väestönlisäys perustuisi vain ja ainoastaan muuttoliikkeeseen kotimaasta ja ulkomailta, mutta luonnollinen väestönlisäys olisi koko ajanjakson ajan negatiivinen.** Väestönkasvu painottuisi 35-64-vuotiaaseen aikuisväestöön ja 25-34-vuotiaisiin nuoriin aikuisiin. Kasvua tulisi myös yli 75-vuotiaista ja lapsista. Nuorista 15-24-vuotiaista ja 65-74-vuotiaista tulisi vähäistä muuttotappiota.

**Maahanmuuttoskenaariossa Turku saisi väestönkasvua kaikista ikäryhmistä.** Väestönlisäyksestä kaksi kolmasosaa tulisi ulkomailta ja noin yksi kolmasosa kotimaasta. Perusurasta poiketen luonnollinen väestönlisäys olisi lievästi positiivinen. Väestönkasvu painottuisi samoihin ikäryhmiin kuin perusuralla.



**Kuvio 17.** Ennakoitu väestönkehitys ikäryhmittäin perusuralla ja maahanmuuttoskenaariossa vuosina 2023-2040 (Lähde: Turun kaupungin väestöennuste 2023-2040)

Seuraavissa kuviossa on esitetty ennakoitu väestönkehitys eräissä ikäryhmissä:



**Kuviot 18.** Ennakoitu väestönkehitys eräissä ikäryhmissä vuosina 2023-2040 (Lähde: Turun kaupungin väestöennuste 2023-2040)



**Turun kaupungin raitiotielinjauksen varrella eli maksimissaan yhden kilometrin etäisyydellä raitiotiestä asui noin 60 300 asukasta vuonna 2023.** Noin 30 prosenttia turkulaisista asui toisin sanoen Raitiotielinjauksen varrella tai sen välittömässä läheisyydessä. Raitiotielinjauksen vaikutusalueella oli yhteensä noin 45 300 asuntoa vuonna 2023. Alue on kerrostalovaltaista, sillä koko asuntokannasta 88 prosenttia on kerrostaloasuntoja ja vanhaa rakennuskantaa. Noin viidennes koko alueen asuntokannasta on rakennettu 2000-luvulla tai sen jälkeen.

**Turun väestöennusteen (2024) perusteella Raitiotielinjauksen vaikutusalueella asuisi noin 80 000 henkilöä vuonna 2040 eli alue kasvaisi lähes kolmanneksella (32 %) ajanjakson aikana.**

Raitiotielinjauksen vaikutusalueella olisi rakentamisen ennusteen mukaan yhteensä 4,92 miljoonaa kerrostaloneliometriä vuonna 2040. Kerrostaloneliömetrien määrä kasvaisi ennusteen mukaan yhteensä 1,55 miljoonalla kerrostaloneliometrillä (+31,5 %) vuosina 2024-2040.

Seuraavassa taulukossa on kuvattu raitiotielinjauksen varrella ja läheisyydessä olevien pienalueiden väestönkehitystä ja väestön ikärakenteen muutosta vuosina 2024-2040. Yksityiskohtaisempi tieto pienalueittain on esitetty raportin liitetäulukkoissa.

**Taulukko 1.** Turun ennakoitu väestön- ja kerrosneliöiden lisäys Raitiotien vaikutusalueella 2024-2040 (Lähde: Turun kaupungin väestöennuste 2023-2040)

ALUE	VÄESTÖNLISÄYS 2024-2040	KERROSNELIÖIDEN LISÄYS 2024-2040
Satama-Linnakaupunki	3 280 (159 %)	198 900 (168 %)
Portsa-Iso-Heikkilä	4 124 (54 %)	288 100 (84 %)
Logomo	1 197 (17 %)	126 600 (31 %)
Keskusta-Länsi	845 (15 %)	74 800 (18 %)
VI kaupunginosa	2 061 (27 %)	171 900 (31 %)
Keskusta Itä	745 (14 %)	77 100 (24 %)
I kaupunginosa	904 (11 %)	110 100 (27 %)
Kupittaa-Itäharju	4 227 (128 %)	330 300 (195 %)
Pääskyvuori	995 (20 %)	73 500 (30 %)
Varissuo	1 064 (12 %)	98 600 (27 %)

Turun kaupunkitason väestöennusteeseen tehtiin erillinen väestömallinnus, jossa tulevaa väestönkehitystä ennakoitiin vuoteen 2050 saakka perusuran ja kasvuskenaarion avulla.

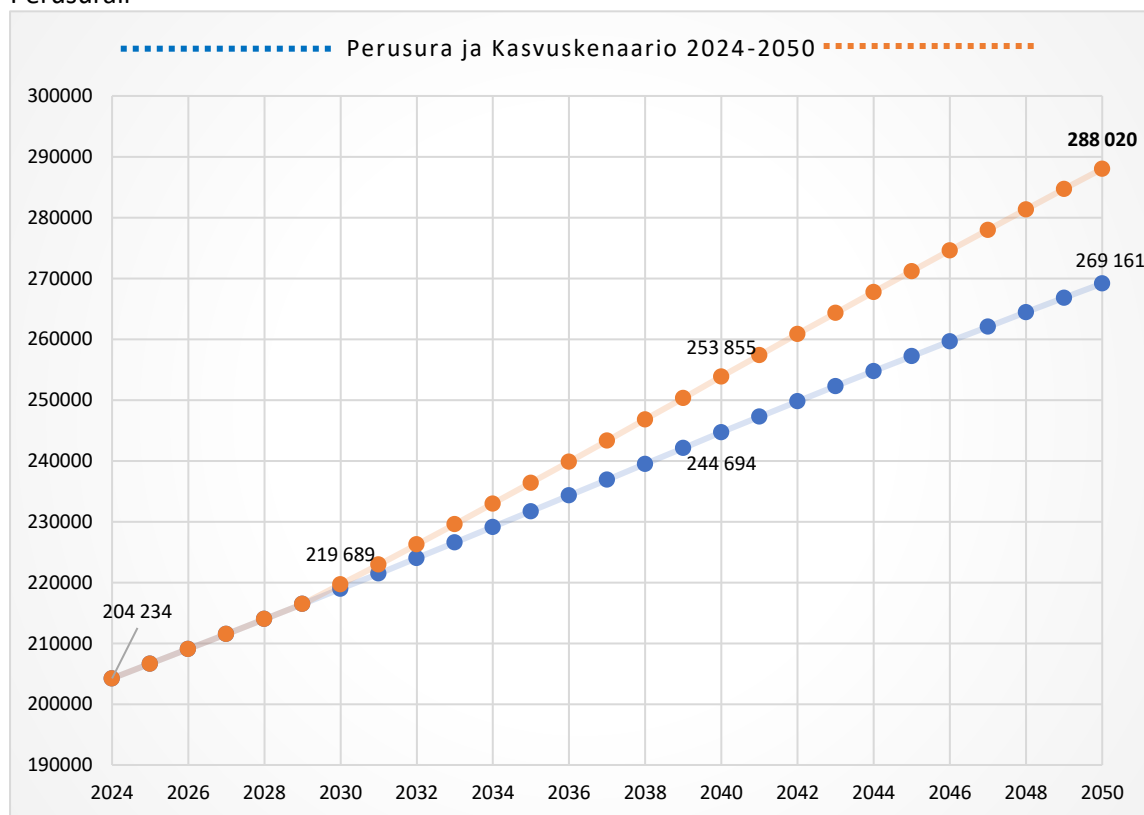
**Mallinnuksen lähtökohtana oli, että kehitys jatkuisi edelleen 2040-luvulla Turun kaupunkitason väestöennusteen oletusten mukaisesti.** Mallinnuksen perusura perustuu samoihin oletuksiin kuin kaupunkitason väestöennusteen perusura vuosille 2024-2040.

Kasvuskenaariossa lähtöoletukset olivat samat kuin Turun väestöennusteen perusuralla, mutta sen lisäksi **mallinnukseen tehtiin tavoitteellisuutta ja kasvun liittyviä elementtejä korostava lisäoletus nuorten aikuisten (25-34-vuotiaat nuoret aikuiset) lähtömuuton vähenemisestä viidellä prosentilla ja 25-44-vuotiaiden tulomuuton kasvusta 10 prosentilla.** Perusuran rinnalle haettiin vaihtoehtoinen kasvuun liittyvä malli, jossa tavoitellaan muutosvaikutuksia muuttajien määrän lisäksi nykyisestä poikkeavaan muuttajien rakenteeseen ja laadullisiin ominaisuuksiin. Lisäksi rakentamisen ennusteen toteutumisen todennäköisyyttä nostettiin perusuran 70 prosentista täysimääräisesti 100 prosenttiin.

