

The left side of the slide features a vertical rectangular area with a complex, repeating geometric pattern. The pattern is composed of interlocking shapes in shades of yellow, orange, and red, creating a 3D effect of cubes and pyramids.

Turun raitiotien vaikutusten arviointi 14/10/2019

Vainio, Lehtinen, Ylén

Raitiotien vaikutusten arviointi

Tutkimuksessa selvitettiin sekä välittömiä teknis-taloudellisia että välillisiä moniulotteisia vaikutuksia. Vaikutuksia tarkasteltiin kolmelta näkökulmalta:

- Kiinteistöjen arvo ja maankäyttö
- Kaupunkikehitys
- Kaupungin imago, elinvoima ja vetovoima

Vaikutusten ajoittuminen suhteessa raitiotiehankeeseen

Näkökulma 1

Spekulatiivinen kiinteistöbusiness
Olemassa olevan kiinteistökannan arvon nousu

Näkökulma 2

Asunto- ja toimitilainvestoinnit asemien ympäristöön

- Päivittäistavarakauppa
- Erikoiskauppa ja palvelut
- Työpaikat

Näkökulma 3

Väestönkasvu, uudet yritykset ja työpaikat, loma- ja työmatkailu

Raitiotiepäätöksen valmistelu

Suunnittelu ja rakentamisen valmistelu

Rakentaminen

Tehokas joukkoliikenne



Lähdemateriaali

Raidehankkeiden arvioinnit

Suomi

- Espoon Länsimetro
- Vantaa kehärata
- Tampereen ratikka

Muut Pohjoismaat

- Aarhus
- Bergen
- Odense
- Lund
- Tukholma (Tvärbanen)
- Kööpenhamina (Orestadt)

Muu Eurooppa

- Grenoble
- Strasbourg
- Nantes
- Freiburg
- Bremen

Raidehankkeet – selvitykset ja tutkimukset



- Holm (2019) Kehäratahankkeen jälkiarviointi ja Vantaan suurten hankkeiden arvioinnin kehittäminen;
- WSP (2018) Pohjoismaisten raitiotie- ja superbussikaupunkien vertailua;
- Boquet (2018) The renaissance of tramways and urban redevelopment in France;
- Laakso, Kostianen & Metsäranta (2016) Liikennehankkeiden laajemmat taloudelliset vaikutukset;
- Mirea (2015) Kaupunkiraidehankkeiden arviointimenetelmien kehittämistarpeet;
- Nummela (2015) Tapiolan metroaseman ja länsimetron vaikutus ympäröivään liiketoimintaympäristöön ja arvonmuodostukseen;
- COWI (2014) Letbaner i Danmark - Erfaringer fra projekterne
- Van Oort et al. (2017) The wider benefits of high quality public transport for cities;
- Olesen (2014) Making Light Rail Mobilities;
- Metrolinx (2012) Economic Benefits of Major Transportation Investments;

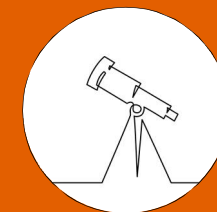
Kaupunkikehitys - tutkimukset

- Puustinen, Mäntysalo & Karppi (2016) Strateginen eheyttäminen Kaupunkiseuduilla - Näkökulmia kestävän maankäytön ja julkisen talouden kysymyksiin;
- Posintra (2014) Kestävän aluerakentamisen uudet teknologiat ja menetelmät Itämeren alueella
- Bothe, Hansen, Winther (2018) Spatial restructuring and uneven intra-urban employment growth in metro- and non-metro-served areas in Copenhagen;
- Hyytinen (2017) Supporting service innovation via evaluation: a future oriented, systemic and multi-actor approach;
- Knowles & Ferbrache (2014) An Investigation into the Economic Impacts on Cities Investment in Light Rail Systems;
- Steer Davies Gleave (2005) What Light Rail Can Do for Cities;
- Florida (2003) Cities and creative class;

Kaupunkikehitys - tutkimukset

- American Public Transportation Association (2016) Public Transportation's Role in the Knowledge Economy
- Crampton (2003) Economic Development Impacts of Urban Rail Transport
- Ferbrache & Knowles (2017) City boosterism and place-making with light rail transit: A critical review of light rail impacts on city image and quality
- Ferbrache & Knowles (2015) Evaluation of wider economic impacts of light rail investment on cities
- Katz & Wagner (2014) The Rise of Innovation Districts: A New Geography of Innovation in America
- Weisbrod (2014) The Evolving Connection of Transit, Agglomeration and Growth of High Tech Business Clusters

Tanska ja Aarhus



LIGHT RAIL INCREASES HOUSE PRICES

Studies show that house prices increase along light rail, and that light rail boosts the attractiveness of the surrounding areas.

20% 
higher property prices compared to houses without access to light rail.



25%
were interested in getting access to light rail.



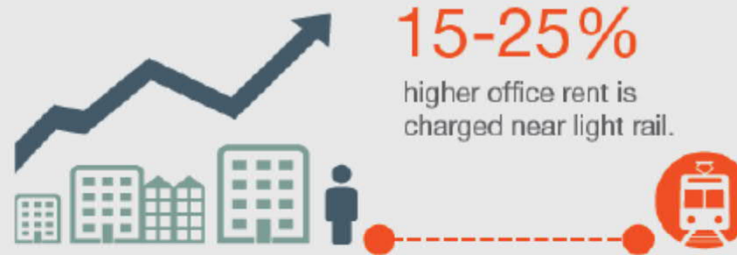
50%
of tenants want to rent a property with access to light rail.



LIGHT RAIL BOOSTS URBAN DEVELOPMENT

1.

A recent COWI PhD project shows that light rail boosts urban development, house prices and business.



2.

Major companies set up near light rail because good access to public transport is valuable to their business.

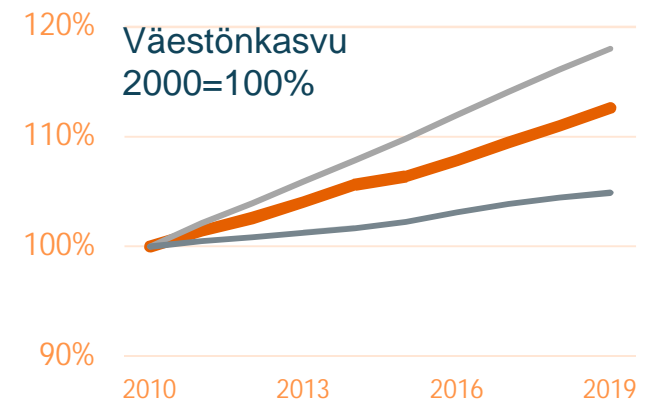


Kevytraitiotien rakentamisen vaikutukset Aarhusissa 1(3)

- Aarhus on Tanskan toiseksi suurin ja toiseksi nopeimmin kasvava kaupunki.
- Kevytraitiotien rakentamisen Aarhus perusteli sijoituksena tulevaisuuteen. Sen arvioitiin mahdollistavan bussijärjestelmää suuremman väestönkasvun sekä auttavan toteuttamaan paremmin kaupungin ilmastotavoitteet.
- Kevytraitiotien rakentaminen aloitettiin 2013. Ensimmäinen osa yhdisti Aarhusin lähiöitä ja valmistui 2017. Samana vuonna Aarhus oli Euroopan kulttuuripääkaupunki.
- Kevytraitiotie (Letbane) palvelee laajasti työmatkaliikennettä koko seudulla. Käyttöön otetulla rataosuudella matkustajamäärät ovat kasvaneet 40 % verrattuna aiempaan bussiliikenteeseen. Osatekijä kasvuun on syöttöliikenne naapurikunnista.

Kevyraitiotien rakentamisen vaikutukset Aarhusissa 2(2)

- Väestönkasvu ollut +13 % vuodesta 2010. Väestöstä 25 % 20-29 vuotiaita. Työpaikkojen määrä + 16 % vuodesta 2010.
- Nykyiset työmarkkinat ovat tietointensiivisiä. Aarhusissa on enemmän korkean ja keskitulotason työpaikkoja ja vähemmän pienituloisia työpaikkoja kuin Tanskassa keskimäärin.
- Kaupungissa sijaitsee Pohjoismaiden suurin yliopisto ja siihen liittyvä innovaatioekosysteemi ml. konferenssipalvelut (lääketiede, biotekniikka, tietotekniikka).
- Kaupungissa on toteutettu 2000 jälkeen merkittäviä infrastruktuuri-hankkeita, julkisia rakennuksia (suuri yliopistosairaala), aluekehitys- ja virkistysaluehankkeita liittyen mm. tyhjentyneiden teollisuusalueiden uusiokäyttöön.
- Sijaintinsa takia (satama, rautatie) kaupunki on edelleen merkittävä kuljetusten ja kaupan solmu.

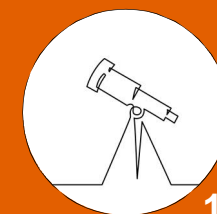


	2010	2019	Muutos
Aarhus	150 477	169 794	13 %
Kööpenhamina	528 208	623 404	18 %
Tanska	5 534 738	5 806 081	5 %

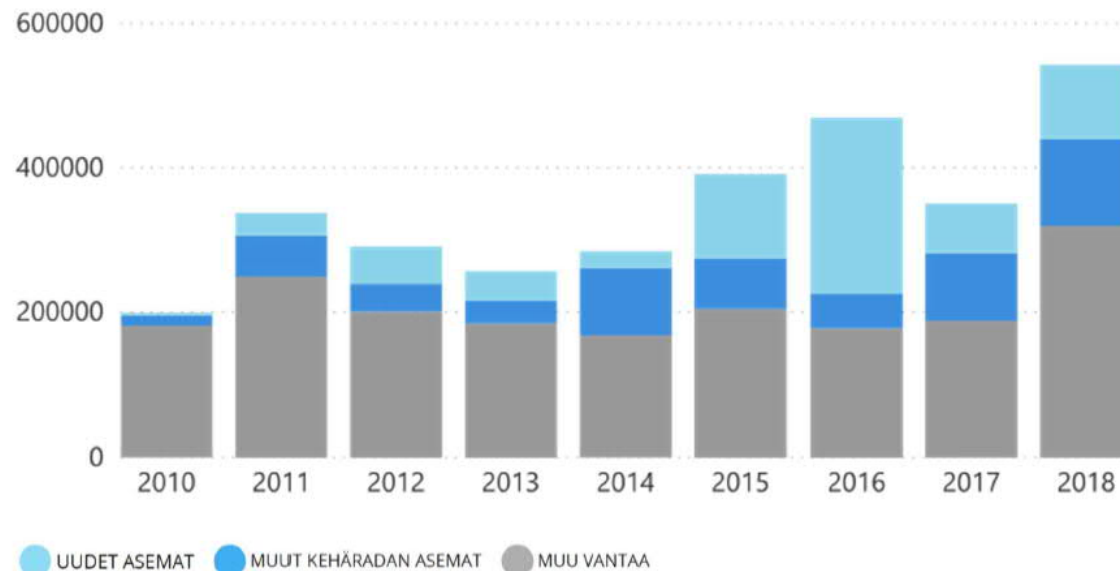
Kevyraitiotien rakentamisen vaikutukset Aarhusissa 3(3)

- Kaupunkiin on muuttanut viimeisen 10 vuoden aikana 15 000 ihmistä ja uusia työpaikkoja on syntynyt 20 000. Suurin osa työpaikoista on tietointensiivisille, palvelu- ja innovaatiotoimialoille.
- Kaupungin väestö on nuorempaa ja paremmin koulutettua kuin Tanskassa keskimäärin. 15 % väestönkasvusta on tullut ulkomailta.
- Yli yön kestäneet vierailut ovat lisääntyneet 28.9 % vuonna 2018 verrattuna vuoteen 2013.
- Vähittäiskaupan kasvun odotetaan kasvavan 16,6 % vuodesta 2013 vuoteen 2025. Ruokatavaroissa kasvuksi ennustetaan 18 % mutta erikoistavaroissa 33 %.

