



Turun seudun saavutettavuuden tulevaisuuskuva



Työn sisältö

1

Saavutettavuus
strategisena
kilpailukytekijänä

2

Turun seudun
saavutettavuuden
tilannekuva

3

Toimintaympäristön
muutos ja Turun seudun
saavutettavuus

4

Turun seudun
saavutettavuuden
skenaarioita

1

Saavutettavuus strategisena kilpailutekijänä



Työn tarkoitus ja merkitys

Työn tavoitteena on luoda strategisen tason tulevaisuuskuva Turun seudun saavutettavuudelle.

Työn painopiste on henkilöliikenteessä ja sen tulevaisuudessa. Myös tavaraliikennettä käsitellään strategisella tasolla.



Turun seudun saavutettavuus on yksi tärkeistä seudun menestystekijöistä

Saavutettavuus ei kehity itsestään, vaan sitä tulee ohjata palvelemaan seudun elinvoimaa ja muita strategisia tavoitteita.



Saavutettavuuden tulevaisuuskuva tarvitaan, jotta eri liikennemuotojen kehitystä voidaan ohjata kokonaisuutena

Liikennepalvelujen tulee vastata Turun seudun väestön ja elinkeinoelämän liikkumis- ja kuljetustarpeisiin tulevaisuuden muuttuvassa toimintaympäristössä.



Turun seudun saavutettavuuteen vaikutetaan strategisilla päätöksillä, joiden pohjaksi tulevaisuuden ennakointi on välttämätöntä

Tulevaisuuden ennakkoinnin menetelmillä luodetaan erilaisia tulevaisuuden muutostekijöitä ja niiden kombinaatioita. Näin löydetään keskeiset tekijät, joihin tulee vaikuttaa saavutettavuuden edistämiseksi.

Saavutettavuudesta

SAAVUTETTAVUUS

LIIKENTEEN KYSYNTÄ

"Miksi liikutaan"



LIIKENTEEN TARJONTA

"Millä liikkumisen
tarpeisiin vastataan"



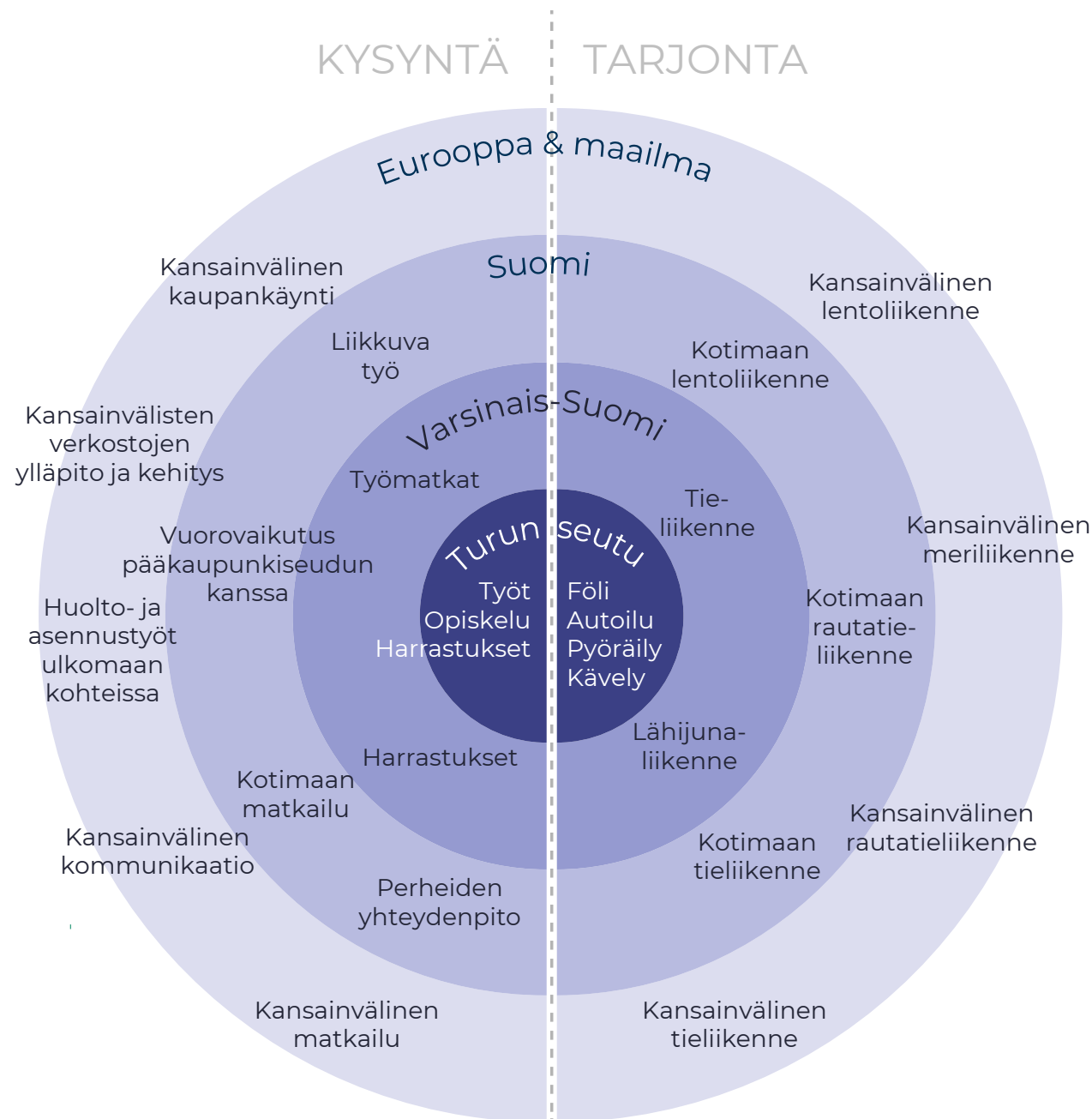
Mitä on saavutettavuus?

Tässä työssä saavutettavuudella tarkoitetaan liikenteellistä saavutettavuutta. **Sitä, kuinka helposti jokin paikka on fyysisesti saavutettavissa.** Saavutettavuus muodostuu maankäytön eli toimintojen sijoittumisen ja liikennejärjestelmän toimivuuden tuloksena.

Liikenteen kysyntä kuvaa sitä, miksi liikutaan. Liikenne on johdettua kysyntää eli se syntyy aina erilaisten tarpeiden seurauksena.

Näihin tarpeisiin vastataan liikenteen tarjonnalla eli liikenteen infrastruktuurilla ja liikennepalveluilla. Ne mahdollistavat saavutettavuuden.

Saavutettavuuden kehittämisessä on kyse liikenteen kysynnän ja tarjonnan tehokkaasta yhteensovittamisesta. Saavutettavuus jaetaan tässä työssä maantieteellisesti kansainväliseen, valtakunnalliseen, maakunnalliseen ja seudulliseen saavutettavuuteen.



Miksi saavutettavuus on strateginen kilpailutekijä?



6

Saavutettavuudella
vaikutetaan....



Yritysten kilpailukykyyn ja investointeihin

- ✓ Tehokas logistiikka on yritysten tärkeimpiä kilpailukykytekijöitä
- ✓ Hyvä saavutettavuus parantaa edellytyksiä uusiin investointeihin



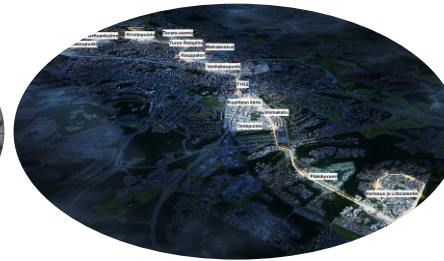
Työvoiman saatavuuteen ja liikkuvuuteen

- ✓ Työmarkkina-alueiden laajentaminen
- ✓ Työvoiman houkuttelu ja elinvoiman kasvattaminen



Matkailun vetovoimaan ja kilpailukykyyn

- ✓ Seudun saaminen kansainvälisten matkailijoiden tietoisuuteen
- ✓ Kotimaisen matkailun kasvattaminen



Innovaatioiden syntymiseen yhteistyöllä

- ✓ Hyvä saavutettavuus tuo yritykset ja yliopistot sekä tutkimus- ja oppilaitokset yhteen
- ✓ Innovaatiot syntyvät ihmisten vuorovaikutuksessa



Seudun pitovoimaan ja vetovoimaan

- ✓ Saavutettavuuden myönteinen kehitys vahvistaa nykyisen väestön pitovoimaa
- ✓ Helposti saavutettavat palvelut houkuttelevat uusia asukkaita



Varsinais-Suomen saavutettavuus koetaan Suomen keskiarvoa heikompana

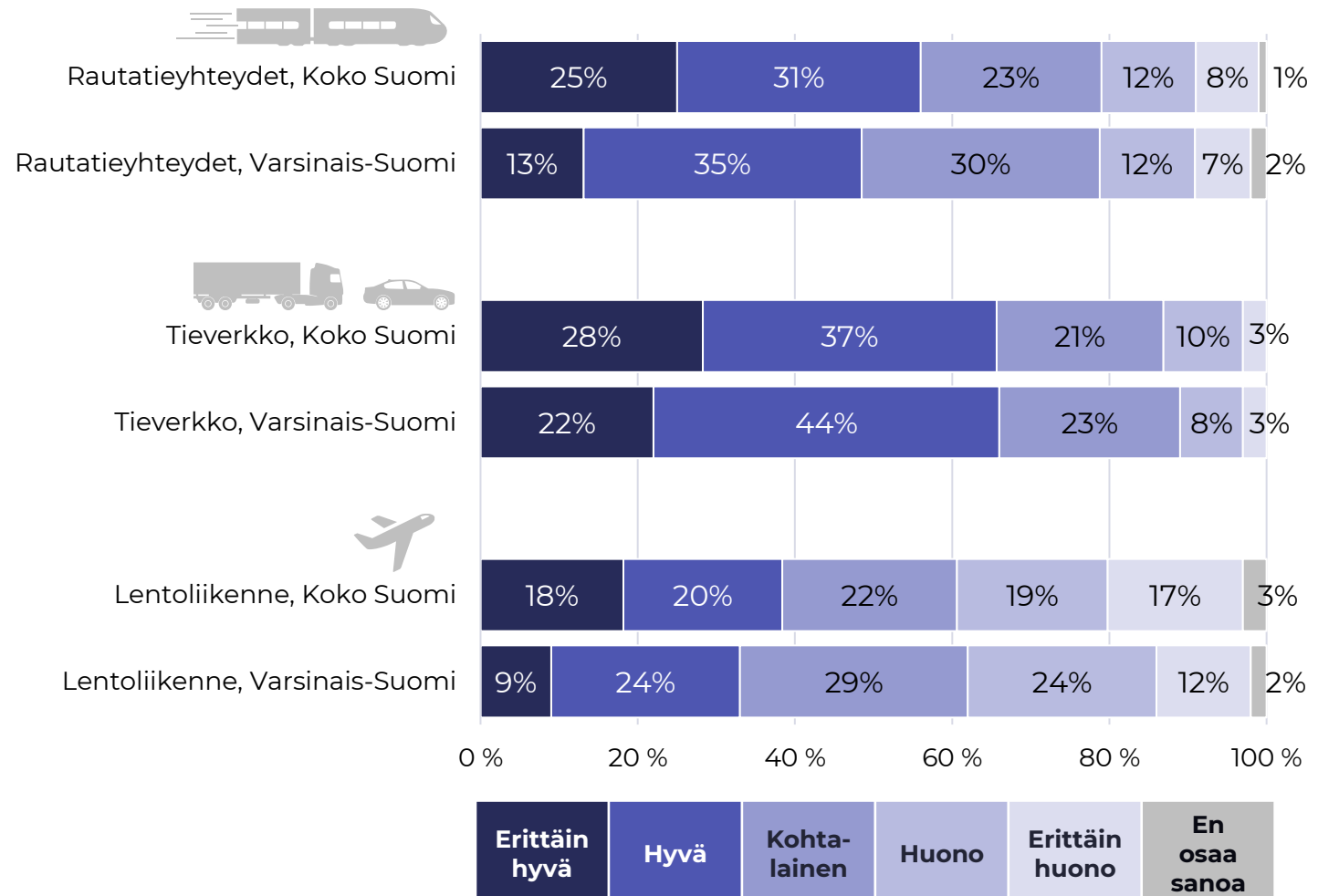
Suomen Yrittäjien elinvoimabarometri 2023 kuvaa yli 400:n Varsinais-Suomessa sijaitsevan PK-yrityksen näkemyksiä saavutettavuudesta.

Lähde: Suomen Yrittäjät ja Taloustutkimus 2023

PÄÄHAVAINNOT VARSINAIS-SUOMESTA

- Saavutettavuus koetaan kaikilla kolmella kulkumuodolla heikommaksi kuin Suomessa keskimäärin
- Rautatieyhteyksissä ja lentoliikenteessä nähdään eniten kehittämisen varaa
- Lentoliikenneyhteyksiä huonona tai erittäin huonona pitää 36 %
- Tieverkkoon ollaan selvästi eniten tyytyväisiä – 66 % vastauksista oli luokassa erittäin hyvä tai hyvä
- Varsinais-Suomessa tyytymättömiä oli kuitenkin hieman vähemmän kuin koko Suomessa keskimäärin

PK-yritysten näkemys saavutettavuudesta, Varsinais-Suomi ja koko Suomi 2023



Saavutettavuuden tavoitteet eri tasoilla

KANSAINVÄLISET TAVOITTEET

EU:n liikennepolitiikan ylätasoinen tavoitteena on tarjota tehokkaita, turvallisia ja ympäristöystävällisiä liikkumiskäytännöjä eurooppalaisille ja luoda olosuhteet kilpailukykyiselle elinkeinoelämälle, joka luo kasvua ja työllisyyttä.



