

Raitio- tiehankkeen suunnitte- luprosessin arviointi

Tarkastuslautakunta
7.4.2026



Turun kaupungin julkaisu 2026



Kuva: Turun Raitiotieallianssi.



Raportoi ja raportointiaika	Turun kaupungin tarkastuslautakunta, 2026 Huhtikuu 2026
Raportin nimi	Raitiotiehanke suunnitteluprosessin arviointi
Raportin jakelu	Raportti on saatavissa suomeksi ja ruotsiksi internetistä osoitteesta Tarkastuslautakunta Turku.fi
Asiasanat	Arviointiraportti, arviointi, Raitiotiehanke suunnitteluprosessin arviointi
Raporttisarjan nimi	Turun kaupungin tarkastuslautakunta
Raportin tunnistetiedot	Sivujen lukumäärä 16 Kieli suomi
Raportin jakaja	Turun kaupungin revisiotoimisto, puh (02) 330 000

Sisällys

Arvioinnin tavoitteet	4
Suunnitteluprosessille asetetut tavoitteet ja keskeiset päätökset	5
Arviointihavainnot	6
1. Suunnitelmien ajantasaisuus ja kattavuus, suunnittelun riippumattomuus sekä suunnittelussa käytetyt oletukset.....	6
2. Kustannusarvion ylitysriskin hallinta	10
3. Taloudelliset vaikutukset kaupunkikonserniin.....	12
Lähdeviitteet	14



Arvioinnin tavoitteet

Tavoitteena on arvioida:

1. ovatko raitiotiehankkeen toteutussuunnitteluun perustuva kustannusarvio ja vaikutusarviointeihin perustuvat hyötylaskelmat **realistisiin oletuksiin perustuvia, riippumattomasti laadittuja, kattavia ja ajantasaisia** investoinnin toteutus päätöstä varten,
2. miten **kustannusarvion ylitysriski** on suunnittelussa tunnistettu ja miten sitä aiotaan hallita,
3. onko hankkeen mahdollisesta toteuttamisesta aiheutuvat **taloudelliset vaikutukset kaupunkikonserniin** selvitetty riittävän laajasti.

Arvioinnin tavoitteena **ei ole** ottaa kantaa raitiotiehankkeen mahdolliseen toteutukseen. Päätöksen siitä tekee kaupunginvaltuusto.

Arvioinnin lähdemateriaalina on käytetty maaliskuuhun 2026 mennessä tehtyjä toimituspäätöksiä ja julkaistuja suunnitelmia. Arviointia varten tarkastuslautakunta on haastatellut raitiotiehankkeen valmistelussa mukana olleita henkilöitä¹. Luonnos arvioinnista on ollut oikeellisuustarkastuksessa kaupungin virkajohdolla.

¹ Timo Hintsanen, Juha Jokela, Jyrki Lappi, Kimmo Suonpää, Valtteri Mikkola, Jarkko Virtanen, Timo Aro, Sirpa Korte ja Juha Saarikoski, Tuomas Heikkinen



Kuva: Turun Raitiotieallianssi.

Suunnitteluprosessille asetetut tavoitteet ja keskeiset päätökset

Pormestariohjelmassa 2025–2029 todetaan, että ”mahdollinen raitiotieinvestointi tehdään **perustuen kattaviin ja tarkkoihin selvityksiin rakenusvaiheen ja toiminnan aikaisista kustannuksista ja vaikutuksista**”.

Kaupunginvaltuusto päätti 20.4.2020 (§ 51) **raitiotien ensimmäisen vaiheen yleis- ja toteutussuunnitelmista** (Lähde 1).

Kaupunginvaltuuston esittelytekstissä (20.4.2020 § 51) todettiin, että raitiotiellä on **merkittäviä vaikutuksia Turun kaupungin talouteen**. Samalla esitettiin kaupunkikonsernin investointikykyä mittaava konsernin tuloksen, poistot ja vapaaehtoiset varaukset huomioiva laskelma.

Kaupunginvaltuusto päätti samalla, että raitiotien toteuttamista varten perustetaan hankeyhtiö, joka valtuutetaan **päättämään hankintamenetelystä ja suunnitelmien laatimisesta**.

Kaupunginhallitus päätti (18.1.2021 § 18) raitiotien jatkovalmistelua koskevista linjauksista ja yleissuunnitelman vaikutusten arvioinnissa käytävistä **oletuksista maankäytön kehittymisestä**.

