



Raision kaupungin suunnitteleman joukkoliikenteen laatukäytävän maankäyttö- ja kiinteistövaikutusten selvitys

Tero Wallin

<b>1.</b>	<b>TYÖN TAUSTAT JA MENETELMÄT</b> .....	<b>3</b>
1.1.	JOUKKOLIIKENNERATKAISUN VALMISTELU.....	3
1.2.	RAITIOLIIKENTEEN MERKITYS JA PERUSTELUT RAITIOHANKKEIDEN TOTEUTUKSELLE.....	3
1.3.	RAITIOTIEN TOTEUTTAMISEN INVESTOINTIHYÖDYN MITTAAMINEN JA SIIHEN VAIKUTTAVAT KESKEISET TEKIJÄT .....	5
1.4.	RAITIOTIEN TOTEUTTAMISEN INVESTOINTIHYÖDYN MITTAAMINEN JA SIIHEN VAIKUTTAVAT KESKEISET TEKIJÄT JA TYÖKALUT .....	9
<b>2.</b>	<b>RAISION KAUPUNGIN LÄHTÖKOHDAT RAITOTIELAATUKÄYTÄVÄHANKKEELLE</b> .....	<b>10</b>
2.1.	SIJAINTI JA SAAVUTETTAVUUS .....	12
2.2.	PALVELUT .....	13
2.3.	ELINKEINOT- JA TYÖLLISYYS.....	14
2.4.	VÄESTÖ JA ASUMINEN .....	16
2.5.	PENDELÖINTI .....	21
2.6.	RAISION KAUPUNGIN TALOUS JA RAITIOTIEINVESTOINTI’ .....	22
2.7.	YHTEENVETO .....	24
<b>3.</b>	<b>RAISION RAITITOTIELAATUKÄYTÄVÄ VAIKUTTAVUUS MAANKÄYTÖN JA PALVELUIDEN JALOTUSARVON NOUSUUN</b> .....	<b>25</b>
3.1.	LAATUKÄYTÄVÄ.....	25
3.2.	RAISION KESKUSTAN KEHITYMINEN -KESKUSTAVISIO, TORIN RATIKKAPYSÄKIN VAIKUTUSALUE....	26
3.2.1.	<i>Kaavoitustilanne</i> .....	26
3.2.2.	<i>Torin ratikkapysäkin ja kaupungintalon vaikutusalue</i> .....	28
3.2.3.	<i>Kuloistenniityn ratikkapysäkkialue sekä kuloistenniityn ja Kirkon välinen alue laatukäyvässä</i> .....	32
3.2.4.	<i>Liityntäalueet</i> .....	34
3.2.5.	<i>Liike- ja toimistorakentaminen</i> .....	34
3.2.6.	<i>Julkiset palvelut</i> .....	34
3.3.	RAKENNUSOIKEUDEN JA MAANKÄYTTÖSOPIMUSTEN HINNOITTELU JA KUNNAN TULOT .....	34
3.3.1.	<i>Lähtökohdat</i> .....	34
3.3.2.	<i>Rakennusoikeuden hinnan kehittyminen ja kerrosneliömäärät pysäkkien vaikutusalueilla</i> .....	35
3.3.3.	<i>Raision toripysäkin ja kaupungintalon pysäkkien ydinvaikutusalue merkittävin keskustavisioalue</i> 35	
3.3.4.	<i>Kuloistenniityn pysäkki ja Kuloistenniityn sekä kirkon välinen alue</i> .....	36
3.3.5.	<i>Muut vaikutukset</i> .....	37
<b>4.</b>	<b>JOHTOPÄÄTÖKSET JA KAUPUNGIN JATKOTOIMENPITEET</b> .....	<b>39</b>

## 1. Työn taustat ja menetelmät

### 1.1. Joukkoliikenneratkaisun valmistelu

Turun seudulla valmistellaan joukkoliikenneratkaisua. Paras toteuttamisvaihtoehto joukkoliikenteen laatukäytävälle on linja Varissuo - Raisio. Turussa on tuotu päätösehdotukseksi vaihtoehto, jossa Turku ja Raisio ryhtyisivät laatimaan toteuttamissuunnitelmaan joukkoliikenteen laatukäytävälle raitiotietasoisena. Vasta toteuttamissuunnitelman jälkeen tehtäisiin päätökset liikennöintivälineestä v. 2023. Toteuttamissuunnitelman arvo on 15 M€, josta Raision osuus olisi mahdollisesti n. 2 M€. Joukkoliikenteen lisäksi Raision keskusta on uudistumassa kaikissa tapauksissa E18 tiehankkeen myötä, jonka seurauksena raskas liikenne viedään Raision keskustassa tunneliin ja kaikki risteykset keskusta-alueella muuttuvat eritasoliittymiksi. Raisiolle tulee uutta kaupunkipinta-alaa ja vanoja asuinalueita uudistetaan. Joukkoliikenteen solmupiste Raision keskustassa tukee hyvin kaupunkikehitystä seuraavalla vuosikymmenellä.

Tässä työssä selvitetään raitiovaihtoehdon vaikuttavuutta Raision keskustan ja laatukäytävän toteuttamisen vaikuttavuutta keskustan ja pysäkkien ympäristön maankäyttöön, maan arvonmuodostukseen, arvio mahdollisista lisääntyvistä investointivaikutuksista sekä vaikutus kiinteistöjen hintoihin.

### 1.2. Raitioliikenteen merkitys ja perustelut raitiohankkeiden toteutukselle

Euroopassa on meneillään raitioliikenteen renesanssi, yli 200 kaupungissa on raitioliikenne ja uusia tulee vuosittain. Suomessa on toimiva raitioliikenne Helsingissä. Helsinkiin ja aj Espoo ovat yhdessä toteuttamassa Jokeri hanketta, Helsingissä on suunnittelussa Kruununsiltojen ja Kumpulan raitiotiehankkeet. Tampereella liikenne alkaa ensimmäisen vaiheen osalta 2021. Toinen vaihe on päätöksenteossa syksyllä 2020 ja siitä vallitsee poliittinen konsensus, kolmas vaihe, missä ovat mukana Pirkkala Ylöjärvi Kangasala on suunnitteluvaiheessa. Turussa ja Raisiossa raitiotien jatkosuunnittelu on toteutussuunnitelman osalta päätöksentekovaiheessa. Vantaalla on käynnistetty toteutussuunnittelu, käytännössä päätös raitiotiestä on poliittisesti tehty. Kuopio ja Lahti tutkivat raideliikenteen hyödyntämistä, missä on mukana pikaraitiotiemalli. Tärkeitä ulkolaisia vertailukohteita ovat Bergenin toiminnassa oleva raitiolinja sekä Odensen, Lundin ja Upsalan rakenteilla olevat hankkeet.

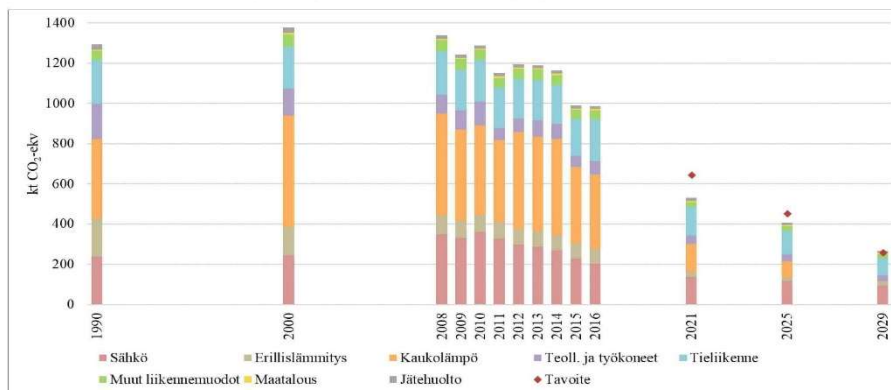
Suomessa ja Euroopassa tehtyjen raitiotien toteuttamispäätösten taustalla on kaksi raitiotieliikenteen ominaisuutta:

#### *Ympäristöystävällisyys*

Raitiotieliikenne on joukkoliikennemuodoista kaikkein ympäristöystävällisintä niin itse liikenteessä kuin myös valmistus huomioiden. (Valmistuksen CO2 päästöt verrattuna

vastaavakapasiteettiseen sähköbussimäärään ratikan 40 vuoden elinkaarella on liki kaksi kertaa vähäisempi CO2 päästöiltään kuin sähköbussi. Myös erilaiset mikromuovit mitä kumista lähtee ovat nousseet keskusteluun Euroopassa) Turun kaupungin perusteluissa painottuu myös hiili-neutraalisuus

Turun kasvihuonekaasupäästöjen toteutunut kehitys ja tavoitteet vuoteen 2029



CO2-raportin menetelmällä lasketut päästöt Turussa 1990, 2000 ja 2008-2016 sekä skenaariot ja tavoitetasot vuosille 2021, 2025 ja 2029 (Ilmastosuunnitelma 2029)

### Joukkoliikenne- ja kaupunkikehitysominaisuudet

Nämä kaksi ominaisuutta liittyvät saumattomasti toisiinsa ja niitä ei voida käsitellä irrallaan. Myös ympäristöystävällisyys liittyy tähän kokonaisuuteen, sillä tiivis kaupunkirakenne on sekä energiatyövälinen että luo perustan ratikan kapasiteetin hyödyntämiseen.

Kaupunkikehityksen välineenä ratikka on lukuisten esimerkkien valossa osoittautunut keskeiseksi tekijäksi. Suomessa Tampereen päätös raitiotiestä perustui yhtä paljon kaupunkikehitykseen kuin joukkoliikennetarpeeseen. Samasta syystä nyt lähikunnat Ylöjärvi, Pirkkala, Kangasala ovat mukana jatkosuunnittelussa. Vantaan tuleva pikaraitiotie on nimenomaan kaupunkikehityshanke, missä Itäisen Vantaan maankäyttö tullaan keskittämään ratikkareitin varrelle. Samoin Lundin, Odensen ja Bergenin hankkeet. Modernin ja tehokkaan kaupunkirakenteen lisäksi raitiotiellä (sama ominaisuus on myös lähiliikenneraiteilla ja metrolla) on ainutlaatuinen julkisen investoinnin ominaisuus: Se tuo useamman kertaisten investoinnin takaisin. Tulot koskee sekä julkista taloutta että aluetaloutta. Alla joukko tekijöitä, mitkä tähän vaikuttavat

- Raitiotieliikenteen palvelutaso: esteettömyys, kapasiteetti (jota voidaan lisätä mm. jatkamalla ratikkaa!) ja matkustusmukavuus
- Pysyvyys ja pitkäikäisyys: raitiovaunun elinkaari on n. 40 vuotta (bussin n. 12 vuotta)
- Ratikan modernisuus ja ympäristöystävällisyys, kyky hyödyntää uusinta teknologiaa.
- Kiinteistöinvestoijien (erityisesti eläkeyhtiöt), kaupallisten palveluiden tuottajien ja muun yritystoiminnan kannalta reitin pysyvyys ja kasvupotentiaali ja korkea saavutettavuusaste ovat keskeisiä tekijöitä. Tampereen selvitys 2016
- Erityistekijänä on opiskelu/tutkimus/tiedepuisto keskittymät, joiden kasvua raitiotie nopeuttaa, jopa ratkaisevasti, esim. (Lund perustelee ratikan toteuttamista (2020 valmis)

tiedepuiston/yliopistoalueen kehittämisellä. Pelkästään Ratikan vaikutusalueelle olevalle xxx Alueelle on suunnitteilla 40.000 asuntoa ja yöpaikkaa.

- Usein asutaan, työskennellään, käydään harrastuksissa ratikkareitin varrella, tällöin logistinen ketju tuo merkittäviä aika- ja mukavuustekijöitä
- Autojen pysäköinti-investoinnit vähenevät oleellisesti
- Kaupunki pystyy sijoittamaan julkiset palvelut tiiviimmin esteettömään ympäristöön: terveydenhuolto päiväkodit jne.
- Raitiotie tuo uusia asukkaita kaupunkiin. Selvitysten mukaan he ovat usein 40 vuotta ja nuorempia sinkkuja ja perheellisiä, joille kalliimman neliöhinnan kompensoi pienempi neliömäärä optimipaikalla sen hetkiseen elämän tarpeeseen. Toinen voimakkaasti kasvava ryhmä on seniorit, jotka tulevat esteettömän palveluympäristön (eivät ehkä enää tarvitse niin isoa asuntoa kuin aikaisemmin, kunto edellyttää säännöllistä kontrollia jne.) myös sosiaalisten kontaktien tarve vaikuttaa päätöksiin (vrt. uusi kahvilakulttuuri mihin senioritkin ovat liittyneet

### **1.3. Raitiotien toteuttamisen investointihyödyn mittaaminen ja siihen vaikuttavat keskeiset tekijät**

#### *Keskeiset mittarit*

Suomessa ja maailmalla on tehty runsaasti selvityksiä raitiotieliikenteen ja yleensäkin raideliikenteen taloudellisesta vaikuttavuudesta, joissa lähtökohtana ovat olleet raitiotien rakennusoikeyden ja kiinteistöjen arvon kehittyminen.

Lukuisissa selvityksissä on todettu vaikuttavuuden määrittelyn olevan ongelmallista ja eri koh-teissa vaikuttavuudet ovat hyvin erityyppisiä. Yleisesti käytetty raitiotien rakentamisen vaikut-tavuusmittarina on ollut asuntojen hintojen muutokset tietyillä etäisyyksillä raiteista/pysäkeistä. Tämä mittari kertoo kuitenkin vain verrattain pienen osan taloudellisesta vaikuttavuudesta, eri-tyisesti raideinvestoijan, joka käytännössä on julkinen taho, saamasta hyödystä. ei ole kovin tärkeä tekijä kaupungin investointihyötyjen näkökulmasta.

Uusimmissa toteutus päätöksissä ja myös toteutustuloksissa onkin keskeisinä tekijöinä uusien rakentamisen piiriin tulevien alueiden rakennusoikeyksien määrä, kiinteistöjen käyttötarkoituk-sen muutosten tuomat rakentamismahdollisuudet, sekä täydennysrakentaminen. Ajallisesti rai-tiohankkeen investointihyödyt näkyvät portaittain:

- toteutussuunnitelmapäätös
- investointipäätös
- investoinnin aikaiset
- liikenteen käynnistyessä
- liikenteen kasvaessa ja verkon laajentuessa jne.

Tampereen esimerkki osoitti tuottojen alkaneen karttua kaupungille heti toteutussuunnitelma-päätöksestä alkaen.

### *Vaikuttavuusalueen määrittely*

Raitiotien vaikutusalueen määrittelyssä on monenlaista käytäntöä esim. pysäkit 400-800 metrin säteellä. Huomioidaanko liityntäliikenne, esim. busseilla/ autoilla pysäkeille. 800 metrin etäisyys on perusteltu, Tämän matkan ihmiset ovat valmiita kävelemään pysäkeille. Lisäksi polkupyörien sähköpotkulautojen yms. välineiden käyttö osana työ- ja muuta matkaa yleistyy valtavalla nopeudella. Liityntäliikenteen huomioimien on aivan keskeistä esim. Metroissa ja lähijunissa. Tuolloin vaikutusalue voi olla useita kilometrejä. Nykyiset raitiovaunut ovat nopeusominaisuuksiltaan lähellä muuta taajamaraideliikennettä ja käytännössä Light Rail käsitteessä ei tehdä eroa perinteisen taajamajunan ja ratikan välillä.