EUROOPAN VIHREÄN KEHITYKSEN OHJELMA

Sustainable and Smart Mobility Strategy

EUROOPAN UNIONIN LIIKENNEPOLITIikka

Trans-European Transport Network (TEN-T)



VALTAKUNNALLISET TAVOITTEET

Suomen hallituksen tavoitteena on toimiva liikennejärjestelmä, joka palvelee koko Suomen saavutettavuutta ja talouskasvua. Valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma korostaa toimivuutta, turvallisuutta ja kestävyttä. Tavoitteita yhdistäviksi näkökulmiksi on määritetty tehokkuus, saavutettavuus ja resilienssi.



VALTAKUNNALLINEN liikennejärjestelmäsuunnitelma

LIIKENNE- JA ELINKEINOPOLITIikka

Linjaukset hallitusohjelmassa



MAL-sopimukset kaupunkiseutujen ja valtion välillä

TURUN KAUPUNKISEUDUN JA VALTION VÄLINEN MAL-SOPIMUS 2024-2035

Sopimuksella edistetään **Turun MAL-kaupunkiseudun** kestävä kasvua kehittämällä valtion ja kuntien yhteistyönä kestävä yhdyskuntarakennetta ja liikennejärjestelmää ilmastomuutoksen hillitsemiseksi, elinkeinoelämän elinvoimaisuutta, liikenneturvallisuutta, liikennejärjestelmän digitalisaatiota sekä tarpeita vastaavaa asutusta ja -tuotantoa.

TURUN KAUPUNKISEUTU

Seutustrategia

Liikennejärjestelmäsuunnitelmat

VARSINAIS-SUOMEN MAAKUNTA

Maakuntastrategia

Liikennejärjestelmäsuunnitelmat

ALUEELLISET TAVOITTEET

Turun kaupunkiseudun strategia

Turun kaupunkiseutu on kestävästi kasvava, kiinnostava ja innostava kansainvälisesti tunnettu kaupunkiseutu, jonka vahvuuksia ovat korkea osaamistaso, rikas historia, ainutlaatuinen saaristo, nopeat liikenneyhteydet ja sujuvat arjen palvelut.

Varsinais-Suomen maakuntastrategia

Saavutettavuus aluerakenteessa on edellytys koko maakunnan elinvoimalle, menestyvälle elinkeinoelämälle ja tasapainoiselle kasvulle. Saavutettavuutta tuetaan kestävällä liikennejärjestelmällä, joka mahdollistaa Turun kaupunkiseudun ja seutukeskusten, taajamien, saariston ja maaseudun sekä kaikkien toimijoiden verkostoitumisen.

Miten tavoitteita edistämällä voidaan parantaa saavutettavuutta?

Miten saavutettavuutta parantamalla voidaan edistää tavoitteita?

Turun seudun saavutettavuus



Saavutettavuus Turun seudun ja Varsinais-Suomen strategioissa



Turun kaupunkiseudun strategia

"Turun kaupunkiseutu on kestävästi kasvava, kiinnostava ja innostava kansainvälisesti tunnettu kaupunkiseutu, jonka vahvuuksia ovat korkea osaamistaso, rikas historia, ainutlaatuinen saaristo, nopeat liikenneyhteydet ja sujuvat arjen palvelut."

- Turun kaupunkiseudun kannalta strategisesti tärkeitä kotimaan liikenneyhteyksiä ovat yhteydet pääkaupunkiseudulle, Pirkanmaalle, Satakuntaan ja Pohjanmaalle. Kansainvälisistä yhteyksistä strategisesti tärkeitä ovat Turun ja Naantalin satamat sekä Turun lentoaseman lentoliikenne.
- Turun kaupunkiseudun kautta kulkee Suomen lyhin reitti länteen.
- Turun kaupunkiseudun logistiset yhteydet ovat oleellisia Suomen ulkomaankaupan, talouskasvun ja huoltovarmuuden kannalta.
- Osaavan työvoiman saatavuus on avainkysymys työssäkäyntialueiden välisessä kansallisessa ja kansainvälisessä kilpailussa.

Varsinais-Suomen maakuntastrategia

"Saavutettavuus aluerakenteessa on edellytys koko maakunnan elinvoimalle, menestyvälle elinkeinoelämälle ja tasapainoiselle kasvulle. Saavutettavuutta tuetaan kestävällä liikennejärjestelmällä, joka mahdollistaa Turun kaupunkiseudun ja seutukeskusten, taajamien, saariston ja maaseudun sekä kaikkien toimijoiden verkostoitumisen."

- Eri kulkumuotojen käytettävyyttä edistetään: paikallisjunaliikenteen toimintaedellytyksiä parannetaan, pyöräilyyn kannustamisen keinoja selvitetään.
- Fyysinen saavutettavuus on keskusten ja alueiden välisiä aikaetäisyyksiä, liityntäyhteyksiä, liikkumisen turvallisuutta, julkisen liikenteen toimivuutta, kevyen liikenteen vaihtoehtoja, sekä uusiutuvien energialähteiden huomioimista liikkumisen järjestelmissä että eri ihmisryhmien fyysisten erityistarpeiden huomiointia.
- Ekologinen saavutettavuus on kaikkien kulkumuotojen ja -välineiden kestävyiden kehittämistä. Joukkoliikenne tarvitsee riittävän vahvoja kasvukeskuksia, kävely ja pyöräily lähipalveluita ja liikkumiseen kannustavaa ympäristön laatua.
- Saavutettavuudesta tehdään ajasta riippumatonta.



Mitä kansainvälinen investoija ja matkailija tarvitsevat?



TAVOITE

SAAVUTETTAVUUS

KÄYTTÄJÄN NÄKÖKULMA

Turun kaupunkiseudun strategia

"Turun kaupunkiseutu on kestävästi kasvava, kiinnostava ja innostava kansainvälisesti tunnettu kaupunkiseutu, jonka vahvuuksia ovat korkea osaamistaso, rikas historia, ainutlaatuinen saaristo, nopeat liikenneyhteydet ja sujuvat arjen palvelut."

Turun seutu voi parantaa saavutettavuuttaan kehittämällä liikenteen tarjontaa niin, että se vastaa käyttäjien tarpeisiin nyt ja tulevaisuudessa.

Kansainvälisen saavutettavuuden tapauksessa fokuksen tulee olla lento- ja meriliikenteen matkaketjujen käyttäjälähtöisessä kehittämisessä.



Kansainvälisen **investoijan** näkökulma

Millaista työvoimaa on tarjolla ja miten työvoima pääsee liikkumaan?

Miten Turun seudulta päästään keskeisille markkina-alueille?

Millaisia logistiikkapalveluja on käytettävissä?



Kansainvälisen **matkailijan** näkökulma

Mitä nähtävää ja koettavaa Turun seudulla on?

Millaisia vaihtoehtoja Turun seudulle saapumiseen on?

Mitä vaihtoehtoja Turun seudun sisällä liikkumiseen on?

2

Turun seudun saavutettavuuden kokonaiskuva

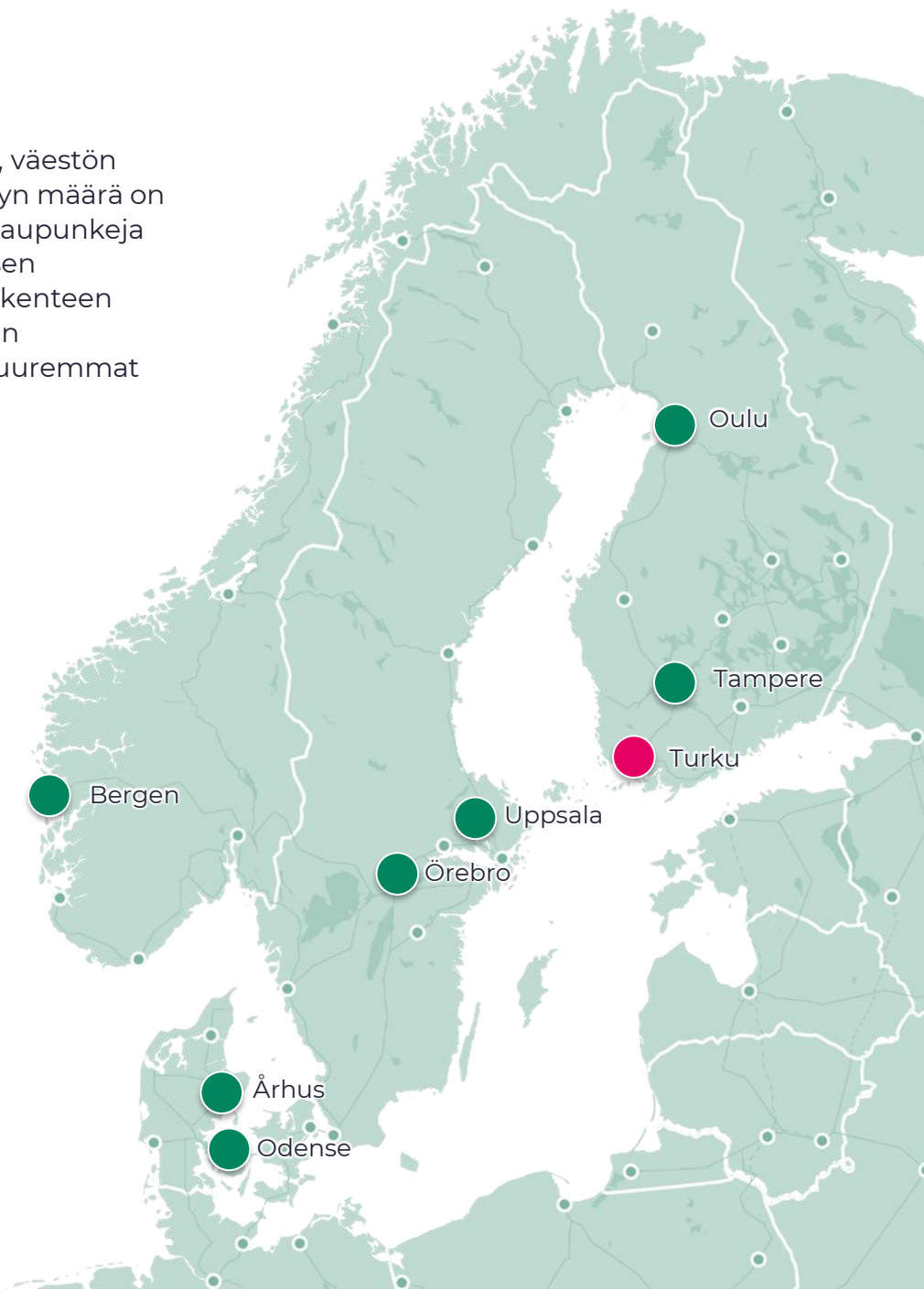


Kulkumuotojen vertailua Pohjoismaissa

Kulkumuodon valintaan vaikuttavat liikennepolitiikan lisäksi mm. yhdyskuntarakenne, väestön määrä ja sosiodemografia, asumisen tiiviys ja etäisyydet sekä maastonmuodot. Pyöräilyn määrä on korkea kaupungeissa, joissa on panostettu pyöräväylien määrään ja laatuun. Tällaisia kaupunkeja on mm. Alankomaissa, Tanskassa ja Ruotsissa. Suomessa Oulu on pyöräilyn kehittämisen edelläkävijä. Tasainen maasto edistää pyöräilyn suosiota. Kävelyn, pyöräilyn ja joukkoliikenteen yhteenlaskettu osuus on suositeltava indikaattori ja sitä kannattaa pyrkiä kasvattamaan henkilöautoilun osuuteen nähden. Näin rajallinen kaupunkitila saadaan välittämään suuremmat liikennemäärät ekologisesti.

TURKU 202 000 as.		TAMPERE 255 000 as.		OULU 215 000 as.		BERGEN 290 000 as.	
	29 %		34 %		22 %		28 %
	10 %		8 %		19 %		5 %
	8 %		13 %		4 %		18 %
	51 %		43 %		53 %		45 %
ODENSE 210 000 as.		ÅRHUS 365 000 as.		ÖREBRO 160 000 as.		UPPSALA 245 000 as.	
	23 %		7 %		13 %		14 %
	17 %		22 %		25 %		36 %
	3 %		28 %		9 %		13 %
	57 %		43 %		51 %		34 %

Lähteet: [Henkilöliikennetutkimus 2021](#), [Nasjonal reisevaneundersøkelse 2024](#), [Odense kommune: Nøgletal for trafik og mobilitet 2024](#), [Cities Multimodal: Factsheet Aarhus 2018](#), [Resvaneundersökning Örebro 2023](#), [Resvaneundersökning Uppsala 2015](#).
Esitetyt luvut ovat keskuskaupungin lukuja, jos nämä ovat olleet erikseen saatavilla.