**Kasvuskenaariossa Turku kasvaisi yhteensä 83 800 asukkaalla (+41 %) vuoteen 2050 mennessä. Turussa asui tuolloin yhteensä noin 288 000 asukasta.** Raitiotiereitin varressa on yli kolme miljoonaa kerrostaloneliometriä tunnistettua rakentamispotentiaalia vuoteen 2050 mennessä. **Perusuralla Turku kasvaisi yhteensä noin 65 000 asukkaalla (+31,8 %) vuoteen 2050 mennessä. Turussa asui tuolloin noin 269 000 asukasta.**

Turun rakentamisen määrään perustuva aluekohtainen ennuste on tehty Sataman ja Varissuon väliselle raitiotiekäytävälle ulottuen vuoteen 2050 saakka. Raitiotiellä oletetaan olevan suurimmat vaikutukset rakentamispotentiaaliin erityisesti Itäharjun ja Varissuon alueilla sekä jossain määrin Sataman alueella. **Kasvuskenaariossa oletus maankäytön kehittymisestä oli yhteensä noin 280 000 kem2 ja perusuralla noin 120 000 kem2 raidekilometriä kohden vuoteen 2050 mennessä.**

Perusurall



**Kuvio 19.** Turun ennakoitu väestönkehitys Perusuralla ja kasvuskenaariossa vuosina 2024-2050 (Lähde: Turun kaupungin väestöennuste 2023-2040, mallinnusskenariot)

## 8. Raide- ja raitiotieliikenteeseen liittyviä yleisiä näkökulmia tutkimuskirjallisuuden perusteella

Liikennepolitiikalla, -yhteyksillä ja -käytävillä sekä saavutettavuudella on vahva yhteys aluekehitykseen ja -rakenteeseen. Toimiva aluerakenne ja liikennejärjestelmä liittyvät yritysten ja kansalaisten sujuvaan arkeen ja toimintaan. **Liikennepoliittiset ratkaisut stimuloivat monin eri tavoin aluekehitystä, sillä ne luovat myönteisiä muutosvaikutuksia myös kaikille muille ei-liikenteellisille sosiaalisille ja taloudellisille vaikutuksille.**

**Hyvä saavutettavuus on yksi alueiden kilpailukyvyn avainmuuttujista.** Uuden infran tuomat laajemmat aluehyödyt perustuvat pitkälti saavutettavuudessa tapahtuviin muutoksiin. Saavutettavuus on keskeinen edellytys niin työmarkkina-alueiden sisäiselle kuin niiden väliselle ihmisten, palveluiden ja tavaroiden liikkuvuudelle. Saavutettavuuden tuottamat hyödyt voidaan jakaa absoluuttisiin suoriin hyötyihin ja suhteellisiin epäsuoriin hyötyihin. Absoluuttisella saavutettavuudella tarkoitetaan esimerkiksi matka-aikaa paikasta A paikkaan B. Suhteellinen saavutettavuus taas tarkoittaa saavutettavuutta verrattuna muihin vaihtoehtoihin kulkumuotoihin, sijainteihin tai paikkoihin. Kaupunkien ja kaupunkiseutujen sisäisissä raidehankkeissa on ensisijaisesti kyse suhteellisen saavutettavuuden kohenemisesta.

Tärkeää on huomioida myös aluetaloudelliseen tutkimukseen liittyvät faktat kansainvälisellä ja kansallisella tasolla. **Esimerkiksi liikennehankkeissa ”koolla on tunnetusti väliä” muun muassa urbanisaation ja tiiviyn lisääntymisen tuottamien myönteisten ulkoisvaikutusten, erikoistumisen ja tuottavuuden kasvun osalta. Parantunut saavutettavuus lisää niin sanottuja agglomeritaatioetuja eli keskittymisetuja.** Tiivistyminen mahdollistaa erikoistumista, mikä taas mahdollistaa uusien työpaikkojen synnyn toisin kuin väljästi tai hajautetusti rakennetulla alueella. Tiivistymisen edellytyksenä on usein muu kuin henkilöautoliikenteeseen perustuva liikenne.

Alueellisella keskittymisellä tai kasautumisella tarkoitetaan yleisesti sitä, että alueen taloudellinen tuottavuus kasvaa väestönkasvua enemmän kun kaupunki kasvaa ja tiivistyy. Agglomeritaatiotiedut vaikuttavat yritysten sijainti- ja investointipäätöksiin ja vastavuoroisesti alue hyötyy sinne sijoittuvista yrityksistä tai uusista investoinneista. Nämä tekijät taas yhdessä lisäävät alueen houkuttelevuutta ja potentiaalia muiden sijoittumista tai investointia harkitsevien silmissä. Lisäksi keskeinen agglomeritaation tuoma hyöty on laajempi työvoiman saatavuus alueella, etenkin osaavan työvoiman osalta.

Agglomeritaation tuottamat hyödyt vaihtelevat kuitenkin toimialoittain: kaikki toimijat eivät hyödy keskittymisestä ja parantuneesta saavutettavuudesta yhtä paljon. Suurimmat hyödyt keskittymisestä syntyvät palvelualoilla, rahoitusaloilla sekä logistiikan ja tietoliikenteen aloilla. Vaikutukset ovat vähäisempiä teollisuuden ja rakentamisen toimialoilla.

Parantuvan saavutettavuuden suhteellisia vaikutuksia ovat vaikutukset, jotka muuttavat alueen elinvoima ja vetovoima-asetelmaa. Nämä saavutettavuuden vaikutukset liittyvät alueen työllisyyteen ja työssäkäyntiin, yritystoimintaan sekä alueen houkuttelevuuteen ja vetovoimaisuuteen, ja niissä tapahtuviin muutoksiin. **Kaupunkien sisäisessä kehityksessä raitiotien kaltaisilla liikennehankkeilla voi olla iso merkitys alueiden elin-, veto- ja pitovoimassa tapahtuvien muutosten sekä alueellisen eriytymisen vähentymisen näkökulmista.**

Tutkimuskirjallisuuden pohjalta voidaan todeta, että **liikenneinfrastruktuurihankkeilla on sekä suoria taloudellisia vaikutuksia että laajempia aluetaloudellisia vaikutuksia.** Laajemmat aluetaloudelliset vaikutukset voivat olla usein merkittävämpiä kuin suorat taloudelliset vaikutukset, mutta laajempien aluetaloudellisten vaikutusten arviointi etukäteen on osoittautunut tutkimuskirjallisuuden perusteella vaikeaksi ja epävarmaksi.

**Liikenneinvestointeihin liittyvillä panoksilla on mahdollista saada aikaan erinäisiä ja vaikeasti mitattavia heijastus- ja verkostovaikutuksia, jotka monesti jäävät liikennehankkeiden perinteisten ekonometristen ja varsinkin mekanististen hyöty-kustannusanalyysin ulkopuolelle.**

Heijastusvaikutuksilla voi olla mahdollisesti merkittäviä vaikutuksia aluetalouden kehitykselle, ja ne voivat saada aikaan tuottavuutta ja kasvua talouden muilla osa-alueilla. Verkostovaikutuksilla taas tarkoitetaan erinäisiä talouden toimintaa piristäviä vaikutuksia muissakin osissa liikenneverkkoa kuin mihin itse investointi on kohdistunut.

Kaupunkiseutujen sisäisissä raidehankkeissa **heijastusvaikutukset liittyvät** tavallisesti radan varrella, pysäkeillä ja solmupisteissä tapahtuviin muutoksiin kiinteistöjen tai toimitilojen arvonnousuna, investointien lisääntymisenä alueelle tai niiden houkuttelevuuden lisääntymisenä asukkaiden, työpaikkojen ja palveluiden näkökulmasta. Esimerkiksi enemmistö liikenneinvestointien asuntomarkkinaefektejä tarkastelevista tutkimuksista on päätynyt tulkintaan, jonka mukaan jo päätös rakentamisesta nostaa asuntojen kysyntää ja hintoja ratikkakohteiden välittömässä läheisyydessä. **Verkostovaikutukset liittyvät** raidehankkeissa etenkin muun taloudellisen toimeliaisuuden kasvuun radan välittömän vaikutusalueen ulkopuolella.