Vantaan kehärata



Vantaan kehärata – rakentamisdynamiikka



Kehäratahanke eteni rakennussuunnitteluvaiheeseen syyskuussa 2008 ja radan rakennustyöt alkoivat toukokuussa 2009. Samalla edettiin asemaseutujen kehittämissuunnitelmien toteuttamiseen.

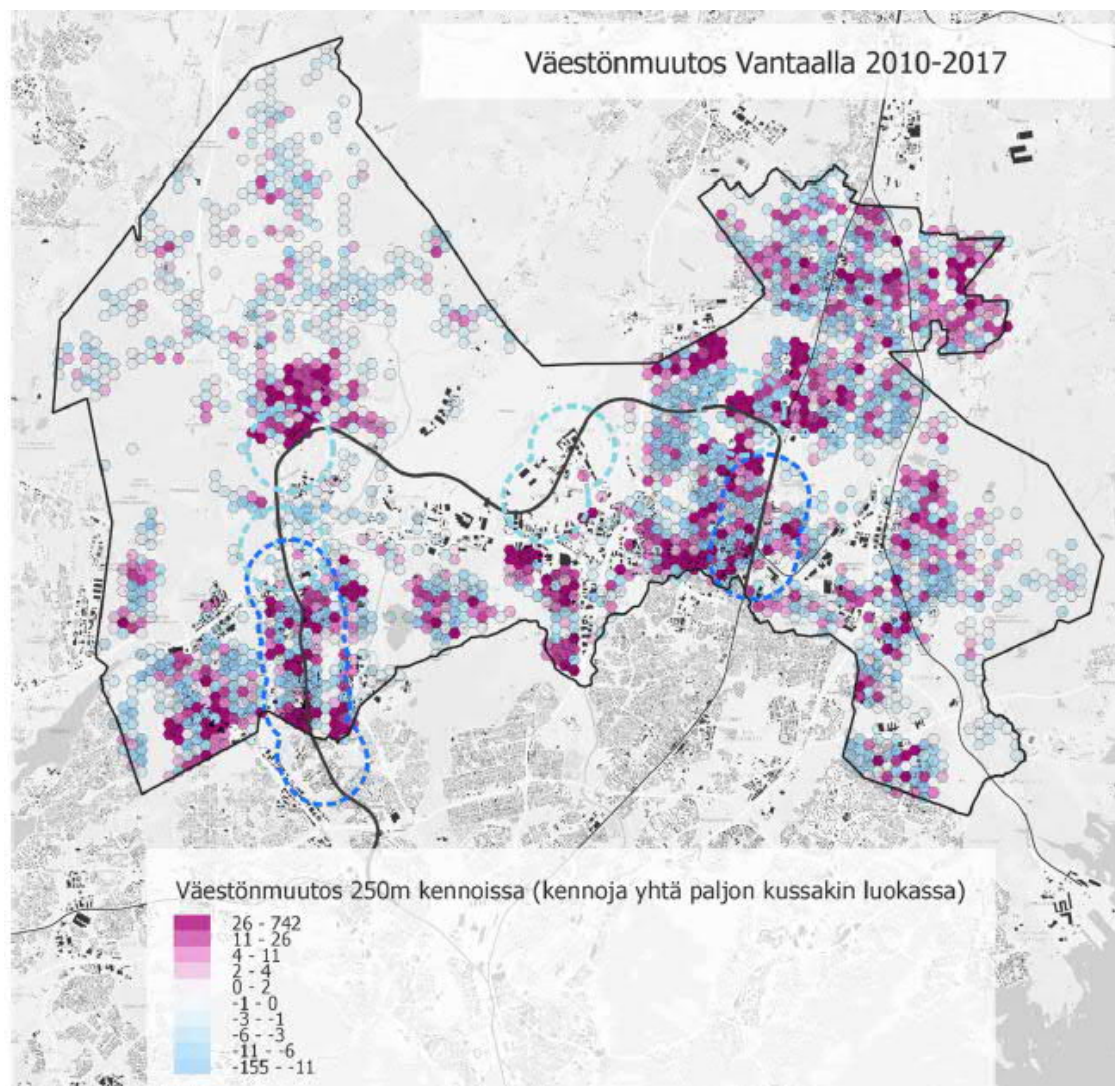
Vuodesta 2014 alkaen kaikesta, noin puolet (49,7 %) Vantaalle toteutuneesta rakentamisen kerrosalasta (yhteensä 1 778 9 45 k-m²) on sijoittunut Kehäradan asemien vaikutusalueille.

Väestödynamiikka Vantaalla

2010-luvulla Vantaan kaupungin väestönlisäyksestä on tullut 42 % luonnollisesta väestönlisäyksestä ja 58 % muuttoliikkeestä.

Vantaan vetovoima on ollut 2010-luvulla kaksijakoinen: Vantaa kärsi muuttotappiota maan sisäisestä muuttoliikkeestä vuoteen 2014 saakka. Vuoden 2014 jälkeen muuttovoitto on kasvanut merkittävästi.

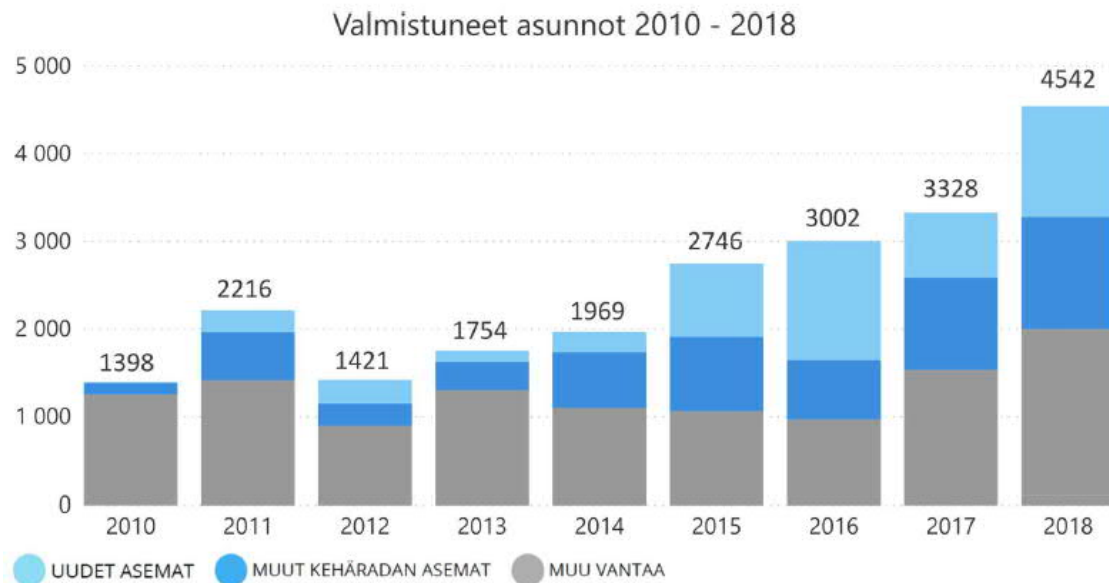
01/07/2019



Vantaan kehärata - asuntotuotanto

Taulukko 1. MAL-sopimuksen asuntotuotantotavoite vuosille 2016-2019

Sopimus	Tavoite	Asuntoja yht.	2016	2017	2018	2019
MAL	Asuntotuotanto	9600	2160	2320	2480	2640

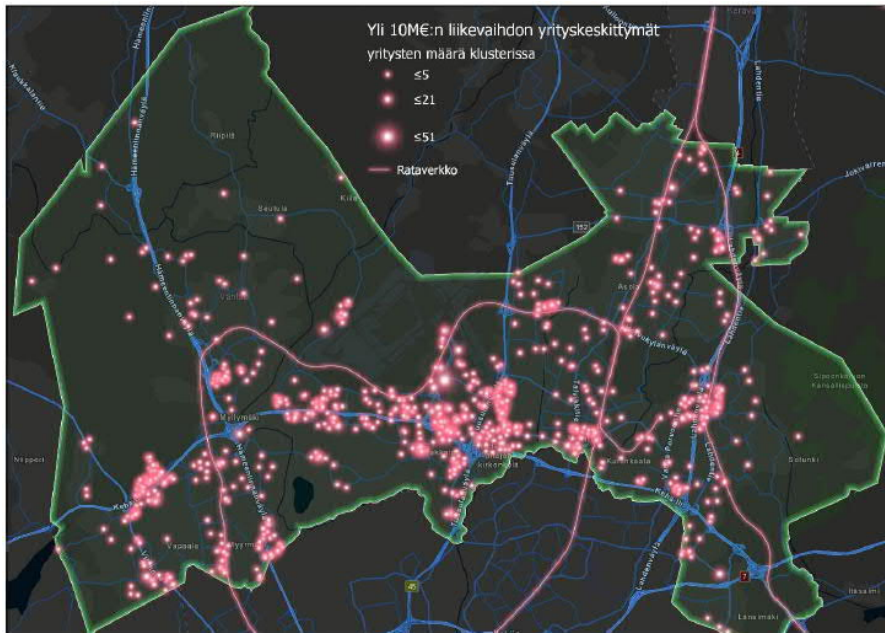


01/07/2019

Vuodesta 2015 alkaen 30,3 % kaikista asunnoista on rakennettu Kehäradan uusien asemien välittömään läheisyyteen ja lähes 60 % Kehäradan varrelle

ARE-aineiston perusteella noin 60 % tulevan kymmenen vuoden asuntorakentamisesta sijoittuu Kehäradan varrelle.