Maankäyttö ja seudullinen saavutettavuus

Seudullisessa liikkumisessa saavutettavuus on sidoksissa yhdyskuntarakenteeseen

Väestöltään tiheä ja toiminnoiltaan sekoittunut yhdyskuntarakenne tukee kävelyä, pyöräilyä ja joukkoliikennettä, sillä asiointimatkat on mahdollista pitää lyhyinä ja joukkoliikenne edellyttää riittävää väestöpohjaa. Väestöltään harva ja hajautunut yhdyskuntarakenne ei ole suotuisa kävelyn, pyöräilyn ja joukkoliikenteen kannalta. Arjen matkat voivat tällaisilla alueilla olla liian pitkiä kävelylle ja pyöräilylle, ja väestöpohja liian pieni tiheälle joukkoliikenteelle.

Saavutettavuuteen liittyy myös itseään ruokkivia kehiä. Esimerkiksi hyvä saavutettavuus autoillen on osaltaan mahdollistanut yhdyskuntarakenteen hajautumisen, joka taas on antanut autolle etulyöntiaseman liikennemuotona tällaisilla alueilla.

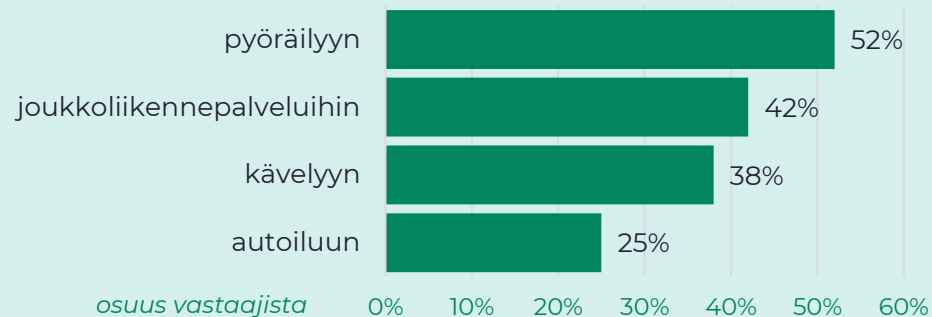
Liikennemuodon valinta riippuu matkan pituudesta, mutta liikenteessä käytetty aika on vakiintunut

Eri liikennetutkimuksissa on havaittu, että ihmisten liikkumiseen käyttämä aika on keskimäärin melko vakiintunut. Esimerkiksi Turun seudulla keskivertohenkilö käytti vuonna 2021 matkoihinsa 67 minuuttia vuorokaudessa, eli reilun tunnin verran. Työikäisillä aika oli jonkin verran tätä suurempi, lapsilla ja eläkeikäisillä pienempi.

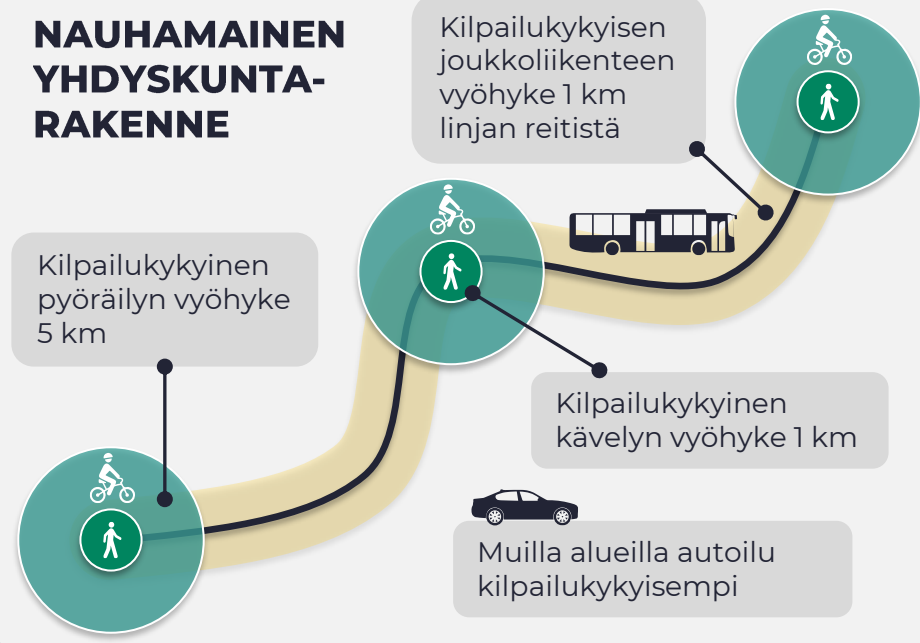
Liikennemuotojen luontainen nopeus vaikuttaa siihen, minkä mittaisia matkoja milläkin liikennemuodolla liikutaan. Turun seudulla puolet kävelymatkoista on alle kilometrin pituisia ja puolet pyöräilymatkoista alle 3 km pituisia. Jos halutaan tukea kävelyä ja pyöräilyä, asuinalueiden lähellä tulee olla riittävästi lähipalveluja ja työpaikkoja. Silloin ne ovat hyvin saavutettavissa kävellen tai pyöräillen. Autolla ja joukkoliikenteellä tehdyistä matkoista puolet on yli 7 km pituisia. Kävelyn ja pyöräilyn osuus on hyvin pieni, kun matkat ovat riittävän pitkiä.

MAL-sopimuksen toimenpiteet luovat edellytyksiä tarvetta vastaavalle monipuoliselle tonttitarjonnalle ja asuntotuotannolle sekä liikennejärjestelmän, liikenneinvestointien ja maankäytön paremmalle yhteensovittamiselle seudulla.

Valtakunnallisen henkilöliikennetutkimuksen 2021 mukaan Turun seudun asukkaat toivovat nykyistä enemmän panostusta...



NAUHAMAINEN YHDYSKUNTA-RAKENNE



Väestö Turun seudulla

327 000

Turun seudun
väestö 2025

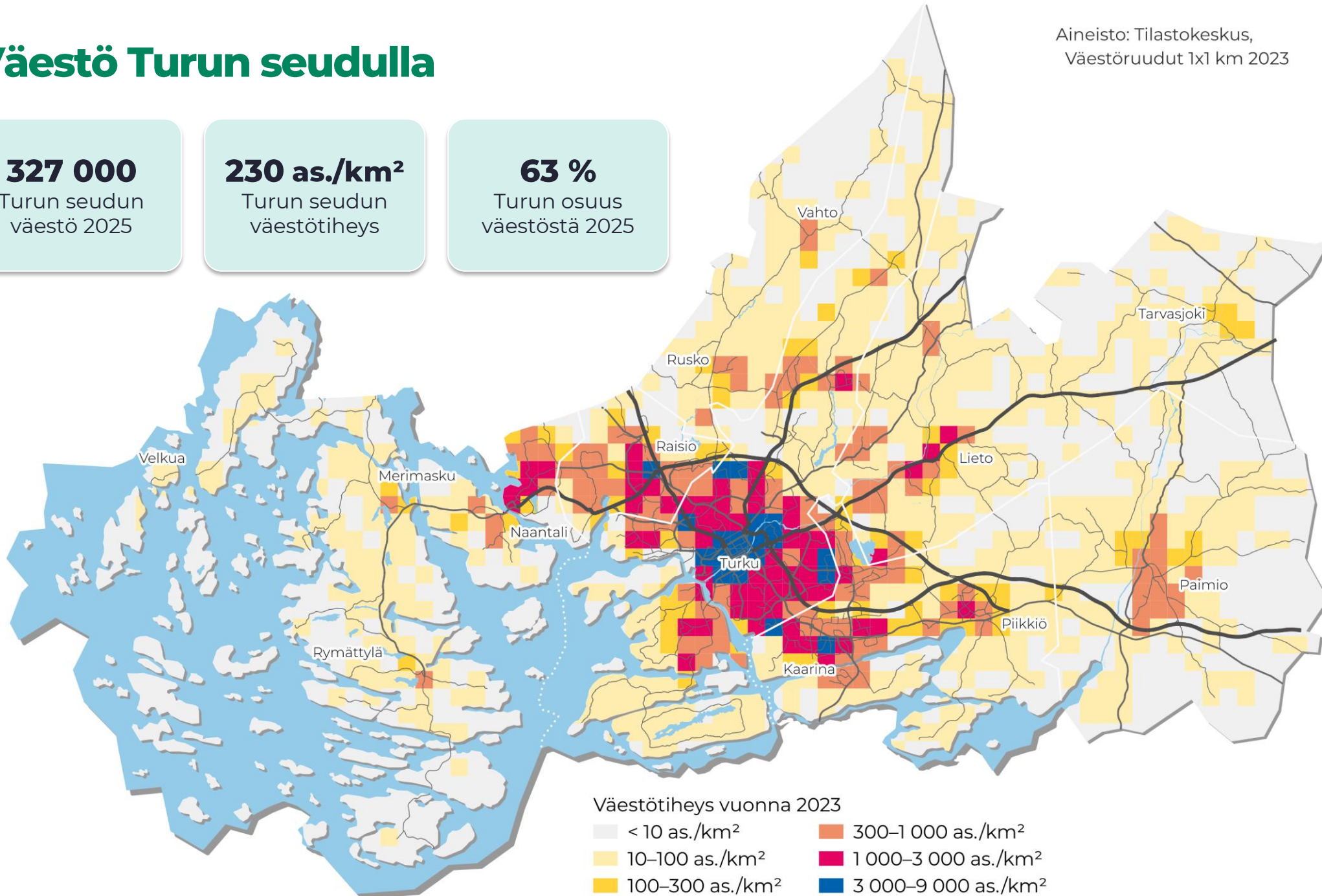
230 as./km²

Turun seudun
väestötiheys

63 %

Turun osuus
väestöstä 2025

Aineisto: Tilastokeskus,
Väestöruudut 1x1 km 2023

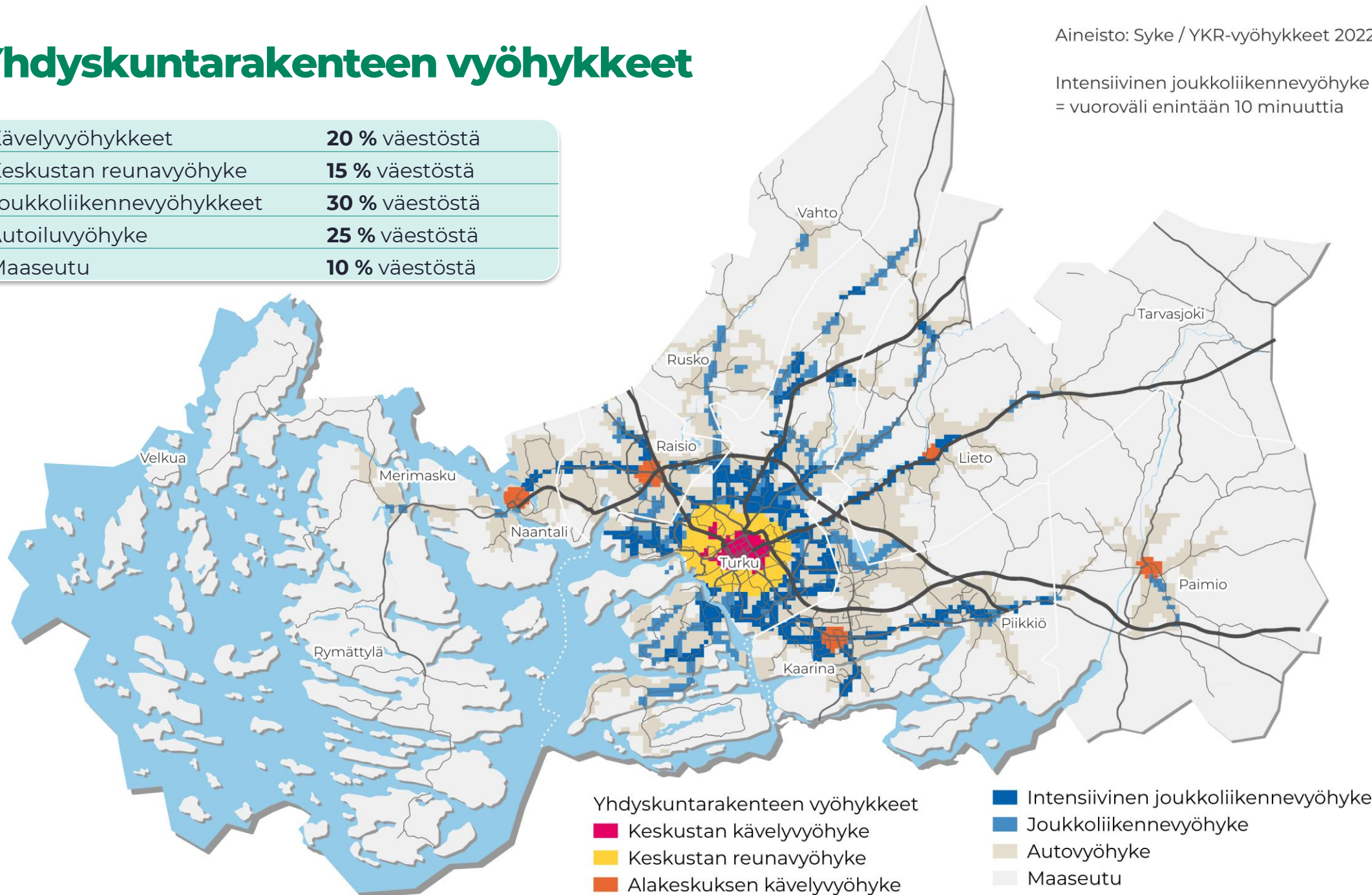


Yhdyskuntarakenteen vyöhykkeet

Kävelyvyöhykkeet	20 % väestöstä
Keskustan reunavyöhyke	15 % väestöstä
Joukkoliikennevyöhykkeet	30 % väestöstä
Autoiluvyöhyke	25 % väestöstä
Maaseutu	10 % väestöstä

Aineisto: Syke / YKR-vyöhykkeet 2022

Intensiivinen joukkoliikennevyöhyke
= vuoroväli enintään 10 minuuttia



Eri liikennemuotojen saavutettavuus nykytilassa



Vesiliikenne



Ilmaliikenne



Rautatieliikenne



Linja-autoliikenne



Henkilöautoilu



Tiekuljetukset



Pyöräily ja
mikroliikkuminen



Kävely

Painikkeista pääset liikennemuotoa koskevalle sivulle.