### *Rakennusoikeuden määrä vaikuttavuusalueella*

Tämä voi olla kokonaan uusien alueiden tuleminen rakennusoikeuden piiriin, lisärakentamista, kiinteistöjen ja tonttien käyttötarkoituksen muuttuminen, esim. teollisuushalleista asumiseen, vanhan rakennuskannan saneeraamista ja sitä kautta tuleva arvonnousu. Nämä tekijät tuovat aivan eri tunnusluvut kuin tiiviin kaupunkirakenteen: Kantakaupunki missä esim. kaavoituspäätöksellä on rajattu kerrostalojen tai kaupallisten palveluiden kerrosneliötä. tai täyteen rakennettu lähiö. Kuitenkin tiiviissäkin kaupunkirakenteessa (esim. Jokeri Espoo-Helsinki) tehdyt selvitykset osoittavat maankäytöllisesti hyötyjen olevan suuremmat kuin investointikustannus.

Vaikuttavuuden kannalta raitiotiekaupungille on keskeistä, millä tavalla taloudellinen hyöty va- luu sen laariin. Tällöin esimerkiksi olemassa olevan rakennuskannan arvonnousu ei ole kovin merkittävä kaupungin kannalta, paitsi tilanteessa, missä kaupunki on myymässä ko. kiinteistöä. Luonnollisesti mitä enemmän kaupungilla on omaa tonttiomistusta sekä muuntokelpoista kiinteistömassaa ratikan vaikutusalueella, sen suurempi kaupungin hyöty tulee olemaan.

### *Kaupungin kaavoituksellinen kilpailukyky*

Kaavoittajan ”kilpailukyky” suhteessa muihin esim. muiden kaupunkien kohteisiin: kaavoituksen nopeus ja monipuolisuus, huomioiden asumisen eri muodot, työpaikat ja palvelut, koko raitiotiekäytävällä. Kaavoittajan kyky optimoida rakennusoikeuden määrä ja samalla tehdä alu- eista mahdollisimman houkutteleva eri intressiryhmille on keskeistä. Hankkeen omistajan kil- pailukykyyn liittyy ko. rakennusoikeuksien aktiivinen markkinointi kiinteistöinvestoijille, ra- kentajille ja kaupan ja yritystoiminnan edustajille.

### *Investointihyötyjen kerrannaisvaikutukset*

Rakennusoikeuksien toteutumisella on suora kerrannaisvaikuttavuus kaupungin talouteen, joista tärkeimmät ovat ansiotulo- yritys ja kiinteistöverotulojen kasvu sekä ostovoiman kas- vuun. Kaupunkikehityksen kautta raitiotiehankeella on selkeä elinkeinoelämään ja työllisyy- teen, myös julkisten palveluiden saatavuuden merkittävä paraneminen on mahdollista hyvin teh- dyllä kaupunkipolitiikalla kustannuksia säästämällä.

### *Pitkäjännitteisyyden tavoite arvonmuodostuksessa*

Pitkäjännitteisyydellä tarkoitetaan maankäyttö/myynti/vuokrasopimusten pohjalta optimaalisen mallin toteutusta pidemmällä aikajänteellä, porrastaen rakennusoikeutta määrän ja hinnan pohjalta. Tällöin rakennusoikeuden hinnan arvonnousu ei valu yksistään grynderille ja se vaikuttaa myös esim. asuntojen hintoihin, kun grynderin ei tarvitse kohdistaa rakennusoikeudesta maksamaansa hintaa alkuvaiheen asuntoihin. Esimerkki: Yhdessä toimijan kanssa sovitaan rakennusoikeudesta käytettäväksi aloittaessa xxx kem2n myöhemmin täydennysrakentamisen yhteydessä rakennusoikeuden hinta määräytyy ko. ajankohdan mukaan, jolloin myös kaupunki saa hyödyn maan arvon noususta.

### *Nopean (alue) rakentamisen käynnistymisestä*

Toimintamalli rakentuu niin että ns. lepääviä tonttivarantoja syntyy mahdollisimman vähän (varastoon ei myydä tontteja) vaan Oulun ratikan pysäkkiympäristöjen alueen maankäytön piirissä oleviin tontteihin kohdistuu välittömän toteutuksen aloittaminen yhtiön ja ao. toimijan välisen sopimuksen pohjalta. (myynti, vuokraus tai muu sopimusmalli esim. yhtiö tai kaupunki mukana kohteen toteutuksessa). Nopeaa rakentamista tuetaan seuraavien kohtien toiminnoilla.

### *Ratikkaympäristöön tulevien kaupallisten ja julkisten palveluiden rytmittäminen*

Ratikan kaavoituksellinen voima on tiiviissä rakenteessa, isoissa kiinteistömassoissa. Asuntorakentamiseen, asuntojen houkuttelevuuteen voidaan ekonomisessa mielessä vaikuttaa rakentamisen tahdissa syntyvillä palveluilla:

- Kivijalkapalvelut puhutaan Alepa/K-market/ R-kioski+posti etäisyydestä eli kävelemällä (etäisyys aina n 800 metriin saakka, sama kuin ratikan vaikutusalue) vaivattomasti kohteisiin. Tähän voidaan lukea myös päiväkodit ja ehkä ala-asteet, Nämä ovat ensiarvoisen tärkeitä palveluita heti aloitusvaiheessa.
- Kaupallisen ja palvelun pienempimuotoinen keskittymä ns. Supermarket/ kirjastotaso/ yläaste? ja Seniorikoti? mihin vielä voi tulla kävellen, mutta pyörä ratikka ja autot ovat ehkä pääasialliset kulkumuodot. Näiden syntyminen saattaa ajoittua hieman myöhemmäksi, mutta ne huomioidaan mahdollisina taloudellisina varauksina niille toimijoille, joiden kanssa jo toteutetaan muuta rakentamista.
- Korkeakoulu- ja tiedekeskittymä tuotantolaitoksineen/ Kaupan ja palveluiden keskittymä, jonne tullaan ratikalla ja minkä alueen sisällä liikutaan myös ratikalla.

Tavoitteena on saada investoijat rahoittamaan (ainakin välillisesti) julkisia palveluiden kiinteistöjä. Malli voi jatkossa olla myös takaisin vuokraus eli esim. koulut päiväkodit ovat investoijan taseessa.

## *Kaupungin omat kiinteistöt ja ARA tuotanto*

Sama pitkäjännitteisyys koskee kaupungin ja muuta julkista rakentamista ja sen nivouttamista muuhun rakentamisaikatauluun. Varsin hyviä investointikokonaisuuksia ovat paketit, missä yhtiö neuvottelee samaan kokonaisuuteen kovan rahan ja esim. ARA asunnon ja julkisen palvelun kohteen.

### *Tiivistyvän kaupunkirakenteen tuomat kustannushyödyt infran osalta.*

Hyöty kohdistuu kaikkeen infraan: yhdyskuntainfra: kadut, energia, tele ja vesihuolto, parkkitilat, jätehuolto jne. Yhdyskuntainfran rakentaminen ja ylläpito tulee olla myös liiketoiminnan piirissä ja osana alueen arvonmuodostusta. Esimerkiksi elinkaarimallin hyödyntäminen ja allianssiperiaate luo myös mahdollisuuden infran ylläpidon tekemisen kannattavaksi kaupungille.

### *Autopaikat*

Autopaikkojen osalta voidaan lähteä laajemman kokonaisuuden mallista. Ratikan ympäristö rakentuu niin, että päivittäiseen elämään vain osa tarvitsee autoa. Autopaikkarakentamisen ansaintalogiikka (samalla luodaan uusi periaate kaupungin ohjeistukselle autopaikkojen määrä per asuinneliö) voisi mennä esim. kolmeportaisesti.

1. Osaan asuinkiinteistöistä tehdään parkkihallit
2. Asuinkortteleista muodostuvalle alueelle tehdään yhteinen parkkihalli
3. Laajemman aluekokonaisuuden paikatuskäyttöön tehdään kerrokselliset kylmäparkkihallit

Eri parkkipalvelutasot hinnoitellaan markkinaehtoisesti. Niiden omistus ei kytkeytyisi asuntoihin, jolla myös estetään parkkipaikan rakentamisen hinnan valuminen asuinneliöön. Kaupungin yhtiö voi toimia parkkitoiminnan isäntänä. Ansaintalogiikka muodostuu esim.

- Yhtiö ottaa tietyn summan maankäyttösopimuksista/rakennusoikeuksista
- Yhtiö rakennuttaa parkit ja myy/vuokraa ne käyttäjille liiketoiminnallisesti kannattavaan hintaan.
- Yhtiö rakentaa sähköautoille latausjärjestelmät parkkitiloihin ja järjestää sähköautojen vuokrausmahdollisuuden markkinaehtoisesti

Oleellista on, että kustannukset kohdistuvat auton käyttäjään ei kaikkiin asukkaisiin. Tällä mallilla voidaan myös pääosin estää katupysäköinti muuhun kuin väliaikaiseen käyttöön

### *Puisto- ja moniharrastusalueet*

Muiden esim, puisto- ja moniharrastusalueet toteuttamiseen voidaan myös allokoita resursseja kiinteistöjen maankäyttö- myynti ja vuokrasopimusten kautta. Näiden alueiden rooli on hyvin tärkeä alueen arvonmuodostukselle, joten on luonnollista, että investoijat ovat niitä rahoittamassa



### *Älykäs kaupunki ja älykäs liikenne*

Raitiotielinjauksen yhteydessä voidaan hyödyntää täysimittaisesti Smart City ja yhteistä Smart tram ohjelmia. Informaation kehitysalusta, esim matkustajainformaation sisältö ja näyttö sekä ohjauslaitteet niin julkisiin ulko- ja sisätiloihin kuin koteihin ja mobiiliin mahdollistuu ja niihin liittyvät kustannukset voidaan jyvittää jo maankäyttövaiheessa rakentamisen kuluihin ja tuottoihin.

### *Urbanin kesanto ideologian hyödyntäminen ratikkaympäristössä*

Urbaani kesanto käsitteen on luonut edesmennyt Tampereen teknillisen korkeakoulun yhdyskuntasuunnittelun professori Terttu Pakarinen. Lähtökohtaisesti käsitteellä tarkoitetaan vajaa-käytöllä olevien kaupunkialueiden ja tilojen kehittämistä. Ratikan kaupunkikehitysvaikutukset voidaan jakaa kesannossa:

- Joutomaan
- Matalahintaiseen ja myöhemmin korkeahintaisten alueiden kehittymiseen

Suunnittelun ja myös taloudellisen toiminnan näkökulmasta ns. joutomaan määrä tulee eliminoida. Jo aloitusvaiheessa voisi pyrkiä siihen, että ratikkaympäristössä (erityisesti pysäkki) ole alueita, joihin ei kohdistu arvoa, jota voidaan kehittää (puisto yms. ovat oma kategoriansa, joissa arvo määräytyy ei ekonomisesti, mutta niissäkin välillisesti jyvitettyä asumisen hintaan alueen vetovoimatekijänä). Perinteiden tapa aluerakentamisessa on ollut, että osa alueista jätetään kesannolle odottamaan tulevaisuutta.

Matalahintaiseen ja myöhemmin korkeahintaisten alueiden kiinteistöjalostus lähtee olemassa olevan kiinteistömäärän hyödynnettävyydestä lyhyellä aikajänteellä ja sen käyttötarkoituksen muuttamisesta korkeahintaiseksi pidemmällä aikavälillä. Lähtötilanteessa voisi olla alueiden ja tilojen vuokraaminen nettokustannushinnalla (rakennuskanta tulee kuitenkin uudistumaan kokonaan ja poistot ovat tehty), mikä luo elävyyttä välittömästi alueelle. Näiden alueiden ja kiinteistöjen osalta yhtiölle on tärkeää pystyä diskonttaamaan

### **1.4. Raitiotien toteuttamisen investointihyödyn mittaaminen ja siihen vaikuttavat keskeiset tekijät ja työkalut**

Sijainti ja saavutettavuus

- Kaupan ja julkiset palvelut, vapaa-ajan palvelut
- Asumisen rakenne: eri asumistyyppit ja sijainti
- Elinkeino ja työllisyys, opiskelu
- Pendelöinti
- Kaupungin talous, suunnitelmat ja toimenpiteet kaupunkikehityksen näkökulmasta
- Kiinteistösijoittajien ja rakentajien näkemykset Ration mahdollisuuksista ja heidän intressinsä

Yllä olevat tekijät ovat perustana arvioitaessa laatukäytävän maankäyttö- ja kiinteistövaikutuksia; nykytilannetta ja kasvuennusteita ilman laatukäytävän toteutumista tai laatukäytävän toteutuessa.

Raision kaupungin laatukäytävän toteuttamisen investointihyötyjen analyysissä keskeisiä työkaluja ovat

- Ratikan reitin vaikuttavuusalueella oleva nykyinen rakennuskanta ja maankäyttölinen tilanne ml. omistukselliset tekijät
- Nykyinen rakennusoikeuden ja maankäyttösopimusten hinnoittelu
- Kaupungin tuottamat visiot ja suunnitelmat maankäytöstä  
Kaupungin elinkeino ja asumisen rakenne ja siihen liittyvät tunnusluvut ja isiot
- Turun seudun kasvu- ja kehityssuunnitelmat
- Joukkoliikenneneratkaisun toteutuksen ensimmäinen vaihe, Yleissuunnitelma Turun kaupunki
- Kiinteistösijoittajien ja rakentajien sekä kaupan edustajien näkemykset laatukäytävän tuomista mahdollisuuksista Raisiolle

## 2. Raision kaupungin lähtökohdat raitotielatukäytävähankkeelle

Tiedepuiston linja+ Raision linja



Raitiotielinjauksen seuraava vaihe on käynnistää toteutussuunnitelma syksyllä 2019

### Toteutussuunnitteluun etenemispäätös (kv)

#### Toteutussuunnitteluvaihe

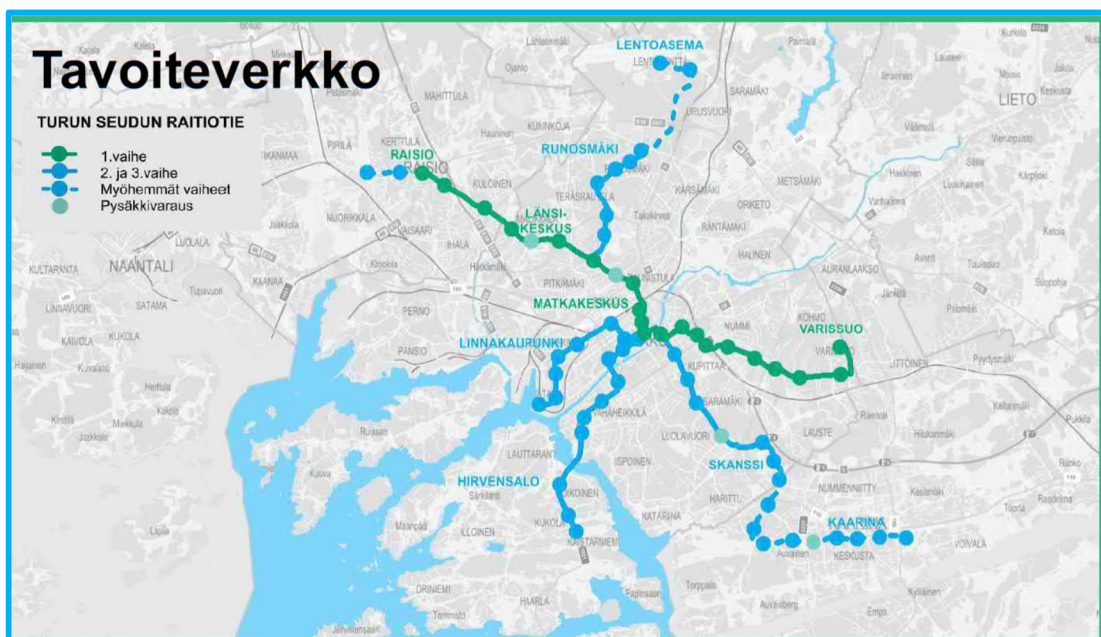
Asemakaavanmuutokset  
Aiesopimus Raision ja valtion kanssa  
Hankesuunnitelma  
Toteutus/katusuunnitelmat  
→ TAVOITEKUSTANNUS

Toteutussuunnitelma pohjautuu Tiedepuiston linjaan: Varissuo-tiedepuisto-keskusta ja Raision Linjaan Keskusta-Länsikeskus Raisio. Linjan kokonaispituus on 14,5 km, Raision osalta pituus on 2,5 km. Hankkeen kokonaiskustannus (summassa on mukana kalustokustannus n. 50 milj.) on 333 milj €.