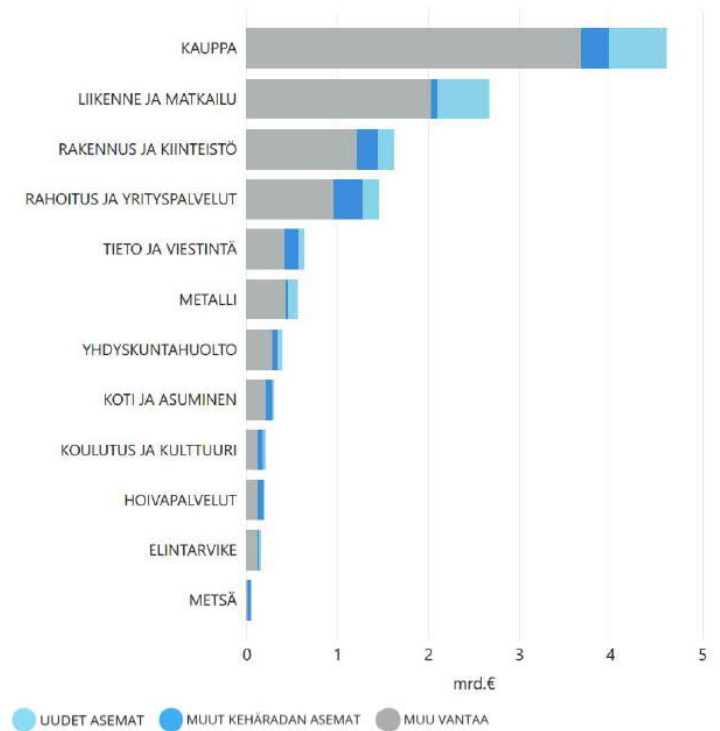
Kehärata - työllisyys- ja yritysdynamiikka



Yli 500 henkilöä työllistävien yritysten sijainnit

01/07/2019

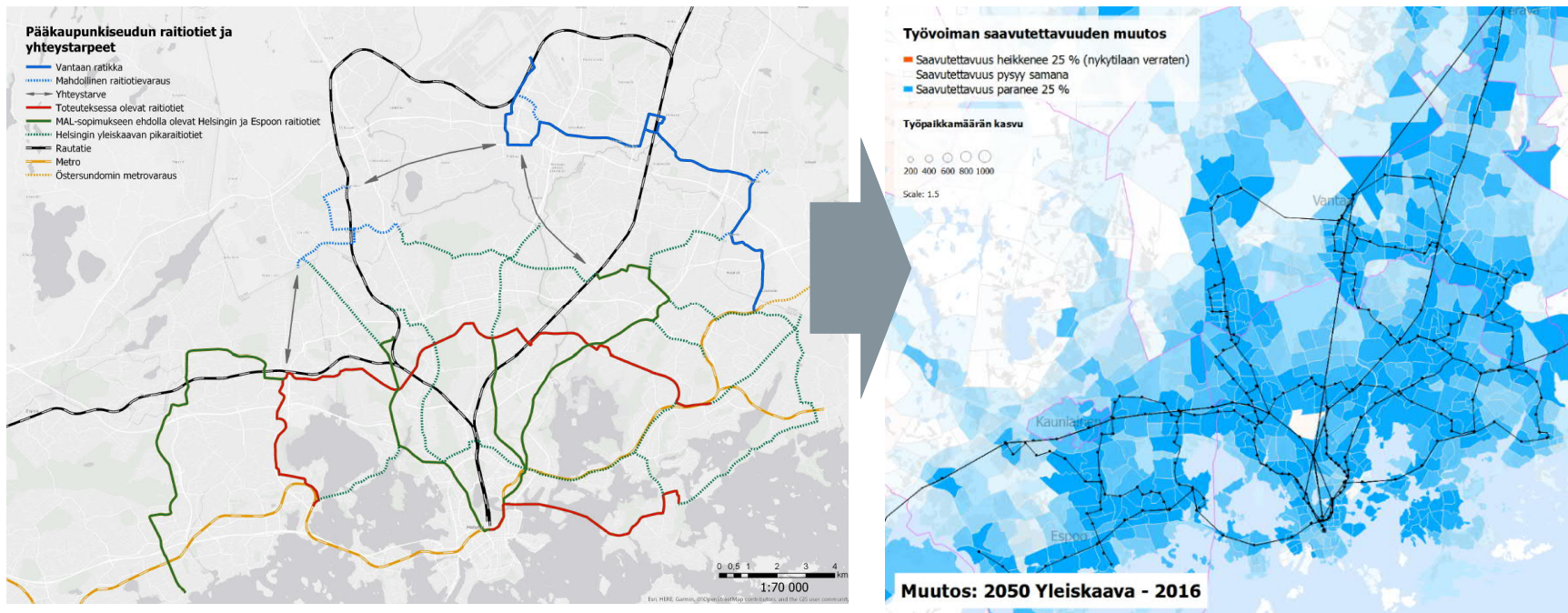
Yritysten liikevaihdon jakautuminen toimialaklustereittain



Kehäradan yritysten liikevaihto oli 3,17 Mrd. €

Mitä on opittu Kehäradasta?

Ovatko seuraavat suuret kaupunkirakenteen muutostekijät ratikoita, jotka kytkeytyvät kansalliseen ja kansainväliseen pitkänmatkan verkkoon?

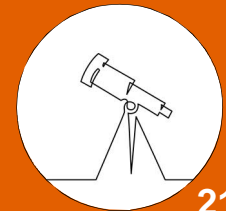


01/07/2019

Työvoima ja työpaikat yhdistetään laadukkailla raideyhteyksillä



Raitiotien vaikutukset Turulle



Johtopäätöksiä 1(2)

- Työpaikat ja veroja maksavat työntekijät ovat kaupunkitalouden kannalta olennaisempi tekijä kuin yhteisöveroa maksavat yritykset.
- Kilpailussa yrittäjistä ja yrityksistä menestyvät ne kaupungit, jotka onnistuvat houkuttelemaan eniten asukkaita muuttamaan ja pysymään paikkakunnalla.
- Uudet työpaikat luodaan yhä useammin tietointensiivisille aloille, joten nämä sektorit ovat tärkeitä kaupungin menestykselle.
- Kaupungeissa tietotyöläisiä ja nuoria aikuisia houkuttelevat urbaani elämä sekä työpaikan ja asunnon saavutettavuus joukkoliikenteellä.
- Työntekijöitä houkutellakseen myös yritykset arvostavat sijaintia joukkoliikenteen, erityisesti raideliikenteen, vaikutusalueella.
- Raitiotie ja kaupunkikehitys voivat yhdessä tuottaa haluttua väestökehitystä ja kiinnostavaa kaupunkirakennetta.

Johtopäätöksiä 2(2)

- Mikäli Turun kaupunki hyödyntää täysimääräisesti raitiotiehen liittyvän kaupunkikehityksen potentiaalin, sen on mahdollista maksaa oma osuutensa investoinnista tonttien myymisellä, maankäyttömaksuilla ja rakennushankkeiden tuottamilla verotuloilla.
 - Tonttien myynti ja maankäyttömaksut 70-140 milj.€
 - Kunnallisverot rakennushankkeiden työntekijöiltä 90-180 milj.€
- Näiden välittömien hyötyjen lisäksi väestökasvun nopeutuminen tuo Turulle lisää verotuloja ja joukkoliikenteen lipputuloja.
 - Verotulot ylimääräisen väestönkasvun ansiosta 35-70 milj.€/ vuosi
 - Lipputulot ylimääräisten matkustajien ansiosta 40-80 milj.€/ vuosi

Raitiotiehanke kiinteistötaloudelliset vaikutukset Turun kaupungille

- Kaupunkirakennetarkastelun mukaan Varissuo-Raisio reitille rakennettaisiin Turkuun raitiotievaihtoehdossa 568 500 k-m² enemmän kerrosalaa kuin bussivaihtoehdossa (1 550 000 - 981 500 = 568 500)
- Rakentamisen määrä on johdettu Turun seudun rakennemallista, jossa uusien tai kehitettävien rakentamisalueiden aluetehokkuus vaihtelee 0,2-0,4. Eheyttävässä kaupunkikehittämisessä aluetehokkuudet ovat suurempia, Suomessa tyypillisesti 1, eurooppalaisissa hankkeissa jopa 1,8. Raitiotievaihtoehdossa rakentamisen määrä kerrosalalla mitattuna voisi siis olla kaksinkertainen verrattuna bussivaihtoehtoon, mikäli tavoitteena on urbaani aluerakenne.
- Raitiotien hyödyksi on osoitettu ainoastaan rakentamisoikeuden ja myytävien tonttien arvonnousu. Kiinteistötaloudellisessa selvityksessä arvonnousun oletus on ”historiallista kehitystä maltillisempi” (4 %). Vastaavien suomalaisten ja eurooppalaisten hankkeiden perusteella arvonnousu voisi olla kaksinkertainen (8 %).
- Raidehankkeita toteuttaneissa suomalaisissa kaupungeissa (Espoo, Vantaa, Tampere) väestönkasvu on ollut suurempaa kuin Turussa. Samoin on tapahtunut myös eurooppalaisissa raideliikennehankkeita toteuttaneissa kaupungeissa. On perusteltua lukea raidehankkeiden hyödyksi arvonnousun lisäksi myös rakentamisen määrän kasvu.

Tulot Turulle kaupungin tonttien myynnistä ja maankäyttömaksuista



milj.€	Maltillinen	Realistinen
Rakennusmaan arvon nousu	7	14
Lisärakentamisen määrä (568 500 k-m ²)	28	56
Yhteensä	35	70
Lisärakentamisen määrä (2 x 568 500 k-m ²)	70	140

Raitiotiehankkeen verovaikutukset Turun kaupungille

- Aiemmissä tarkasteluissa raitiotien positiivisena vaikutuksena on huomioitu raitiotien rakentamisesta Turulle palautuvat verotulot, yhteensä 9 milj.€. Raitiotie saa aikaan asunto- ja muuta talonrakentamista, joka tuottaa vähintään 10 kertaisen määrän verotuloja.
- Rakennushankkeissa työtä tehdään alkutuotannossa (esim. kiviaineksen otto), teollisuudessa (esim. rakennusmateriaalien valmistus, rakennustuotteiden esivalmistus), palvelualoilla (esim. suunnittelu, rakennuskonevuokraus, kauppa, kuljetukset) ja lopulta myös työmailla.
- Kaikkiin prosessin vaiheisiin sisältyy työpanosta, josta maksetaan välittömiä valtion- ja kunnallisveroja. Tuloistaan yritykset maksavat yhteisöveroja. Kunnille palautuva osuus talonrakentamisen kustannuksista on 8 %, kun se lasketaan ennen välillisiä veroja (alv, varainsiirtovero).
- Turun ja Turun seudun osuus tästä tulosta riippuu siitä, kuinka suuri osuus talonrakennushankkeisiin liittyvistä töistä tehdään Turussa tai Turun seudulla. Esimerkiksi Tampereella Raitiotieallianssi on veloitettu käyttämään paikallisia resursseja, jolla pyritään varmistamaan tulojen jääminen kiertoon ja hyödyttämään seudun taloutta.