Tutkimuskirjallisuuden perusteella on olennaista kiinnittää huomiota juuri saavutettavuuden suhteelliseen vaikutukseen alueen elinvoiman ja vetovoiman kannalta. **Parantunut saavutettavuus lisää tietyn alueen vetovoimaa suhteessa muihin kilpaileviin alueisiin. Etenkin rauta- ja raitiotiehankkeet keskittävät väestöä ja yritystoimintaa radan varrelle tai sen välittömään läheisyyteen.** Etenkin nauhamainen kaupunkirakenne on joukkoliikenteen kannalta suotuisa, sillä se mahdollistaa joukkoliikennelinjan varrelle vahvan runkolinjan ja riittävän asukasohjan.

Turun kohdalla raitiotien avulla on mahdollista myötävaikuttaa itäisen Turun sosiaaliseen eheyteen, alueen uusiutumiseen ja eriytymisen lieventymiseen, mutta myönteinen muutos edellyttää parantuvan saavutettavuuden lisäksi myös muita samanaikaisia toimenpiteitä. **Vaikka paraneva saavutettavuus kompensoikin muita alueen olemassa olevia puutteita ja saattaa lisätä alueen potentiaalia kasvamahdollisuuksia tai uusiutumista, ei saavutettavuuden paraneminen yksin riitä "pelastamaan" alueen kehitystä.**

Lisäksi on tärkeää huomioida alueellisen tasavertaisuuden näkökulmasta, että yhden alueen parantunut saavutettavuus voi heikentää kilpailevan tai muun alueen elinvoimaisuutta ja vetovoimaisuutta niiden suhteellisen saavutettavuuden heikentyessä. Esimerkiksi radan varren tai vaikutusalueen ulkopuolella olevan alueen positio ei välttämättä parane ollenkaan uusien liikenneyhteyksien ansiosta. Uusi liikenneyhteys ei myöskään tuota merkittäviä aluetaloudellisia hyötyjä, jos saavutettavuus on jo ennestään hyvä. **Tämä näkökulma korostaa Turun kohdalla sitä, että eri kulkumuotoja on kyettävä kehittämään toisiinsa liittyvinä ja toisiaan täydentävinä matkaketjujen kokonaisuutena.**

**Tutkimuskirjallisuuden perustella on perusteltua todeta, että nopeasti kasvavissa kaupungeissa raitiotie näyttäytyy ennen muuta kaupungin kestävyuden ja kasvun hallinnan välineenä, joka sitoo ja kytkee yhteen monia hajautuneita kaupunkikehitykseen liittyviä ja vaikuttavia toimintoja.**

Kasvun hallinta asettaa vaatimuksia esimerkiksi kestävästä maankäytön, kohtuuhintaisen asumisen ja toimivan liikenteen ratkaisuille. Ratkaisuja ja kokemuksia kasvun hallintaan voi hakea esimerkiksi niin sanotusta joukkoliikenneorientoituneesta kaupunkikehittämisestä (Transit Oriented Development eli TOD), jossa eri toimintoja sekoittavaa rakentamista ohjataan suunnitelmallisesti keskeisten liikkumisen solmupisteiden yhteyteen.

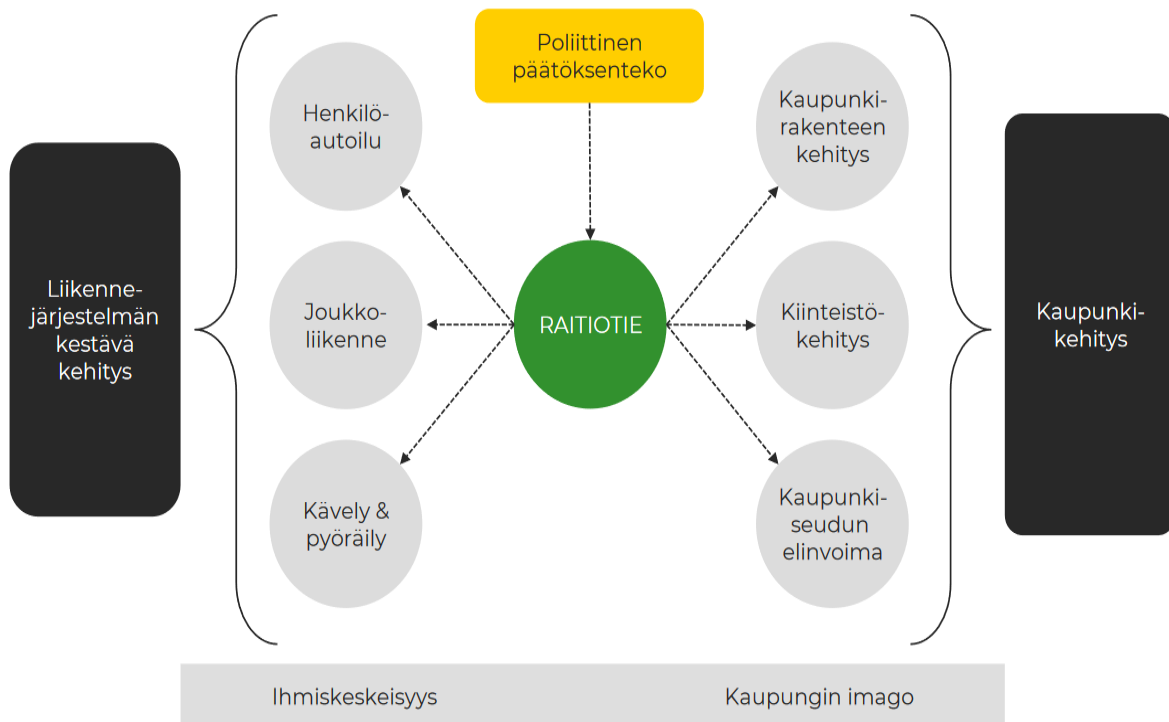
Raitioteiden kannattavuuteen liittyvät taloudelliset laskelmat eivät ole yksiselitteisiä eivätkä suoraan verrattavissa toisiinsa, mutta monet laskelmat puoltavat näkemystä, että raitiotiehen laitettut eurot tulevat ajan kanssa moninkertaisena takaisin.



### Raitotiehen liittyvät investoinnit palvelevat monenlaisia kaupunkipolitiikan tavoitteita.

Liikennejärjestelmää kehitetään suosimaan enemmän joukkoliikennettä, kävelyä ja pyöräilyä. Kaupunkitilat tulevat suurille joukoille paremmin saavutettaviksi. Turvallisuus ja ympäristö saavat suuremman painoarvon. Kaupunkikeskustojen elinvoimaisuus on tärkeä tavoite. Suurten kysyntäpisteiden yhdistäminen raitioteilla lisää matkustajavirtoja.

Seuraavaan kuvioon on pyritty kiteyttämään kokoavasti tutkimuskirjallisuuden ja raitotiehen liittyvien hankkeiden perusteella, mihin asioihin Raitiotie vaikuttaa niin liikennejärjestelmään kuin kaupunkikehitykseen liittyen.



**Kuvio 20.** Raitiotien vaikutusketju liikennejärjestelmään ja kaupunkikehitykseen (Lähde: Destia 2023, Raitiotiet kaupunkikehityksen instrumenttina)

## 8.1 Raide- ja raitiotieliikenteeseen liittyviä erityisiä näkökulmia sosiaalisen eheyden kannalta

Turun Raitiotiellä olisi oletettavasti elin-, veto- ja pitovoimavaikutusten lisäksi epäsuoria vaikutuksia muun muassa sosiaaliseen eheyteen, muuhun kaupunkikehitykseen, laaja-alaiseen seudulliseen kehitykseen, ilmastotavoitteisiin ja vähäpäästöisyyteen sekä imago- ja mainekuvaan.

Allardt (1992) mukaan kaupunkialueilla on aina ja täytyy hyväksyä jossain määrin eriarvoisuutta, sen sijaan tärkeää on asettaa raja-arvoja, jota suurempi eriarvoisuus ei ole hyväksyttävää. Tämä pitää edelleen 2020-luvulla paikkansa. **Segregaatio on yksittäisten kaupunkialueiden eriytymistä, jota ajaa etenkin valikoiva muuttoliike.** Turussa valikoiva muuttoliike ilmenee siten, että alueelle muuttavien ja alueelta muuttavien ryhmät ovat valikoituneita taloudellisten, sosiaalisten ja/tai demografisten piirteiden perusteella. **Ilmiön keskeinen ajuri ovat muuttajien "valikoivat päätökset" joko suosia tai välttää tiettyjä alueita.**

Eriytyneiden ja sosioekonomisesti haastavien alueiden voimistuvaa eriytymistä ajaa osin alueiden heikko pitovoima. Olennaista on se, että heikentävätkö alueelta pois suuntautuvat muuttovirrat lähtöaluetta eli eroavatko lähtijöiden sosioekonomiset piirteet alueelle jäävien piirteistä.