Kaupunginhallitus päätti (31.1.2022 § 32) perustaa **Turun Raitiotie Oy:n** hankeyhtiöksi **toteutussuunnitelman laadintaa varten** ja hyväksyi hankeyhtiön perustamissopimuksen ja yhtiöjärjestyksen. Asian esittelyssä todettiin, että mikäli kaupunginvaltuusto päättäisi jatkaa toteutussuunnitelman valmistuttua hankkeen investointivaiheeseen, yhtiön yhtiöjärjestyksestä tulee laajentaa vastaamaan raitiotien toteuttamisen ja mahdollisen operoinnin vaatimuksia.

Kaupunginhallitus päätti 2.10.2023 § 356 toteutussuunnitteluun siirtymisestä, jossa mainitaan muun muassa vaikutusarviointien tarkentaminen uusilla väestöennusteilla sekä kaupunkikehityksen viitesuunnitelman laatiminen.

Kaupunginvaltuuston päätös **investointivaiheeseen jatkamisesta** on tarkoitus tehdä viimeistään kesäkuussa 2026 (kh 18.8.2025 § 273).

Arviointihavainnot

1. Suunnitelmien ajantasaisuus ja kattavuus, suunnittelun riippumattomuus sekä suunnittelussa käytetyt oletukset

Suunnitelmien ajantasaisuus

Raitiotiehankkeen **suunnitelmat ovat ajantasaisia päätöksentekoa varten**. Raitiotieallianssin laatima toteutussuunnitelma (Lähde 2) julkaistiin tammikuussa 2026. Toteutussuunnitelman liitteet ovat kaikki vuosilta 2025 ja 2026. Vaikutusarviointit ovat myös laadittu tai päivitetty vuosina 2026 tai 2025 lukuun ottamatta lokakuussa 2024 julkaistua kaupunkikehityksen viitesuunnitelmaa.

Suunnitelmien kattavuus

Suunnitelmien kattavuus on pääosin hyvä. Vaikutusarvioinneissa pääpaino on kiinteistö- ja kuntatalousvaikutuksissa. Sen sijaan matkustajan käyttäjäkokemukseen ja matka-aikaan liittyvää arviointia verrattuna esim. nykymuotoiseen joukkoliikenteeseen on suunnitelmissa vähemmän. Haastatteluissa kattavuuspuutteita koettiin olevan arkeologisissa tutkimuksissa.

Raitiotiehankkeen toteuttaminen aiheuttaisi vesijohtojen, viemäreiden, kaukolämmön ja -kylmän sekä sähkö- ja tietoliikenneverkon muutoksia.

Tämän ns. **infra- ja kunnallistekniikan osalta suunnitelmat ovat vasta alustavia**. Toteutussuunnitteluvaiheessa on tehty alustavat suunnitelmat johtosiirroista, minkä perusteella raitiotieallianssi on laskenut sitovan kustannusarvion johtosiirtojen osalta. Johtosiirtojen suunnitelmia tarkennetaan investointipäätöksen jälkeen, kun katu- ja rakennussuunnitelmat viimeistellään. Tällöin vasta selviää johtojen ja putkien tarkka sijainti. Sitä ei ole arvioitu, missä aikataulussa katu- ja kunnallisteknisen infran uudistukset pitäisi toteuttaa, jos raitiotietä ei toteuteta. Toteutussuunnitelmassa kunnallistekniikan ja johtosiirtojen kustannuksiksi on arvioitu 33,3 miljoonaa euroa.

Suunnittelussa käytetyt oletukset

Vaikutusarvioinneissa käytetyt lähtötietojen oletukset vaikuttavat voimakkaasti hankkeen kannattavuuslaskelmien lopputuloksiin.

Näin ollen erityisesti vaikutusarviointien laadinnan tulee olla tosiasioihin perustuvaa, objektiivista ja riippumatonta. Kuntatalousvaikutusten arvioinnin laatinut FCG (Lähde 3) toteaa, että talousvaikutuslaskelmat ovat hyvin herkkiä lähtötietojen oletuksille kuten vaikutusaluemäärittelylle, väestöskenaarioille, tulo-kustannusjakaumille sekä hyötyjen ja kustannusten nykyarvolaskennassa käytetyille korkokannalle. Kiinteistötaloudellisissa analyysissä (Newsec 2025) (Lähde 4) keskeisiä oletuksia ovat maankäyttövolyymit, raitiotien hintavaikutus vaikutusalueen kiinteistöihin, ARA-tuotannon osuus sekä maankäyttösopimuskorvauksen suuruus.