Verotulot kaupungille ja Turun seudun muille kunnille raitiotien ja talojen rakentamisesta



	milj.€
Raitiotien rakentaminen	9
Talonrakentaminen (vain rakennus) 568 500 m ² x 2000 €/m ² x 8 %	90
Talonrakentaminen (vain rakennus) 2 x 568 500 m ² x 2000 €/ m ² x 8 %	180



Elinvoiman, vetovoiman ja imagon aikaansaamat laajemmat vaikutukset

- Vastaavat hankkeet Suomessa (Espoo, Vantaa, Tampere), muissa Pohjoismaissa ja laajemmin Euroopassa ovat lisänneet kaupunkien vetovoimaa, joka on näkynyt positiivisena väestö- ja talouskehityksenä.
- Mikäli väestökehitys nousisi uudelle uralle (+1,3 % / vuosi), Turussa olisi vuonna 2050 asukkaita 18 000 enemmän kuin nykyisellä kehitysuralla. Työikäisiä lisäasukkaista olisi puolet. Yksi työssä käyvä henkilö maksaa vuosittain kunnallisveroa 7500 € ja kiinteistövero 150 €/vuosi. Tästä raitiotien ansioiksi voidaan lukea 50 %
- 18 000 ylimääräistä asukasta tarkoittaisi myös 7000 uutta työpaikkaa, 1000 uutta yritystä ja 5 miljoona euroa lisää yhteisöverotuloja vuodessa. Verottajan tietojen mukaan Turussa yritysveron määrä vaihtelee yritystä kohden merkittävästi. Keskiarvo on 60 000 € ja mediaani 2500 €. Oletuksena käytetty 15 000 € / yritys.
- Yhteisövero jaetaan valtion (2/3) ja kuntien (1/3) kesken. Oletus on, että Turku saa koko kolmanneksen alueella maksetuista yhteisöveroista.

Elinvoiman, vetovoiman ja imagon aikaansaamat laajemmät vaikutukset

Kunnallisverot ja kiinteistövero:

- $50\% \times 18\,000 \times (7\,500\text{ €} + 150\text{ €}) = 70\text{ milj. €} / \text{vuosi}$
- raitiotien vaikutus $\Rightarrow 35\text{ milj.€} / \text{vuosi}$



Yhteisövero:

- 7000 uutta työpaikkaa $\Rightarrow 1000$ uutta yritystä
- $1/3 * 1000 * 15\,000\text{ €} / \text{yritys} = 5\text{ milj.€} / \text{vuosi}$
- raitiotien osuus 50% $\Rightarrow 2,5\text{ milj.€} / \text{vuosi}$





VTT

Kiitokset mielenkiinnosta

Peter Ylen
Peter.ylen@vtt.fi
+358 40 507 7474



Turun ekosysteemi - systeeminen malli raitiotien vaikutuksista

Turun houkuttelevuus asukkaille ja yrityksille

Turun
houkuttelevuus
yrityksille

Turun
houkuttelevuus
asukkaille

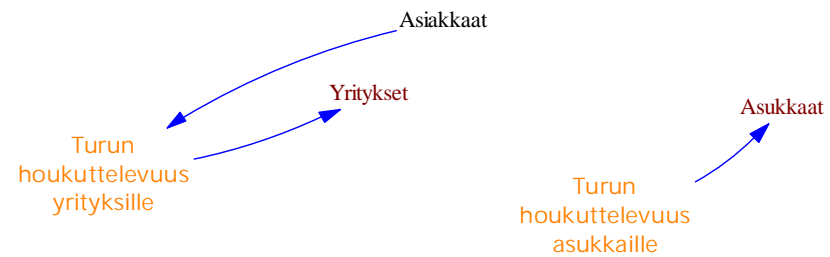
Kaupungin houkuttelevuus asukkaille ja yrityksille on avaintekijä, jonka perusteella kaupunki menestyy tai marginalisoituu. Ne kaupungit, jotka onnistuvat tarjoamaan houkuttelevan ympäristön vievät yrityksiä ja asukkaita toisilta

Yritykset ja asukkaat



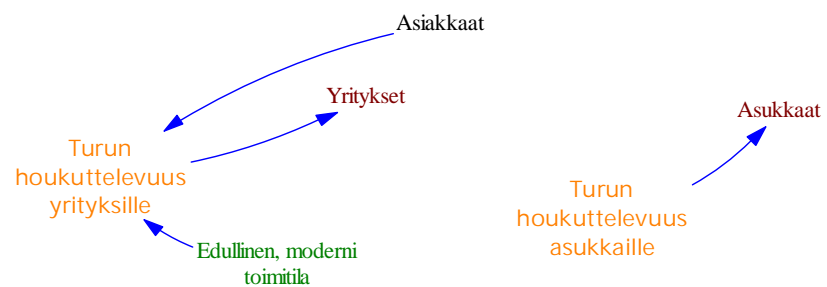
Ne kaupungit, jotka onnistuvat tarjoamaan houkuttelevan ympäristön vievät yrityksiä ja asukkaita toisilta

Yritysten asiakkaat



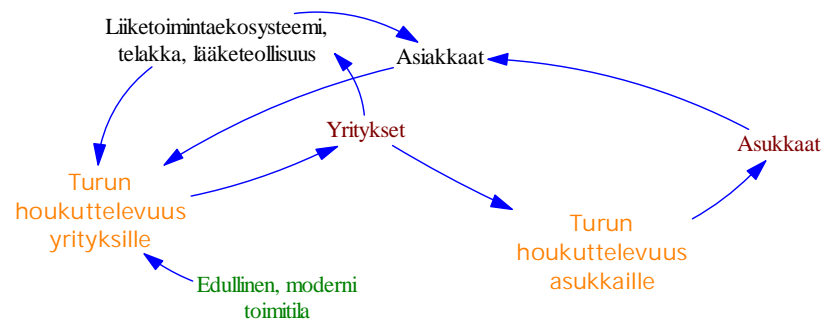
Yritykset tarvitsevat asiakkaita. Merkittävä osa yrityksistä sijoittuu lähelle potentiaalisia asiakkaita (kuten vähittäiskaupat ja erikoispalvelut)

Toimitilat



Edullinen, moderni toimitila on houkuttelevaa yrityksille.

Liiketoimintaekosysteemi ja asiakkaat

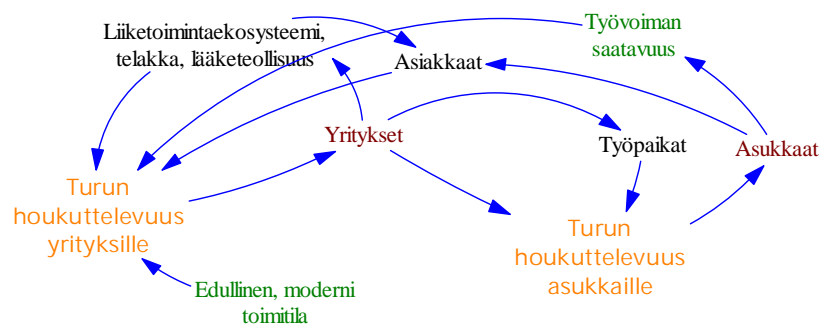


Yritysten asiakkaina voivat olla kuluttajat (B2C) tai toiset yritykset (B2B).

Yrityksen toimialaa lähellä oleva paikallinen liiketoimintaekosysteemi (kumppanit, alihankkijat, toimitusketju,...) lisää myös houkuttelevuutta

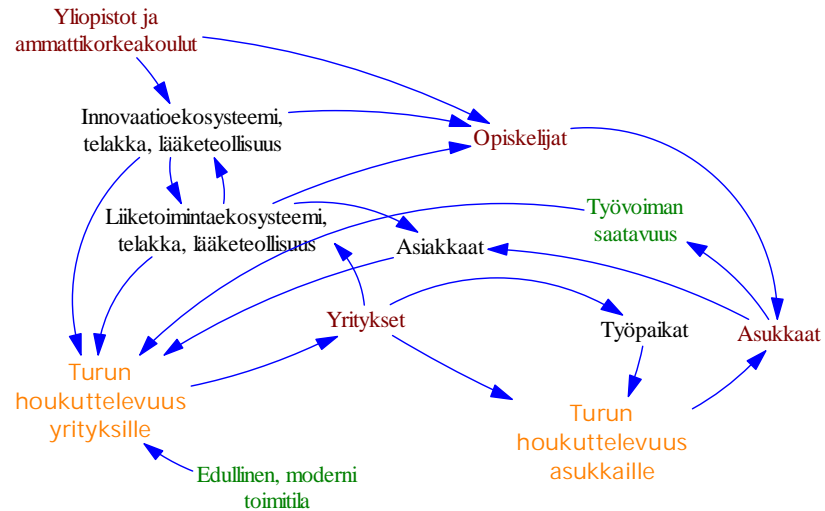
Turun liiketoimintaekosysteemissä vahvimpina toimijoita ovat telakka ja lääketieteellisyys

Työvoima ja työpaikat



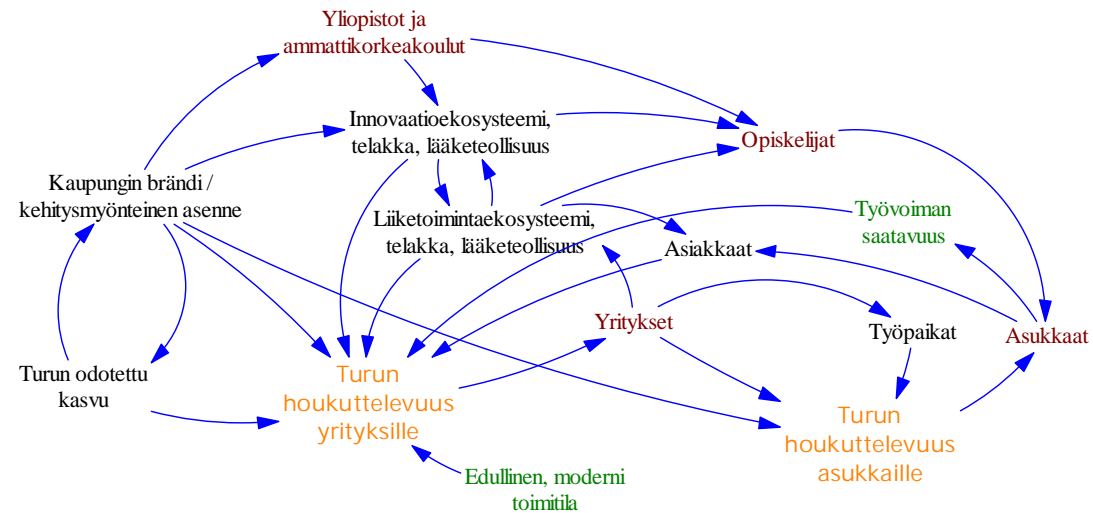
Yritykset tuovat työpaikkoja ja työvoiman saatavuus houkuttelee työnantajia