Vesiliikenne – yleiskuva

PALAA ALKUUN

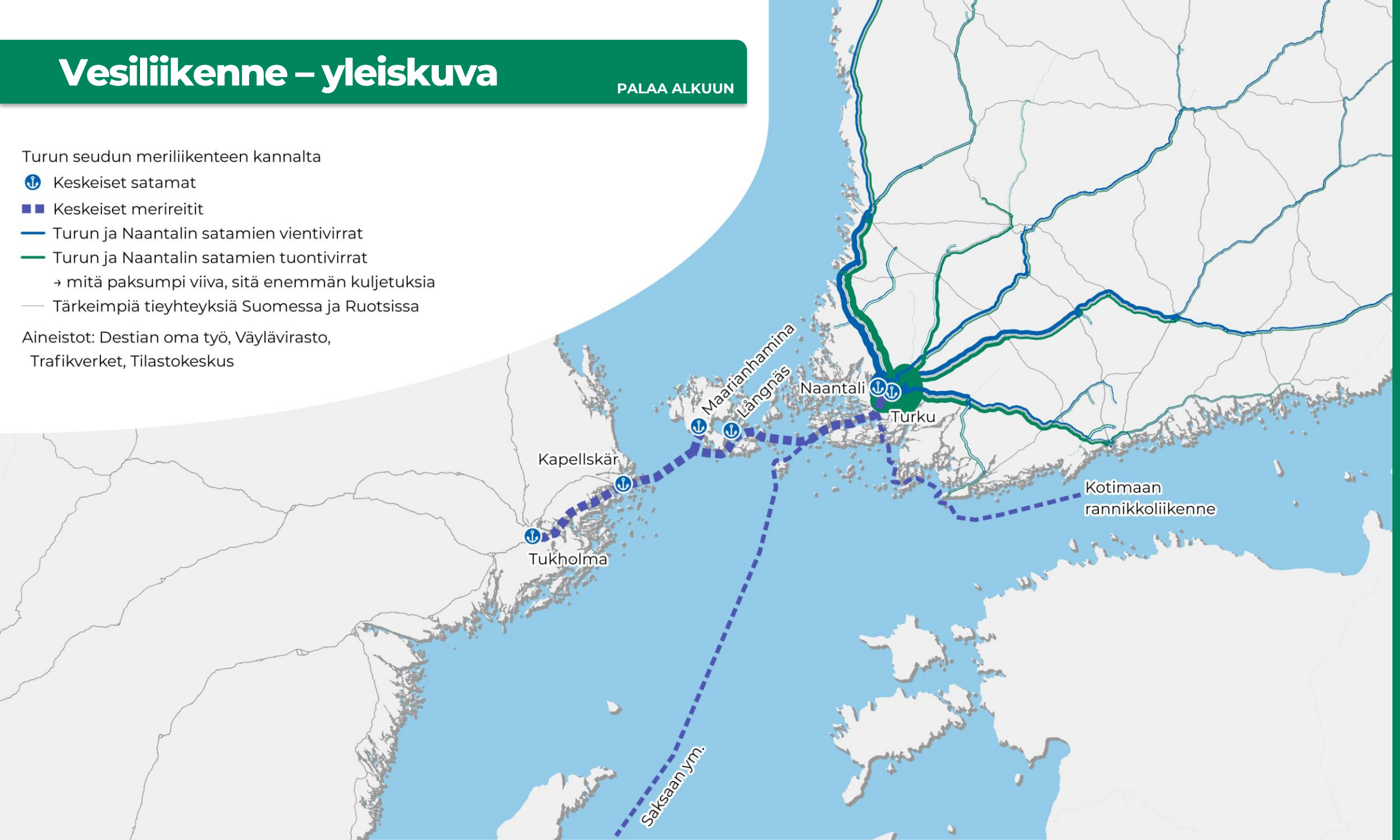


17

Turun seudun meriliikenteen kannalta

- 📍 Keskeiset satamat
- Keskeiset merireitit
- Turun ja Naantalın satamien vientivirrat
- Turun ja Naantalın satamien tuontivirrat
→ mitä paksumpi viiva, sitä enemmän kuljetuksia
- Tärkeimpiä tieyhteyksiä Suomessa ja Ruotsissa

Aineistot: Destian oma työ, Väylävirasto,
Trafikverket, Tilastokeskus





SATAMAINFRASTRUKTUURI

Turun satama sijaitsee noin 4 km keskustan länsipuolella, Naantalin satama noin 2 km keskustan eteläpuolella. Molemmat satamat kuuluvat EU:n laajuiseen TEN-T-ydinverkkoon, eli ne ovat Suomen tärkeimpien satamien joukossa.

MATKUSTAJA- JA TAVARALIIKENNE

Turun seudun satamista on matkustajaliikennettä Ahvenanmaan kautta Ruotsiin: Turusta Tukholmaan ja Naantalista Kapellskäriin. Reiteillä kuljetetaan myös rahtia Ruotsiin. Sekä Turusta että Naantalista on rahtiliikennettä myös muihin Euroopan maihin.

Matkustajamäärässä mitattuna Turun satama on selvästi Naantalin satamaa vilkkaampi, tavaraliikenteessä tilanne on päinvastainen. Rahtimäärät ovat viimeisten 10 vuoden aikana olleet laskussa, tosin Naantalin osalta tilannetta selittää Nesteen öljynjalostamon sulkeminen 2021. Matkustajamäärissä Turussa on ollut laskeva trendi, mihin ovat osaltaan vaikuttaneet koronapandemia ja Tallink-Siljan tekemät vähennykset vuorotarjontaan sekä 2024 Turku–Helsinki-radan liikennekatko. Naantalissa matkustajamäärät ovat kasvaneet, mutta määrä on selvästi pienempi kuin Turussa. Vuonna 2024 Turun seudun ja Ruotsin välillä kulki noin 2 miljoonaa laivamatkustajaa, Turun seudun ja Ahvenanmaan välillä arviolta 0,5 miljoonaa laivamatkustajaa.

SAARISTOLIIKENNE

Turun saaristossa ja Aurajoella on kesäaikaan paikallista vesiliikennettä niin asukkaiden kuin matkailijoiden käyttöön. Turussa liikennöi myös Suomen vanhin paikallinen lossiyhteys, Aurajoen ylittävä Föri.

Ulkomaan rahtia
Turussa 2024

1,7 milj. tonnia



Ulkomaan rahtia
Naantalissa 2024

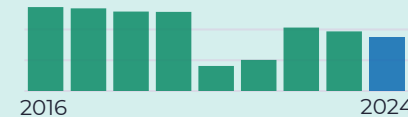
2,8 milj. tonnia



Ulkomaan matkustajia
Turussa 2024

1 725 000

lähteneet ja saapuneet yhteensä



Ulkomaan matkustajia
Naantalissa 2024

288 000

lähteneet ja saapuneet yhteensä



Turun satamaa. Kuva: Destia / Markus Pajarre

Ilmaliikenne – yleiskuva

PALAA ALKUUN



19



FedExin lentorahti-yhteys Turku–Pariisi, välipysähdyksinä pääosin Helsinki-Vantaa ja Göteborg

Charter-lentoja eri lomakohteisiin, kuten Las Palmasiin

Pariisi

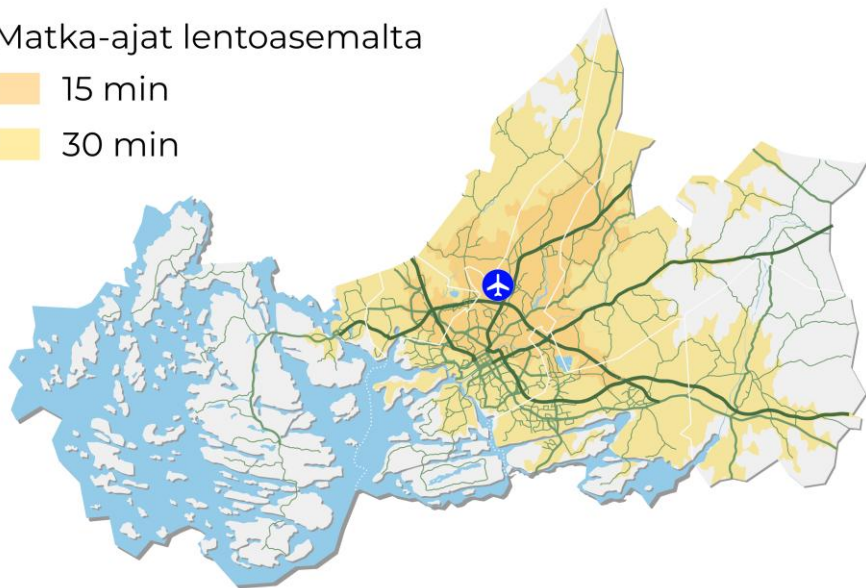
Maarianhamina
Tukholma
Kööpenhamina
Gdansk
Turku
Riika

Useita matkustajaliikenteen reittiyhteyksiä Eurooppaan



Matka-ajat lentoasemalta

- 15 min
- 30 min



LENTOASEMAINFRASTRUKTUURI

Turun lentoasema sijaitsee Turun pohjoisosassa kaupungin välittömässä läheisyydessä, alle 10 kilometriä keskustasta. Turun lentoasemalle on olemassa Föli-yhteys kaupungin keskustasta. Lentoasema on osa eurooppalaista TEN-T-ydinverkkoa.

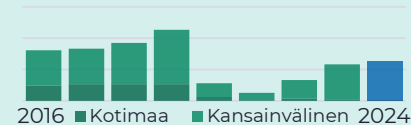
LENTOLIIKENNE

Lentoasemalta on vuonna 2025 kuusi reittiä Euroopan kaupunkeihin. Lentoyhtiöistä SAS lentää matkustajalentoja Tukholmaan ja Kööpenhaminaan, WizzAir Gdanskiin, airBaltic Riikaan sekä Amapola Flyg Maarianhaminan kautta Tukholmaan. FedExillä on lentorahtiyhteys Turusta Pariisiin. Turusta on myös charter-lentoja Euroopan lomakohteisiin.