Avainasemassa ovat etenkin ei-maahanmuuttajataustaisten lapsiperheiden asumiseen ja paikkaan liittyvät valinnat. **Tutkimuskirjallisuuden perusteella on todennettu, että vähäinen tulomuutto haavoittuville asuinalueille muusta kaupungista eriyttää väestörakennetta enemmän kuin korkea lähtijöiden määrä.**

Raitiotien toteutuminen ei yksin muuttaisi eikä suoraan vaikuttaisi haavoittuvien alueiden sosiaaliseen eheyteen, mutta sillä voi olla useita myönteisiä välillisiä kerrannaisvaikutuksia. Esimerkiksi Tammarun (2021) mukaan tehokkain tapa puuttua jonkun asuinalueen sosiaaliseen eriarvoisuuteen ja alueelliseen eriytymiseen on keskittyä asuinalueiden välisiin yhteyksiin, jotka liittyvät ja kytkeytyvät muihin tärkeisiin elämän osa-alueisiin.

**Tutkimusten perusteella on näyttöä, että raitiotielinjauksilla on myönteinen vaikutus sosiaalisesti haavoittuvien alueiden uuteen asuntotuotantoon ja asukasrakenteeseen.** Uuden asuntotuotannon avulla on mahdollista vaikuttaa alueen väestö- ja sosioekonomisen rakenteen vähittäiseen muuttumiseen, etenkin lapsiperheiden tulomuuton lisääntymiseen ja poismuuttojen vähentymiseen. Uusi asuntotuotanto eriytyneellä alueella voi hidastaa ja lievittää eriytymistä. Raitiotie mahdollistaa kaupunkirakenteen ulottamisen nykyistä laajemmalle sekä kaupungin kasvun suuntaamisen kestävästi reitin varteen, mikä samalla voi keventää maankäyttöpaineita muilla alueilla.

**Julkisen liikenteen parantuminen ja uusi asuntotuotanto eivät kuitenkaan yksin riitä kääntämään haasteellisten alueiden negatiivista eriytymiskehitystä, vaan alueen fyysistä ja sosiaalista ympäristöä on samalla kyettävä kehittämään laajemmin ja monipuolisemmin.** Ratkaisevassa roolissa ovat panostukset liikenteen lisäksi muuhun alueen julkiseen ja kaupalliseen palvelutarjontaan sekä sosiaaliseen ympäristöön ja infraan liittyviin tekijöihin.

**Raitiotie on esimerkki merkittävästä liikenne- ja kaupunkikehityshankkeesta, joka toimii samalla signaalina julkishallinnon sitoutumisesta alueen kehittämiseen.** Tämä voi rohkaista yrityksiä sijoittamaan ja sijoittumaan alueelle. Eriytyneeksi ja huono-osaiseksi mielletyn alueen mainekuvan palauttaminen on ollut usein haastavaa, vaikka aluetta kehitettäisiin merkittävästi. Kestävän liikkumisen tavoitteiden lisäksi raitiotiellä on muiden Pohjoismaiden kokemusten perusteella merkitystä kaupungin imagoon ja mainekuvaan liittyvänä ja vaikuttavana tekijänä, mutta sen merkitystä maineenmuuttajana ei pidä yliarvioida.

## 8.2 Raide- ja raitiotieliikenteeseen liittyviä erityisiä näkökulmia seudullisen kehityksen kannalta

Raitiotiellä on laaja-alaisia seudullisia vaikutuksia ympäröivän kaupunkiseudun kehitykseen, jolloin liikenne- ja kaupunkikehitykseen liittyvän investoinnin vaikutukset ylittävät kuntien väliset rajat.

**Turun kaupunkiseutu kasvaisi perusuran seutuennusteen (2024) mukaan 54 000 – 78 000 henkilöllä skenaariosta riippuen vuoteen 2040 mennessä.** Kaikki seudun kunnat olisivat 2020- ja 2030-luvuilla kasvu-uralla.

Lisäksi Turkuun pendelöi päivittäin noin 24 000 työllistä henkilöä kaupunkiseudun muista kunnista.

**Noin joka toinen Kaarinassa, Liedossa, Naantalissa, Raisiossa tai Ruskossa asuva työllinen pendelöi Turkuun.**

Turun kaupunkiseudun oletettu väestönkasvu sekä Turkuun/Turusta pendelöivien suuri määrä asettaisi joukkoliikenteen nykyisen välityskyvyn riittävyydelle suuret haasteet potentiaalisen käyttäjämäärän kasvaessa merkittävästi nykyiseen tilanteeseen verrattuna. Seudun kasvu luo joka tapauksessa sekä mahdollisuuksia että kasvavaa painetta yhteisen liikennejärjestelmän



Kestävän liikkumisen tavoitteiden lisäksi raitiotiellä on muiden Pohjoismaiden kokemusten perusteella merkitystä kaupungin imagoon ja mainekuvaan myönteisesti liittyvänä ja vaikuttavana tekijänä jo suunnitteluvaiheesta alkaen.

Imagotekijöillä on merkitystä muun muassa näkyvyyden lisääntymisellä mediassa, paikan merkityksen noususta noususta investoreiden ”listoilla” tai kasvavana kiinnostuksena kaupungin muita kehityshankkeita kohtaan. Suuret hankkeet saavat paljon kansallista näkyvyyttä, joka osaltaan lisää kiinnostusta ja mielenkiintoa aluetta ja paikkaa kohtaan.

## **LÄHDELUETTELO**

**Andersson, M & Johansson, B & Klaesson, J. 2005:** Transportsystem och ekonomisk miljö. En vägledning för analys av infrastrukturförändringar och fyra fallstudier med beräknade regionalekonomiska effekter av förändrad transportinfrastruktur. Jönköping International Business School

**Aro, T; Aro, R; Hanhela, T. & Laesterä, E 2023.** Alueiden väliset elinvoima-, vetovoima- ja pitovoimaerot. KAKS -Kunnallisalan kehittämissäätiö. Julkaisu 63. <https://kaks.fi/wp-content/uploads/2023/11/63-aro-ym-24112023-alueiden-valiset-elinvoima-vetovoima-ja-pitovoimaerot.pdf>

**Destia 2023.** Raitiotiet kaupunkikehityksen instrumenttina. Destia Green Paper. <https://www.destia.fi/app/uploads/2023/10/Raitiotiet-kaupunkikehityksen-instrumenttina-Destia-Green-Paper.pdf>

**Eliasson, K; Lindgren, U & Westerlund, O 2003.** Geographical Labour Mobility: Migration or Commuting? *Regional Studies*, 37:8, s. 827-837

**FCG Oy 2023.** Vantaan ratikan kaupunkitaloudelliset vaikutukset. <https://www.vantaa.fi/sites/default/files/document/Vantaan-ratikka-kaupunkitaloudellisten-vaikutusten-arviointi-2023.pdf>

**Hjerpe, R & Honkatukia, J 2005:** Liikenteen kansantaloudellinen merkitys ja liikenneinfrastruktuuri toimintojen yhdistäjänä. VATT -keskustelualoitteita

**Isola, R; Liimatainen, H; Kamppuri, S; Rintamäki, I; Tiikkaja, H; Mononen, P & Lusikka, T 2024.** Raitiotiekeskeisen palvelukokonaisuuden vaikuttavuuden arviointi. VTTVT Technical Research Centre of Finland. [https://cris.vtt.fi/ws/portalfiles/portal/103914049/SR2\\_VTT\\_Raitiotiekokonaisuuden\\_vaikuttavuuden\\_arviointikehikko\\_Final\\_published.pdf](https://cris.vtt.fi/ws/portalfiles/portal/103914049/SR2_VTT_Raitiotiekokonaisuuden_vaikuttavuuden_arviointikehikko_Final_published.pdf)

**Karppi, I. & Sankala, I. 2016.** Raitiotien elinvoima-, vetovoima- ja imagovaikutukset. Raitiotien vaikutustenarvioinnin erillisarjasto. Tampereen yliopisto, johtamiskorkeakoulu