Raitiotien maantieteellisen vaikutusalueen määrittely on yksi vaikutusarviointien keskeisistä oletuksista. Kiinteistötaloudellisessa

analyysissä (Newsec 2025) raitiotien myötä tonttien arvo nousisi 0–6 % vajaan kilometrin säteellä raitiotien pysäkeistä. Kaupunkikehityksen viitesuunnitelmassa² (Lähde 5) rakentamista on arvioitu vuoteen 2050 asti käytävällä noin 800 metriä linnuntietä raitiotien pysäkeistä. Vuoden 2015 Turun raitiotien yleissuunnitelmassa³ (Lähde 6) asukkaiden sijoittumista arvioitiin 400 metrin ja 600 metrin linnuntie-etäisyydellä suunnitellusta raitiotiepysäkistä ja työpaikkojen sijaintia 400 metrin linnuntie-etäisyydellä suunnitellusta raitiotiepysäkistä. Haastateltujen mukaan suunnittelussa on käytetty erilaisia vaikutusalueita: [esimerkiksi uusimmassa liikenne-ennusteessa](#) (Ramboll 4.2.2025, Lähde 7) raitiotiekäytävän määrittelyä konsultti on käyttänyt 500 metrin aluetta kiskoista. Kaupunkikehityksen viitesuunnitelmassa on käytetty noin 800 metrin linnuntie-etäisyyttä pysäkeistä vaikutusalueena, koska se on haastateltujen mukaan yleisimmin käytetty vaikutusalue kaupunkikehityksen viitesuunnitelman teko hetken uusimmissa raitioteiden kiinteistötaloudellisyksissä⁴ (Lähde 8).

Väestöennuste on laskelma/mallinnus tulevasta kehitysurasta, joka perustuu toteutuneen väestökehityksen osatekijöistä johdettuihin oletuksiin. Väestöennuste ei ole eksakti toteutuma tulevasta väestömäärästä ja -kehityksestä eikä sitä pidä tulkita väistämättömänä toteutumana. Väestöennusteista käytettyjen oletuksien muutoksilla voi olla kymmenien tuhansien asukkaiden ero ennustetuissa tulevaisuuden väestömäärissä.

Esimerkiksi väestöennusteen perusuran perusteella Turun väestö kasvaisi 40 000 asukkaalla vuoteen 2040 mennessä ja korkeammalla maahanmuuttoskenaariolla vastaavasti 59 100 asukkaalla.

Raitiotiehankkeen kuten muidenkin investointien kulut kertyvät erityisesti rakentamisen ja suunnittelun osalta tyypillisesti etupainotteisesti. Hyödyistä suurin osa syntyy vasta vuosikymmenien kuluessa. Tästä syystä tulevien hyötyjen ja kustannusten arvo nykyhetkellä tulee laskea. Nykyarvo lasketaan diskonttaamalla tulevat hyödyt ja kustannukset tarkasteluhetkeen. Mitä suurempi **diskonttokorko**, sen pienempi nykyarvo. Diskonttokorko perustuu riskittömään korkoon, johon lisätään riskipremio. Riskittömänä korkona tyypillisesti pidetään pitkien valtionlainojen viitekorkoja⁵. Riskitön korko oli vaikutusarvioiden julkaisuhetkellä helmikuun 2026 alussa **3,51 prosenttia**. Erityisesti vaikutusarvioinneissa arvioitujen hyötyjen toteutumiseen liittyy epävarmuutta, mikä tulisi huomioida riskipremiossa. Eri vaikutusarvioinneissa on käytetty keskenään erilaisia diskonttokorkoja. Hankearvioinnin (Ramboll 2026) (Lähde 9) kannattavuuslaskelmassa raitiotiehankkeen hyödyt on diskontattu 30 vuoden tarkasteluajanjaksolle alkaen hankkeen käyttöönottovuodesta 2033.

² Turun raitiotien kaupunkikehityksen viitesuunnitelma, Turun kaupunki 4.10.2024

³ TURUN RAITIOTIE, yleissuunnitelma Huhtikuu 2015, Turun kaupunki, WSP, Ramboll

⁴ Turun vuoden 2022 raitiotien kiinteistötaloudellisessa analyysissä, Vantaan vuoden 2022 raitiotien kiinteistötaloudellisessa analyysissä sekä Tampereen vuoden 2024 raitiotien kiinteistötaloudellisessa selvityksessä.

⁵ Vaikutusarviointien julkaisuhetkellä helmikuussa 2026 Suomen 30-vuotisen joukkovelkakirjalainan tuotto (yield) oli noin 3,90 % ja Saksan vastaava 3,51 %.