Raision puolella linjausta on noin 2,5 km (kuntaraja menee hieman epäselvästi linjauksen kohdalla joten ihan tarkkaa pituutta ei voida sanoa)

Raision investointikustannuksiksi raitiotieinfrastruktuurin ja -varikon osalta on arvioitu 51 miljoonaa euroa. Valtionosuuksien toteutuessa 30% oletuksen mukaisesti Raision kaupungin osuudeksi raitiotieinfrastruktuurin ja -varikon osalta jäisi tämän hetken arvion mukaan 36 miljoonaa euroa. Raision kaupungin osuuteen vaikuttaa esim. miten yhteisten osien kuten varikon ja sinne johtavan yhteyden kustannukset jaetaan. Tähän mennessä varikkoa ei ole tutkittu Raision puolelle. Varikon toteuttaminen Raision puolelle olisi teknisesti mahdollista, mikäli riittävän koinen alue olisi osoitettavissa. Lähimpänä Raisiota on tutkittu varikkoa Pläkkikaupungin alueelle

Tiedepuiston linja+ Raision linja on ensimmäinen vaihe reittikokonaisuutta, mikä tämänhetkisten suunnitelmien mukaan on seuraavanlainen.



Toteutuessaan Turun seudun raitiotielinjasto palvelukyky on varsin kattava

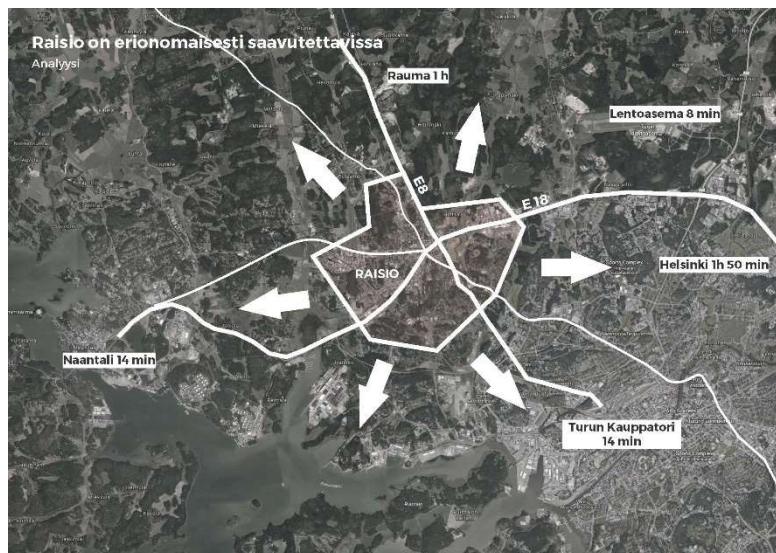
## 2.1. Sijainti ja saavutettavuus

Raision sijainti on erinomainen, Turun välitön läheisyys, Naantali ja Rauma lähellä, ja kahden suuren valtakunnallisen tien risteysalue. Sijainti on omalta osaltaan vaikuttanut yhdessä kaupunginkaavoituspolitiikan kanssa suurten kaupan keskittyminen ja teollisuusalueiden syntymiseen.

Saavutettavuuden kannalta keskeinen pullonkaula on Raision keskustan ja Turun yhteyksien ruuhkaantuminen, mikä on selkeästi tullut esille mm. laatukäyvän yhteyksissä tehdyissä selvityksissä.

Saavutettavuus kaupungin sisäisessä liikenteessä ja muualta tulevassa liikenteessä luo mahdollisuuksia kasvattaa mm. liityntäliikennettä raitiopysäkeille,

Hyvä saavutettavuus vaikuttaa luonnollisesti myös asumisen viihtyvyyteen



Toinen seikka sijainnissa on Raision tarjoamat monipuoliset mahdollisuudet vapaa-ajan palveluille ja merellisen luonnon hyödyntämiselle. Myös uusissa esim. keskustavisiosuunnitelmissa korostuu luonnon ja rakennetun ympäristön vuorovaikutus.

## Raision keskustaa ympäröi luonnonkauniit alueet. Voiko näiden ominaisuuksia palauttaa keskustan kaupunkirakenteessa?

Potentiaalit



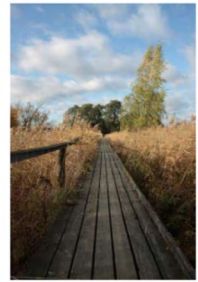
Viljelymaita



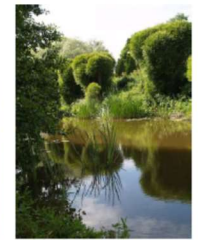
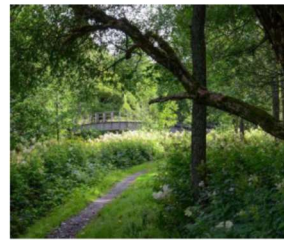
Raision venesatama



Raisionlahti



Perinteinen rakentaminen luonnon ehdoilla



Raisionjoki

## 2.2. Palvelut

Raision kaupalliset ja julkiset palvelut ovat varsin kattavia, mikä tekee kaupungista myös ”oma-varaisen” Leimallista on Suuret kaupalliset keskittymät, jotka ovat syntyneet valtateiden risteys-alueille suurimpana kauppakeskus Mylly. Se sijaitsee hyvien liikenneyhteyksien varrella Raisiossa. Yli 150 liikettä kattavassa, marraskuussa 2015 laajentuneessa Myllyssä on kerros-pinta-alaa noin 83 000 neliötä. Kauppakeskuksessa palvelee tavarataloja, liikkeitä urheiluun ja vapaa-ai-kaan, vaateliikkeitä, ravintoloita, kahviloita ja erilaisia erikoisliikkeitä. Vuonna 2016 Myllyssä vieraili 5,5 miljoonaa kävijää. Toinen suuri asiakasvirtoja tuova liike on Raision Ikea

Nämä todella merkittävät asiakasvirrat ovat tärkeitä elementtejä latukäytävän hyödyntämisessä mm liityntäliikenteen näkökulmasta käsin. Tulevaisuudessa yhä useammin myös kauppakeskus-matkat tehdään julkisilla välineillä. Mainittakoon että Helsingissä Vantaalla ja Espoossa kaikki suuret keskittymät rakennetaan raideliikenteen yhteyteen.

Asukkaiden ja Raisiossa työssäkäyvien kannalta keskeiset palvelut ovat kaupan palvelut ja jul-kiset palvelut. tärkeitä ovat luonnollisesti myös yksityiset terveys ja vapaa-ajan palvelut. Rai-tiotiellä on merkittävä palveluita tiivistävä vaikutus. Palveluiden saatavuus paranee mm esteet-tömyyden ja tiivistyvän kaupunkirakenteen kautta mm. siirtymämatkojen lyhentyessä. Kaupan palveluissa on ollut jo pitkään leimallista niiden keskittyminen suuriin kauppakeskuksiin ja esim. Raision keskusta-alueella kaupan palveluiden määrä on suppea. Julkiset palvelut ovat keskusta-alueella mutta hajaantuneina ja se tekee niiden ylläpidon kustannustehottomaksi ja myös käyttä-jille hankalammaksi.

## Keskustan julkiset toiminnot ovat kehityksen mukaan hajautettu keskustan mittakaavassa suurelle alueelle

Analyyysi



### 2.3. Elinkeinot- ja työllisyys

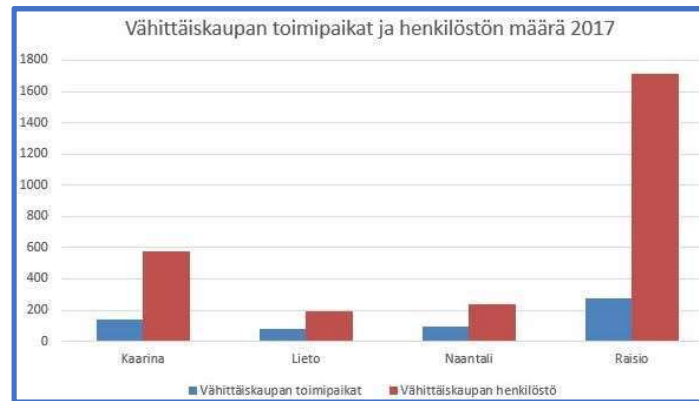
#### Elinkeinot



Yritysten kokonaismäärä on pysytellyt pidemmän aikaa hieman alle 1500 yrityksen kokoluokassa ja aloittaneita yrityksiä on ollut viime vuosina suurin piirtein yhtä paljon kuin lopettaneita. Yrityskannan muutos on ollut erittäin pientä ja yrityskannan koko on pysytellyt vakiintuneena. Alkavia yrityksiä perustettiin vuonna 2018 yhteensä 128 kappaletta, joka on selkeästi enemmän kuin aikaisempina vuosina. Tämä tarkoittaa todennäköisesti pientä kasvua

vuoden 2018 yrityskannan koossa, jonka tilasto valmistuu elinkeinopoliittiseen katsaukseen 2019.

### *Tärkeimmät toimialat*



Tukku- ja vähittäiskauppa on Raisiossa vahva toimiala, niin yrityskannan kuin työllistävyysnäkökulmasta. Noin joka 6. yritys on Raisiossa kaupan toimialalla ja kaikista Raisiossa olevista työpaikoista 28,7 % oli kaupan alalla vuonna 2016.

Suhteessa naapurikuntiin, Raision työpaikat painottuvat selkeästi muita enemmän juuri vähittäiskaupan alalle.

Toinen suuri kehityskeskittymä on telakkatoiminta. Turun seudulla telakan toiminta on vilkastunut ja risteilijätilauksia on vuoksiksi eteenpäin. Heinäkuussa 2019 tuli jälleen uutisia Raision telakan laajentumisesta-

Lisäksi Uudenkaupungin autotehtaan toiminta on vireytynyt. Työvoimaa tulee alueelle niin maakunnan ulkopuolelta kuin maan rajojenkin ulkopuolelta.

Raision kaupungilla on tiivis kanssakäyminen Turun kanssa mm elinkeinopoliittikan alueella erityisesti Turku Science parkin kanssa. hetkellä 14 cleantech-alan yritystä. Lisäksi Smart Chemistry Parkin yhteistyöketjussa on toista sataa alan toimijaa. Kaupunki on toiminut aktiivisesti yhteistyössä Smart Chemistry Parkin kanssa ja osaltaan resursoinut sen toimintaa.

Mm nämä suuret klusterit tulevat lähivuosina tarvitsemaan runsaasti työvoimaa. Asuntopulaa ei vielä ole, mutta tilanne edellyttää kaupunkiseudun asuntotuotannolta volyymin kasvua lähivuosina ja Raisiolla on tässä suuret mahdollisuudet juuri kerrostaloasumisen kaupunkina.

Raision kaupunki rekrytoi vuoden 2018 aikana elinvoimapäällikön, jonka vastuualueelle elinkeino- ja yritysyhteistyö kuuluu. Elinvoimapäällikkö aloitti virassaan elokuun 2018 lopulla.

## Työllisyys

Raision työpaikkamäärä suhteessa työllisen työvoiman määrään on erittäin korkea niin seudullisessa kuin valtakunnallisessakin vertailussa. Työpaikkaomavaraisuus lähentelee lukuna sataa, jolloin jokaiselle raisiolaiselle työlliselle olisi laskennallisesti työpaikka kaupungin rajojen sisäpuolella.

### *Työllisyys*



## 2.4. Väestö ja Asuminen

### Väestö

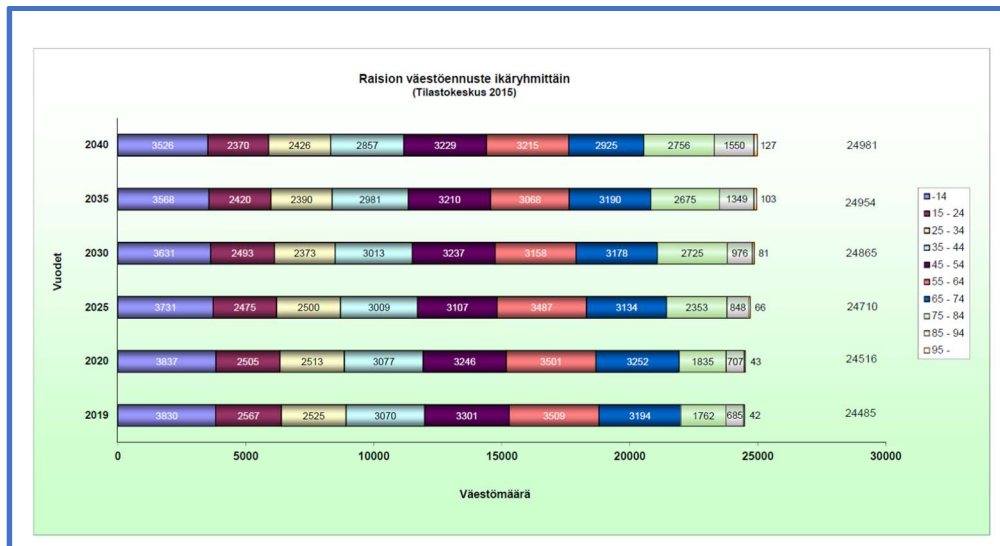
Raisio on perinteisesti työntekijätaustaisten kaupunki. Työntekijöiden ja alempien toimihenkilöiden yhteenlaskettu osuus vuonna 2013 oli 41 %, mikä on korkeampi kuin esim. Kaarinassa (40 %) ja Naantalissa (37 %) ja eräissä muissakin Suomen kehyskunnissa. Työntekijöiden lukumäärä ja osuus on Raisiossa pienentynyt selvästi 2000-luvun puolivälistä lähtien.

Vilkas muuttoliike on Raisiolle ominaista; pitkällä aikavälillä muuttoja tehdään Raisiossa yli 3000 vuosittain. Myös Raision sisäinen muuttoliike on vilkasta; se on vaihdellut 1600 ja 1900 välillä.