**Laakso, S & Metsäranta, H 2016.** Etelä-Suomen liikennekäytävien vertailu aluetalouden näkökulmasta. Uudenmaan liitto

**Laakso, S & Koistinen, E & Metsäranta, H 2016b:** Helsinki-Turku-ratakäytävän kehittämisen aluetaloudelliset vaikutukset. Liikenneviraston tutkimuksia ja selvityksiä 17/2016

**Laakso, S & Koistinen, E & Metsäranta, H 2016c.** Liikennehankkeiden laajemmat taloudelliset vaikutukset. Kansantaloudellinen aikakauskirja. 112 vuosikerta 4/2016

**Preston, J & Wall, G 2008.** The ex Ante and ex post economic and social impacts of the introduction of High Speed Trains in South East England. *Planning Practice and Research* 23 (3): p. 403-422

**Puustinen, S., Mäntysalo, R. & Karppi, I. 2016.** Johdanto. Teoksessa S. Puustinen, R. Mäntysalo & I. Karppi (toim.) Strateginen eheyttäminen kaupunkiseuduilla: Näkökulmia kestävän maankäytön ja julkisen talouden kysymyksiin. Helsinki: Valtioneuvoston selvitys- ja tutkimustoiminnan julkaisusarja 4/2016, s. 7-16.

**Rataverkon kokonaiskuva 2018:** lähtökohtia ja näkökulmia. Liikenneviraston tutkimuksia ja selvityksiä 37/2018

**Sankala, I; Karppi, I; Sahamies, K & Vakkuri, J 2019.** Julkaisussa Kaupunkiseudut: Ristiinvalotuksia ja rajanylityksiä, BEMINE-hankkeen loppuraportti. Toim. Mäntysalo, Raine; Kanninen, Vesa; Purkarthofer, Eva; Koste, Otto-Wille.



**Sankala, I; Karppi, I & Vakkuri, J 2018.** Raitiotie rakentaa kaupunkia: megaluokan infrahankkeet kaupunkikehittämisessä. [https://research.tuni.fi/uploads/2019/06/1670cbf5-atut2018\\_sankala\\_karppi\\_vakkuri\\_poster\\_ext\\_abstract.pdf](https://research.tuni.fi/uploads/2019/06/1670cbf5-atut2018_sankala_karppi_vakkuri_poster_ext_abstract.pdf)

**Somerpalo, S 2006.** Saavutettavuuden mittarit -Alueiden saavutettavuus liikenneyhteyksien tason ja aluekehityksen edellytysten mittarina. Pro gradu tutkielma, Tampereen yliopisto

**Stenhäll, J & Rossi, P. 2024.** Kohti sosiaalisesti kestävästä kaupunkikehittämisestä. Ristiriitaisia tavoitteita ja toiveita Tampereen raitiotien varrelta. Focus Localis 1/2024.  
<https://journal.fi/focuslocalis/article/view/136087/91085?acceptCookies=1>

**Tampereen kaupunkiseutu 2018.** Raitiotien tulevaisuuden suunnat Tampereen kaupunkiseudulla. Esiselvityksen loppuraportti 17.5.2018

**Vantaan kaupunki 2023.** Vantaan ratikan rakentumis- ja eriytymis-vaikutukset, arvio kaupunkitaso vaikutuksista ja Hakunilan alueen tarkastelu.

**Ympäristöministeriö 2024.** Alueiden käytön kehityskuva. Suuntaa kestäväälle alue- ja yhdyskuntarakenteelle. Ympäristöministeriön julkaisuja 2024:1. Ympäristöministeriö Helsinki 2024.

## LIITEKUVIOT JA -TAULUKOT

# Alueprofiili raitiotielinjauksen vaikutusalueella



**Väkiluku:** 60 603



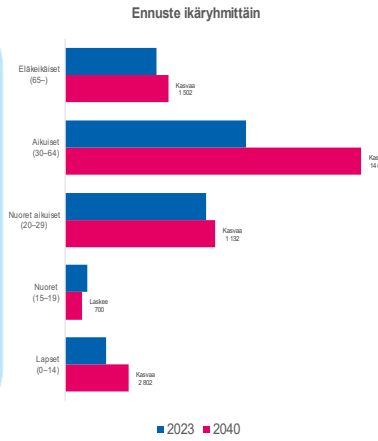
- Alueella asuu 30 % Turun väestöstä

**Ennuste:** 79 985 (+32,0 %)

- *Keskitasoa suurempi kasvu.* Raitiotien alueen ennustettu väestönkasvu on noin 11 prosentti - yksikköä suurempi kuin koko Turun
- Kasvu on 45 % Turun ennustetusta kasvusta.

**Väestöprofiili:**

- *Nuoria yksinasujia.* 20–29-vuotiaiden osuus (30 %) ja yhden hengen talouksien osuus (64 %) selvästi yli kaupungin keskitason.
- *Lapsettomia.* Lapsettomien parien osuus kaikista perheistä (64 %) yli kaupungin keskitason. 0–6- ja 7–14-vuotiaiden osuudet väestöstä suhteellisen pienet.



**Työttömyysaste:** 10,8 %



**Työpaikkoja:** 51 488

- Suurimmat toimialat ovat terveys- ja sosiaalipalvelut (26 %) ja koulutus (13 %).

**Tulot asukasta kohti:** 30 400 €

- *Tulotaso hieman alle keskitason.* Tulot asukasta kohden ovat 1 100 € alle kaupungin keskitason.
- Neljäs alueen asukkaista on pientuloisia.

**Asuntoja:** 45 298



- *Vanhaa kerrostaloaluetta.* Asuntokannasta 88 % on kerrostaloasuntoja. Suurin osa on vanhaa rakennuskantaa; noin viidennes on rakennettu 2000-luvulla tai sen jälkeen.



# Alueprofiili raitiotielinjauksen vaikutusalueella: **Satama-Linnakaupunki**



**Väkiluku:** 2 062

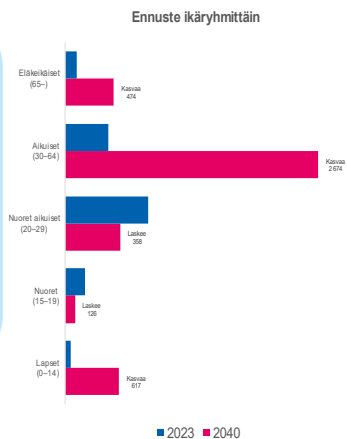


**Ennuste:** 5 342 (+159,1 %)

- *Suurta väestönkasvua.* Väestön ennustetaan kasvavan 2,5-kertaiseksi 2040 mennessä. Alueelle kaavailut mittavia rakennushankkeita.

**Väestöprofiili:**

- *Nuoria yksinasujia.* Yli puolet asukkaista on 20–29-vuotiaita. Lapsia on suhteellisen vähän. Perheistä vain 18 % on lapsiperheitä, sitä vastoin 75 % asutokunnista on yksin asuvia.
- *Matala koulutustaso.* Yli puolella väestöstä korkein tulkinto on toinen aste. Korkeakoulutettuja suhteellisen vähän, vain 26 %.



**Työttömyysaste:** 10,1 %



**Työpaikkoja:** 2 120

- Suurimmat toimialat ovat kuljetus ja varastointi (51 %) sekä ammatillinen, tieteellinen ja tekninen toiminta (15 %).

**Tulot asukasta kohti:** 26 000 €

- *Keskivertoa matalampi tulotaso.* Tulot asukasta kohden ovat 5 500 € alle Turun keskitason. Pientuloisuus-aste (31 %) on vertailuryhmän toiseksi korkein.

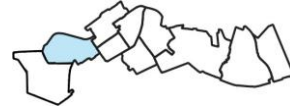
**Asuntoja:** 1 994



- *Uutta kerrostaloaluetta.* 99 % alueen rakennuskannasta koostuu kerrostaloista, joista 90 % on uutta rakennuskantaa.



## Alueprofiili raitiotielinjauksen vaikutusalueella: **Portsa-Iso-Heikkilä**



**Väkiluku:** 7 423

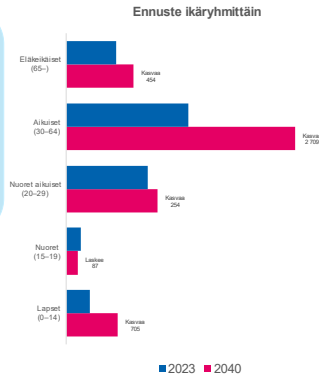
**Ennuste:** 11 457 (+54,4 %)



- *Kasvava alue.* Väestön ennustetaan lisääntyvän yli puolella vuoteen 2040 mennessä, mikä on vertailuryhmän kolmanneksi suurin kasvuluku.