Tiedot: Tilastokeskus, Ilmaliikennetilasto & Eurostatin lentoliikenteen tilastot

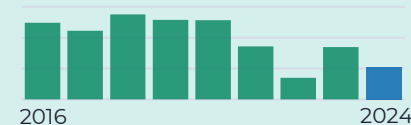
Matkustajia 2024

255 700



Rahtia 2024

1 560 tonnia



Reittejä



6

Lentoyhtiöitä



5



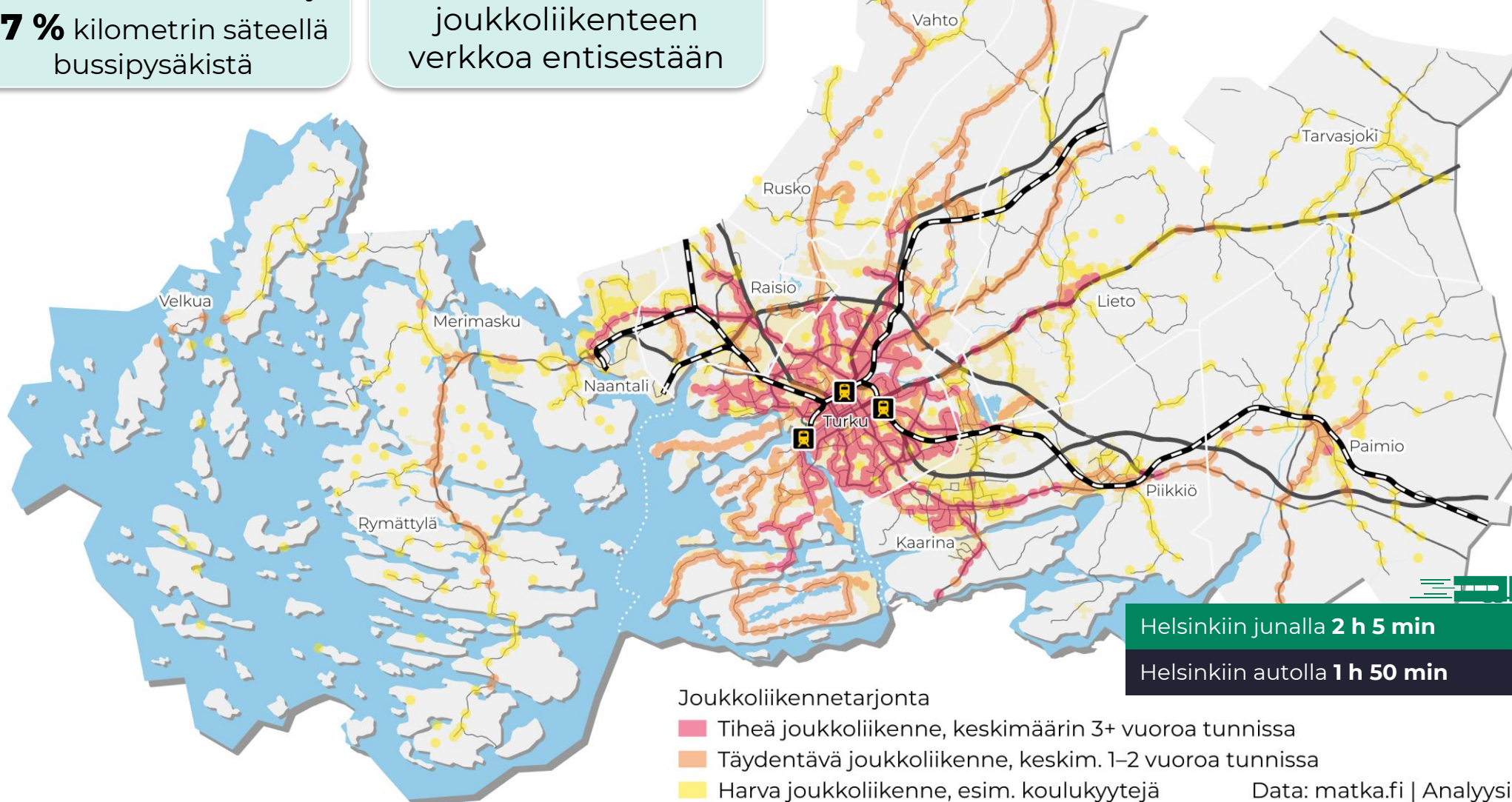
Turun lentoasema. Kuva: Maanmittauslaitos, ortoilmakuva

Joukkoliikenne – yleiskuva

PALAA ALKUUN

Seudun asukkaista noin
90 % asuu 500 metrin ja
97 % kilometrin säteellä
bussipysäkestä

Runkolinjat
laajentavat tiheän
joukkoliikenteen
verkkoa entisestään



Tampereelle junalla **1 h 40 min**

Tampereelle autolla **2 h 5 min**

Helsinkiin junalla **2 h 5 min**

Helsinkiin autolla **1 h 50 min**

Data: matka.fi | Analyysi: Destia



HENKILÖLIIKENNE

Turussa on 3 henkilöliikenteen käytössä olevaa rautatieasemaa: Turku, Turku Satama ja Kupittaa. Matkustajaliikennettä on Helsingin ja Tampereen suuntaan. Turun ja Helsingin välillä liikennöidään päivittäin 11–15 vuoroa suuntaansa, Turun ja Tampereen välillä 7–9 vuoroa suuntaansa.

Turun päärautatieasema sijaitsee keskustan luoteispuolella, alle kilometrin päässä Kauppatorista. Asema on väliaikainen, sillä toiminnot on tarkoitus siirtää 2020-luvun lopulla uuteen matkakeskukseen keskustan pohjoispuolelle, nykyisen linja-autoaseman kohdalle. Päärautatieaseman länsipuolella on autojunan lastauspaikka. Turun satamassa asema sijaitsee aivan matkustajaterminaalien vieressä, ja sinne asti liikennöidään sekä Helsingistä että Tampereelta muutamia vuoroja päivittäin. Kupittaa asema sijaitsee keskustasta 1,5 km itään ja palvelee vain Helsingin suunnan liikennettä.

TAVARALIIKENNE

Turun seudun rataverkolla ei ole valtakunnan mittakaavassa merkittäviä määriä tavarakuljetuksia. Volyymiltään suurimpia seudun läpi ohjautuvia kuljetuksia ovat säännölliset Uusikaupunki–Siilinjärvi-kemikaalikuljetukset. Turku–Uusikaupunki-rata on tällä hetkellä vain tavaraliikenteen käytössä, mutta rataosuudelle suunnitellaan myös lähijunaliikennettä.

Turun satamasta toimi aikanaan junalauttayhteys Ruotsiin, mutta se on lopetettu 2010-luvun alussa. Aika ajoin satamasta on pohdittu yhdistettyjen kuljetusten mahdollisuuksia Kuopion ja Oulun suuntiin.

Matkustajia 2024
Helsingin ja Tampereen suunnat
yhteensä

2,0 miljoonaa



Junavuoroja Turusta 2024

6 700



Kuljetetut nettotonnit 2024

650 000 t

Turku–Uusikaupunki

770 000 t

Turku–Toijala

Tavarajunia Turun kautta
2024

990



Visualisointi Turun uudesta matkakeskuksesta.

Kuva: Lundén Architecture Company, Cobe & Renell Käppi Arkkitehdit Oy

Linja-autoliikenne



PALAA ALKUUN

Föli-alueeseen kuuluvat Turku, Kaarina, Raisio, Lieto, Naantali, Rusko ja Paimio. Näiden kuntien alueella paikallista joukkoliikennettä suunnitellaan keskitetysti ja kokonaisuutena. Föli-alueella matkalippujen hinnat ovat samat riippumatta matkan pituudesta. Paimio liittyi Föli-alueeseen heinäkuun 2024 alusta, minkä vuoksi oheisten kuvaajien v. 2024 tulokset eivät ole täysin vertailukelpoisia aiempien vuosien kanssa.

Föli-liikenteessä ollaan ottamassa käyttöön runkolinjasto heinäkuun 2025 alusta. Useimmilla runkolinjoilla ajetaan arkisin ja lauantaisin korkeintaan 10 minuutin vuorovälillä ja sunnuntaisin 15 minuutin vuorovälillä.

Paikallisliikenteen sähköistymisen trendi näkyy myös Föli-alueella. Föli-liikenteessä on käytössä [yli 100 sähköbussia](#) ja niillä ajetaan yli puolet Föli-liikenteen kilometreistä.

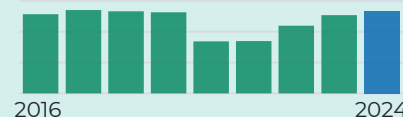
Eurooppalaisessa [BEST-tutkimuksessa](#) (Benchmarking in European Service of Public Transport) Föli on sijoittunut tutkittujen 11 kaupungin parhaimmiston. Tutkitut kaupungit ovat pääosin Pohjoismaista. Vuoden 2024 tutkimuksessa 81 % osallistujista oli tyytyväisiä Föliin.

Föli-liikenteen lisäksi Turun seudulla on ELY-keskuksen (jatkossa Traficom) kilpailuttamaa seudullista liikennettä sekä markkinaehtoista pitkämatkaista liikennettä. Osaa ELY-liikenteestä, kuten Turun ja Paraisten välistä liikennettä, ajetaan Föli-värisillä linja-autoilla, osaa SeutuPlus-nimellä. Markkinaehtoinen liikenne mm. Helsingin, Tampereen ja Rauman suuntiin on viime vuosien keskittynyt yrityskauppojen myötä Koiviston Auto -konsernille ja siihen kuuluvalla Onnibussille.

Tiedot: Fölin vuosikertomukset, Traficom / Henkilöliikennetutkimus 2021.

Matkustajia 2024
koko seudulla

26,6 miljoonaa



Linja-autoliikenteen osuus
matkoista 2021

8 %

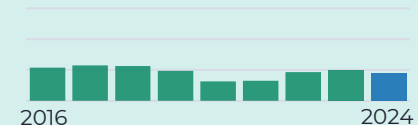
Matkaa per asukas 2024
Turussa

110



Matkaa per asukas 2024
seudun muissa kunnissa

36



Föli-liikennettä Naantalissa. Kuva: Destia / Markus Pajarre

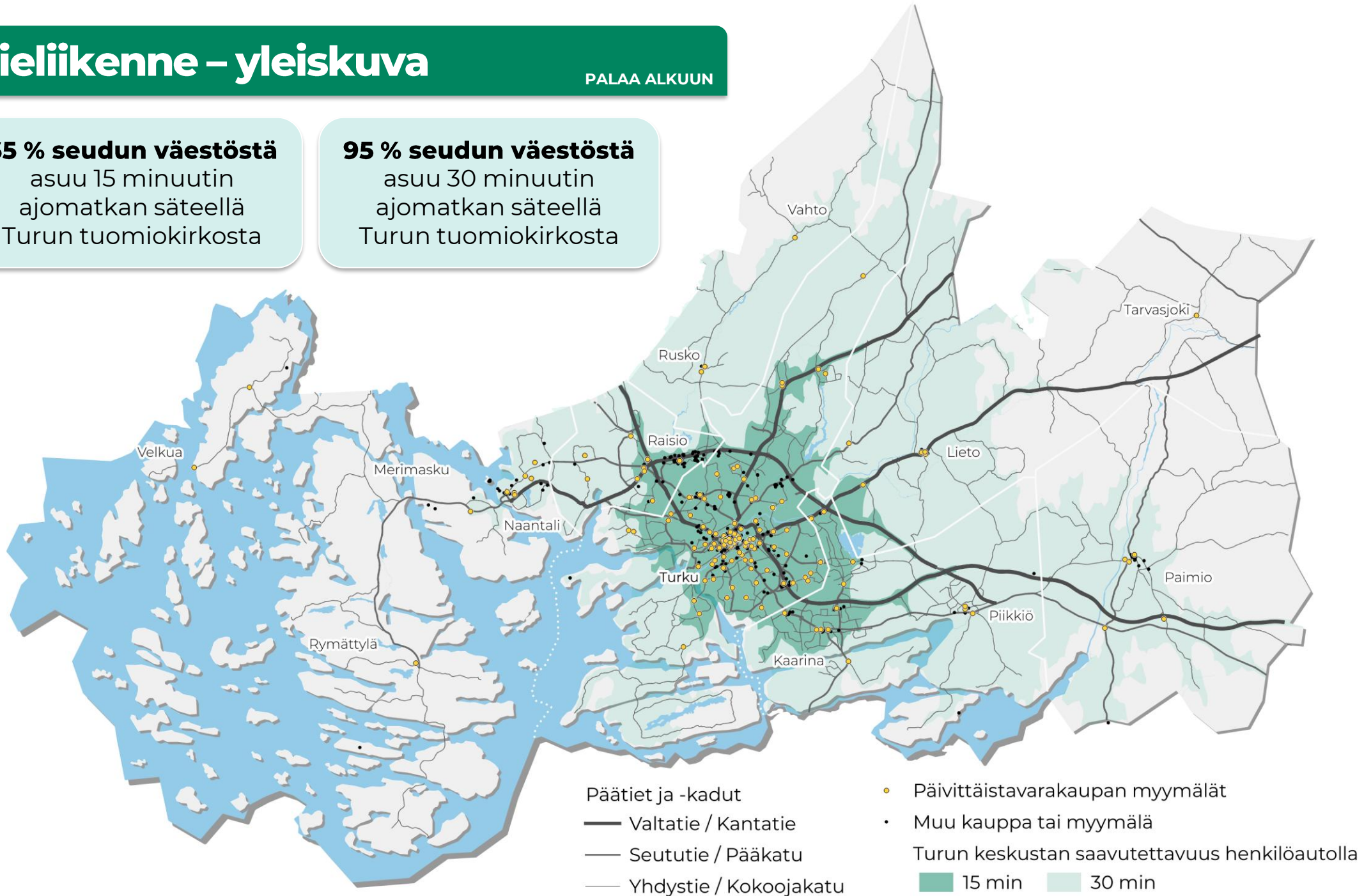


Tieliikenne – yleiskuva

PALAA ALKUUN

65 % seudun väestöstä
asuu 15 minuutin
ajomatkan säteellä
Turun tuomiokirkosta

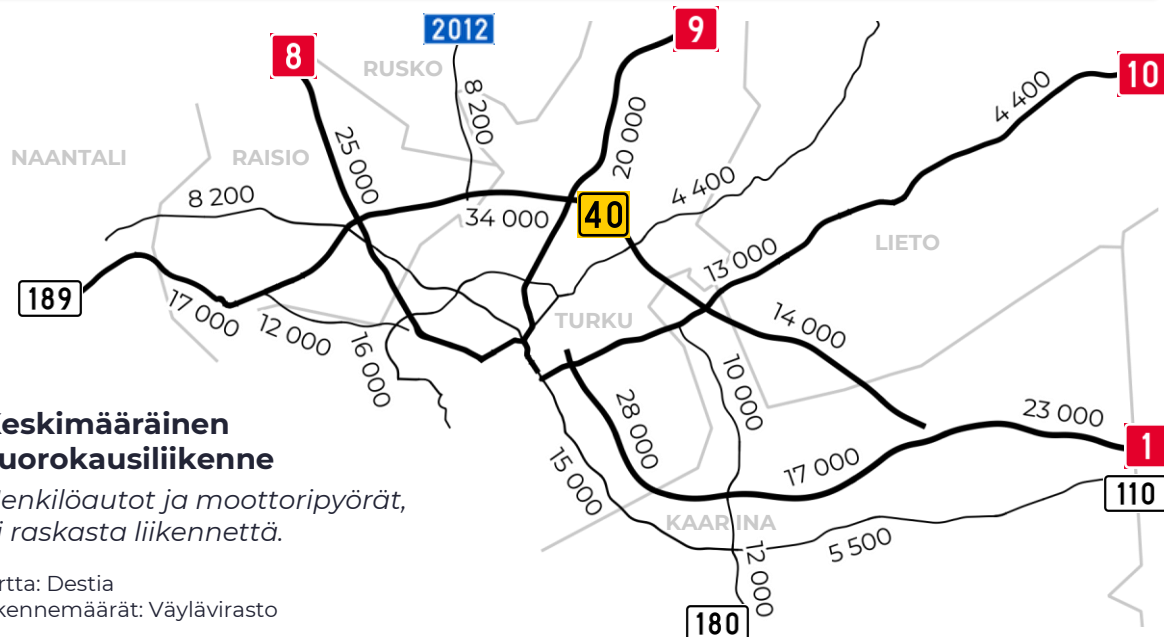
95 % seudun väestöstä
asuu 30 minuutin
ajomatkan säteellä
Turun tuomiokirkosta