Turun kaupunkiseudun väestönkasvu on painottunut kymmenen viime vuoden ajan erittäin vahvasti Turkuun; Turun osuus koko seudun väestönkasvusta on ollut 90 % (Timo Aro 2016). Missään muualla keskuskaupungin osuus ei ole ollut yhtä suuri, vaikka samansuuntainen ilmiö on havaittavissa esim. Tampereella. Talouden taantumien ja toisaalta asumispreferenssien vaikuttaneen väestönkasvun keskittymiseen keskuskaupunkeihin. Kaupunkiseudun sisällä näyttää tapahtuneen 2010-luvulla erilaistuvaa kehitystä; Turun, Kaarinan ja Liedon suhteellinen veto-voima - väestökehityksellä mitattuna - on kasvanut ja Raision, Naantalien, Maskun ja Mynämäen on laskenut. Voisiko aika-/matkaetäisyys metropolialueeseen ikärakenteen erojen ohella selittää kyseistä ilmiötä



Kuntien välinen nettomuutto on ollut Raisiolle tappiollista vuosina 2012-2015. Tappiollinen jakso oli myös vuosina 2007–2009. Tuloluokittain tarkasteltuna poismuutto on painottunut pienituloisiin viimeisinä vuosina. Syntyvyys on vähentynyt ja kuolleisuus kasvanut koko 2010-luvun. 2016 oli ensimmäinen vuosi, kun luonnollinen väestönlisäys kääntyi negatiiviseksi (-57). Samaan aikaan kuntien välinen nettomuutto kääntyi takaisin positiiviseksi

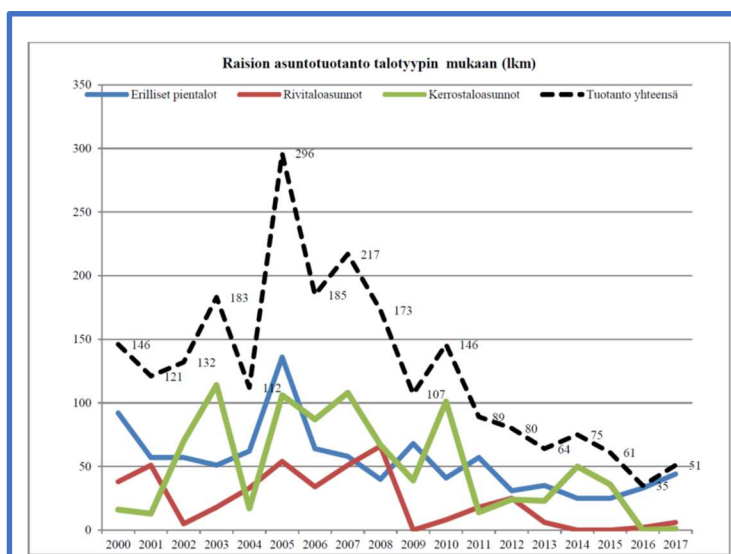


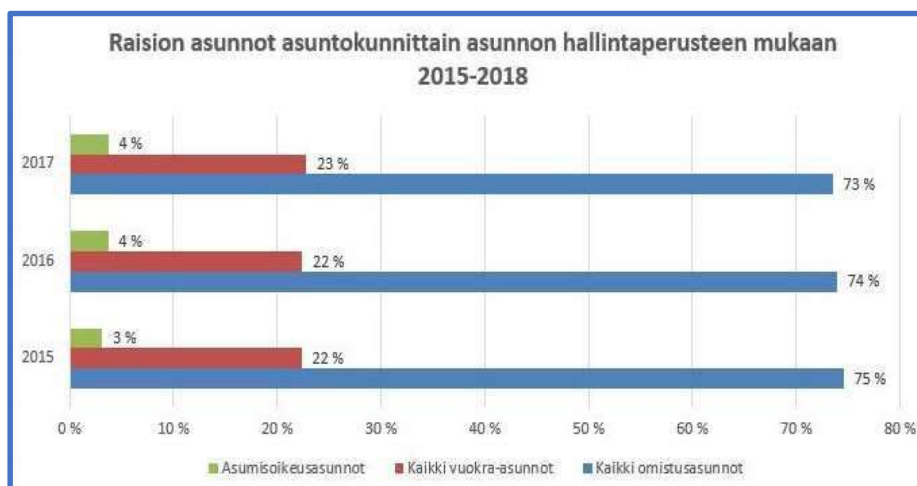
Ennusteessa ei ole huomioitu raitotien vaikuttavuutta. Turun ennuste, joka ulettuu vuoteen 2050 on 250.000 asukasta

### Asuminen

Raisiossa asuminen on kerrostalovaltaista, joskin kerrostalojen osuus on hieman pienentynyt pitkällä aikavälillä. Raisiolaisasunnoista on:

- 47 % kerrostaloissa
- 36 % on erillisissä pientaloissa,
- 15 % rivitaloissa
- 2 % muissa rakennuksissa.





Raisiossa on yhteensä noin 12 500 asuntoa, joista 950 ei ole vakinaisesti asuttuja.

Raision asuntotuotannossa on ollut selkeä laskeva trendi. Vuoden 2010 jälkeen vuotuinen tuotanto on pysytellyt jatkuvasti alle sadassa asunnossa. Kaupungin strategian ja kaupunkiseudun asunto- ja maapoliittisen ohjelman tavoitetaso on 200 as/vuosi.

Omistusasuntojen osuus on Raisiota pienempi Turussa ja Naantalissa ja suurempi kaikissa muissa kaupunkiseudun kunnissa.

Asumisoikeusasuntojen osuus on Raisiossa samaa suuruusluokkaa kuin Naantalissa, mutta pienempää kuin Kaarinassa ja suurempaa kuin Turussa

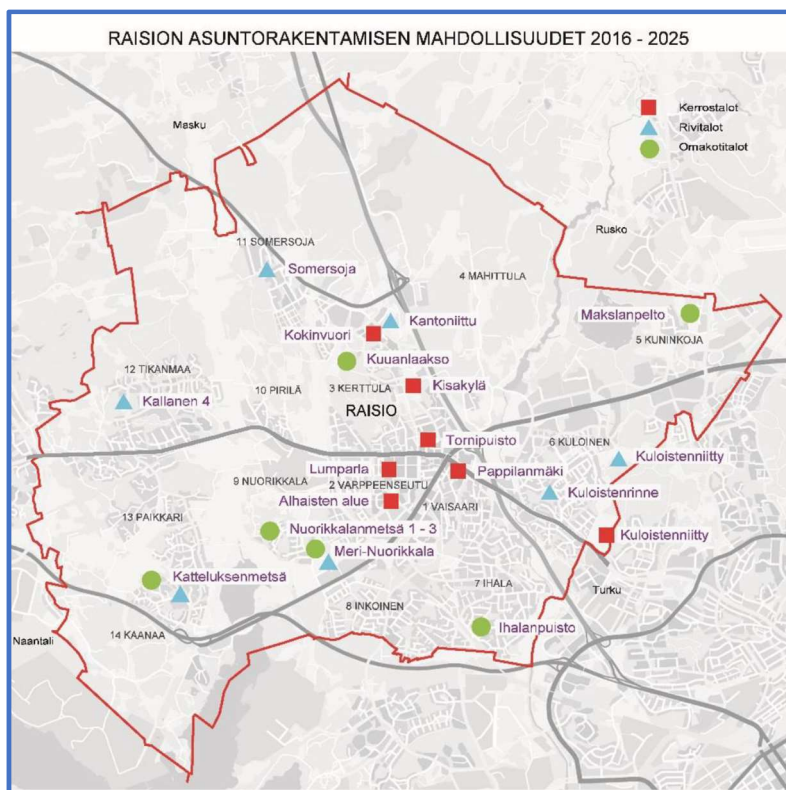
Raision kaupunki on asettanut seuraavat asuntopoliittiset tavoitteet

1. Luo mahdollisuudet strategian edellyttämän väestökehityksen toteutumiseksi
2. Edistää hallintasuhteitaan ja talotyypeiltään monipuolista asuntotarjontaa
3. Ohjaa asuntotuotantoa palveluverkon, turvallisen liikkumisen ja joukkoliikenteen kannalta sopiville alueille ja luo edellytyksiä asukkaiden liikunnalliselle elämäntavalle
4. Parantaa asumisen ekologista kestävyttä
5. Edistää olemassa olevan asutokannan ja asuinympäristöjen kehittämistä
6. Ottaa huomioon erilaisten väestöryhmien asumistarpeet
7. Luo mahdollisuuksia myös uusille laadukkaille ja innovatiivisille asumisratkaisuille

Raision kaupungin strategiset painotukset asuntopoliitikassa ovat

- Raisio on houkutteleva ja elinvoimainen kaupunki. Erinomainen sijainti, avoimet työpaikat, monipuolinen ja kohtuuhintainen asuntotarjonta, hyvät palvelut, harrastusmahdollisuudet sekä viihtyisä asuinympäristö ovat vetovoimaisen Raision tunnusmerkkejä. Raisiossa on tarjolla kohtuuhintaisia vuokra-asumisen vaihtoehtoja.
- Kaupungin tavoitteena on tarjota asukkailleen viihtyisä ja turvallinen elinympäristö. Kaupungin asuntopoliittikan tarkoituksena on kehittää asunto-oloja ja ohjata asuntotuotantoa. Sosiaalinen asuntotuotanto on kaupungin keino taata kattava asumisturva kaikille kuntalaisille. Kunnan omistaman vuokratilayhtiön asutokantaa tulee kehittää olennaisten toimintaympäristön muutosten niin vaatiessa.
- Asuntopoliitikallaan Raisio pyrkii vahvistamaan myös Raision vetovoimaa viihtyisänä ja monipuolisena elinympäristönä ja menestyvän elinkeinoelämän keskuksena.

- Asunto-ohjelma on yksi kaupungin ohjausjärjestelmään kuuluva keskipitkän aikavälin ohjelmista, jolla toteutetaan kaupungin strategiaa.
- Vaikutetaan Raision houkuttelevuutta lisääviin vetovoimatekijöihin ja mielikuviin.
- Uudet asuntoalueet tiivistävät kaupunkirakennetta ja sijoittuvat hyvien liikenneyhteyksien varrelle.
- Raisiossa on tarjolla kohtuuhintaisia vuokra-asumisen vaihtoehtoja.
- Kerrostalotuotannon edellytyksistä huolehtimine Kerrostaloasumisen kysyntä kohdistuu keskusta-alueelle ja joukkoliikennevyöhykkeelle.



Kerrostalorakentamista ohjataan joukkoliikenneakselille. Kerrostalopainotteiseen asuntotuotantoon on hyvät valmiudet seuraavilla alueilla:

1. Pappilanmäki (yksit.)
2. Lumparila (yksit.)
3. Kokinvuori (pääosin yksityisen omistuksessa, kaupungilla yksi tontti)
4. Alhaisten alue
5. Kuisakylä
6. Kuloistenniitty
7. Ydinkeskusta (Torni- puisto)

Tavoitteena on nostaa nykyisestä n 130-140 asunnon vuosittaisesta valmistumisesta kokonaismäärä 200 asuntoon vuodessa. seuraavalla tavoitejaolla

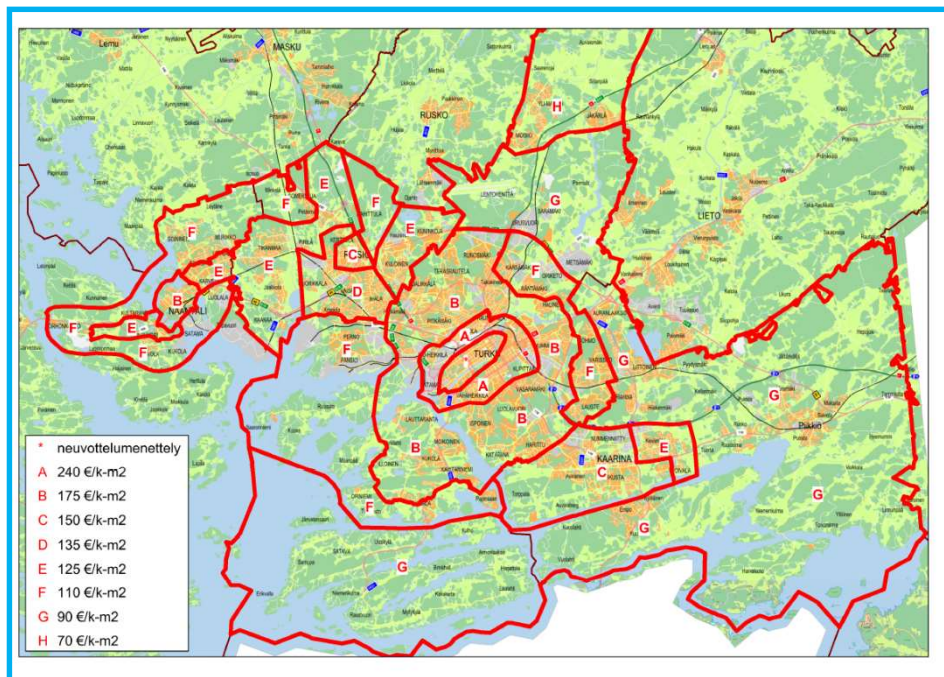
Talotyyppi	%	Asuntoja/vuosi
Kerrostalo	60	120
Erillinen pientalo	25	50
Rivi- tai ketjutalo	15	30

Tavoiteasetannassa ei ole huomioitu mahdollisen raitioliikenteen toteutumista. Kerrostaloasuminen on laatuikäytävän vaikuttavuudessa keskeisessä roolissa. Kuitenkin esim. rivitaloasumisen kasvuun raitioliikenteellä on selkeää vaikutusta. Pysäkkiympäristön 400-800 metrin vaikutusalueella ja esim. liityntäyhteyksien avulla pidemmälläkin etäisyydeltä raitiotie palvelee eri asumismuodossa asuvia asukkaita. Kerrostaloasumisen suosiota kasvattavat seniori-ikäisten ja nuorten kaupunkiasumispainotteiset asumisvalinnat sekä ylipäänsä pienten asutokuntien yleistyminen. Toisaalta yhä useampi perhe, jonka asunnonkoon tarve on esim. 60-100m<sup>2</sup> haluaa asua hyvien joukkoliikenneyhteyksien piirissä, missä esim. raitiotielinjan varrella on sekä työpaikka että asunto, päiväkotia, kaupan julkisen ja vapaa-ajan palvelut.

## ARA-tuotanto

Suomen noin 3 miljoonasta asunnosta, joka kolmas on rakennettu valtion arava- tai korkotukilainalla. Valtion tuella on vuodesta 1949 lähtien rakennettu 445 000 omistusasuntoa, 540 000 vuokra-asuntoa ja 45 000 asumisoikeusasuntoa. ARA:n rahoituksella on lisäksi peruskorjattu n. 380 000 asuntoa. ARA-asuntoja omistavat kunnat, kuntayhtymät, yleishyödylliset yhteisöt ja niiden omistuksessa olevat tytäryhtiöt. Valtion tukemiin ARA-asuntoihin liittyy sosiaalinen elementti, minkä takia niihin sisältyy muista asunnoista poikkeavia rajoituksia. Rajoitukset liittyvät mm. vuokrien määrätymiseen ja asunnoista käytävään kauppaan.

### *Turun seudun ARA asuminen hinnoittelu ja periaatteet*



Vyöhykkeen mukaiseen tontin hintaan voidaan lisätä kohtuulliset, voimassa olevien taksojen mukaiset kunnallistekniset kustannukset. Sen sijaan kaavoituskustannukset sisältyvät tontin hintaan. Kerrosalan määräyksessä ei oteta huomioon tontilla olevaa liikekerrosalaa, joka hinnoitellaan erikseen. Pientalotontin hinta voidaan periä silloin, kun talotyyppi on määriteltä asema-kaavassa merkinnöillä AR, AP ja AO tai niiden yhdistelmillä. Tiivis- ja matalahenkisessä kohteessa voi ARA tapauskohtaisesti hyväksyä myös talotyyppi AKR:n pientaloksi. Jos talotyyppiä ei ole määriteltä, käytetään pientalon määrittelyssä tehokkuuslukua  $e_t \leq 0,35$  ja kerros-luvun rajoitusta alle 3.