### Väestöprofiili:

- *Keskiverto kaupunkialue.* Ikkärakenteensa ja koulutustasonsa osalta alueen väestö vastaa suurelta osin Turun keskikulkemia.



**Työttömyysaste:** 10,5 %

**Työpaikkoja:** 1 619



- Pääasiassa palvelualan työpaikkoja.

**Tulot asukasta kohti:** 30 100 €

- *Keskiverto tulo/otaso.* Tulot asukasta kohden ovat 2 200 € alle kaupungin keskitason.

**Asuntoja:** 5 882



- *Puutaloja ja vanhoja kerrostaloja.* Pääosa rakennuksista tehty ennen 1970-lukua. Valtaosa asunnoista on kerrostaloissa; viidesosa pientaloissa. Neljäsosa asunokannasta sijaitsee uudisrakennetuissa kerrostaloissa.



## Alueprofiili raitiotielinjauksen vaikutusalueella: **Logomo**



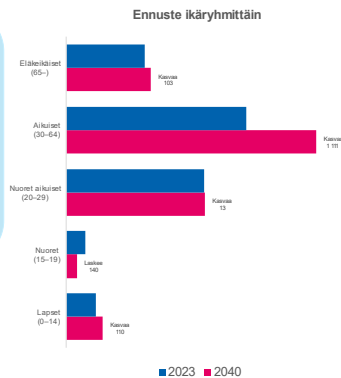
**Väkiluku:** 7 068

**Ennuste:** 8 265 (+16,9 %)



### Väestöprofiili:

- *Keskiverto kaupunkialue.* Ikkärakenteensa ja koulutustasonsa osalta väestö ei poikkea merkittävästi vertailuryhmästä. 20–29-vuotiaiden osuus on koko kaupungin tasoon verrattuna suhteellisen korkea (31 %).
- *Koulutettu väestö.* Noin 86 %:lla väestöstä on vähintään toisen asteen koulutus.



**Työttömyysaste:** 8,9 %

**Työpaikkoja:** 2 153



- Pääasiassa palvelualan työpaikkoja. Terveys- ja sosiaalipalvelut kattavat 23 % työpaikoista.

**Tulot asukasta kohti:** 32 000 €

- *Keskiverto tulo/otaso.* Tulot asukasta kohden ovat 500 € yli kaupungin keskitason.

**Asuntoja:** 5 628



- *Vanhaa kerrostaloaluetta.* Rakennuskanta koostuu pääosin ennen 1970-lukua rakennetuista kerrostaloista. Neljäsosa asunnoista sijaitsee kuitenkin uusissa kerrostaloissa.



## Alueprofiili raitiotielinjauksen vaikutusalueella: **Keskusta Länsi**



**Väkiluku:** 5 546

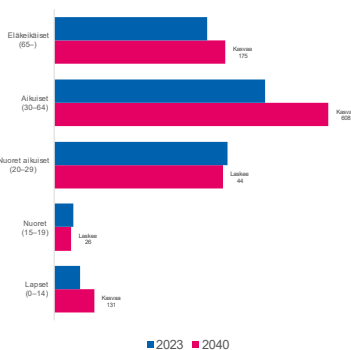
**Ennuste:** 6 391 (+15,2 %)



### Väestöprofiili:

- *Nuoria ja senioreita* 20–29-vuotiaat ja 65 vuotta täyttäneiden osuus on Turun keskitasoa korkeampi. Lapsiperheiden osuus perheistä (17 %) on vertailuryhmän pienin.

### Ennuste ikäryhmittäin



**Työttömyysaste:** 8,8 %

**Työpaikkoja:** 8 208



- *Palveluala* on merkittävin sektori. Kolme suurinta toimialaa ovat terveys- ja sosiaalipalvelut (21 %), tukku- ja vähittäiskauppa (14 %) sekä majoitus- ja ravitsemistoiminta (11 %).

**Tulot asukasta kohti:** 37 500€

- *Korkea tulotaso.* Tulot asukasta kohden ovat 6 000 € Turun keskitasoa korkeammat. Tulotaso on myös vertailuryhmän korkein.

**Asuntoja:** 4 642



- *Vanhaa kerrostaloaluetta.* Asuntokanta koostuu lähes täysin kerrostaloasunnoista. Rakennuskanta on pääosin vanhaa, mutta noin viidennes asunnoista sijaitsee uusissa taloissa.



## Alueprofiili raitiotielinjauksen vaikutusalueella: **VI kaupunginosa**



**Väkiluku:** 7 774

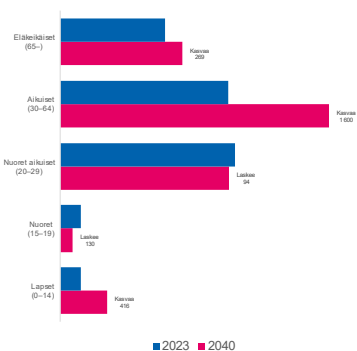
**Ennuste:** 9 835 (+26,5 %)



### Väestöprofiili:

- *Opiskelijavaltainen alue.* Opiskelijoiden osuus väestöstä on korkea (17 %). Koulutustaso on niin ikään korkea (42 %), ja väestön ikärakenteessa korostuu 20–29-vuotiaiden suuri osuus (36 %).
- *Vähän lapsia.* Lapsien osuus väestöstä on pieni, ja perheistä vain 18 % on lapsiperheitä. Yksinhuoltajaperheiden osuus lapsiperheistä on vertailuryhmän suurin.

### Ennuste ikäryhmittäin



**Työttömyysaste:** 8,5 %

**Työpaikkoja:** 6 723



- *Palveluala* on merkittävin sektori. Suurin yksittäinen toimiala on terveys- ja sosiaalipalvelut (18 %).

**Tulot asukasta kohti:** 33 900€

- *Keskivertoa korkeampi tulotaso.* Tulot asukasta kohti ovat 2 400 € yli kaupungin keskitason.

**Asuntoja:** 6 421



- *Vanhaa kerrostaloaluetta.* Asuntokanta koostuu lähes täysin kerrostaloasunnoista. Rakennuskanta on pääosin vanhaa, mutta noin viidennes asunnoista sijaitsee uusissa taloissa.



## Alueprofiili raitiotielinjauksen vaikutusalueella: **Keskusta Itä**



**Väkiluku:** 5 413

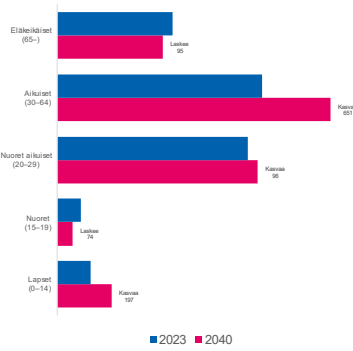
**Ennuste:** 6 188 (+14,3 %)



### Väestöprofiili:

- Opiskelijavaltainen alue.** Opiskelijoiden osuus väestöstä on korkea (18 %). Lähes puolella väestöstä on korkeakoulutus. Noin kolmasosa väestöstä kuuluu 20–29-vuotaiden ikäryhmään.
- Vähän lapsia.** Lapsien osuus väestöstä on pieni, ja perheistä vain 23 % on lapsiperheitä.

### Ennuste ikäryhmittäin



**Työttömyysaste:** 8,0 %

**Työpaikkoja:** 2 333



- Suurin osa on palvelualan työpaikkoja. Suurimmat toimialat ovat terveys- ja sosiaalipalvelut (30 %) ja julkinen hallinto (26 %).

**Tulot asukasta kohti:** 32 700 €

- Tulotaso hieman yli keskitason.** Tulot asukasta kohti ovat 1 200 € yli kaupungin keskitason.

**Asuntoja:** 4 283



- Vanhaa kerrostaloaluetta.** Asuntokanta koostuu lähes täysin kerrostaloasunnoista. Asunnoista lähes 90 % on vanhaa rakennuskantaa.