Henkilöautoilu



PALAA ALKUUN



Liikennemäärältään merkittävimpiä sisääntuloväyliä ovat valtatie 8 Rauman suunnasta, valtatie 1 Helsingin suunnasta ja valtatie 9 Tampereen suunnasta. Kehätiellä eli kantatiellä 40 esiintyy seudun suurimmat liikennemäärät. Ne osoittavat seudun välittävän myös merkittävän määrän läpikulkuliikennettä Rauman ja Salon suuntiin.

Turun seudun autotiheys oli vuoden 2024 lopussa 460 liikennekäytössä olevaa henkilöautoa 1 000 asukasta kohti. Esimerkiksi Tampereen kaupunkiseudulla luku on 450 ja Oulun seudulla 465. Manner-Suomessa vastaava luku on 495.

Vaihtoehtoisia käyttövoimia käyttävien henkilöautojen osuus on ollut Varsinais-Suomessa voimakkaassa kasvussa. Vuoden 2020 alussa näitä oli noin 3 700, mutta vuoden 2024 lopussa jo 29 100, eli 11 % maakunnan henkilöautoista. Loput 89 % henkilöautoista olivat bensiini- tai dieselkäyttöisiä.

Tiedot: Traficom, Tilastokeskus

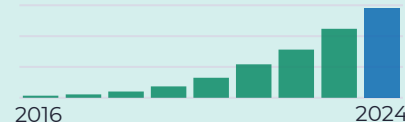
Henkilöautoja seudulla
2024

151 300



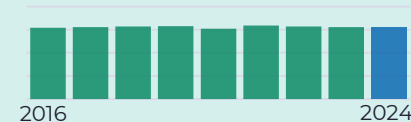
Sähkö-, lataushybridi-,
kaasu- ja etanoliautot
Varsinais-Suomessa 2024

29 100



Henkilöautoja
liikennekäytössä seudulla
per 1000 asukasta, 2024

460



Vaihtoehtoisten
käyttövoimien osuus
Varsinais-Suomessa 2024

11 %



Kartta: Destia



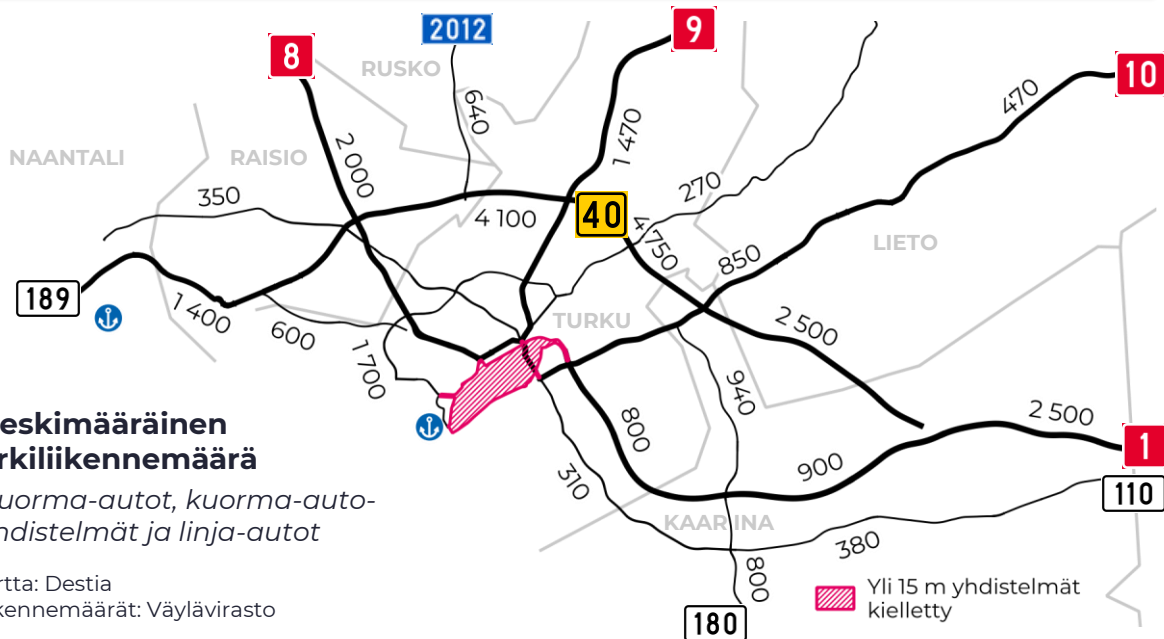
25



Tiekuljetukset



PALAA ALKUUN



Tiekuljetusten kannalta kehätie eli kantatie 40 on Turun seudun selkeästi merkittävin väylä. Kehätie välittää kuljetuksia niin Turun kuin Naantalin satamiin, seudun muihin logistiikan keskittymiin, sekä seudun läpi (esimerkiksi Helsinki–Rauma). Turun keskustan yli 15-metrinen yhdistelmien kieltoalue ohjaa pääosan satamakuljetuksista kehätielle. Kehätien varrella sijaitsee myös merkittäviä logistiikka-alueita, kuten Liedon Avanti.

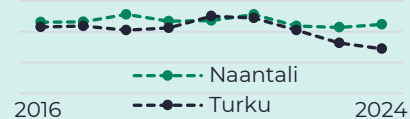
Turun seudun ulkopuolelle johtavista tavaraliikenteen reiteistä keskeisimpiä ovat liikennemäärien valossa valtatie 1 Helsingin suuntaan, valtatie 8 Rauman suuntaan ja valtatie 9 Tampereen suuntaan. Näitä väyliä käyttää 1 000–2 000 raskasta ajoneuvoa vuorokaudessa.

Lähitulevaisuudessa sekä Turun satamaa että kantatien 40 järjestelyjä Raision kohdalla ollaan kehittämässä. Toimenpiteet parantavat satamaliikenteen sujuvuutta sekä Turussa että Naantalissa.

Tiedot: Tilastokeskus (satamatiedot), Traficom (ajoneuvot), Fintraffic (liikennemäärä)

Kuorma-autoja ja perävaunuja satamissa 2024

184 000 kpl



Varsinais-Suomen liikennekäytössä olevat kuorma-autot 2024

8 270 kpl



Raskaiden ajoneuvojen arkiliikenne ohikulkutiellä Orikedon kohdalla 2024

4 750 ajon.



Kuorma-autot vaihtoehtoisilla käyttövoimilla Varsinais-Suomessa 2024

48 kpl



Valtatietä 10 syksyllä 2024. Kuva: Destia / Antti Heininen



Kävely ja pyöräily – yleiskuva

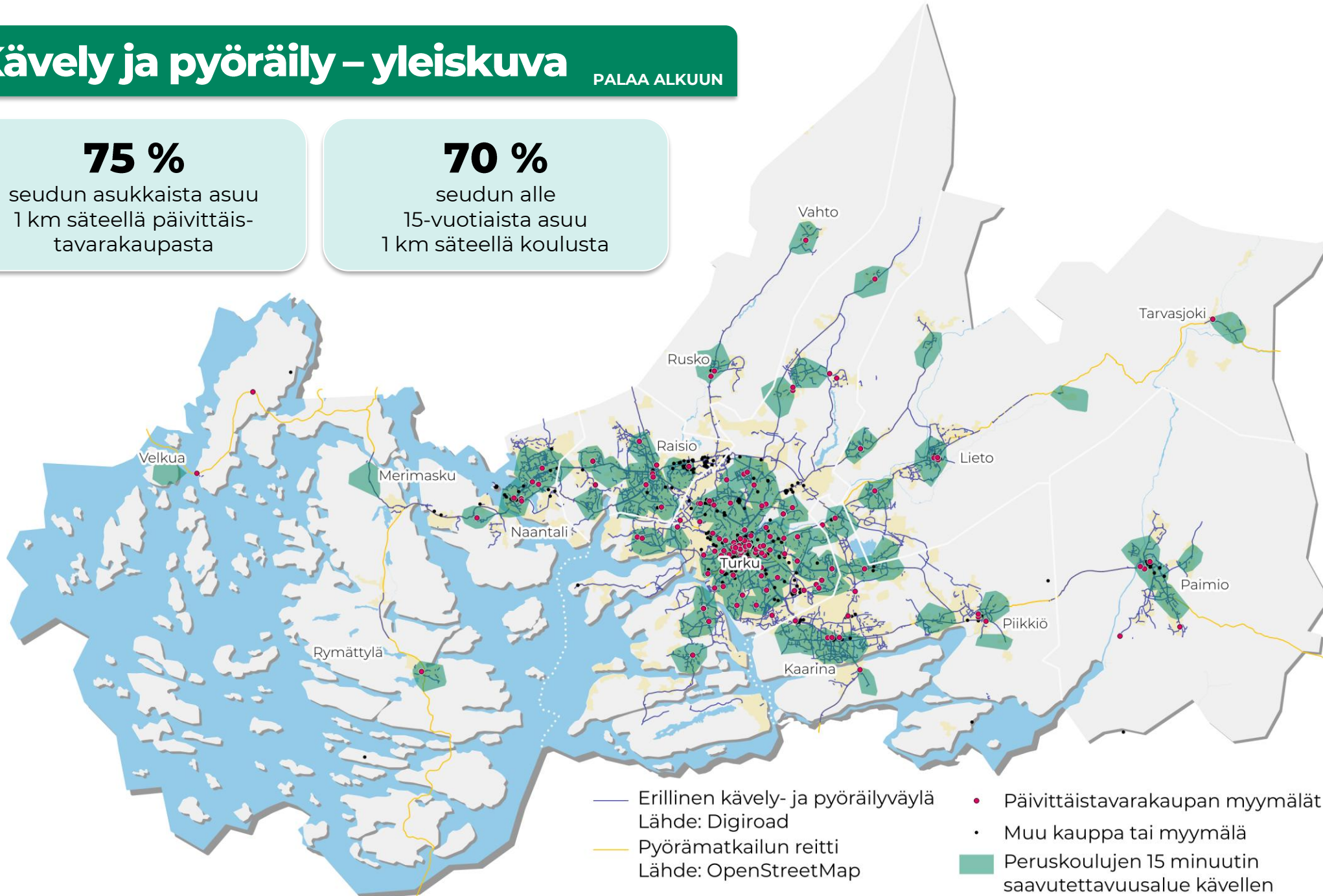
PALAA ALKUUN

75 %

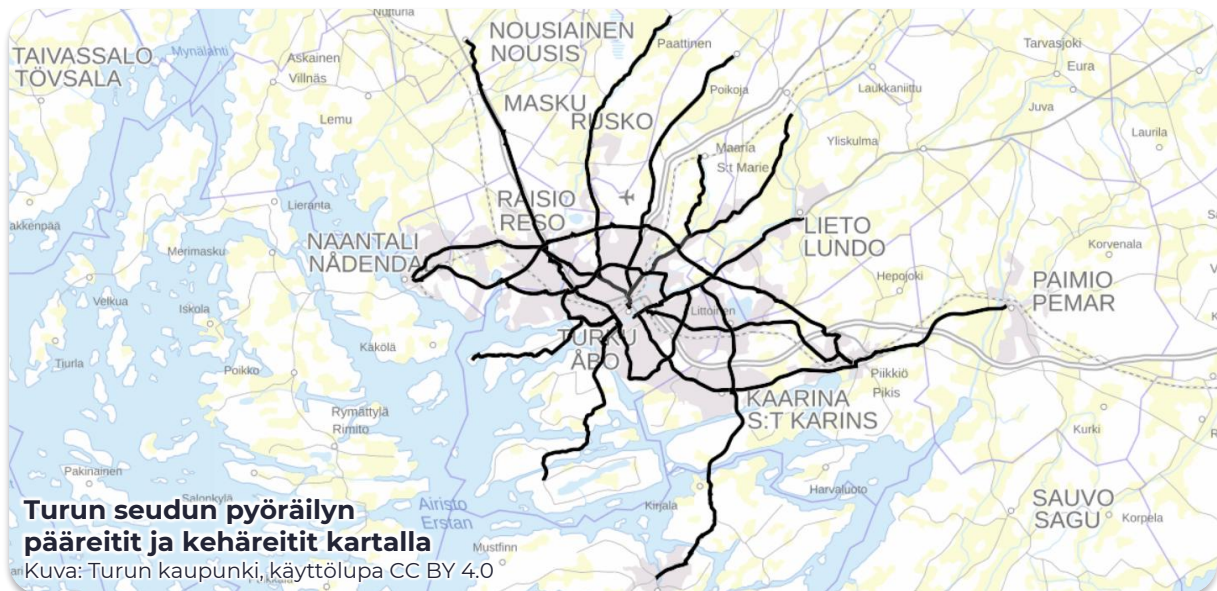
seudun asukkaista asuu
1 km säteellä päivittäis-
tavarakaupasta

70 %

seudun alle
15-vuotiaista asuu
1 km säteellä koulusta



Pyöräily ja mikroliikkuminen



Turussa pyöräilyn kulkutapaosuus matkoista on 10 %, joka on hieman korkeampi kuin Suomessa keskimäärin. Koko Turun kaupunkiseudulla osuus on 8 % eli Suomen keskitasoa, ja pyörämatkojen keskipituus on 4 kilometriä.