Jos tontti sijaitsee nykyisessä tai tulevassa keskuksessa hyvällä paikalla, esimerkiksi hyvien julkisten tai kaupallisten palvelujen tai esimerkiksi rautatie- tai metroaseman läheisyydessä (maksimietäisyys 1 000 m), voidaan tontin enimmäishintaa korottaa enintään 15 %:lla. Vuokratonteille toteutettavassa asuntotuotannossa tontin vuosivuokra on enintään 5 % em. tontin enimmäishinnasta.

Raisiossa käytettävissä oleva mallissa ARA enimmäishinta määrittelee myös vapaarahoitteisen tontin hintaa. Raisiossa vuokrasopimus ei määrittele tuleeko tontti ARA käyttöön. Ara tonttien enimmäishinnat ovat sijainnin mukaan 110-150 k-m2 haarukassa.

Tiedepuisto+Raision linjan varrella ARA tonttien enimmäishinta on 240 K-m2, lisäksi Turun ydinkeskustan osalta hinta sovitaan tapauskohtaisesti. Turussa ei ole, kytketty ARA hinta vapaarahoitteisen tontin hintaan ja syntyneiden maankäyttösopimusten pohjalta hinta voi olla 2-3 kertainen. Turussa on määritelty vuokrasopimuksessa tontin Ara käyttö. Vuoden 2015 Maanmittauslaitoksen tilaston mukaan Turussa on tontin osuus asunnon hinnasta 20 % (Treella 30%) rakennusoikeushinta 272€/k-m2 Tampere 495€/k-m2

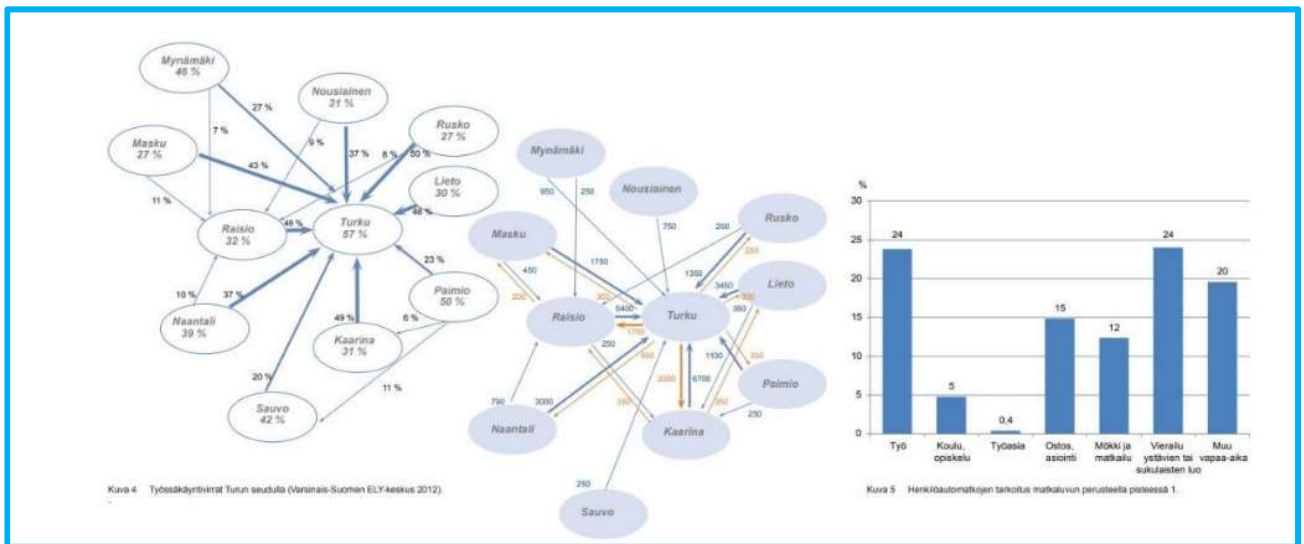
Raision kaupungin työkaluna ARA asunnoissa toimii Raision vuokra-asunnot Oy

### Raision uudisrakennuskohteet 2019-2021

Nimi	Talotyyppi	Asunnot	Valmis	Rakennuttaja	Osoite	Kaupunginosa	Asukasodote
As Oy Kuninkojan Aava	rivitalo	16	VALMIS	Mangrove	Aavankatu 2-4	KUNINKOJA	33
As Oy Raision Kerttu 1	kerrostalo	33	KEVÄT 2019	TKU Rakennus Oy	Kerttulantie 46 a	KERTTULA	68
As Oy Pappilanmäki	kerrostalo	37	VALMIS	Hartela	Kirkkoväertinkuja 1	VARPPEENSEU TU	76
As Oy Pellonraivaajankatu 2-4	rivitalo	28	10/2019	TA-ASO	Pellonraivaajankatu 2-4	NUORIKKALA	58
As Oy Raision Kaisla	rivitalo	13	12/2019	Mangrove	Pellonraivaajankatu 11-13	NUORIKKALA	27
As Oy Porekatu 8	kerrostalo	28	12/2019	TA-ASO	Porekatu 8	KERTTULA	58
As Oy Raision Kerttu II	kerrostalo	33	12/2019	TKU Rakennus Oy	Kerttulantie 46 b	KERTTULA	68
As Oy Raision Sello	kerrostalo	51	12/2019	Bonava	Tornikatu 4	KERTTULA	105
As Oy Katanummenpuisto	paritalo ja rivitalo	17	12/2019	Coura-asunnot Oy	Katanummenkuja 2	IHALA	35
As Oy Ruustinnanmäki	kerrostalo	37	04/2020	Hartela	Kirkkoväertinkuja 1	VARPPEENSEU TU	76
As Oy Raision Joutsen	rivitalo	6	05/2020	Rakennus Heino Oy	Laulurastaankuja 4	TIKANMAA	12
As Oy Raision Laulurastas	paritalo	8	06/2020	Seutek Oy	Laulurastaankuja 8	TIKANMAA	17

## 2.5. Pendelöinti

Pendelöinti erityisesti Turun ja Raision välillä tärkeä tekijä raitiokäytävän vaikuttavuutta analysoitaessa. Tarvittaessa Raitiotie on myös pääkulkuvälinen matkaketjussa missä tullaan pysäkillä ja joko joukkoliikennevälineillä, tai autolla muista lähikunnista ja jatketaan matkaa raitiokäytävällä. Raitiotie tuo luonnollisesti suuren joukon lisäkäyttäjiä joukkoliikenteelle nykyisestä henkilöautoliikenteen käyttäjistä. Turun ja Raision välinen tiivis pendelöinti molempiin suuntiin luo vahvistuu raitiotien myötä ja luo pohjaa kahden kaupungin luontevalle akselille.



## 2.6. Raision kaupungin talous ja raitiotieinvestointi

Raision kaupungin talouden tulevaisuuden kannalta keskeisin tekijä kunnallisverotulojen määrä ja kasvuarvio. Kasvun on ennustettu jatkuvan tulevina lähivuosina positiivisena. Valtionosuusjärjestelmän tuomien tulojen odotetaan pysyvän suurinpiirtein nykyisenkaltaisen.

Toisaalta Raisiossa ikääntyy koko ajan suuria ikäluokkia. Palkkatulon muuttuminen eläketuloksi pienentää palkkatulon 60 %:iin, mikä hidastaa verotulojen kasvua.

Toiminnallisesti Raisiossa valmistauduttiin isoihin tulevaisuuden muutoksiin. Kaupunginvaltuusto asetti uudet strategiset tavoitteet koko kaupungille ja lautakunnille. Keväällä 2018 laadittiin keskustavision, joka antaa suuntaviivat keskustan asemakaavoitukselle ja E18-tiehankkeen vaatimille muutoksille.

Raision kaupungin investointitaso kasvaa lähivuosina. Konsernitasolla Raision vuokra-asuntojen hankkeet, Raision keskustan uudistuminen ja E18-nelikaistaistaminen sekä kaupunkiseudun joukkoliikennetarkaisut edellyttävät kaupungilta suurempaa investointikykyä vuosina 2020-luvun alkupuoliskolla.

Varovainen arvio on, että nykyisen noin 10 miljoonan euron investointitaso 1,5-2-kertaistuu vuosina 2020–2025.

## Talousarvion keskeiset tunnusluvut

TA2019 tunnusluvut	TA2019	muutos% vrt. TA2018	TAM2018	TP2017
asukasluku	24 354	-0,4	24 457	24 244
henkilöstömäärä*	1 337	2,5	1 305	1 292
henkilötyövuodet**	1 492	1,4	1 472	1 431
toimintatulot, M€	38,8	-5,3	41,0	39,7
toimintamenot, M€	-168,9	1,7	-166,0	-158,7
toimintakate, M€	-130,1	4,0	-125,1	-119,0
verotulot, M€	104,0	4,0	100,0	99,6
valtionosuudet, M€	27,0	0,8	26,8	28,1
vuosikate, M€	2,1	-16,8	2,5	9,3
tulos, M€	-4,8	-2,2	-4,9	2,2
investoinnit, brutto M€	11,6	-5,6	12,3	13,9
investoinnit, netto M€	9,6	-8,7	10,5	12,6
lainamäärä 31.12. M€ ***	79,4	15,1	69,0	59,0
uutta lainaa, M€	10,4	4,0	10,0	7,8
lainaa yht. €/asukas	3 260	15,6	2 819	2 433

Verotulot 1000 €	TP2015	TP2016	TP2017	TA2018	EN2018	TA2019	TS2020	TS2021
Kunnallisvero	84 900	85 391	85 963	86 449	85 801	90 198	93 294	96 584
muutos%	0,9 %	0,6 %	0,7 %	0,6 %	-0,7 %	5,1 %	3,4 %	3,5 %
Yhteisövero	5 898	5 042	5 902	5 929	5 567	6 175	6 357	6 570
Muutos%	13,6 %	-14,5 %	17,1 %	0,5 %	-6,1 %	10,9 %	3,0 %	3,4 %
Kiinteistövero	7 496	7 697	7 710	7 628	7 630	7 630	7 630	7 630
Muutos%	1,6 %	2,7 %	0,2 %	-1,1 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %
<b>Yhteensä</b>	<b>98 294</b>	<b>98 130</b>	<b>99 576</b>	<b>100 006</b>	<b>98 998</b>	<b>104 002</b>	<b>107 281</b>	<b>110 784</b>
Muutos%	1,6 %	-0,5 %	1,5 %	0,4 %	-1,0 %	5,1 %	3,2 %	3,3 %

Raitiotiehanke on mittava investointi. Investoinnin koon arvio Raision osalta on n 50 milj.€. Tehdyn pääsuunnitelman mukaan investointikustannus on n. 17-21 milj€ kilometri. Suomessa on toteutuneissa investoinneissa vastaavat kustannukset ovat olleet 12-18 milj€. km. Turun osalta hintaa ovat nostaneet kaupunkirakenteeseen liittyvät seikat, joita ei Raision osuudessa todennäköisesti olisi, myöskin varikon kustannukset ja siitä syntyvä Raision jyvitys on hyvin yläkanttiin laskettu.

Raitiotiehankeen, toteutus ja rahoitusmalli vaikuttaa oleellisesti miten investointi- ja myöhemmin raitiottietoinnin pyörittäminen tulee vaikuttamaan kaupungin budjettitalouden käyttötalous-, tuloslaskelma-, investointi- ja rahoitusosaan.

Investoinnin ja rahoituksen osalta valittu malli vaikuttaa siihen tuleeko investointi mahdollisen yhtiön vai kaupunkien taseeseen, esim.tuleeko hankkeeseen mukaan muita investoijia esim eläkeyhtiöitä jne. Tuloslaskelman osalta merkittävin vaikutus on raitiotien tuoma asukasmäärän kasvu, mikä suoraan heijastuu nouseviin verotuloihin. karkeasti arvioituna. Muita vaikutuksia ovat kiinteistövero kasvu sekä elinkeinotoiminnan kehittymisen kautta yhteisöverojen

kasvu. Käyttötalouteen syntyy toisaalta mm pysäkki- ja muun infran kunnossapitomenoja, operoinnin kustannuksia. Operointi tuottaa myös tuloja kasvavien matkustajatulojen kautta.

Merkittävin käyttötalouden hyöty tulee rakennusoikeuden myynnistä ja maankäyttö-sopimuksista. Raision kaupungin osalta raitiotien investointi ja käyttökustannukset tullaan saamaa takaisin pelkästään tällä työkalulla. Kaavoituksella ohjataan riittävä määrä rakennusoikeuspotentiaalia käytävän vaikutusalueella ml liityntäkaupunginosat, tämä yhdessä aktiivisen markkinoinnin kanssa luo perustan rakennusoikeuden neliöhinnan kasvulle, jatkossa tuplaantumiselle nykyisestä, ainakin keskustavisioalueella.

## 2.7. Yhteenveto

Raitiolinja muodostuu paisti yksittäisistä pysäkkikohteista, myös kokonaisuudesta. Kokonaisuudessa painottuu raitiotien kokonaispalvelukyky. Tähän liittyy mm.

- Kuinka laajan käyttäjäkunnan raitiotie saa suhteessa muuhun liikenteeseen
- Millä tavalla reitin vaikutusalueelle rakentuu kokonaisuus, mihin kuuluu asuminen, työpaikat, vapaa-aika kaupat, yksityiset ja julkiset palvelut.

Tiedepuiston +Raisio linjauksessa nämä kaikki elementit ovat hyvin esillä:

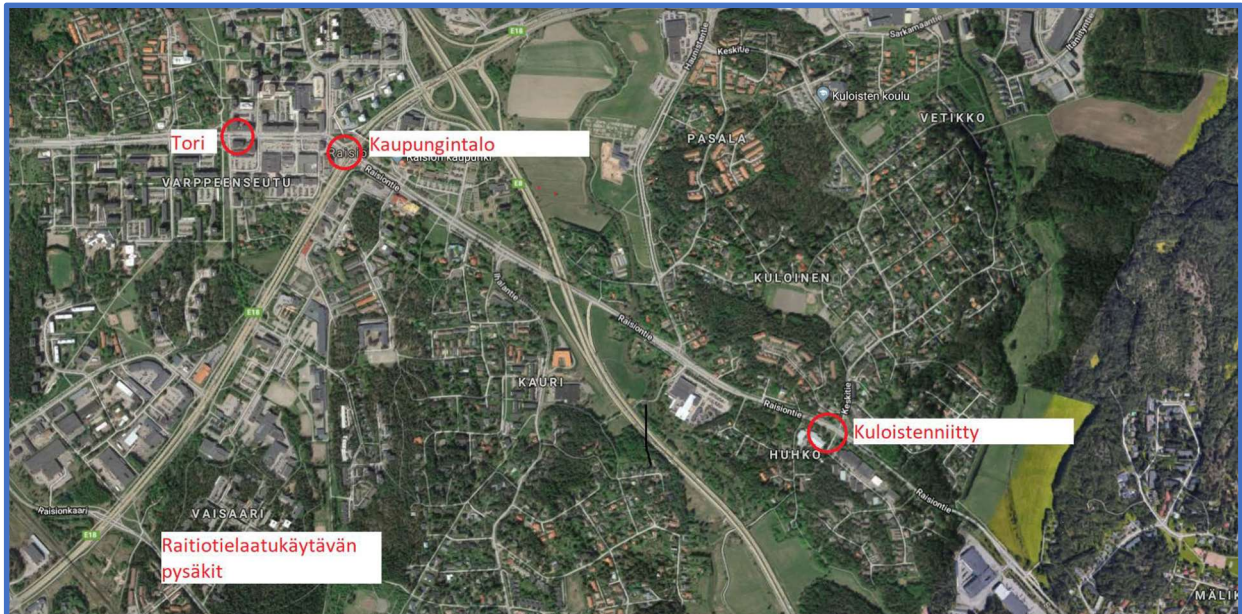
- Reitti kulkee läpi keskeisten asuinaluepotentiaalien, yliopiston, tiedepuiston julkisten ja yksityisten palveluiden sekä kahden kaupunkikeskustan, missä on useita merkittäviä rakentamisen kehittämispotentiaaleja. Näistä merkittävimmät ovat Turun puolella tiedepuisto ja matkakeskus ja Raisiossa kaupunkikeskusta ja kuloistenniitty
- Perusväestöpotentiaali riittävä Turun ja Raision yhteenlaskettu väkimäärä on 2050 n. 300.000 raitiolinjauksen toteutuessa
- Raision väkiluku 24000 ja yrityskanta 1500 yritystä luovat riittävän pohjan raitiokäytävän volyyymiin yhdistettynä Turun kaupungin vastaaviin lukuihin.
- Potentiaalinen rakennusoikeus. Turun ja Raision visiosuunnitelmissa raitiolinjauksen vaikutusalueella on rakennusoikeutta yli 3 miljoonaa kem<sup>2</sup>
- Kaupunkien omistus. Merkittävä määrä potentiaalisesta rakennusoikeudesta on molempien kaupunkien omistuksessa. ”
- Kaupunkien tiivis vuorovaikutus Turun ja Raision välillä on jo nyt mittavaa pendelöintiä, minkä voidaan arvioida raitiotielinjauksen myöten kaksinkertaistuvan vuoteen 2040 mennessä.
- Tulevat linjaukset. Nyt suunnitteilla oleva raitiolinja on ensimmäinen vaihe ja tulevat seuraavat vaiheet kasvattavat myös ensimmäisen vaiheen potentiaalia
- Raitiotielaatukäytävä sijainti Raision ytimessä antaa merkittävän mahdollisuuden hyödyntää mm liityntäliikenteen ja kevyen liikenteen ratkaisulla kehittämisen kannalta keskeisiä rivitalo- ja kerrostalokaupunginosia



### 3. Raison raitiotieliäatukäytävä vaikuttavuus maankäytön ja palveluiden jalotusarvon nousuun

#### 3.1. laatukäytävä

Suunnitellut pysäkit reitin varrelle



Kaupungin maanomistus- ja maankäyttö raitiotieliäatukäytävän alueella.