## Alueprofiili raitiotielinjauksen vaikutusalueella: **I-kaupunginosa**



**Väkiluku:** 8 123

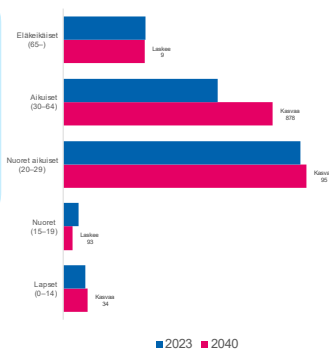
**Ennuste:** 9 027 (+11,1 %)



### Väestöprofiili:

- Opiskelijoiden asuinalue.** Väestöstä 46 % kuuluu 20–29-vuotaiden ikäryhmään, ja neljäsosa alueen asukkaista on opiskelijoita. Korkeakoulutettujen osuus (44 %) on vertailuryhmän toiseksi korkein.
- Yksinasuja.** Asuntokunnista 71 % on yksin asuvia ja perheistä vain 18 % lapsiperheitä. Niin ikään lasten osuus väestöstä on pieni.

### Ennuste ikäryhmittäin



**Työttömyysaste:** 6,7 %

**Työpaikkoja:** 14 347



- Korkea työllisyys.** Työttömyys on 4,8 prosenttiyksikköä alle Turun keskitason.
- Kaksi toimialaa dominoivat: Terveys- ja sosiaalipalvelut (54 %) ja koulutus (31 %).

**Tulot asukasta kohti:** 28 700 €

- Keskivertoa matalampi tulotaso.** Tulot asukasta kohden ovat 2 800 € alle koko kaupungin tason.

**Asuntoja:** 6 693

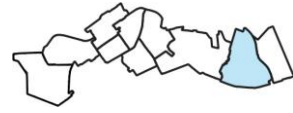


- Vanhaa kerrostaloaluetta.** Asuntokanta koostuu lähes täysin kerrostaloasunnoista. Rakennuskanta on pääosin vanhaa, mutta noin viidennes asunnoista sijaitsee uusissa taloissa.





## Alueprofiili raitiotielinjauksen vaikutusalueella: **Pääskyvuori**



**Väkiluku:** 4 912

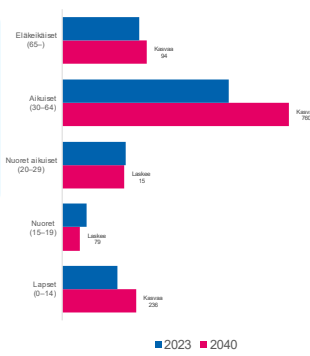
**Ennuste:** 5 907 (+20,3 %)



### Väestöprofiili:

- **Lapsiperheitä.** Perheistä 39 % on lapsiperheitä, mikä on vertailuryhmän toiseksi suurin osuus. Noin puolet asutokunnista on yksinasuvia.
- **Keskiverto koulutustaso.** Väestöstä vain 76 %:lla on toisen asteen jälkeinen koulutus, mikä on hieman alle Turun keskitason, mutta vertailuryhmän toiseksi alhaisin luku.

Ennuste ikäryhmittäin



**Työttömyysaste:** 9,3 %

**Työpaikkoja:** 345



- Alueella sijaitsevien työpaikkojen määrä on vähiäinen. Merkittävimmin sektori muodostavat terveys- ja sosiaalipalvelut (38,8 %).

**Tulot asukasta kohti:** 30 800 €

- **Tulot keskitasona.** Tulot asukasta kohden ovat 700 € alle koko kaupungin keskitason. Pienituloisuusaste (15 %) on verrattain pieni.

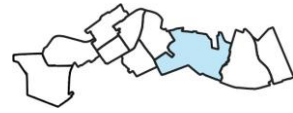
**Asuntoja:** 2 921



- **Kerrostaloja ja pientaloja.** Pientalojen osuus on merkittävä – 34 %. Asunnot ovat pääosin vanhaa rakennuskantaa, mutta noin neljännes on rakennettu 2000-luvulla tai sen jälkeen.



## Alueprofiili raitiotielinjauksen vaikutus-alueella: **Kupittaa-Itäharju**



**Väkiluku:** 3 295

**Ennuste:** 7 522 (+128,3 %)

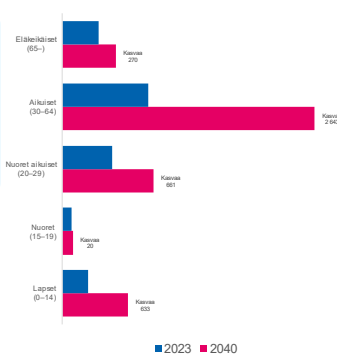


- **Suurta väestönkasvua.** Väestön ennustetaan kasvavan yli kaksinkertaiseksi vuoteen 2040 mennessä. Alueelle on kaavailtu runsaasti lisärakentamista, mikä osaltaan selittää kasvua.

### Väestöprofiili:

- **Korkeasti koulutettuja.** Väestöstä 43 % on suorittanut korkeakoulututkinnon.

Ennuste ikäryhmittäin



**Työttömyysaste:** 8,2 %

**Työpaikkoja:** 12 558



- Suurin osa on palvelualan työpaikkoja, mutta tilastoista ei erotu mitään merkittävän kokoista yksittäistä toimialaa.

**Tulot asukasta kohti:** 32 700 €

- **Tulot hieman yli keskitason.** Tulot asukasta kohden ovat 1 200 € kaupungin keskitasoa korkeammat. Pienituloisuusaste (14 %) on vertailualueen pienin.

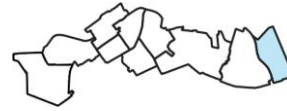
**Asuntoja:** 2 088



- **Kerrostaloja ja pientaloja.** Verrattain suuri osuus (25 %) asutokannasta pientaloasuntoja; loput kerrostaloasuntoja. Kerrostalojen osalta noin puolet uutta rakennuskantaa.



## Alueprofiili raitiotielinjauksen vaikutusalueella: **Varissuo**



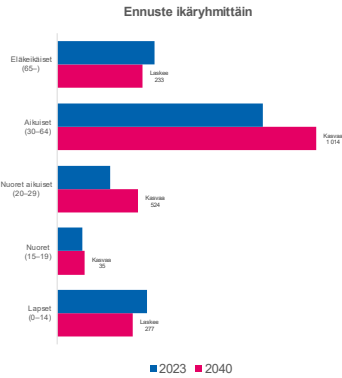
**Väkiluku:** 8 987

**Ennuste:** 10 051 (+11,8 %)



### Väestöprofiili:

- **Maahanmuuttajataustaisia** Alueen väestöstä 58 % on vieraskielisiä.
- **Lapsiperheitä.** Puolet perheistä on lapsiperheitä. Lasten osuus väestöstä huomattavasti korkeampi kuin muualla Turussa. Yksinasuvien osuus asutokunnista on noin puolet.
- **Matala koulutustaso.** Väestöstä 44 % ei ole saavuttanut perusasteen jälkeistä koulutusta. Korkeakoulutus on vain 16 %:ia väestöstä.



**Työttömyysaste:** 27,1 %



- **Korkea työttömyysaste.** Työttömyysaste on 15,6 prosenttiyksikköä yli Turun keskiarvon.

**Työpaikkoja:** 1 082

- Suurimmat työllistäjät ovat terveys - ja sosiaalipalvelut (32 %) ja koulutus (20 %).

**Tulot asukasta kohti:** 20 400 €

- **Alhainen tulotaso.** Tulojen keskiarvo on 11 100 € alle Turun keskitason – vertailuryhmän alhaisin tulotaso. Pienituloisuusaste (35 %) on niin ikään vertailuryhmän suurin.

**Asuntoja:** 4 746



- **70-luvun kerrostalolähiö.** Rakennuskanta on rakennettu vuosina 1970–1999. Asutuskanta on enimmäkseen kerrostaloasuntoja; kuudesosa pientaloasuntoja.



## Satama-Linnakaupunki



**Väkiluku 2023:** 2 062

**Ennuste 2040:** 5 342 (+ 159 %)

**Kerrosneliöt 2040:** 317 400 kem<sup>2</sup> (+ 198 900 kem<sup>2</sup>)

### Ikäjakautuma 2040 kuvaus:

- Kasvavia ikäryhmiä ovat *lapset* (+ 922 %) ja *aikuiset* (+ 492 %) ja *eläkeikäiset* (+ 327 %). Supistuvia ikäryhmiä ovat *nuoret* (- 51 %) ja *nuoret aikuiset* (- 34 %).
- *Aikuisien* osuus on 12,5 %-y koko kaupungin tasoa suurempi; *lapsia* on 1,9 %-y enemmän. Erot ovat vielä hieman suurempia raitiotien alueen keskitasoon verrattuna.
- *Nuorten aikuisten* osuus on 5,1 %-y koko kaupungin tasoa pienempi; ero on vielä jyrkempi raitiotien alueeseen verrattuna.
- *Eläkeikäisten* osuus on 8,0 %-y koko kaupungin tasoa matalampi. Raitiotien alueeseen verrattuna erotus ei ole yhtä jyrkkä.