Turun kaupunkiseudulle on määriteltä 12 numeroitua, säteittäistä pääpyöräreittiä ja 3 kehäreittiä. Kaarinan, Turun ja Naantalien kautta kulkee kansainvälinen EuroVelo 10 -pyöräreitti. Seudulla on myös useita muita pyörämatkailureittejä, kuten Saariston rengastie.

Turussa on kesäaikaan käytössä Fölläri-kaupunkipyöräjärjestelmä, johon kuului vuonna 2024 yli 200 asemaa ja 700 kaupunkipyörää. Matkoja niillä tehtiin lähes 425 000. Myös tavarapyörien vuokraaminen on Turussa mahdollista, ja sähköpotkulautoja vuokraavia operaattoreita toimii Turussa, Raisiossa, Kaarinassa ja Liedossa.

Tiedot: Traficom, HLT 2021; Turun kaupunki; Föli

Pyöräilyn osuus matkoista
Turussa (2021)

10 %

Opastettuja
seutupyöräreittejä

15

Pyörämatkojen keski-
pituus seudulla (2021)

4 km

Kaupunkipyöräasemia

200+



Fölläri-kaupunkipyörä. Kuva: Turun kuvapankki, valokuvaaja Vesa Tyni

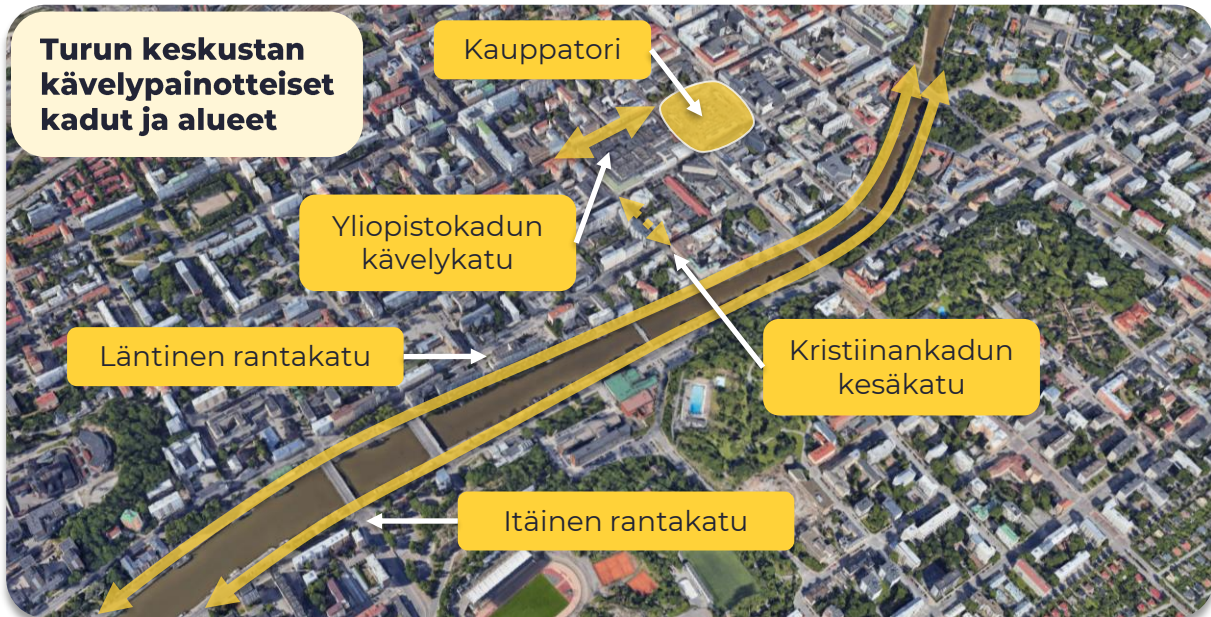


28





Turun keskustan kävelypainotteiset kadut ja alueet



Kävelyn osuus matkoista on Turussa 29 %. Koko seudulla osuus on 23 %, mikä on myös koko Suomen keskiarvo. Seudulla 70 % alle kilometrin pituisista matkoista ja 39 % 1–2 km matkoista kuljetaan kävellen. Keskipituudeltaan kävelymatkat ovat 1,9 km.

Koska kävellen tehtävät matkat ovat pääosin lyhyitä, kävelyn saavutettavuudelle keskeistä on tiivis ja sekoittunut kaupunkirakenne, jossa palvelut ja muut kohteet sijaitsevat lähellä kävijöitään. Viihtyisä ja virikkeellinen ympäristö levähdys- ja kohtaamispaikkoineen innostaa kävelyyn ja oleskeluun. Saavutettava kävely-ympäristö on esteetön erilaisille liikkujille, kuten lapsille ja liikuntarajoitteisille.

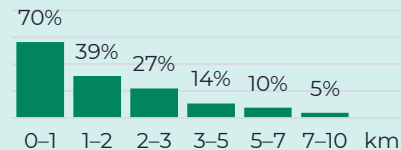
Turussa erityisesti kävelypainotteisia alueita ovat Kauppatori ja sen viereinen Yliopistonkadun kävelykatu sekä joen varren rantakadut. Autoliikenteen rauhoittaminen parantaa kävelijöiden viihtyvyyttä ja turvallisuutta. Turussa autoliikennettä onkin kausiluontoisesti rajoitettu esimerkiksi kesäkatuhankkeissa.

Kävelyn osuus matkoista
Turussa (2021)

29 %

Kävelyn osuus alle 3 km
matkoista seudulla (2021)

50 %



Jalkakäytäviä Turussa

340 km

Seudun asukkaista asuu
kävelyvyyhykkeellä

20 %



Kuva: Destia / Markus Pajarre

3

Toimintaympäristön muutosten vaikutuksia saavutettavuuteen



Turun seudun saavutettavuuden tulevaisuustarkastelu vuoteen 2040

Tulevaisuutta ei voi ennustaa, mutta on hyödyllistä luoda erilaisia mahdollisia tulevaisuuskuvia. Niiden perusteella voidaan edistää toivottavaa ja torjua ei-toivottavaa tulevaisuutta. Mikään tulevaisuuskuvista ei toteudu sellaisenaan, mutta ne antavat käsityksen millaiseksi tulevaisuus voi muodostua.

Turun seudun saavutettavuuden tulevaisuutta on arvioitu luomalla ensin ymmärrys saavutettavuuden nykytilasta. Haastatteluilla, yrityskyselyllä ja seudun liikkumistutkimusten tuloksilla on saatu käsitys, miten seudun toimijat kokevat tämän hetken saavutettavuuden ja millaisia odotuksia heillä on tulevaisuuden saavutettavuudelle.

Kansainvälinen ja valtakunnallinen toimintaympäristö vaikuttavat Turun seudun tulevaisuuteen ja saavutettavuuteen. Toimintaympäristön muutosta kuvaamaan on valittu poliittisia, taloudellisia, väestöllisiä, teknologisia ja ekologisia tekijöitä. Pohjatietona on käytetty mm. Sitran megatrendikortteja ja muita tulevaisuudentutkimuksen aineistoja. Analyysit perustuvat työryhmän asiantuntijatyöhön.

Turun seudun saavutettavuudelle on laadittu tulevaisuustaulukot, joihin on kerätty saavutettavuuteen vaikuttavia tekijöitä ja annettu niille neljä erilaista mahdollista arvoa. Tekijöiden arvoja eri tavoin yhdistelemällä on päädytty neljään erillaiseen tulevaisuuskuvaan, joista kaikki voivat olla mahdollisia. Päättäjien tehtävä on pohtia, millainen olisi tavoiteltava tulevaisuuskuva tai eri tulevaisuuskuvista yhdistelty tavoittelemisen arvoinen yhdistelmä. **Tulevaisuuskuvien tarkoitus on herättää ajattelemaan erilaisia tulevaisuuksia sekä toimenpiteitä, joilla tulevaisuuteen voi vaikuttaa.**

Vaihe 1

Nykytila lähtötasona

→ Nykyinen saavutettavuus liikennemuodoittain toimii lähtötasona

Vaihe 2

Yrityskysely, matkailu-haastattelu ja liikkumistutkimusten tuloksia

→ Toimijoiden näkemykset nykytilasta ja tulevaisuudesta

Vaihe 3

Toimintaympäristön analyysi ja vaikutukset Turun seudun saavutettavuuteen

→ PESTE-analyysi ja vaikutukset Turun seudun saavutettavuuteen

Vaihe 4

Tulevaisuustaulukoiden täyttäminen

→ 4 erilaista kehitysvaihtoehtoa Turun seudun saavutettavuudelle

Vaihe 5

Tulevaisuuskuvien muodostaminen

→ Tulevaisuustaulukon avulla tehdään neljä tulevaisuuskuva havainnollistamaan erilaisia mahdollisia tulevaisuuksia

Vaihe 6

Skenaarioiden muodostaminen

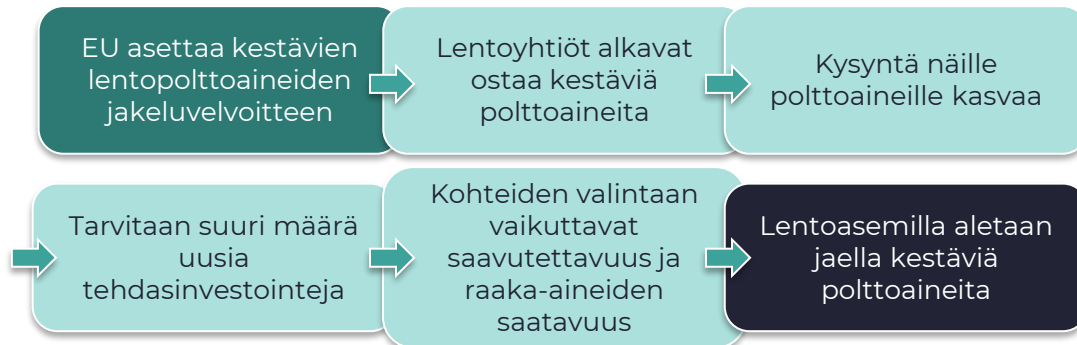
→ Kerrotaan, millaisin kehityssaskelin eri tulevaisuuskuviin voidaan edetä. Tulevaisuuskuva on päämäärä, skenaario on matkakertomus sinne.

Turun seudun tulevaisuus luodaan aktiivisilla toimenpiteillä, kunhan ensin on muodostettu käsitys erilaisista mahdollisista tulevaisuuksista ja tavoiteltavasta tulevaisuudesta.