Laatukäytävä sijaitsee keskeisellä alueella Raision asumisen ja palveluiden kehittämisen kannalta

Raision kaupunki on toteuttanut aktiivista maanomistuspolitiikkaa, jonka tuloksena kaupungilla ”salkussaan” merkittävä satojen miljoonien eurojen maaomistusmassa laatukäytävän ympäristössä. Tämä antaa käytännössä tehokkaalla kaavoituspolitiikalla kaupungille vuoteen 2050 mennessä luoda 2-1,5 miljoonan k-m2 rakennusoikeuspotentiaalien. La

Laatukäytävän vaikutusalueella on mahdollisuus toteuttaa kaavoituksellisesta lähtökohdista käsin

A = Asuinrakennusten korttelialue

AK = Asuinkerrostalojen korttelialue

AP = Asuinpienalojen korttelialue

AR = Rivitalojen ja muiden kytkettyjen asuinrakennusten korttelialue

AL = Asuin-, liike- ja toimistorakennusten korttelialueita

ja samalla luoda vahva viheralueiden vyöhyke

-

## 3.2. Rasion keskustan kehittyminen -Keskustavisio, Torin ratikkapysäkin vaikutusalue

### 3.2.1. Kaavoitustilanne

Rasion keskikaupungin asemakaavaluonnosalueella on voimassa oleva keskikaupungin osayleiskaava. Osayleiskaavassa alueelle on osoitettu kerrostalovaltaista asuntoaluetta (AK), Pientalovaltaista asuntoaluetta (AP), Keskustatoimintojen aluetta (C), Kaupallisten palvelujen ja työpaikkojen aluetta (KMT), Palvelujen ja hallinnon aluetta (P), Jukisten palvelujen ja hallinnon aluetta (PY), Työpaikka-alue (TP), Lähivirkistysaluetta (VL), Yleisen tien aluetta (LT), Vesialuetta (W) sekä katualueita.

Osayleiskaava antaa mahdollisuuden tiiviiseen rakentamiseen ja monipuolisiin toimintoihin

Keskikaupungin asemakaavaluonnos ja merkintöjen selitykset

**Kaavaluonnoksen merkinnät:**

**VP-kansi**  
Maantietunnein kannen päälle rakennettava puistotus.  
Puistoon sijoittuvat istutusalueet, oleskelualueet, rakennelmat ja kulkuväylät sekä katutiet tilat (esim. mahdollinen talvipuutarha) rakennetaan erillisten suunnitelmien mukaisesti.

**Maantietunnein**  
Maantietunnein rakentamisen aikainen tilapäinen teilikennealue.  
(kaksi ajokaisaa molempiin suuntiin)

**Joukkoliikennekaista**  
Sisältöään muuttuva korttelialue, jonka asemakaavaa muutetaan E18 Keskikaupunki-kaavanhanketta seuraavissa kaavamuutoshankkeissa. Kirjaintunnus kertoo alueen tulevista suunnitelmista.

**A** Tonille tutkitaan mahdollisuutta rakentaa korkea asuin-, liike- ja toimistorakennus.

**B** Rakentamattomalle tonille tutkitaan mahdollisuutta rakentaa korkea asuin-, liike- ja toimistorakennus.

**C** Tonille suunnitellaan asuin- ja toimistorakennusta.

**D** Rakennuskiellossa olevan pientaloalueen paikalle tutkitaan erilaisia keskusta-asumiseen soveltuvia ratkaisuja.

**E** Liikerakennusten korttelialueelle tutkitaan mahdollisuutta sijoittaa asuin- ja toimistorakennuksia, joissa mahdollisesti myös liike- ja toimistotiloja.

**F** Merikadun eteläpään mutkat on tavoitteena suoristaa tulevaisuudessa.

**G** Korttelialue, jolle tutkitaan mahdollisuutta sijoittaa päivittäistavarakauppa tai muita kaupallisia ym. palveluja.

**H** Toteutumaton liike- ja toimistorakennusten korttelialue muutetaan pysäköintialueeksi nykyisen tilanteen mukaisesti.

**I** Nykyisen pysäköintikorttelin (LPA) sekä liike- ja toimistorakennusten korttelialueen (K) toiminnallista sisältöä tarkistetaan.

**J** Nykyisen pysäköintikorttelin (LPA) ja yleisten rakennusten korttelialueen (Y) toiminnallista sisältöä tarkistetaan.

**K** Hautausmaan laajennusalue.  
Melusuojaus Raumantien suuntaan. Suoja- ym. kasvillisuuden korkeutta määriteltäessä huomioidaan Ration kirkon asema Rationjokilaakson maisemassa.

**Y** Ydinkeskustan liike- ja asuikortteleiden alue, johon tehdään Ration keskustavisioita tukevia asemakaavamuutoksia pitkällä aikavälillä tulevaisuudessa.

**Muinaismuistokohde** (tunnus sama kuin Keskikaupungin osayleiskaavassa)  
sm-2 Tassalahovi  
sm-3 Lumpelanpuisto  
sm-10 Tuomala  
sm-11 Nallinkatu  
sm-13 Vehon pelto

**3m** asemakaavaluonnoksen ukopuolella oleva viiva.

- Tie- ja katualueiden keskinäistä rajausta ei ole osoitettu luonnoksessa.  
- Asemakaavateollalla määritellään teiden, katujen, kiertoliittymien sekä kävely- ja pyöräteiden vaatima tilan tarve. Asemakaavan mukainen liikenne- ja katualueiden suunnitteluratkaisu otetaan tie- ja katusuunnitelmissa.

**RAISION KAUPUNKI**  
**E18 KESKIKAUPUNKI**  
ASEMAKAAVAN JA ASEMAKAAVAN MUUTOKSEN LUONNOS 1:2000  
Ration kaupunki / Maankäyttöpalvelut 16.4.2019



Keskustan asemaakaavaluonnoksen pinta-ala on 148,5 ha. Raision kaupunki omistaa alueesta n. 78,3 ha, valtio n. 26,3 ha ja yksityiset n. 43,9 ha.5

#### *Vaikuttavuusalueen määrittely*

Vaikuttavuusalueen määrittely on pitkälle tapauskohtainen, mikäli esim. palveluiltaan tai luonto-olosuhteiltaan hyvä asuntoalue sijaitsee lähempää 800 metriä pysäkestä, on sen veto-voima/vaikuttavuus vähintään yhtä hyvä kuin lähempänä pysäkkiä olevan alueen, jolla ei vastaavia etuja. Myös kokonaismatka-aika vaikuttaa esim. mikä ratikan aikatauluväli. Uudet sähköiset henkilökohtaiset kulkuvälineet tulevat pyörien rinnalle siirryttäessä ratikkaan.

Myöskään perinteinen jako paikallisjuniin metroon ja ratikkaan ja niiden vaikuttavuus etäisyyksiin on muuttunut. Näiden kulkumuodot lähestyvät toisiaan mm maksinopeuden ollessa jo lähellä toisiaan. Raitiotie on usein myös osasta reitistä pikaraitiotie nopeus 80 km tunnissa.

### **3.2.2. Torin ratikkapysäkin ja kaupungintalon vaikutusalue**

#### *Torin ratikkapysäkki*

Uusi Raisio - alueen suunnittelun ja toteutuksen lähtökohdat ja tavoitteena on tilaisuus uudistaa kaupungin keskustaa. Keskustaa halkova E18-tie muutetaan tunneliksi. Tunnelin myötä kaupungin ytimeen syntyy poikkeuksellisesti uutta maa-aluetta. Turun seudun joukkoliikennetarkaisu tuo mahdollisuuden toteuttaa raitiotiekäytävä. Muutokset vaativat asemakaavoitusta, jonka tueksi kaupunki on laatinut keskustavision. Visiossa Raision keskusta on vihreä ja hyvin saavutettava innovaatiokeskus ja kohtaamispaikka. Keskustavision kattaa tunnelin lähialueet sekä Varpeenaukion, Tasalanaukion ja Soliniuksenkujan ympäristöä. Tunneli alkaa Raisiontien ja E18-tien risteyksestä ja se on noin 450 metriä pitkä.

Keskikaupungin asemakaavaluonnoksessa osoitetaan monipuolisesti uutta ja täydennysrakentamista

- Korkeille kerrostaloille
- Muulle asumiselle
- Toimisto ja liiketiloille
- päivittäistavarakaupalle
- Yksityisille ja julkisille palveluille

#### *Keskustavision*

Raision uudessa keskustavisionissa hyödynnetään kaupungin erinomaista saavutettavuutta, mutta keskusta yhdistetään ympäröiviin viheralueisiin. Uuden keskustarakenteen monimuotoiset viheralueet, korttelipuistot ja viherkäytävät, luovat alueelle omaleimaista identiteettiä.”

Täsmällinen täydennysrakentaminen, joka pohjautuu olemassa olevaan rakenteeseen

- Kaupunkimainen tiivistäminen, joka korostaa laadukkaita kaupunkitiloja
- Keskeisten julkisten toimintojen keskittäminen keskustaan
- Palveluiden ja toimitilojen sijoittaminen kaupungin keskustaan

#### Innovaatio yhdistävänä identiteettinä Raisiossa

- Houkutteleva yrittäjyysympäristö
- Avoin foorumi jakamista ja tutkimista varten
- Innovaatio näkyy kadun varrella
- Kaupunkitilojen verkko, joka edesauttaa innovaatioympäristön integroitumista
- Luodaan erilaisia kohtaamispaikkoja, joissa luovuus ja innovaatio ovat keskipisteessä
- Edesautetaan paikallista yrittäjyyttä
- Start-up kulttuuri ja paikallinen liiketoiminta näkivillä kaupunkiympäristössä
- Paikallinen infrastruktuuri sovitettu innovaatioalueille

#### Eri liikennemuodot liittyvät toisiinsa

- Raitiovaunu- / bussipysäkki ensisijaisena kaupunkitilojen driverina
- Parannetaan jalankulun yhteyksiä keskustarakenteessa
- Pyörä- ja jalankulunverkko linjassa raitiovaunu- ja linja-autoverkkoon
- Minimoidaan autoliikenne kaupungin keskustassa
- Tehokas liityntäpysäköinti
- Sujuvat siirtymät eri kulkumuotojen välillä
- Asetetaan kevyt liikenne etusijalle

#### Saavutettavat vihertilat ympäri vuoden

- Luodaan viherrakenne joka liittää keskustan ympäröivään viherrakenteeseen
- Integroidaan luonto- ja virkistystoiminta keskustan rakenteeseen
- Pohjoiseen ilmastoon soveltuvat vihreät kohtaamispaikat
- Kasvillisuus sosiaalisen infrastruktuurin parantamiseksi
- Kehitetään uusia performatiivisia maisemia ja rakennustyyppejä

#### Keskustarakenteen tiivistäminen

- Täsmällinen täydennysrakentaminen, joka pohjautuu olemassa olevaan rakenteeseen
- Kaupunkimainen tiivistäminen, joka korostaa laadukkaita kaupunkitiloja
- Keskeisten julkisten toimintojen keskittäminen keskustaan
- Palveluiden ja toimitilojen sijoittaminen kaupungin keskustaan

Uuden Raision tärkeimmät osa-alueet ovat keskustan porttina toimivat korkeat rakennukset ja niiden välissä oleva talvipuutarha, josta avautuu tunnelin kannelle rakentuva puisto. Puisto yhdistää keskustarakenteen ja luo suuren vihreän maiseman keskelle Raisiosta. Myös muut keskustan alueet jäsenyivät kaupunkitilojen sarjaksi. Keskustapuistoa ympäröivät uudenlaiset townhouse-asuinkorttelit. Liikekeskustan rakennuskantaa uudistetaan ja tiivistetään ajan kuluessa. Keskustavision toteuttaminen on monelle vuosikymmenelle ulottuva, vaiheittain rakentuva kokonaisuus.



Kuva keskustavisionalueesta

Kaavaluonnoksessa ja visiossa on lähtökohtana tiivis kerrostalorakentaminen ja vastaavasti puisto yms. vapaan tilan jättäminen. Tiivis rakentaminen pitää sisällään myös ainakin kahden korkean tornikerrostalon rakentamisen. Vaikutusalueelle voidaan rakentaa myös toimisto- ja liikerakennuksia sekä julkisten palveluiden tiloja. Alueella on paljon tontteja joiden käyttötarkoituksen muutoksilla saadaan kaupunkirakennetta kehitettyä ja asuinrakentamisen tiivistämistä.

Kaupungin asuntopolitiikan mukaisesti alueelle tulee myös runsaasti ARA rakentamista

Raision keskustan pysäköintiä tehostetaan kehittämällä rakenteellisia pysäköintilaitoksia. Nämä sijoittuvat kehätien varrelle ja pyrkivät pienentämään keskustan läpiajoa. Pysäköintilaitosten avulla pystytään vapauttamaan merkittävästi nykyisten pysäköintialueiden tontteja asuinrakentamiseen.