Laskentakorkona on käytetty Väyläviraston ohjeen⁶ (Lähde 10) mukaista 3,50 prosenttia, mikä on alle riskittömän koron. Kuntatalousvaikutusten arvioinnin (FCG 2026) nykyarvotarkastelussa diskonttokorko on 5 %, jonka Turun kaupunki on raportin mukaan määrittänyt. Kiinteistötaloudellisen analyysin (Newsec 2025) peruslaskelmassa on käytetty 5 % diskonttokorkoa, mikä pitää sisällään analyysin mukaan riskittömän koron sekä riskit, joita ovat mm. maan arvon muutokseen liittyvä epävarmuus, kaavoitusriski, markkinariski, korkotason muutoksiin liittyvä riski sekä kysyntäriski. Haastateltujen mukaan maanvuokratuotto on tyypillisesti indeksiin sidottua ja ensisijaista ulosottotilanteessa, mikä puoltaisi matalaa diskonttokorkoa. Toisaalta kuntatalousvaikutusten arvioinnissa (FCG 2026) nykyarvoiksi on laskettu 5 % diskonttokorolla myös muita tuloja kuin maanvuokratuottoa. Riskitön korkotaso on ollut nousussa viimeiset neljä vuotta. Kiinteistötaloudellisessa analyysissä peruslaskelman lopputulosta on tarkasteltu herkkyystarkasteluna myös diskonttokoroilla 6 % ja 7 %. Kaupungin resurssiohjauksen arvion mukaan Turun alueen kiinteistö- ja asuntosektorin tuottovaatimukset ovat luokkaa 6,5–7,5 % riippuen kiinteistötyypistä ja sijainnista.

Myös **vaikutusarvioinneissa käytetyt rajaukset vaikuttavat lopputulemaan**. Epävarmuutta sisältyy esimerkiksi siihen, miten raitiotielinjaus vaikuttaa Turun raitiotielinjan ulkopuolisten alueiden kehitykseen ja houkuttelevuuteen. Kiinteistötaloudellisen analyysin tarkastelu kattaa vain nimetyt tarkastelualueet raitiotielinjakseen varrella. Jos raitiotie siirtää

rakentamiskysynnän pois muilta kaupungin alueilta, tätä vaikutusta ei näy laskelmassa ja Newsec mainitsee tämän epävarmuustekijänä. Yleissuunnitelmavaiheessa on käytetty olettaa kaupungin sisältä joukkoliikennekäytävän varteen siirtyvästä rakentamisesta, jonka on hyväksytty kaupunginhallituksessa (18.1.2021 § 18) olevan 50 % raitiotien aikaansaaman joukkoliikennekäytävän lisärakentamisen kokonaismäärästä vuoteen 2050 mennessä. Newsecin vuoden 2022 kiinteistötaloudesarviossa todettiin, että kaupungin omat arviot vaihtelivat 0–100 % välillä ja ettei tarkkaa arviota ole vertailukaupungeista saatavilla. Newsecin vuoden 2022 analyysissä 50 %:n siirtymäolettan huomioiminen laskee raitiotievaihtoehdon kiinteistötalouden tuloja -63 M€, eli -33 %. Helmikuussa 2025 julkaistussa kiinteistötalouden analyysissä 50 %:n siirtymäolettaa ei ole enää vastaavalla tavalla huomioitu.

Kaupungin valtuustoryhmille antamien vastausten (kysymys 44.) mukaan raitiotien kiinteistötaloudellisessa analyysissä ei ole huomioitu esimerkiksi katu-, viher- ja kunnallisteknisten verkostojen pääoma- tai käyttötaloukustannuksia tai rakentamiskelpoiseksi saattamisen kustannuksia, jotka vaikuttavat lopputulokseen kokonaistaloudellisuutta tarkasteltaessa.

⁶ Hankearviointi on valtion edellyttämä tarkastelu, joka laaditaan valtion ohjeiden mukaisesti. https://aineistot.vayla.fi/api/file/ava/Julkaisut/Vaylavirasto/vo_2024-44v2_hankearvioinnin_yksikkoarvot_2022_web.pdf

Kiinteistötalouden kulujen osalta kaupungin vaikutusarvioiden yhteenvedossa siteerataan FCG:n kuntatalousvaikutusten analyysiä suoraan: "Kaava-alueiden rakentamis- ja ylläpitokustannukset sisältyvät verorahoitus ja palvelurakenne -laskelmaan." Kyseisessä analyysissä kuvataan vuoden 2024 tilinpäätöstietoihin perustuen väestönkasvun vaikutukset tuloveroihin, kiinteistöveroihin, valtionosuuksiin ja palvelurakenteen kustannuksiin sekä lisäksi kiinteistörakentamisesta palautuva tulovero. FCG:n kuntatalousvaikutusten analyysistä ei ilmene yksiselitteisesti, millä tarkkuudella ja laajuudella se huomioi kiinteistörakentamisesta kaupungille aiheutuvat kulut.