Innovaatio- ekosysteemi, yliopistot ja opiskelijat



Yliopistot ja ammattikorkeakoulut ylläpitävät innovaatioekosysteemiä. Mikäli Turun ekosysteemissä ei ole riittävästi opintoja vastaavia työpaikkoja tai houkuttelevaa infrastruktuuria, niin opiskelijat siirtyvät valmistuttuaan muihin kaupunkeihin

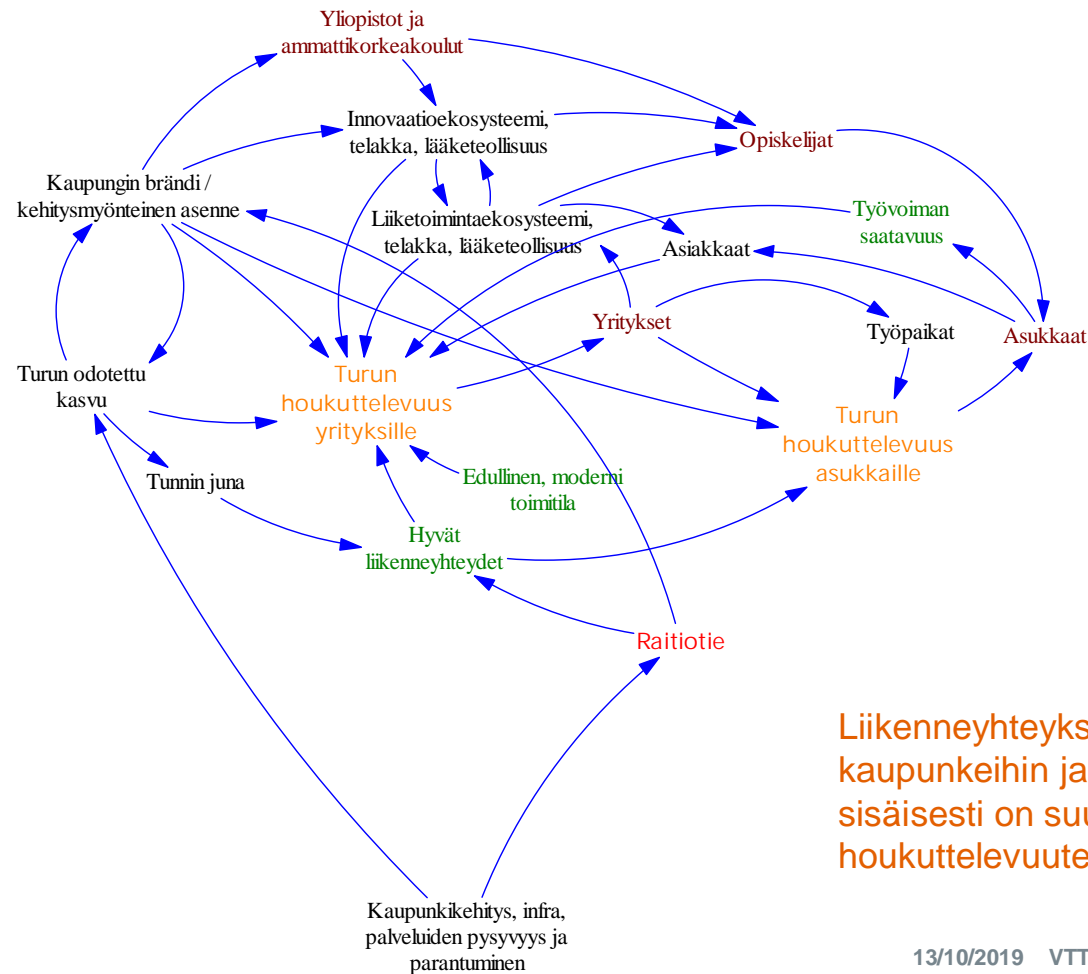
Kasvu ja Brändi



Merkittävä tekijä kaupungin houkuttelevuudessa on kaupungin brändi, kehitysmuotoinen asenne ja odotettu kasvu.

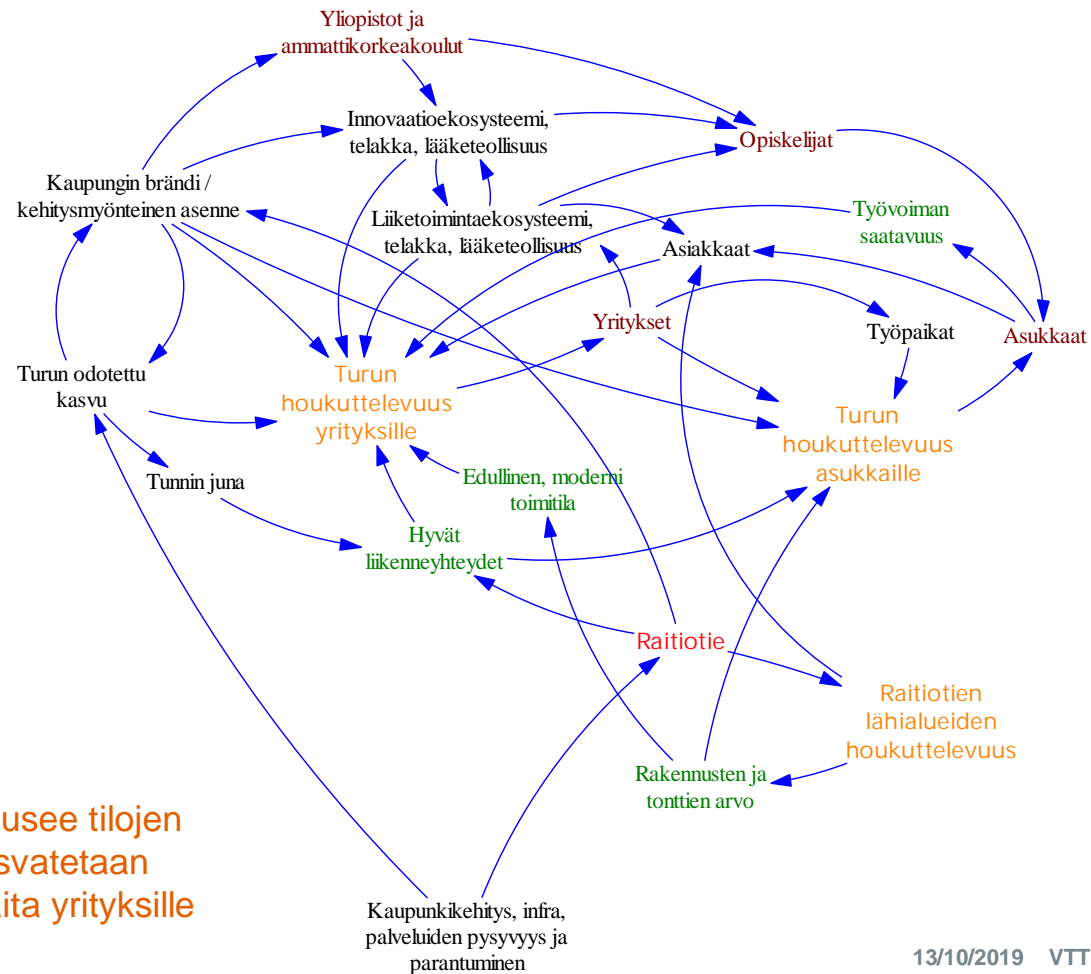
Useat yritykset valitsevat sijaintinsa näiden tekijöiden perusteella.

Liikenne- yhteydet



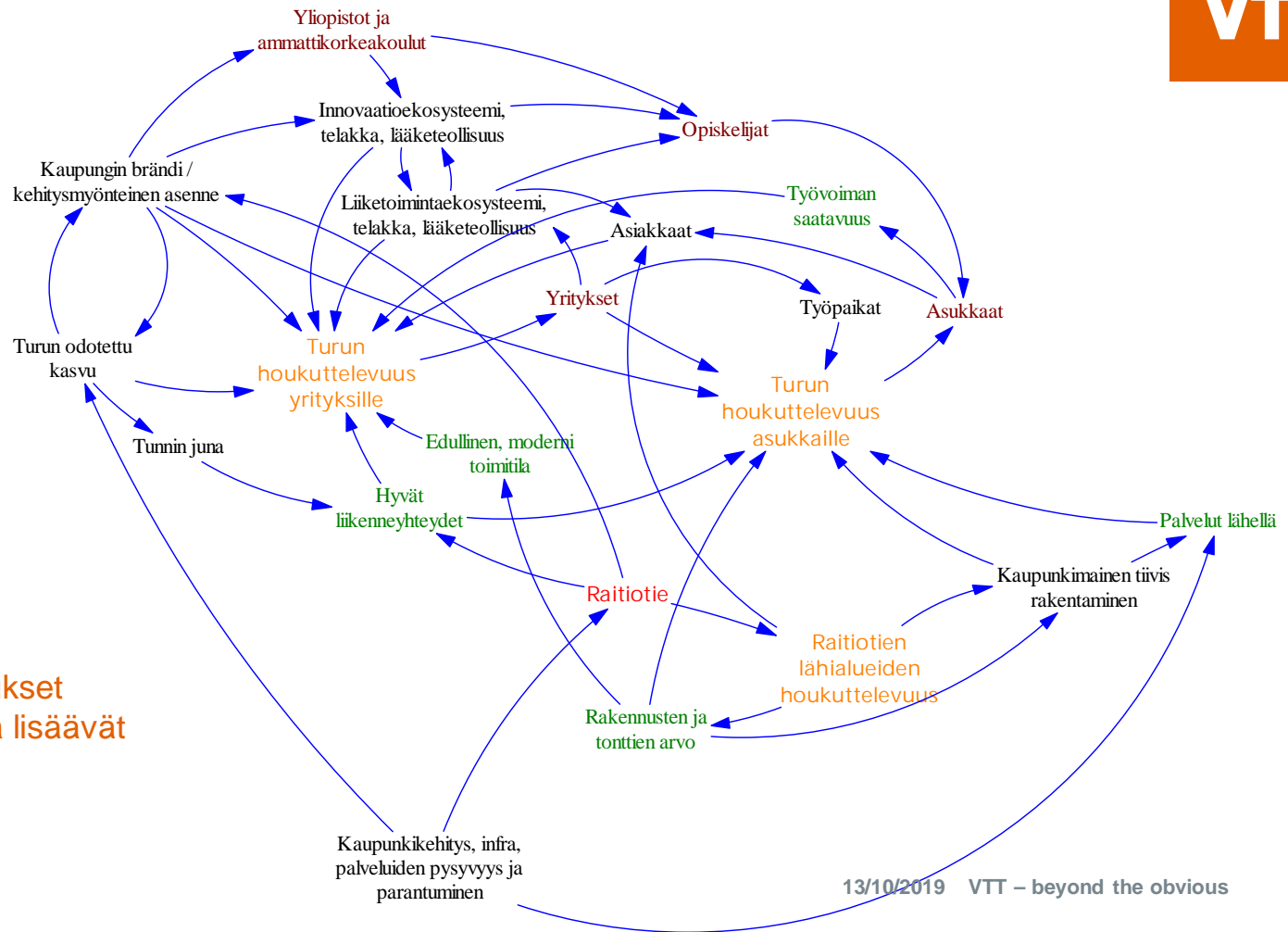
Liikenneyhteyksillä muihin kaupunkeihin ja kaupungin sisäisesti on suuri vaikutus houkuttelevuuteen