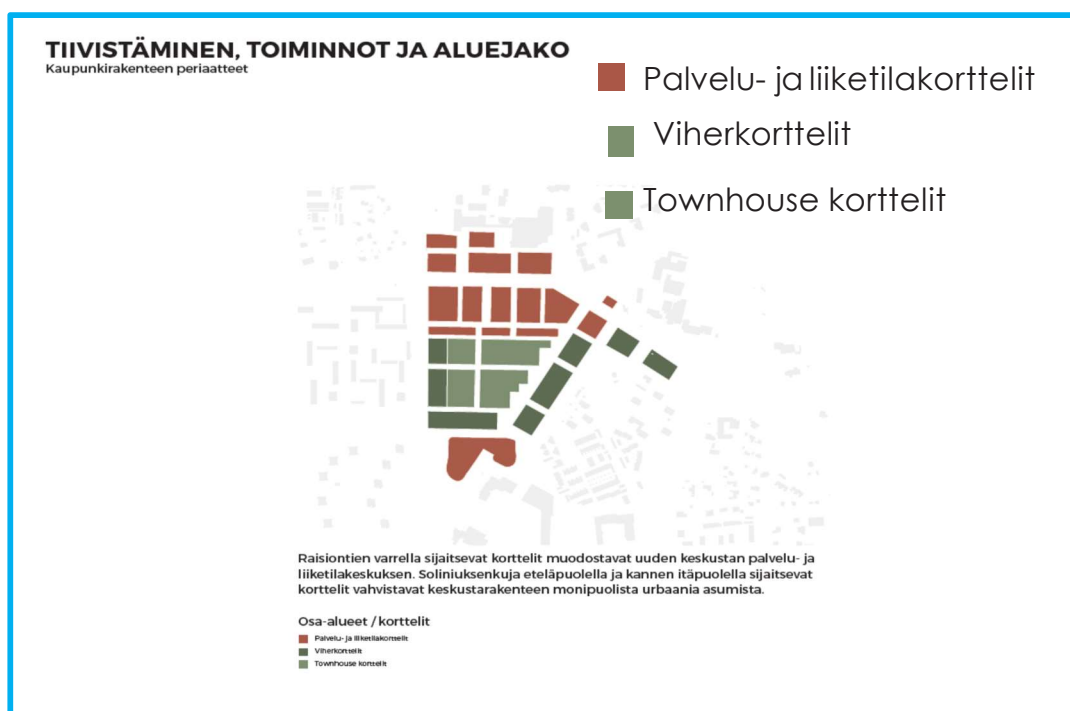


Pysäköinti rakennetaan tehokkaasti pysäköintilaitosten avulla, nämä laitokset ovat myös liiketaloudellisesti järkeviä; talo ja huoneistokohtainen autopaikka esim. talon alakerrassa jää pois samoin pystytään hyödyntämään muuta autopaikkapinta-alaa tehokkaammassa ja viihtyisämmässä käytössä. Pysäköintilaitosten hinnoitteluun voidaan ottaa mukaan infran hoitoon liittyviä kustannuksia, jotka perinteisissä malleissa ovat kaupungin yksin kustannettavia.

### *Keskustan alueen aikataulu toteuttamiselle*

Jos E18-tiehanke pysyy aikataulussa, rakentaminen Raision keskustassa käynnistyy vuonna 2021. Tunnelin valmistuttua voisi alkaa keskustapuiston ja talvipuutarhan rakentaminen kannen päälle. Seuraavassa vaiheessa keskustarakennetta voidaan tiivistää muun muassa rakentamalla uusia asuinkortteleita puiston tuntumaan ja kehittämällä palvelukortteleita. Kolmanneksi visiosta voidaan toteuttaa puiston läntisen puolen kortteleita.

keskustavisio ja asemakaavan tavoitteet ovat kunnianhimoiset ja ne antavat pohjaa pitkälle tulevaisuuteen



Alue on suunniteltu toteutettavasti viidessä osassa

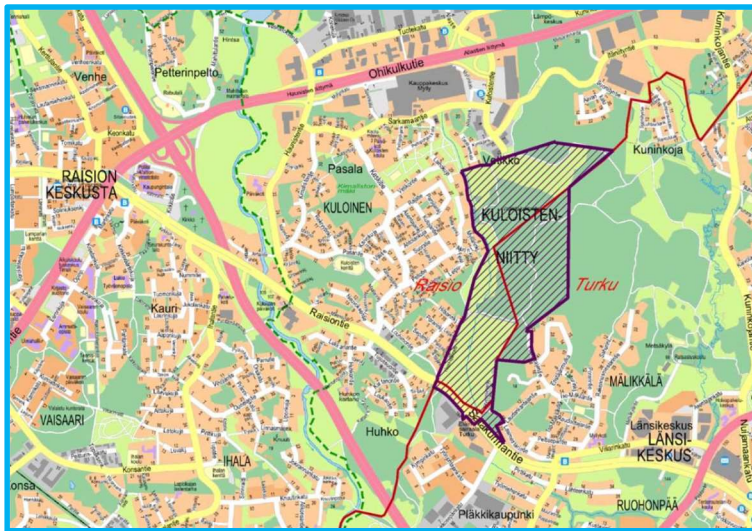
1. "Kick start" - Kansi ja kannen päälle sijoittuva puisto rakennetaan
2. Keskuspuisto, talvipuutarha ja ratikka kehitetään
3. Olemassa olevan keskustarakenteen tiivistäminen ja uudistaminen
4. Puiston läntisellä puolella sijaitseva maa-alue kehitetään ja uudistetaan
5. Keskustan jatkokehittäminen tulisi keskittää olemassa olevien liikenneväylien varten, jotta keskustaa ympäröivät viherkäytävät korostuisi ja ulottuisi keskustaan asti.

### *Kaupungintalon ratikkapysäkin vaikutusalue*

Kaupungintalon pysäkin vaikutusalue on keskeisiltä keskikaupungin asemakaavaluonnoksen sisällä ja alue kytkeytyy keskustavisioalueeseen, Alueella on mm. Seurakunnan omistuksessa oleva merkittävä maa- ja kiinteistöalue. Myös kaupungintalon tonttia voidaan hyödyntää

tehokkaammalla rakentamisella. Asemakaavaluonnoksen mukaisesti alueella on runsaasti tontteja, joiden käyttötarkoitusta voidaan muuttaa. Näitä ovat mm. pysäköintialueet, rakentamaton aluetta, teollisuus ja kaupan kiinteistötontteja, joiden käyttötarkoitusta kaavaluonnoksen mukaisesti tarkastetaan. Kaupungilla on myös maaomistusta vaikutusalueella.

### 3.2.3. Kuloistenniityn ratikkapysäkkialue sekä kuloistenniityn ja Kirkon välinen alue laatuikäyvässä



#### *Kuloistenniityn asemakaavan muutos*

Kahdesta erillisestä osa-alueesta koostuva kaava-alue sijaitsee Raision 6. kaupunginosassa (Kuloinen) Raision ja Turun raja-alueella. Pohjoinen alue sijoittuu Kuloistentien päässä olevalle peltoalueelle ja eteläinen alue Raisiontie /Satakunnantien vieriselle peltoalueelle. Tavoitteena on suunnitella alueen pohjoisosaan rivitalo- ja muu pientalovaltainen asuinalue ja eteläosaan kerrostalovaltainen asuinalue.

Raision kaupungin alueella oleva kaavoitettava alue sijaitsee 6. kaupunginosassa (Kuloinen) Raision ja Turun raja-alueella. Alue rajoittuu etelässä Satakunnantiehen, pohjoisessa Kuloistentien päähän ja sen lähialueisiin, lännessä Hepokankareen ja Pasalan omakotialueisiin ja idässä Turun kaupungin rajaan.

Raision puolella alue on pääosin asemakaavoittamatonta pelto- ja metsäaluetta. Turun rajan tuntumassa, alueen kaakkoiskulmassa, on vanha asemakaava vuodelta 1964. Kaavassa on kaksi omakotitonttia sekä Kirvesmiehenkuja-niminen katualue. Alueen eteläosassa on voimassa olevassa asemakaavassa rajattu Satakunnantien suuntaiset kaistaleet tie- ja puistoalueiksi. Alueen pohjoisosassa on asemakaavalla osoitettu pieni kolmionmallinen puistoalue ja länsireunassa, Hepokankareen asuinalueen reunalla Heleniuksenpuisto -niminen puistovyöhyke



Alueella sijaitsee uudelle kerrostalo korttialueeseen hyvin soveltuva kunnan omistuksessa oleva kuloistenniitty- Alueella on runsaasti täydennysrakentamisen alueita sekä myös ns. urbaania joutomaata, mikä ei ole, tällä hetkellä maankäytön piirissä.



Kuloistenniityn ja kirkon välisellä alueella on ns. urbaania kesantoa, rakentamatonta maa-alueita sekä matalarakenteista teollisuus ja liiketilaa, joihin voidaan kohdistaa sekä täydennysrakentamista että kerrostalopainotteista uudisrakentamista.

### 3.2.4. Liityntäalueet

Liityntäalueet muodostuvat useimmista eri kohteista joihin kaupunki on suunnannut tiivimpää asuinrakentamista tai joissa on kaupan keskittymä, jonka läheisyydessä on asuinalueita. Tällaisia alueita ovat:

Kauppakeskus mylly

Alhaisten alue

Kokinvuori

Kisakylä

Nuorikkala

Myllyn alue

Näihin alueisiin suunniteltu kerrostaloja rivitaloja tai molempia. Alueilla on runsaasti mahdollisuuksia kaavoittaa monipuolista asuinrakentamista.

### 3.2.5. Liike- ja toimistorakentaminen

Keskustan asemakaavaluonnoksessa on varattu alue toimisto- ja liikekorttelille, missä on myös mahdollista rakentaa päivittäistavarakaupalle kiinteistöjä. Myös Kuloistenniityn ja sekä Kuloistenniityn ja kirkon väli sopii hyvin toimisto- liike ja päivittäistavarakauppapalveluille. Laatuikäytävä tukee vahvasti visiosuunnitelman painotuksia monipuolisten toimintojen sijoittumista alueelle. Yhtenä mahdollisuutena on kehittää keskusta-alueelle lääke- ja telakkateollisuuteen liittyvää tutkimus ja kehittämistoimintaa osana tiedepuistokokonaisuutta. Laatuikäytävän vaikutusalueelle muuttaa merkittävä uusia asukkaita, jotka tulevat käyttämään monipuolisia palveluita. liittyen aina vapaa-ajasta yksityiseen terveydenhuoltoon.

### 3.2.6. Julkiset palvelut

Julkisten palveluiden osalta raitiotielaatuikäytävän tuoma uusien asukkaiden volyyymi edellyttää ainakin päiväkotirakentamista, mahdollisesti panostusta myös koulutiloihin, ja muihin julkisen palveluiden investointeihin. Toisena tärkeänä seikka on nykyisten julkisten palveluiden hajainaisuuden poistaminen tuottamalla keskeiset palvelut joko saman katon alle tai välittömään läheisyyteen. Osa julkisista palveluista voidaan toteuttaa yhtiömuotoisena liiketoimintapohjaisesti. Pysäköintilaitokset ovat hyvä esimerkki tästä toimintamuodosta.

## 3.3. Rakennusoikeuden ja maankäyttösopimusten hinnoittelu ja kunnan tulot

### 3.3.1. Lähtökohdat

Arvioitaessa raitiolaatuikäytävän tuottamia maankäyttö ja kiinteistövaikutuksia keskeisenä tekijöinä ovat rakennusoikeuden potentiaalinen määrä rakennusoikeuksien hintataso ja maankäyttösopimukset. Laatuikäytävän tuomat vaikutukset ja voidaan ajallisesti jakaa seuraaviin ryhmiin

- |   |           |
|---|-----------|
| • toteutussuunnitelmapäätös             | 2019      |
| • investointipäätös                     | 2021      |
| • rakentaminen ja liikenteen käynnistys | 2023-2026 |

- Raitiolinjareitti toiminnassa 2026- 2035
- Raitiotieverkon ollessa täydessä laajuudessa 2050

Hanke voidaan myös aikaistaa niin että, liikenteen voi käynnistää jo 2024-2025

Nyt päätöksentekovaiheessa oleva toteutussuunnitelmapäätös on irrotettu investointipäätöksestä, eli hanke voidaan myös jättää toteutumatta, Kuitenkin on todennäköistä, että jotkut investoijat ottavat ”etunojaa” arvioiden että joka tapauksessa ko. investointi löytää ostajansa.

Investointipäätöksen ja rakentamisen aloittaminen nousee Raisiossa keskeiseen rooliin, tällöin on odotettavissa voimakas buumi rakentajien ja kiinteistöinvestoijien osalta. Tärkeässä roolissa tuolloin on tonttikannan tarjontakapasiteetti. (Tampereen esimerkki on osoittanut kysynnän jatkuvan kiihtyvällä vauhdilla myös rakentamisaikana)

Monet investoijat odottavat taasen liikenteen käynnistymistä. Tällöin myös julkiset palvelut päiväkodit jne. ovat osin toiminnassa ko. alueella.

Seuraava merkittävä kasvusysäys syntyy, kun reitin hyödyt alkavat ensimmäisinä operointivuosina näkyä

### 3.3.2. Rakennusoikeuden hinnan kehittyminen ja kerrosneliömäärät pysäkkien vaikutusalueilla

Ydin keskusta-alueella: keskustavisioalue ja muut välittömässä läheisyydessä olevat alueet voidaan asumisen rakennusoikeuden lähtöhintana pitää toteutussuunnitelmapäätöksen jälkeen 225€ k-m<sup>2</sup>. (tällä hetkellä hintamediaani on ollut n 160 k-m<sup>2</sup>). Esimerkiksi Tampereen kokeusten pohjalta hinta tulee nousemaan rakentamisvaiheeseen mentäessä parhaimmillaan liki kaksinkertaiseksi, erityisesti sen loppuvaiheessa. Tower aleen korkeiden rakennusten rakennusoikeushinta voi olla 30% muuta alueen hinnoittelua korkeampi. Investointipäätöksen rakennusoikeus vaikutuksen voidaan arvioida olevan n. 30%.

Nykyinen tonttihinnoittelu on ollut kiinnitettynä ARA hinnoitteluun (onko näin). Tällöin tulee aiheelliseksi miettiä ARA enimmäishintojen 160€ k-m<sup>2</sup> irrottamista muusta hinnoittelusta.

Liike- ja toimistotilojen sekä päivittäistavarakaupan osalta rakennusoikeushinta nousee vastaavalla tavalla hankkeen eri vaiheissa mutta hintojen nousuarvio on maltillisempaa.