Suunnittelun riippumattomuus ja mahdolliset eturistiriidat

Vaikutusarviointeihin sisältyvien **lukuisten oletusten ja rajausten** vuoksi tarkastuslautakunta on kiinnittänyt erityistä huomiota suunnittelun riippumattomuuteen ja mahdollisiin eturistiriitatilanteisiin. Eturistiriidalla tarkoitetaan tilannetta, jossa henkilön tai organisaation useat intressit – esimerkiksi taloudelliset tai henkilökohtaiset edut – ovat keskenään ristiriidassa ja toisen edun tavoittelu saattaa vääristää tai heikentää puoleettomuutta toiminnassa tai päätöksenteossa.

Raitiotien toteutussuunnittelun ja mahdollisen rakentamisen toteuttaa Turun Raitiotieallianssi, johon kuuluvat tilaajan ominaisuudessa Turun Raitiotie Oy ja Turun kaupunki. Palveluntuottajina allianssissa ovat GRK Suomi Oy, NRC Group Finland Oy, Ramboll Finland Oy ja Sweco Finland Oy. **Suunnittelun riippumattomuuden ja mahdollisten eturistiriitojen näkökulmasta on ongelmallista, että allianssin palveluntuottajiin kuuluva Ramboll on laatinut vaikutusarviointeihin kuuluvat liikenne-ennusteen ja hankearvioinnin.** Ramboll on lisäksi laatinut kaupallisen potentiaalin arvioinnin⁷, mikä on Turun Osuuskaupan teettämä selvitys (Lähde 11), johon Turun kaupunki tai Turun Raitiotieallianssi eivät ole osallistuneet.

Toinen eturistiriitatilanne saattaa syntyä siitä, että haastateltujen mukaan hankeyhtiö **Turun Raitiotie Oy:n toiminnan jatko käytännössä riippuu siitä, että hankkeessa siirrytään toteutusvaiheeseen.** Yhtiön toimitusjohtaja, suunnittelupäällikkö ja viestintäpäällikkö sekä jokainen vaikutusarviointien laadinnan aikainen yhtiön hallituksen jäsen ovat toimineet ohjausryhmässä⁸ (Lähde 12), jonka tehtävänä on vaikutusarviointityön ohjaus. (Osakeyhtiön johdolla (toimitusjohtaja, hallitus) on velvollisuus toimia yhtiön edun mukaisesti (lojaliteettivelvoite)).

⁷ TOK:n selvitys: Turun ratikkareitin kaupallisen potentiaalin arviointi ja pysäkkiympäristöjen kehittämisuositukset Raportti 20.1.2026. Turun Osuuskauppa teetti selvityksen Rambollilla.

⁸ Lähde: Raitiotien satama-Varissuo vaikutusten arviointi Yhteenvetoraportti, tammikuu 2026

2. Kustannusarvion ylitysriskin hallinta

Mahdollisia julkisen sektorin toteuttamien rakennus- tai infrahankkeiden kustannusylityksiin johtaneita syitä ovat olleet esimerkiksi:

- päätöksentekoon, suunnitteluun, kilpailutukseen, kaavoitukseen, lupaprosesseihin tai rakentamiseen kuluva aikaa on aliarvioitu, mikä osaltaan on venyttänyt alkuperäisiä hankkeen toteutuksen aikataulu-arvioita, jolloin mm. rakennuskustannukset ovat nousseet ennakoitua enemmän,
- suunnitelmat ovat muuttuneet, tarkentuneet ja/tai laajentuneet rakennusprosessin aikana,
- puutteelliset suunnitelmat ovat johtaneet rakennusaikaisiin ”yllätyksiin”, koska ei ole tunnettu riittävällä tarkkuudella esim. saneerattavaa kohdetta, maaperää tms.,
- puutteelliset urakkasopimukset ovat mahdollistaneet urakoitsijoiden lisälaskutuksen,
- investointihankkeen toteutukseen on lähdetty alun perin epärealistisen alhaisella kustannusarviolla,
- kustannusarvioiden tosiasioihin perustumaton, kaavamainen leikkaaminen organisaation johtamis- tai päätöksentekoketjussa.