Raitiotien lähialue



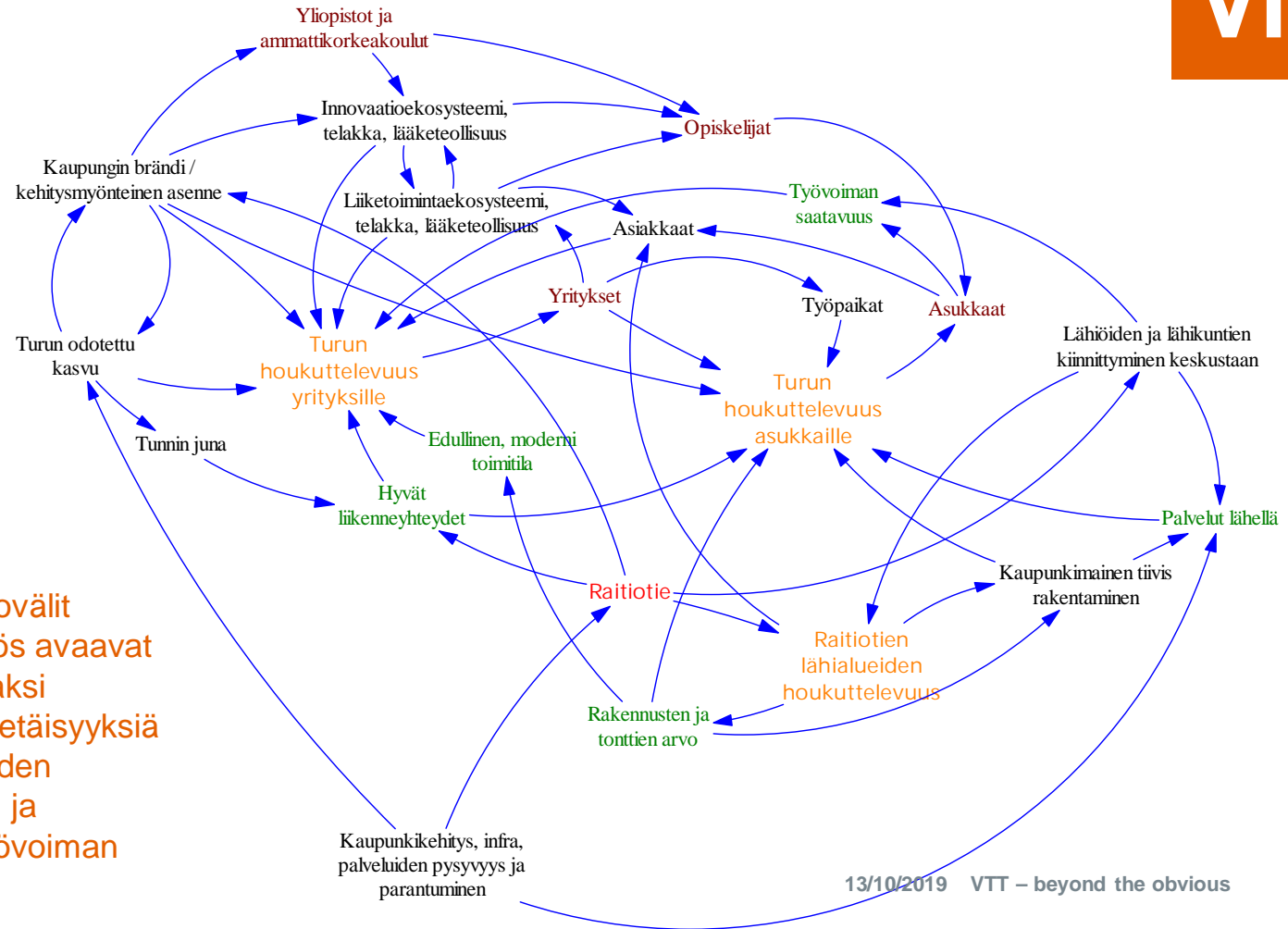
Raitiotien lähialueilla nousee tilojen ja tonttien arvo sekä kasvatetaan kauttakulkua eli asiakkaita yrityksille

Kaupunki-keskukset ja palvelut



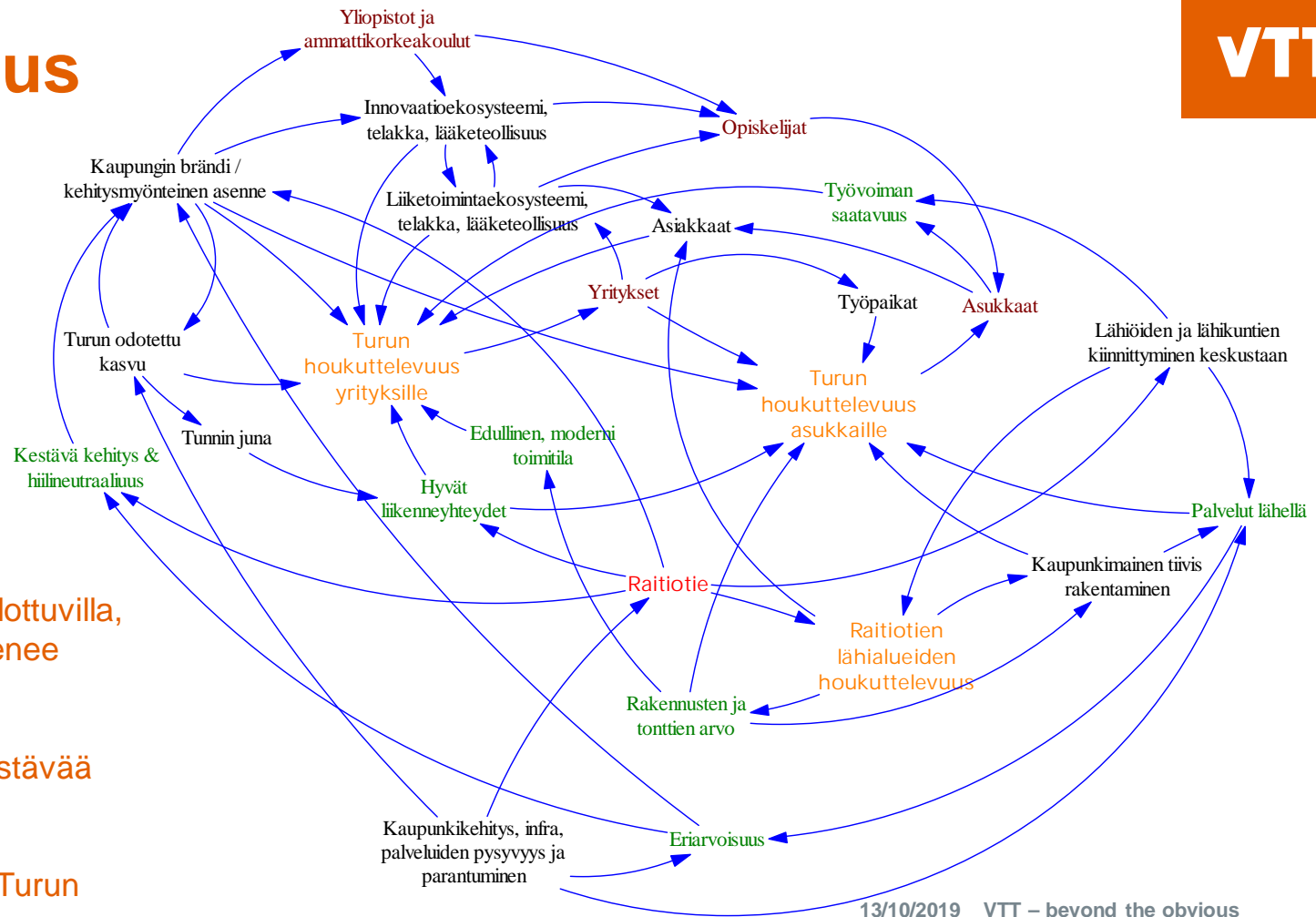
Urbaanit kaupunkikeskukset tuovat palvelut lähelle ja lisäävät houkuttelevuutta

Lähiöt ja lähikunnat



Raitiotie ja lyhyet vuorovälit joukkoliikenteessä myös avaavat lähiöt ja lähikunnat osaksi kaupunkia, lyhentävät etäisyyksiä eri tavoilla profiloituneiden kaupungin osien välillä ja parantavat yritysten työvoiman saatavuutta