### 3.3.3. Raision toripysäkin ja kaupungintalon pysäkkien ydinvaikutusalue merkittävin keskustavisioalue

Tunnelin valmistumisen myötä ja ratikan investointipäätöksen myötä ensimmäinen vaihe 2021-2023	10 000 k-m <sup>2</sup> hinta 220 €/k-m <sup>2</sup> , yht. n 2,2 M€.
Rakentaminen, 2023- 2026	20.000 k-m <sup>2</sup> hinta 300€/k-m <sup>2</sup> yht. n. 6.M€

Raitiotieliikenne reitti toiminnassa 2026-2035	85000 k-m2 hinta 450 €/k-m2 yht n.38,5 M€
Verkon ollessa täydessä laajuudessa 2050	150.000k-m2 hinta 500€ k-m2 yht. 75M€

#### Torin pysäkin ja kaupungintalon pysäkin reuna-alueet

Tunnelin valmistumisen myötä ja ratikan investointipäätöksen myötä ensimmäinen vaihe 2021-2023	5.000 k-m2 hinta 200 €/k-m2 yht. n. 1.M€
Rakentaminen, 2023- 2026	10.000 k-m2 hinta 200 €/k-m2 yht. n. 2.M€
Raitiotieliikenne reitti toiminnassa 2026-2035	15.000k-m2 hinta 250 €/k-m2 yht n.3,75 M€
Verkon ollessa täydessä laajuudessa 2050	30. 000k-m2 hinta 300 € k-m2 yht. 6M€

#### Liike- ja toimistotilat

Tunnelin valmistumisen myötä ja ratikan investointipäätöksen myötä ensimmäinen vaihe 2021-2023	5000 k-m2 hinta 100€ k-m2 yht. 0,5 M €
Rakentaminen 2023-2026	5.000 k-m2 hinta 150 €/k-m2 yht. 0,75M€
Raitiotieliikenne reitti toiminnassa 2026-2035	10.000 k-m2 hinta 200€/k-m2 yht 2M€
Verkon ollessa täydessä laajuudessa 2050	15.000k-m2 hinta 300/k-m2 yht. 4,5 M€

### 3.3.4. Kuloistenniityn pysäkki ja Kuloistenniityn sekä kirkon välinen alue

#### Asuminen Kuloistenniitty

Investointipäätöksestä liikenteen käynnistämiseen 2021-2026	30-.000 k-m2 hinta 200 €/k-m2, yht. n. 6 M€.
Raitiotieliikenne reitti toiminnassa 2026-2035	30.000 k-m2 hinta 300 €/k-m2 yht. 6M€
Verkon ollessa täydessä laajuudessa 2050	25.000 k-m2 hinta 350€ /k-m2 yht. 8,7 M€

## Asuminen Kuloistenniityn ja kirkon välinen alue

Investointipäätöksestä liikenteen käynnistämiseen 2021-2026	5.000 k-m2 hinta 160 €/k-m2, yht.n 0,8 M€.
Raitiotieliikenne reitti toiminnassa 2026-2035	15000 k-m2 hinta 200 €/k-m2 yht. 6M€
Verkon ollessa täydessä laajuudessa 2050	25.000 k-m2 hinta 350€ /k-m2 yht. 8,7 M€

## Liike ja toimistilat Kuloistenniityn pysäkki ja Kuloistenniityn ja kirkon välinen alue

Investointipäätöksestä liikenteen käynnistämiseen 2021-2026	5000 k-m2 hinta 70€ k-m2 yht. 0,5 M €
Raitiotieliikenne reitti toiminnassa 2026-2035	5000 k-m2 hinta 100 €/k-m2 yht 0,5M€
Verkon ollessa täydessä laajuudessa 2050	10.000k-m2 hinta 150€/k-m2 yht. 1,75 M€

### 3.3.5. Muut vaikutukset

#### *Nykyisten kiinteistöjen ja asuntojen hintojen arvonnousu laatukäytävän toteutuessa*

Lumparlan ja Kisakylän asuntojen ja rakennusoikeuden arvonnousu ratikkapäätöksen myötä on n, 20-30%

Aiempien tehtyjen selvitysten perusteella nykyisten kiinteistöjen arvonnousu on ollut 5-10 % luokkaa raitiotielinjauksen tullessa. Tulokset ovat esim. Euroopassa vaihdelleet paljon. Asuntojen arvon nousuun on vaikuttaa oleellisesti kuinka paljon raitiotiekäyvän vaikutusalueen maankäyttö muuttuu kokonaisuudessaan syntykö esim. aivan uudentyyppisiä alueita palveluineen, jolloin arvonnousu on voimakkaampaa. Oleellista on myös nykyisen asuntokannan ikä ja kunto sekä sopivuus mahdollisen uusien kohderyhmien käyttötarkoituksiin. Tältä pohjalta voitaneen olettaa olemassa olevan asuntokannan arvon nousevan investointipäätöksen ja vaikutusalueen aktiivisen markkinoinnin tuloksena n.10-15%

#### *Verotulovaikutukset*

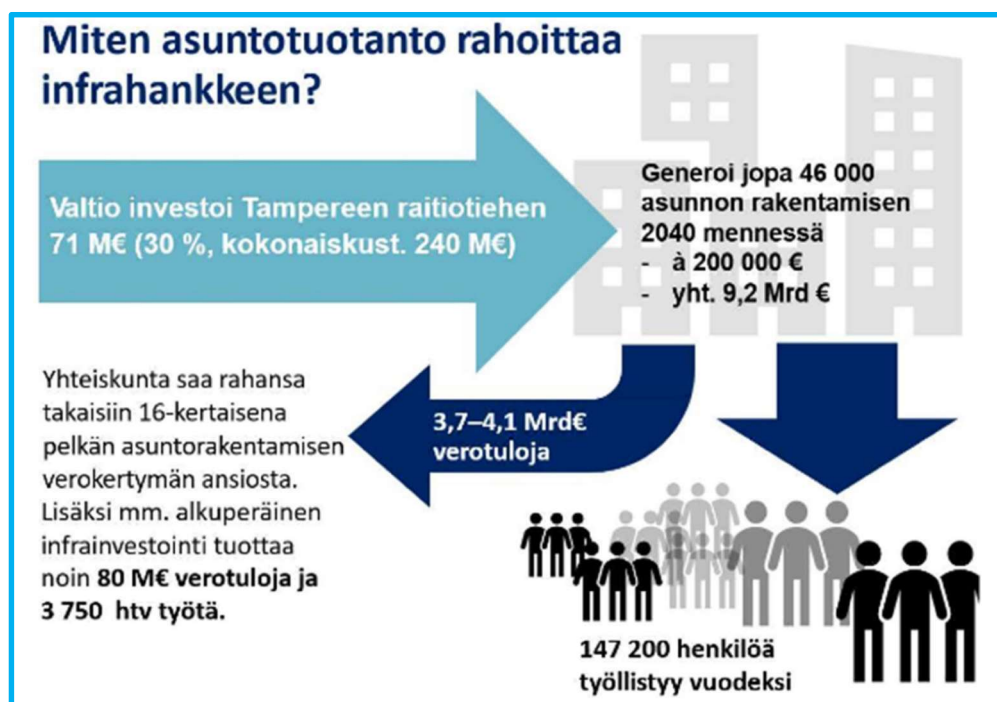
Verotulovaikutukset eivät kuulu suoran tämän työn sisältöön, mutta niitä arvioidaan perustuen asuntorakentamisen lisääntymiseen raitiolaatukäytävän toteutuessa. Kunnallisveron kasvuvaiikutusta voidaan peilata suhteessa uusien asuntojen tavoitemäärään. Jos pidetään kerrostaloasumisessa 75 m2 asuntoa, jossa asuu kaksi työssäkäyvää henkilö laskennallisena lähtökohtana Pääryhmä kaupungin ulkopuolelta tulevista asukkaista on työssäkäyviä, pääasiassa perheellisiä

ihmisiä, joita houkuttelevat Raisioon yhteyksien lisäksi työpaikka, kaupalliset ja julkiset palvelut koko perheelle, ympäröivä luonto ja vapaa-ajan harrastukset. (Turun osalta profiilissa painottuu enemmän ehkä pienemmät perhekööt ja yksinasujat, mikä on suuremmissa kaupungeissa keskusta-asumisen trendinä.)

Raitiotielaatukäyvän 200 n. uuden asunnon tuottaminen. Yhden asunnon koko 70 m<sup>2</sup> jolloin kokonaiskerrosneliö on n. 17.000. Tällöin saadaan 400 uutta veronmaksajaa kaupunkiin. Laskennallinen keskimääräinen verotulovaikutus yhdestä veronmaksajasta on vuodessa 6000 €. Tällöin verotulovaikutus on 2,4 milj. €. euroa vuositasolla. Nyt laatukäytävän välittömässä vaikutusalueelle esitetään n 80.000 k-m<sup>2</sup> edestä tulevan asuinrakentamista. Tämä on n 900 70m<sup>2</sup> kokoista asuinhuoneistoa, mikä toisi 150 asunnon vuosittaisen asuntotuotannon. Näistä uusista asukkaista arvioidaan olevan työssäkäyviä 70-80%, asuntojen kokoluokka on mediaani 40-100 m<sup>2</sup> asuntojen väliltä. Työssäkäyvien määrä voidaan arvioida olevan n 1,5 per asunto. Tällöin vuositasolla tästä kunnallisverovaikutus olisi 2023-2026 (oletetaan että ensimmäiset 150 asuntoa ovat valmiita 2023)  $150 \cdot 1,5 \cdot 6000 = 1,4 \text{ M€}$  vuodessa ja vuonna 2026 kokonaisvaikutus olisi  $600 \cdot 1,5 \cdot 6000 = 5,4 \text{ M€}$  vuodessa. Tästä arviolta 80% on uusia asukkaita Raisiolle, jolloin nettohyöty vuositasolla olisi 2026 4,3 M€

Laatukäytävän vaikutukset alkavat välittömästi investointipäätöksestä. Keskusta-alueen asema-kaavoituksen ja nykyisten tonttien rakentamisen myötä verotulovaikutuksia syntyy jo vuonna 2023. Riippuen tietenkin siitä, milloin investointipäätös tehdään. Laatukäytävän tuomien verotulojen kasvua seuraa myös hankkeen rakentamis- ja valmistumisaikataulua.

Työssä ei ole arvioitu yhteisöverotuloja eikä tulovirtoja aluetalouteen. Mainittakoon että Tampereella arviot, joista on jo nyt toteutusnäyttöä ovat



Lähde rakennusteollisuus RT

## 4. Johtopäätökset ja kaupungin jatkotoimenpiteet

### *Johtopäätökset*

Raision kaupungin mahdollisuudet kasvaa 30.000 asukkaan kaupungiksi vuoteen 2040 mennessä ja 35.000 asukkaan tavoite on mahdollinen vuona 2050. Turun tavoite nostaa väkilukunsa nykyisestä 191.000:sta asukkaasta 250.000 vuoteen 2050 mennessä edellyttää 30 % kasvua. Raision nykyinen asukasluku 24200 nopeakin nostaminen on realistista nimenomaan keskustan ja koko laatukäytävän kehittämisen avulla.

Raitiotielaatukäytävä luo pohjan rakentaa Raision käytävän ympärille autottoman työssäkäynnin ja asumisen keskittymän. Käytännössä laatukäytävä toimii molempiin suuntiin Raisioon ja Turkuun

Työssäkäynnin keskittymän mahdollistaa esim. tiedepuistosatelliitin luomisen keskustaan. Asumisen ja työssäkäynnin olohuone Raisio Town House

Analyysi osoittaa ettei suuria kaupallisia palveluita tarvita laatukäytävän välittömään läheisyyteen Tätä palvelutarjontaa, jonka käyttöä vahvistetaan kevyen liikenteen ja joukkoliikenteen liityntäyhteyksillä löytyy olemassa olevista keskittymistä.

Kokonaisuudessaan Raisio kilpailee Turun kanssa hieman edullisemmalla hintatasolla ja muiden Turun seutukuntien kanssa sijainnilla ja joukkoliikenneyhteyksillä

Kaupunki on onnistunut maankäyttöpoliitikassaan turvaamaan mittavan usean sadan miljoonan maanomistussalkun laatukäytävän vaikutusalueella. Tämä antaa käytännössä tehokkaalla kaa-voituspolitiikalla kaupungille vuoteen 2050 mennessä luoda 1-1,5 miljoonan k-m2 rakennusoi-keus- ja maankäyttösopimuspotentiaalin.

Selvityksessä arvioidaan Vuoteen 2026 mennessä olevan realistista rakentaa 95.000 k-m2 asun- totuotantoa laatukäytävän alueelle. Tämä tarkoittaa vuositasolla ratikan investointipäätöksen ja tunnelin kattauksen käynnistyessä n. 180 asunnon vuosittaista rakentamisvauhtia alueelle. Ta-voitteena on saada 80% uusista asukkaista kaupungin ulkopuolelta. Jos asuntojen asukkaiden keskimääräisenä laskennallisena kokona olisi 2 asukasta (mukana lapset ja yksin asuvat) ja 80% olisi uutta väestöä niin Raision asukasluvun lisäys laatukäytävän osalta olisi n. 1500 asukasta.

Vastaavasti 2026-2035 asuntotuotannon lisäys olisi 145.000 k-m2, jolloin vuonna 2035 vuoden 2026 lukuun olisi tullut asukaslisäystä. 2500 asukasta yhteensä 4000 asukasta lisää nykyiseen asukaslukuun.

Laatukäytävän alueelle syntyy liike- ja toimistorakennuksia. Alueen voimakkaasti kasva väestö tarvitsee kaupallisia palveluita päivittäistavarakaupoista vapaa-ajan palveluihin ja yksityiseen terveydenhuoltoon. Yritykset ja instituutiot, joiden agendassa on tutkimus ja kehitys sekä suunnittelu saavat laatukäytävän alueesta hyvän työskentely-ympäristön.

ARA rakentaminen turvataan laatukäytävän alueella tonttivarauksilla ja rakennusoikeuden hin-noittelulla. Alue sopii hyvin niin asumisoikeus- kuin erityisryhmien asunnoiksi

Selvitys osoitti, että kaupunki saa moninkertaisena tehdyn raitiotieinvestoinnin kustannukset takaisin pitkällä aikavälillä jo rakennusoikeus -ja maankäyttömaksuina. Vuoteen 2026 mennessä selvityksessä arvioidaan kaupungin maankäyttötulojen tulojen nousevan jo. yli 18 M€. mikä on yli 50% ratikkainvestoinnin kokonaiskustannuksista. vuoteen 2035 mennessä investointi on maksettu kokonaisuudessaan, Myös muut ko. alueen infraan liittyvät investoinnit on pystytty kattamaan näillä tuloilla.

Uusi rakennuskanta ja uudet asuinkorttelit infra ym. muiden palveluineen tuovat myös kustannuksia. Julkiset palvelut, päiväkodit jne. ovat myös kunnan investointeja. Näiden osalta pystytään merkittävästi alentamaan kunnan investointitaakkaa kytkemällä investoinnit osaksi maankäyttösopimuksia. jolloin asuin -ja liikekorttelien investoijat ja rakentavat ovat mukana toteutuksessa. Samalla tiivis rakentaminen tuo infrakustannussäästöjä

Tiivis rakentamista edistävä kaavoituspolitiikka antaa pohjaa myös muun kuin kaupungin omistamien maa-aleuiden ja kiinteistöjen kehittämiseksi. Raision laatukäytävä vaikuttaa myös nykyisten kiinteistöjen arvon nousuun, mutta keskeinen hyöty syntyy lisä- ja täydennysrakentamisesta sekä kokonaisuudessaan käyttötarkoituksen muuttamisesta esim. peltihalliteollisuudesta asumisen käyttöön.

Runkolinjan kehittymisen avulla koko Raisio saa ratikasta laajan hyödyn liittyen niin kaupungin maankäyttösopimukseen kuin asukkaiden elämiseen ja palvelutarjontaan

#### *Jatkotoimenpiteet*

Meneillään olevien asemakaavojen valmistuminen

Toteutussuunnitelmapäätöksen jälkeen välittömästi neuvottelujen aloittaminen Turun kaupungin kanssa aiesopimuksesta, missä määritellään suunnittelu- ja investointikustannusten jako, investoinnin ja operoinnin toteuttamismalli ja vastuut. asemakaavoituksen jatkamista laatukäytävän alueella. keskustavision eteenpäinviemistä ja uudentyypisen toimintamallin kehittämisen alueen markkinointiin ja liiketoimintaan.

Osallistuminen neuvotteluihin valtion kanssa valtion investointituen määrästä. Myös tuen tarkempi kohdistaminen on neuvottelukysymys, millä tavalla määritellään kaupungin ns. omat työt ja mitkä ovat raitiotielinjauksen ja varikon rakentamisen osalta investointiavustuksen piirissä olevia töitä.

Yritysten houkuttelemine laatukäytävän vaikutusalueelle. Hyviä potentiaalisia kohteita ovat esim. lääke- ja telakkateollisuuden tutkimus- suunnittelu- ja kehitystyötä tekevät yritykset

Aloittaa toteutussuunnitelmapäätöksen jälkeen laatukäytävän markkinointi kiinteistösijoittajille ja rakentajille.