Raitiotiehankeessa yllä olevia haasteita pienentää toteutusmuodoksi valittu allianssi, jossa mallin mukaan tilaaja ja allianssiosapuolet jakavat hankkeen riskit ja mahdollisuudet sekä osallistuvat kustannusarvion laadintaan. Lisäksi kustannusvarmuutta lisää se,

että päätös investointivaiheeseen jatkamisesta tehdään ns. tekniseen toteutussuunnitelmaan perustuvan kustannusarvion eikä epätarkemman yleissuunnitelman perusteella.

Kaupunkirakentamispalveluiden mukaan allianssimallin kehitysvaiheessa on laadittu tarkat toteutussuunnitelmat suunnitteluasiakirjoista ilmenevälle tarjouspyynnön mukaiselle hankealueelle. Kehitysvaiheessa tehtyjen tarkkojen suunnitelmien perusteella allianssin palveluntuottajaryhmittymä sitoutuu toteuttamaan suunnitellun raitiotiehankeeseen suunnitelman mukaisen kustannusarvion perusteella, jos toteutusvaiheeseen siirrytään ja voimaan astuu allianssin kaupallinen malli. Tällöin koko allianssiryhmittymä vastaa kaupungin ohella yhteisvastuullisesti mahdollisesta kustannusylityksestä siihen saakka, kunnes allianssiryhmittymän jäsenyritysten koko palkkion määrä on käytetty. Vastaavasti allianssin ryhmittymän päätoteuttaja- ja suunnitteluosapuolet ja kaupunki hyötyvät yhteisvastuullisesti mahdollisesta kustannusarvion alituksesta.

Kaupunkirakentamispalveluiden mukaan riskiä siitä, että kaupunki joutuisi yksin vastaamaan mahdollisesta kustannusarvion ylityksestä, ei siis edellä kuvatulla tavalla ole. **Kaupungin kustannusriski liittyy arkeologisiin kaivauksiin ja pilaantuneiden maa-ainesten määrään, jotka on määritelty tilaajan riskiksi.** Tilaaajan (Turun kaupunki) riskit ovat niitä kustannuksia, joiden mahdolliset muutokset tulevat kokonaisuudessaan tilaajan katettavaksi tai hyödyksi. Toteutussuunnitelmassa⁹ on varattu arkeologisiin kaivauksiin 26,6 miljoonaa euroa ja pilaantuneiden maiden

⁹ Turun raitiotien toteutussuunnitelma, Turun raitiotieallianssi, tammikuu 2026

käsittelyyn 2,6 miljoonaa euroa. Jos näiden määrä kasvaa kehitysvaiheessa suunnitellusta määrästä ja tilaajan 12,9 miljoonan euron riskivaraus ylittyy, joutuu kaupunki yksin vastaamaan yli menevistä kustannuksista. Myös nykyisten siltojen tai muiden rakenteiden odottamattomat kunto-poikkeamat on toteutussuunnitelmassa määritelty tilaajan riskiksi.

Varsinaisia arkeologisia kaivauksia ei vielä ole aloitettu. Vuoden 2025 aikana on tehty ainoastaan kolme koekaivausta suunnittelun tarkentamiseksi sekä tulevaa kajoamisluvan hakemista varten. **Arkeologiset kaivaukset tehdään siis kokonaisuudessaan vasta mahdollisen investointipäätöksen jälkeen.** Arkeologiset tutkimukset ovat myös viranomaisvalvonnan alaista toimintaa, jolloin mahdollisiin löydöksiin sovellettavat kriteerit voivat muuttua.

Riskin muodostaa myös **hankkeen toteutuksen ajallinen venyminen edelleen.** Raitiotiehanke on ollut kaupungin päätöksenteossa vireillä ainakin 23 vuotta (kh 10.3.2003 § 263). Toteutusaikataulu on myös riippuvainen kaupungin ulkopuolisten toimijoista kuten valtionosuuspäätöksen ajankohdasta tai arkeologisiin kaivauksiin liittyvästä viranomaisprosessista. Toteutussuunnitelmassa todetaan, että raitiotiehanke pitkän toteutusajan takia yleisen kustannustason muutoksista muodostuva kustannusriski tai kustannussäästön mahdollisuus on tilaajien vastuulla. Allianssin tavoitekustannusta päivitetään yleisen hintatason muutoksia kuvaavien indeksien muuttuessa. Yleisen kustannustason muutokset voivat nostaa tai laskea allianssin tavoitekustannusta.