## Portsa-Iso-Heikkilä



**Väkiluku 2023:** 7 423

**Ennuste 2040:** 11 457 (+ 54 %)

**Kerrosneliöt 2040:** 631 900 kem<sup>2</sup> (+ 288 100 kem<sup>2</sup>)

### Ikäjakautuma 2040 kuvaus:

- Suurimpia kasvavia ovat *lapset* (+ 116 %) ja *aikuiset* (+ 87,3 %). Nuorten ikäryhmä kutistuu neljänneksellä.
- *Aikuiset* kattavat puolet alueen väestöstä. Osuus on 3 %-y yli kaupungin keskitason ja 4 %-y yli alueen keskitason.
- Viidennes alueen väestöstä on *nuoria aikuisia* mikä on 2 %-y yli kaupungin mutta 4 %-y alle alueen keskitason.
- *Eläkeikäisten* osuus on 15 % väestöstä, mikä on 5 %-y alle kaupungin keskitason – eli hieman matalampi taso kuin raitiotien alueella keskimäärin.

## Logomo



**Väkiluku 2023:** 7 068

**Ennuste 2040:** 8 265 (+ 17 %)

**Kerrosneliöt 2040:** 532 300 kem<sup>2</sup> (+ 126 600 kem<sup>2</sup>)

### Ikäjakauman 2040 kuvaus:

- Yli neljäsosa väestöstä on *nuoria aikuisia* osuus on 8 %-y yli kaupungin keskitason.
- Merkittävää kasvua *aikuisien* (+ 39 %) ja *lasten* (+ 23 %) ikäryhmissä. Nuorten lukumäärä puolittuu (45 %).
- *Lasten* osuus on 4 %-y alle koko kaupungin, ja 3 %-y alle alueen tason.



## Keskusta Länsi



**Väkiluku 2023:** 5 546

**Ennuste 2040:** 6 391 (+ 15 %)

**Kerrosneliöt 2040:** 487 800 kem<sup>2</sup> (+ 74 800 kem<sup>2</sup>)

### Ikäjakauman 2040 kuvaus:

- Kivin kasvu on *lapsissa* (+ 53 %) ja *aikuisissa* (+30 %); supistuvia ikäryhmiä ovat *nuoret* (-14 %) ja *nuoret aikuiset* (- 3 %).
- *Lasten* osuus (6 %) on 4 %-y alle kaupungin keskitason; työikäisiä *aikuisia* (41 %) on 7 %-y vähemmän. *Nuoria aikuisia* on sitä vastoin neljännes alueen väestöstä, eli 7 %-y yli kaupungin keskitason.
- *Eläkeikäisten* osuus on myös neljännes alueen väestöstä, eli 6 %-y yli kaupungin keskitason ja 9 %-y yli alueen keskitason.

## VI Kaupunginosa



**Väkiluku 2023:** 7 774

**Ennuste 2040:** 9 835 (+ 27 %)

**Kerrosneliöt 2040:** 723 600 kem<sup>2</sup> (+ 171 900 kem<sup>2</sup>)

### Ikäjakauman 2040 kuvaus:

- Kivin kasvu on *lapsissa* (+ 126 %) ja *aikuisissa* (+60 %); supistuvia ikäryhmiä ovat *nuoret* (-39 %) ja *nuoret aikuiset* (- 3 %).
- *Lasten* osuus (8 %) on 3 %-y alle kaupungin keskitason; työikäisiä *aikuisia* (43 %) on 4 %-y vähemmän. *Nuoria aikuisia* on sitä vastoin neljännes (27 %) alueen väestöstä, eli 9 %-y yli kaupungin keskitason.



## Keskusta Itä



**Väkiluku 2023:** 5 413

**Ennuste 2040:** 6 188 (+ 14 %)

**Kerrosneliöt 2040:** 394 200 kem<sup>2</sup> (+ 77 100 kem<sup>2</sup>)

### Ikäjakauman 2040 kuvaus:

- Kivin kasvu on *lapsissa* (+ 62 %) ja *aikuisissa* (+33 %); supistuvia ikäryhmiä ovat *nuoret* (-33 %) ja *eläkeikäiset* (- 9 %).
- *Nuoret aikuiset* kattavat 31 % alueen väestöstä, mikä on suhteellisesti todella paljon ja 13 %-y yli Turun keskiarvon.
- Muiden ikäryhmien suhteellinen koko on alle Turun keskitason, erityisen pieni on työikäisten *aikuisien* (42 %) osuus, joka on 6 %-y alle kaupungin keskitason.

## I Kaupunginosa



**Väkiluku 2023:** 8 123

**Ennuste 2040:** 9 027 (+ 11 %)

**Kerrosneliöt 2040:** 559 400 kem<sup>2</sup> (+ 110 100 kem<sup>2</sup>)

### Ikäjakaman 2040 kuvaus:

- Kasvu on voimakkainta *aikuisissa* (+ 36 %). *Nuorten* ikäryhmä kutistuu (- 38 %).
- *Nuoret aikuiset* (43 %) on suurin ikäryhmä. Osuus on 25 %y (!) korkeampi kuin Turun keskimääräinen ja 19 %-y alueen keskiarvoa korkeampi. Kasvusta huolimatta työikäisten *aikuisien* osuus (37 %) on 11 %-y kaupungin keskitasoa matalampi.



## Kupittaa-Itäharju



**Väkiluku 2023:** 3 295

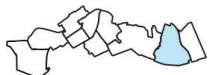
**Ennuste 2040:** 7 522 (+ 128 %)

**Kerrosneliöt 2040:** 499 600 kem<sup>2</sup> (+ 330 300 kem<sup>2</sup>)

### Ikäjakaman 2040 kuvaus:

- Kasvu kaikkissa ikäryhmissä. Määrällisesti ja suhteellisesti suurin kasvaja on *aikuiset* (+ 193 %); muita suuria kasvaja ovat *lapset* (+ 154 %) ja *nuoret aikuiset* (+ 84 %).
- *Aikuisien* (53 %) ja *lasten* (14 %) osuus väestöstä on koko Turun tasoa ja alueen keskitasoa korkeampi. Sitä vastoin *eläkeikäisten* määrä on 8 %-y kaupungin keskitasoa ja 5 %-y alueen keskitasoa matalampi.

## Pääskyvuori



**Väkiluku 2023:** 4 912

**Ennuste 2040:** 5 907 (+ 20 %)

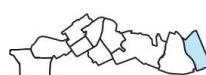
**Kerrosneliöt 2040:** 315 700 kem<sup>2</sup> (+ 73 500 kem<sup>2</sup>)

### Ikäjakaman 2040 kuvaus:

- *Aikuisien* (+ 36 %) ja *lasten* (+ 34 %) määrä kasvaa. Nuorten lukumäärä vähenee neljänneksellä (-26 %).
- *Lasten* osuus on verrannollisen korkea – 5 %-y Turun keskitasoa korkeampi. Sitä vastoin *nuorten aikuisien* osuus on 5 %-y keskitasoa pienempi; alueen keskitasoon verrattuna ero on 10 %y.



## Varissuo



**Väkiluku 2023:** 8 987

**Ennuste 2040:** 10 051 (+ 12 %)

**Kerrosneliöt 2040:** 458 200 kem<sup>2</sup> (+ 98 600 kem<sup>2</sup>)

### Ikäjakaman 2040 kuvaus:

- Suurimpia kasvaja ovat *työikäiset* (+ 26 %) ja *nuoret aikuiset* (+ 52 %). Pieneneviä ikäryhmiä ovat *lapset* (- 16 %) ja *eläkeikäiset* (- 13 %).
- Ikäryhmien suhteelliset koot vastaavat suurelta osin kaupungin keskitasoa. Merkittäviä poikkeamia ovat *lapset*, joiden osuus on 3 % y koko Turun tasoa korkeampi, ja *nuoret aikuiset*, joiden osuus on 3 %-y koko Turun tasoa ja 9 %-y alueen keskitasoa matalampi.