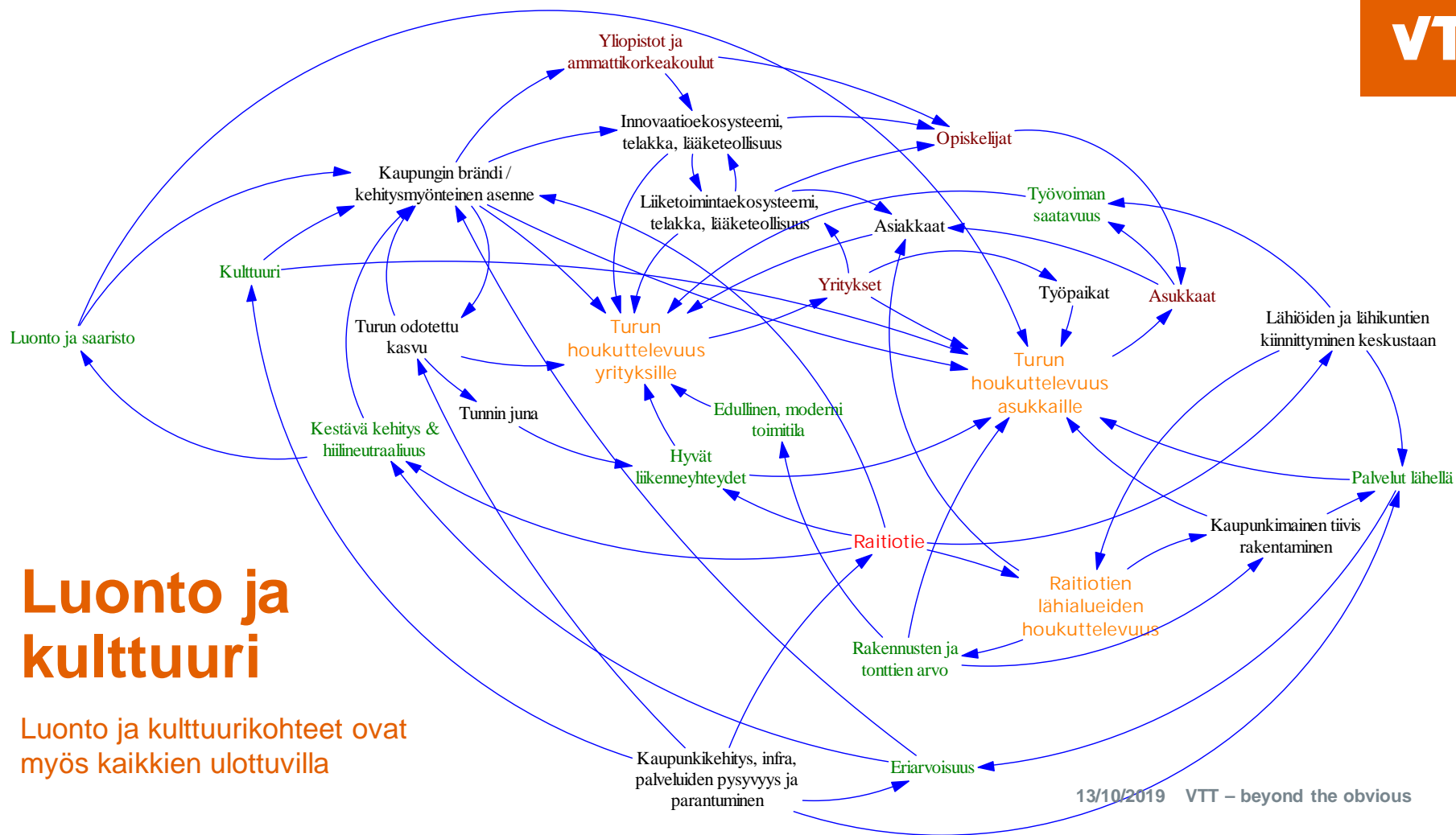
Eriarvoisuus ja kestävä kehitys



Palvelut ovat kaikkien ulottuvilla, jolloin eriarvoisuus vähenee

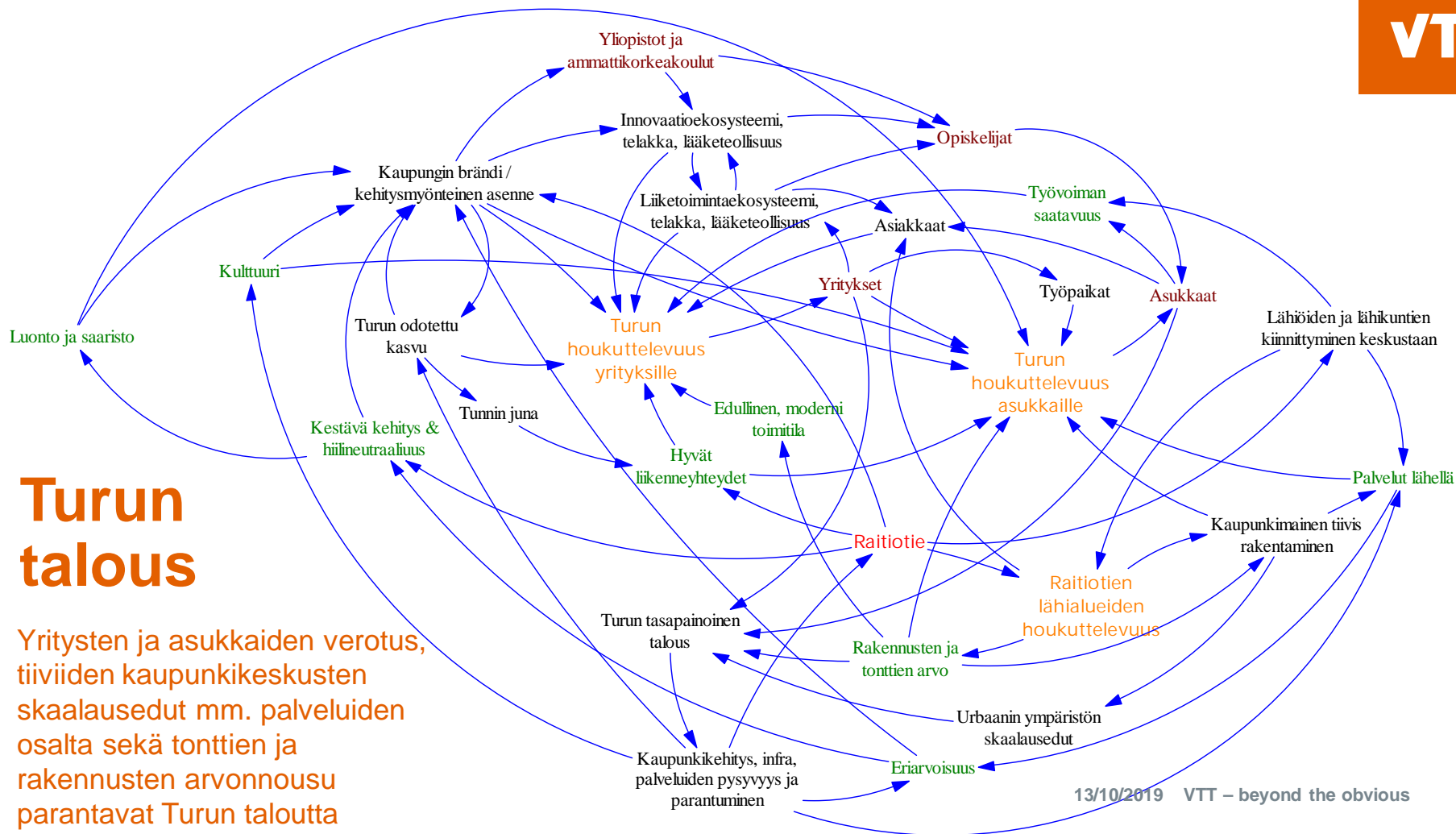
Raitiotie lisää myös hiilineutraalisuutta ja kestävä kehitystä

Nämä seikat kehittävät Turun brändiä



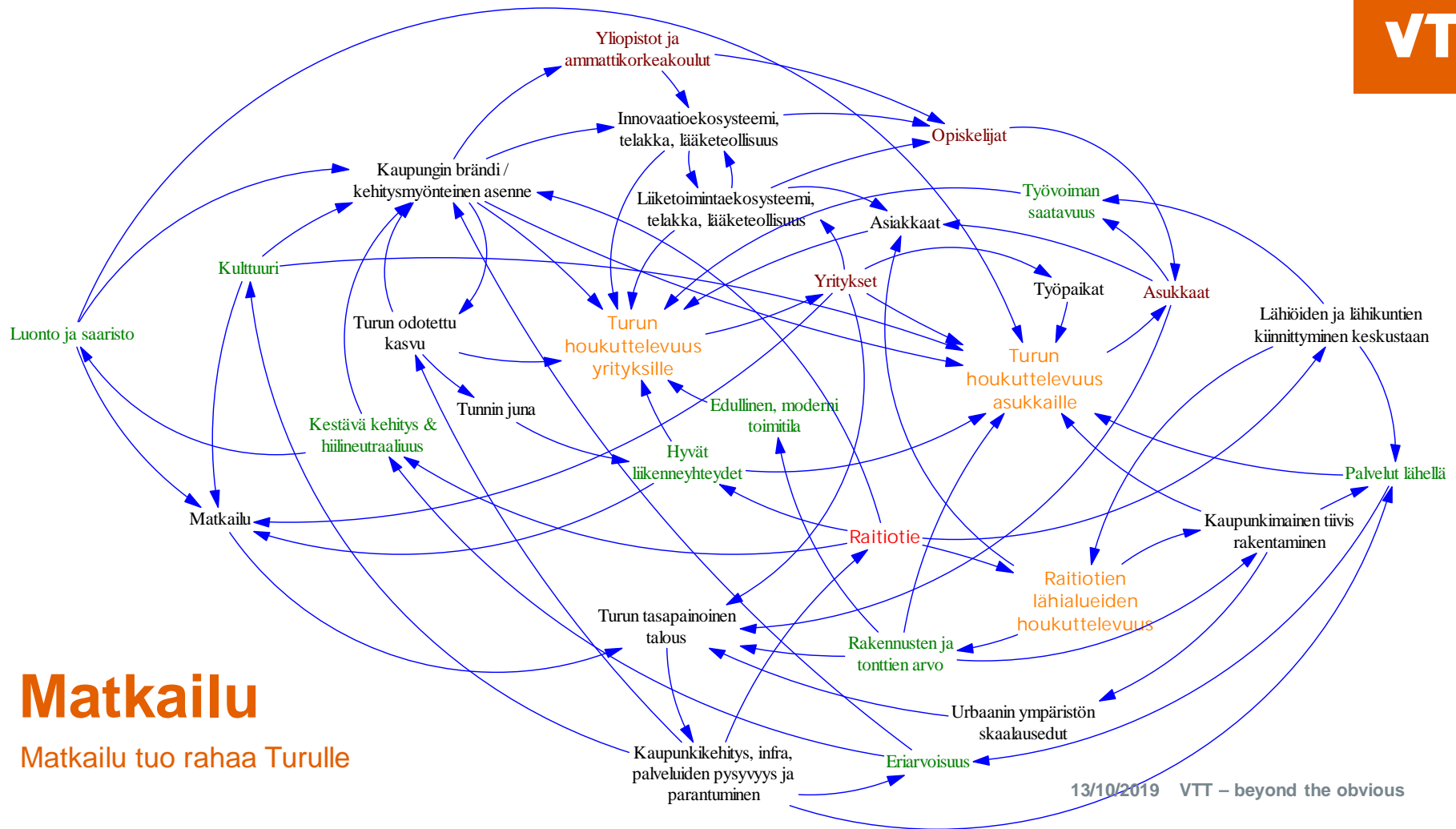
Luonto ja kulttuuri

Luonto ja kulttuurikohteet ovat myös kaikkien ulottuvilla



Turun talous

Yritysten ja asukkaiden verotus, tiiviiden kaupunkikeskusten skaalauseudet mm. palveluiden osalta sekä tonttien ja rakennusten arvonnousu parantavat Turun taloutta