©Turun kaupunki, Heikki Raisanen

3. Taloudelliset vaikutukset kaupunkikonserniin

Turun raitiotien toteutussuunnitelman mukaan raitiotieliikenne voisi alkaa syksyllä 2033, jolloin suurin osa rakentamiskustannuksista ajoittuu vuosille 2029–2031. **Olennaista päätöksentekoa varten on siis kaupunkikonsernin taloudellinen asema 2030-luvulla**, kun investointimenot realisoituvat kokonaisuudessaan. Kuntalain (118 §) taloudellisen aseman arviointia koskeva sääntely lähtee konserninäkökuilmasta, jossa käyttötalouden tasapainoa sekä lainoja ja vastuita arvioidaan pääsääntöisesti konsernitilinpäätöksestä lasketuilla tunnusluvuilla. Vastuiden huomiointi arvioinnissa varmistaa, ettei erilaisilla hankintamalleilla (vuokra, leasing tms.) tai omistusjärjestelyillä voida häivyttää investointimenoja.

Raitiotien **kuntatalousvaikutusten arvioinnissa lasketut kassavirta- ja velkaantumisvaikutukset jäävät kaupunkikonsernin muusta taloudellisesta kehityksestä irralliseksi informaatioksi**. Kolmannen osapuolen laatimista vaikutusarvioinneista ei käy ilmi, mikä on muun kaupunkikonsernin (raitiotien ulkopuolisen) käyttötalouden, investointitason, rahoituskustannusten, lainakannan ja vastuiden kehitys pidemmällä aikavälillä, kun mahdollisen raitiotien investointikustannukset alkavat kertyä. Voimassa oleva **taloussuunnitelma (kv 17.11.2025 § 193) päättyy vuoteen 2029 eikä siinä ole huomioitu kaikkia konserniyh-teisöjen investointeja**.

Liiketoiminnan vaatimien investointien lisäksi jo hyväksytyissä ohjausasiakirjoissa asetetut tavoitteet edellyttävät konserniyhteisöiltä huomattavia investointeja (esim. asuntotuotantotavoitteet). Lähivuosienkin investointiohjelmiin on laskettu vain jo päätetyt investoinnit, minkä lisäksi on lukuisia suunnitteilla olevia investointeja ja näiden suunnitelmienkin ulkopuolelta aika ajoin tulevia ennakoimattomia investointitarpeita.

Kaupunginvaltuusto on päättänyt (17.11.2025 § 193), että *”Puheenjohtajatoimikunta laatii pitkän aikavälin menojen ja tulojen tarkastelun toimintaympäristön muuttumisen, vos-uudistuksen¹⁰, investointien, omistuksen ja yleisen taloustilanteen näkökulmista vuoden 2026 aikana”*. Tällaista tarkastelua ei ole ollut käytettävissä tarkastuslautakunnan tämän arvioinnin laadinnan aikana.

¹⁰ Valtionosuusuudistus

Konsernin investointikyky (kv 20.4.2020 § 51)

Raitiotiellä on merkittäviä vaikutuksia kaupunkikonsernin talouteen. Kustannuksia syntyy rakentamisen lisäksi rahoituskustannuksista, liikennöinnistä, hoidosta ja ylläpidosta. **Raitiotiehankkeen jatkosta päätettäessä kaupunginvaltuustolle (20.4.2020 § 51) esitettiin kaksi konsernin investointikykyä mittaavaa kriteeriä.** Ensimmäinen kriteeri on vähintään 30 prosentin omavaraisuusaste¹¹. Toinen kriteeri perustuu tuloksen, poistot ja vapaaehtoiset varaukset huomioivaan laskukaavaan¹². Vuonna 2025 konsernin omavaraisuusaste oli 33,7 prosenttia ja toisen kriteerin mukainen konsernin investointikyky oli noin 209 miljoonaa euroa.

	2022	2023	2024	2025	
Tulos	5 828	50 658	33 684	-26 396	
Poistot	163 865	143 396	143 432	149 968	
Vap varausten muutos	4 104	1 511	370	5 218	
2,5 x tulos	14 570	126 645	84 210	-65 990	
	188 367	322 210	261 696	62 800	208 768

Taulukko 1. Kv 20.4.2020 § 51 esitetyn laskukaavan mukainen konsernin investointikyky vuoden 2025 lopussa, luvut tuhansia euroja.

¹¹ **Kriteeri 1.**(kv 20.4.2020 § 51): "Kuntakonsernin taloudellista asemaa pidetään hyvänä, mikäli omavaraisuusaste ylittää 50 %. Turku-konsernin taseeseen sisältyy kuitenkin merkittävästi varallisuutta, joka on kirjanpidossa arvostettu huomattavasti käypää arvoa alempaan arvoon. Käyvät arvot ja velan kokonaismäärä huomioiden Turku –konsernin 30 %:n omavaraisuusastetta voidaan pitää riittävänä"

¹² **Kriteeri 2.**(kv 20.4.2020 § 51): "Kaupunkikonsernin investointikykyä on syytä tarkastella vuosittain liukuvana neljän vuoden keskiarvona seuraavasti: Investointikyky = tulos + poistot + vapaaehtoiset varaukset + 2,5 x tulos."



Kuva: Turun Raitiotieallianssi.

Lähdeviitteet

- Lähde 1 Kv 20.4.2020 § 51 Raitiotien ensimmäisen vaiheen yleis- ja toteutussuunnitelmat [Raitiotien ensimmäisen vaiheen yleis- ja toteutussuunnitelmat - Päätökset-palvelu](#)
- Lähde 2 Turun Raitiotieallianssi, tammikuu 2026: Turun raitiotien toteutussuunnitelma https://turunraitiotie.fi/wp-content/uploads/2026/01/Turun-raiotien-toteutussuunnitama_fi_turun-raiotie.pdf
- Lähde 3 FCG 21.1.2026: Turun satama-Varissuo-raiotien kuntatalousvaikutusten arviointi https://turunraitiotie.fi/wp-content/uploads/2026/01/Turun-satama-Varissuo-raiotien-kuntatalousvaikutusten-arviointi_FCG-2026.pdf
- Lähde 4 Turun satama-Varissuo raitiotien kiinteistotaloudellinen analyysi, Newsec Advisory Finland Oy, 14.2.2025 [Turun-raiotie-kiinteistotaloudellinen-analyysi-Raportti-14.2.2024.pdf](#)
- Lähde 5 Turun raitiotien kaupunkikehityksen viitesuunnitelma, Turun kaupunki 4.10.2024 https://www.turku.fi/sites/default/files/document/raiotien_kaupunkikehityksen_viitesuunnitelma.pdf
- Lähde 6 Turun raitiotie, yleissuunnitelma huhtikuu 2015, Turun kaupunki, WSP, Ramboll https://turunraitiotie.fi/wp-content/uploads/2024/10/raportti_turku_lowres.pdf
- Lähde 7 Turun raitiotien Satama-Varissuo liikenne-ennuste, Ramboll 4.2.2025 <https://turunraitiotie.fi/wp-content/uploads/2025/02/Turun-raiotien-liikenne-ennuste-%E2%80%93-raportti-04022025.pdf>
- Lähde 8 Turun satama-Varissuo raitiotien kiinteistotaloudellinen analyysi, Newsec Advisory Finland Oy 25.4.2022 [Turun vuoden 2022 raitiotien kiinteistotaloudellisessa analyysi](#)

- Lähde 9 Turun raitiotien Satama-Varissuo hankearviointi, Ramboll 9.1.2026
https://turunraitiotie.fi/wp-content/uploads/2026/01/Turun-raiotien-Satama-Varissuo-hankearviointi_Ramboll-2026.pdf
- Lähde 10 Tie-, rautatie- ja vesiliikenteen hankearviointien yksikköarvot 2022, Väyläviraston ohjeita 44/2024 v2
[Tie-, rautatie- ja vesiliikenteen hankearviointien yksikköarvot 2022](#)
- Lähde 11 TOK:n selvitys: Turun ratikkareitin kaupallisen potentiaalin arviointi ja pysäkkiympäristöjen kehittämissuosituksset, Raportti 20.1.2026. Turun Osuuskauppa teetti selvityksen Rambollilla.
https://turunraitiotie.fi/wp-content/uploads/2026/01/Turun-ratikkareitin-kaupallisen-potentiaalin-arviointi-ja-pysakkiymparistojen-kehittamissuosituksset_Ramboll-2026.pdf
- Lähde 12 Raitiotien satama-Varissuo vaikutusten arviointi, Yhteenvetoraportti, tammikuu 2026
<https://turunraitiotie.fi/wp-content/uploads/2026/01/Raitiotien-satama-Varissuo-vaikutustenarviointi-yhteenvetoraportti-tammikuu-2026.pdf>

Tarkastuslautakunta | Turku.fi