Matkailu

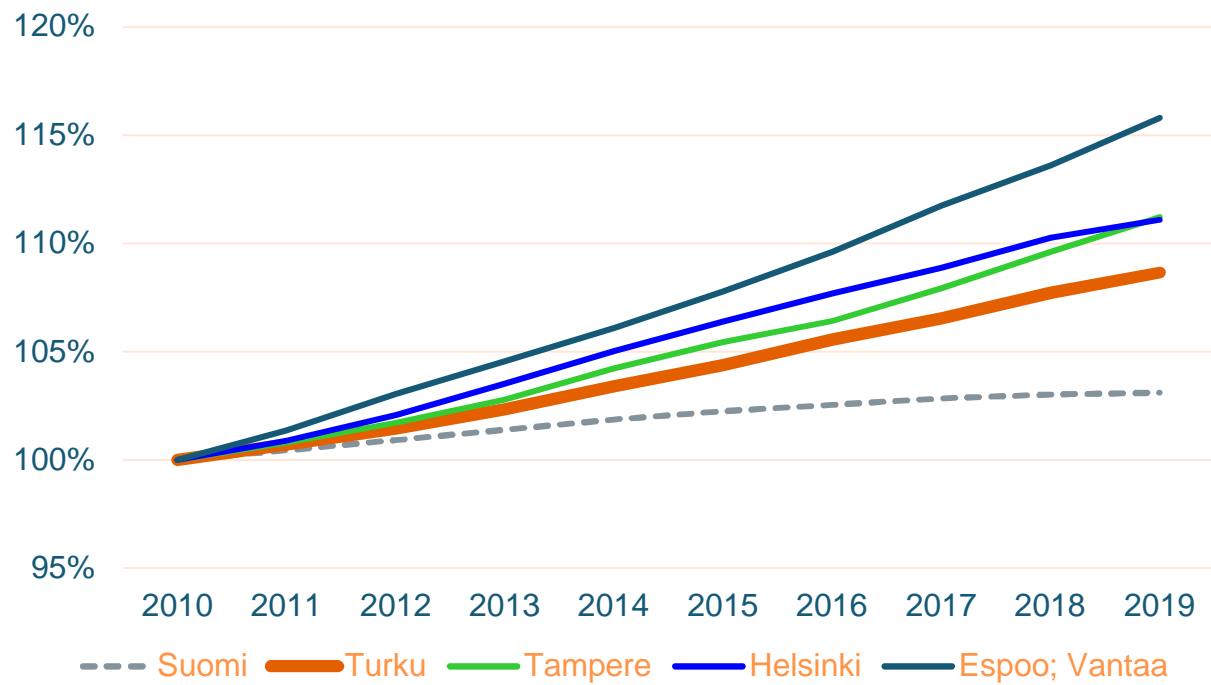
Matkailu tuo rahaa Turulle

Kolme kaupunki-kehityksen skenaariota

- X. Konservatiivinen
- Y. Vain liikennehanke
- Z. Strateginen kaupunkikehitys

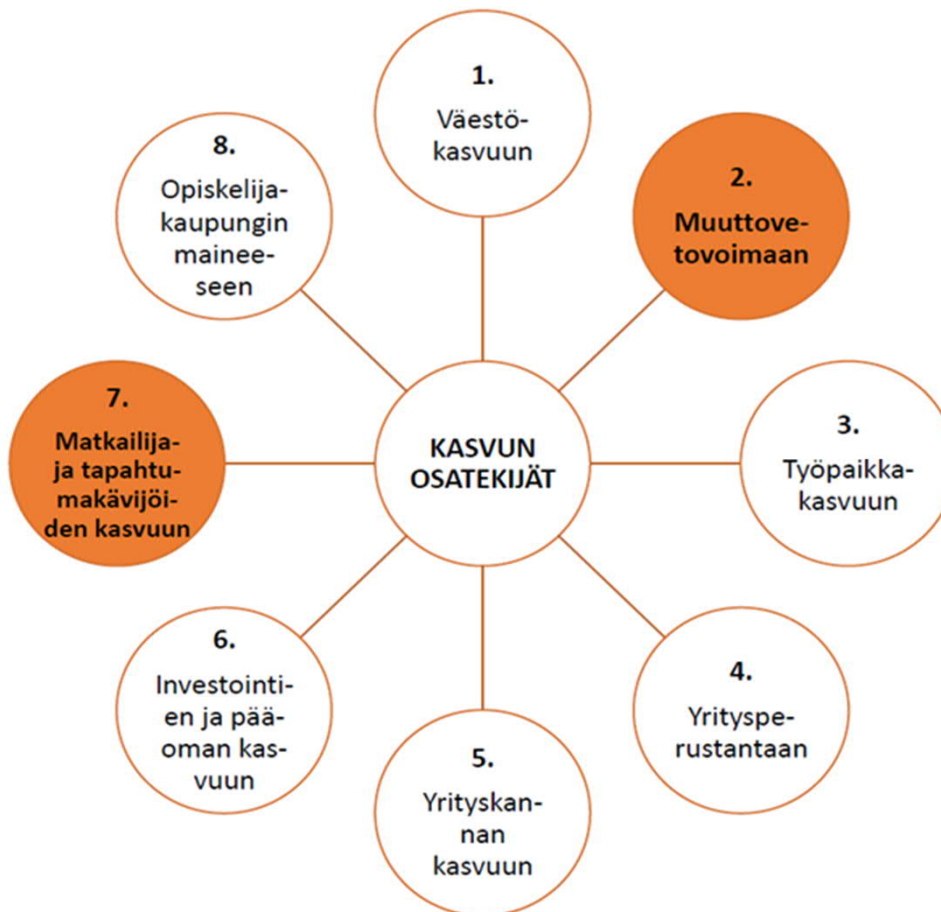


Väestökehitys 2010-2019



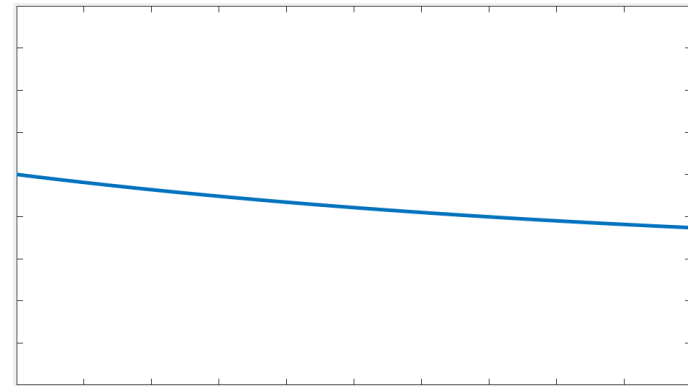
Espoo & Vantaa	16 %
Helsinki	11 %
Tampere	11 %
Turku	9 %
Suomi	3 %

Kaupungin kasvun osatekijät perustuvat:



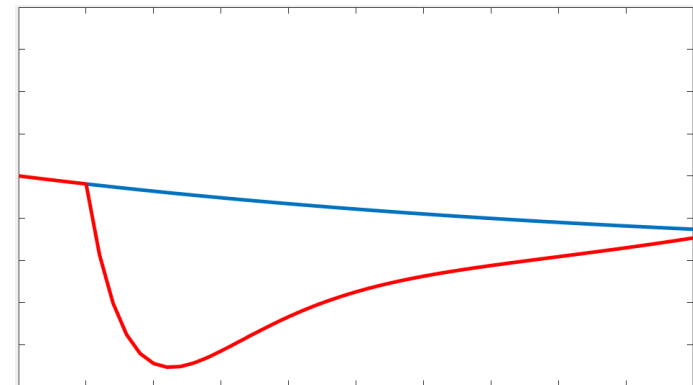
X. Konservatiivinen skenaario

- Kaupunki perustuu tiheään keskusta-alueeseen, sitä ympäröivään haja-asutusalueeseen ja yksityisautoiluun. Kehittyneen joukkoliikennetkaisuun puute osoittautuu rajoitteeksi kaupunkialueen kehittymiselle ja talouskasvulle.
- Yrityskanta pysyy entisenlaisena, riippuvaisuus muutamasta avainalaista kasvaa ja altistuminen talouden suhdannevaihteluille kasvaa.
- Kaupungissa on vähän uutta tietotyötä. Opiskelijat muuttavat valmistuttuaan ja kaupungin väestörakenne ikääntyy.



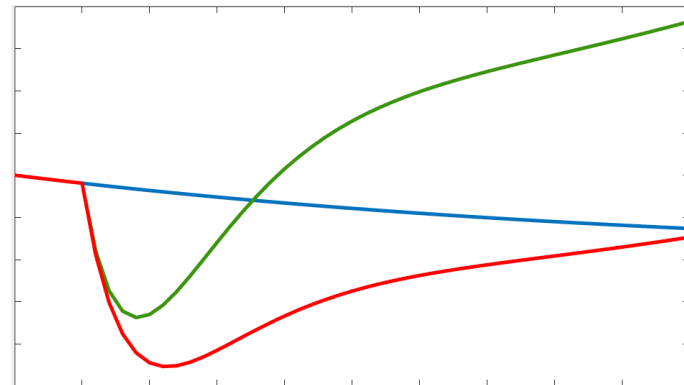
Y. Vain liikennehanke

- Kaupunkiin päätetään rakentaa kevyeen raideliikenteeseen pohjautuva joukkoliikennematkaisu bussiliikenteen korvaajaksi.
- Raitiotien suunnitteluun ei integroida kaupungin strategiaa, kaupunkirakenteen strategista eheyttämistä tai kaupunkisuunnittelua.
- Turun väestönkasvu, väestörakenne sekä yrityskanta pysyvät suurin piirtein samana.
- Välittömät hyödyt kiinteistöjen arvolle realisoituvat osittain sekä joukkoliikenteen käyttäjien matka-ajan säästöt toteutuvat.
- Raitiotie toimii rakennusvaiheen ajan työllisyystoimenpiteenä, mutta potentiaalinen vipuvaikutus ei realisoidu.



Z. Strateginen kaupunkikehitys

- Raitiotie nähdään laajempaa kaupunkialuetta palvelevana sijoituksena tulevaisuuteen ja sen rakentaminen saa laajan poliittisen tuen.
- Kaupunkiin rakennetaan kevyt raitiotie, joka toteuttaa kaupungin strategiaa ja strategista kaupunkikehitystä.
- Raitiotie ja joukkoliikenneorientoitunut kaupunkisuunnittelu antavat vahvan signaalin elinvoimaisesta kaupungista.
- Uudet kaupunkikeskukset houkuttelevat yrityksiä ja työvoimaa.
- Maan ja rakennusten arvo nousee nopeasti.



Z. Strateginen kaupunkikehitys – laajemmat välilliset vaikutukset

- Raitiotien kohentama kaupunki-imagon houkuttelee tietotalouden työpaikkoja, uuttaa yritystoimintaa, kauppaa ja matkailua.
- Turusta tulee Suomen toiseksi nopeimmin kasvava kaupunki, ja väestörakenne nuorenee merkittävästi.
- Kaupunginosat integroidaan raitiotien avulla vahvemmin yhteen ja asema-alueille syntyy houkuttelevia, monitoimisia ja tiiviitä keskittymiä.
- Saavutettavuuden parantaminen, ruuhkan poisto ja matka-aikojen lyhentäminen ja luotettavuus parantavat kaupunkilaisten tuottavuutta.

Z. Strateginen kaupunkikehitys – laajemmat välilliset vaikutukset

- Raitiotie kiihdyttää taloudellista vuorovaikutusta eri aluekeskusten välillä ja nostaa tuottavuutta sekä avaa uusia investointeja houkuttelevia alueita.
- Turusta tulee tietointensiivisen talouden keskittymä ja raitiotien ympärille kasvaa ”tietoväylä”.
- Raitiotie lisää työllisyyttä ja sosiaalista inklusiota parantamalla palveluiden sekä työpaikkoja saavutettavuutta etenkin haastavien yhteyksien päästä.
- Raitiotien tuoma tiivistyvä kaupunkirakenne luo siirtymän yksityisautoilusta joukkoliikenteeseen, joka vähentää päästöjä ja onnettomuuksia.