Toimintaympäristön muutosten heijastuminen Turun seudun saavutettavuuteen

- Toimintaympäristö on jatkuvassa muutoksessa. Muutokset "valuvat" järjestelmässä useimmiten kysyntätasolta palveluihin ja edelleen infrastruktuuritasolle
 - Esim. kaupungistuminen johtaa kaupunkialueiden liikenteen kysynnän kasvuun, mikä edellyttää laadukasta liikennepalvelujen tarjontaa ja infrastruktuuria
- Osa muutoksista voi kohdistua myös infraan tai palveluihin, mikä heijastuu kysyntään.
 - Esim. ajoneuvojen sähköistyminen voi kasvattaa henkilöautoilun suosiota, koska liikkumisen kustannukset laskevat

Esimerkki vaikutusketjusta

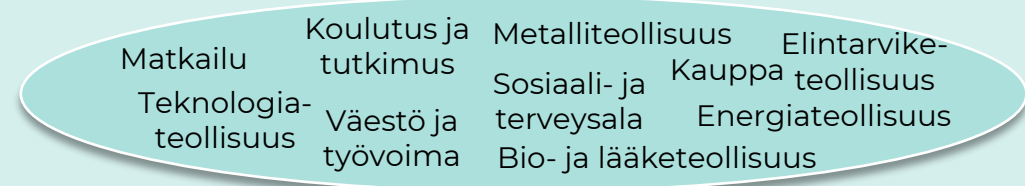


Toimintaympäristön muutos

Poliittiset, taloudelliset, sosiaaliset, teknologiset ja ympäristölliset tekijät



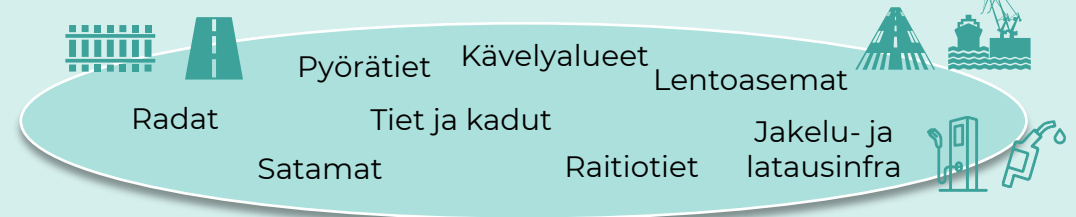
Turun seudun saavutettavuus



LIIKENTEE KYSYNTÄ



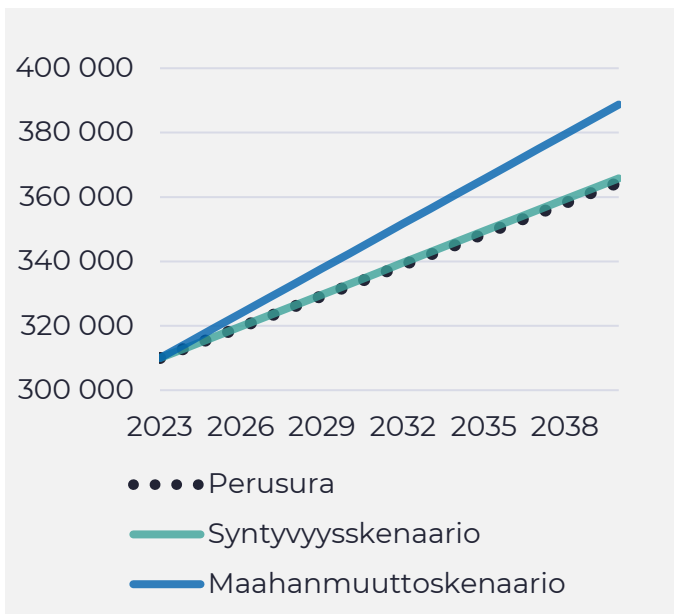
LIIKENNE JA KULJETUKSET



INFRASTRUKTUURI

Turun seudun tulevaisuuden suunta

VÄESTÖ



Perusuran skenaariossa

kaupunkiseudun väkiluku kasvaisi 53 900 henkilöllä (+17,4 %) vuoteen 2040 mennessä

Syntyvyyskenaariossa

kaupunkiseudun väkiluku kasvaisi 55 200 henkilöllä (+17,8 %) vuoteen 2040 mennessä

Maahanmuuttoskenaariossa

kaupunkiseudun väkiluku kasvaisi 78 100 henkilöllä (+25,1 %) vuoteen 2040 mennessä

ELINKEINOELÄMÄ

Turun kasvuohjelma 2025 saavutettavuuden näkökulmasta

Turku on Suomen portti länteen. Meidän kauttamme Suomi on kiinteä osa pohjoismaista ja eurooppalaista talousaluetta. Vahvistamme linkkiämme Suur-Tukholmaan logistisen saavutettavuuden, elinkeinoelämän, tutkimuksen sekä työmarkkinoiden integraation kautta.

- ✓ Turun saavutettavuus paranee erityisesti juna- ja lentoliikenteen osalta.
- ✓ Länsirata rakennetaan.
- ✓ Uusia lentoyhteyksiä saadaan Saksaan (Hampuri / Frankfurt) ja Isoon-Britanniaan (Lontoo).
- ✓ Aloitetaan Turku-Tukholma-raidehankkeen esiselvitykset.
- ✓ Edistetään lauttaliikennereittejä Tallinnaan ja/tai Riikaan.
- ✓ Edistetään Turun seudun lähiraideliikennettä
- ✓ Selvitetään maakunnan kattavaa Föli-liikennöintiä.

MATKAILU

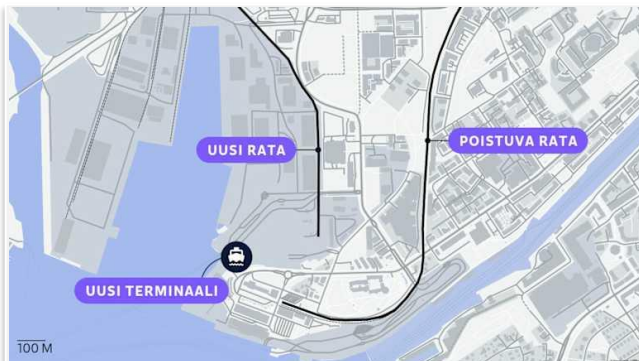
Visit Turku Archipelagon näkemyksiä seudun matkailun tulevaisuuden suunnasta

- ✓ Panostus kansainväliseen matkailuun jatkuu vahvana.
- ✓ Saariston saavutettavuuden parantaminen matkailumäärien kasvattamiseksi: mahdollisuutena yhteys Aurajoen kautta saaristoon.
- ✓ Haasteena matkaketjujen tämän hetkinen toimimattomuus: tärkeä alueelle yleisesti sekä erityisesti kansainväliselle julkisella liikenteellä liikkuvalla matkailijalle.
- ✓ Erittäin tärkeää sujuva matkaketju Helsinki-Vantaan lentoasemalta.
- ✓ Matkaketjujen infrastruktuuria tulee kehittää: lippujen ostoa digitaalisesti ja helposti yhtenä kokonaisuutena.
- ✓ Alueen yhteisen vetovoiman ja saavutettavuuden vuoksi junayhteys esim. Helsingistä Turun lisäksi mm. Naantaliin.



Eräitä keskeisiä infrahankkeita saavutettavuuden kannalta

Toteutuksessa olevia hankkeita ja visioita



Ferry Terminal Turku

- Uusi yhteinen matkustajaterminaali-alue varustamojen käyttöön
- Valmistumisen tavoite 2026
- Kustannusarvio 172 milj. €



Turun kehätien eli Kt 40 kehittäminen

- Kt 40 2+2 kaistaiseksi 1,7 km
- Kt 40 ja Vt 8 eritasoliittymä
- Rasion keskustan kohdalle 450 m 3+3-kaistainen maantietunneli
- Aikataulu 2025–2029, 235 milj. €



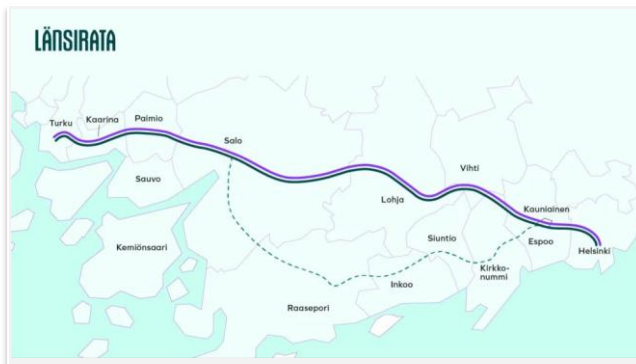
Turun uusi matkakeskus

- Nykyisen linja-autoaseman alueelle sijoittuvasta matkakeskuksesta tulee kattava julkisen liikenteen yhteisterminaali
- Valmistumisen tavoite 2029



Turun raitiotie

- Päätös rakentamisesta tapahtuu 2025 loppuun mennessä
- Reittinä Satama–Varissuo, 12 km ja 20 raitiotiepysäkkiä
- Alustava kustannusarvio 386 milj. €



Länssirata Turku-Helsinki

- Toteutuksesta ei vielä päätöksiä
- 1. vaihe: 1,3 mrd. €, osittainen 2-raiteisuus Turku–Salovälille sekä uusi kaksoisraide Espoo–Lohja
- 2. vaihe: Salo–Lohja-oikorata



Kiinteä yhteys Tukholmaan

- Ensimmäisen kerran pohdittu 1950-luvulla "Lännentie"-nimellä
- Esitetty uudelleen visiona 2025, nyt ensisijaisesti rautatieyhteytenä

Turun seutuun kohdistuvia muutosvoimia ja niiden vaikutuksia seudun saavutettavuuteen

Ohessa on viisi muutosvoimaa kuhunkin teemaan. Muutosvoimien vaikutuksia Turun seudun saavutettavuuteen arvioidaan seuraavilla sivuilla tarkemmin.

Poliittisia 	Taloudellisia 	Sosiaalisia 	Teknologiaa 	Ympäristöllisiä 
+ EU:n tahtotilana kytkeä Suomi vahvemmin länteen + EU:n kauppa-alueen vahvistaminen blokkiutuvassa maailmassa + Suomen kansainvälistymisen tarve kasvaa + Huolto- ja toimintavarmuuden painotus kasvaa + Turun seutu tavoittelee parempaa saavutettavuutta ja kansainvälisyyttä	- Suomen talouden pitkäaikaiset haasteet ● Kaupunkikeskustojen luonteen muutos ravintola- ja kulttuuripainotteisiksi + Maatalouden arvostus ja elintarviketuotannon merkitys kasvaa + Suomeen uusia teollisia investointeja ● Kaupan rakennemuutos	● Etä- ja hybridityön vakiintuminen ● Kaupungistumisen trendi jatkuu vahvana ● Turun seudun työikäisen väestön osuus kasvaa ● Kuluttajien ympäristötietoisuus kasvaa ● Ostoskäyttäytymisen muutokset	● Tekoälyn murros ja tieliikenteen automatisoituminen + Drooniteknologian nopea kehitys ● Liikenteen käyttövoimamurros + Raideliikenteen teknologinen kehitys + Meriliikenteen teknologinen kehitys	- Luonnontilan heikentyminen ● Kiertotalous ja resurssitehokkuus - Ilmastonmuutos ● Liikenteen ja liikenneinfran ympäristöriskien hallinta + Luontoarvoja kunnioittava kaupunki- ja liikennesuunnittelu

VAIKUTUS TURUN SEUDUN SAAVUTETTAVUUTEEN

 Edistäviä vaikutuksia
  Heikentäviä vaikutuksia
  Molempia vaikutuksia

Vaikutus voi kohdistua liikenteen kysyntään tai liikennepalvelujen tarjontaan. Muutos kummassa tahansa vaikuttaa seudun saavutettavuuteen.



Poliittisia muutosvoimia ja niiden vaikutuksia Turun seudun saavutettavuuteen



"Politiikka vaikuttaa merkittävästi saavutettavuuteen. Maakunnan ja kuntien politiikalla voidaan vaikuttaa suoraan tai välillisesti Turun seudun saavutettavuuteen"

+ EU:n tahtotilana kytkeä Suomi vahvemmin länteen

- Vaikuttamismahdollisuudet EU:n pöydissä vahvistuvat, kun EU haluaa kytkeä Suomen pitkäaikaisesti läntiseen maailmaan ja sen markkinoille.
- Tämä avaa mahdollisuuden läntisessä Suomessa sijaitsevalle Turun seudulle hankkia suurempaa EU-rahoitusta länsiyhteyksiä vahvistaviin infra- ja liikennepalvelujen hankkeisiin.
- Läntiset yhteydet korostuvat myös EU:n liikennepoliitikassa, millä on myönteinen vaikutus länsirannikolla.

+ EU:n kauppalueen vahvistaminen blokkiutuvassa maailmassa

- Muusta EU:sta tulee nykyistäkin vahvempi kauppakumppani Suomelle.
- Turun seudun teollisuuden tuotteille kasvavaa kysyntää.
- EU:sta suuntautuva matkailukysyntä Suomeen kasvaa.
- Turun seudun sijainti on Suomen mittapuulla erityisen edullinen.

+ Suomen kansainvälistymisen tarve kasvaa

- Pienen kansan on kansainvälistyttävä, jotta kilpailukyky voidaan säilyttää. Turun seudulla on vahva intressi kansainvälistyä, mikä korostuu eri strategioissa.
- Turun seudulla tämä tarkoittaa mm. tarvetta paremmille lentoyhteyksille ja kansainvälisesti houkutteleville asuin- ja työpaikkavyöhykkeille.

+ Huolto- ja toimintavarmuuden painotus kasvaa

- Liikenteen infrastruktuurin kehittämisessä korostuu huoltovarmuuden ja kansallisen turvallisuuden näkökulma.
- Turun seudun satamat ja lentoasema liikenteineen ovat osa huoltovarmuuskriittistä infrastruktuuria.
- Varsinais-Suomen vahva maatalous, elintarviketeollisuus sekä lääketeollisuus turvaavat osaltaan Suomen ruokahuoltoa ja terveyttä. Näiden saavutettavuuden merkitys korostuu nykyolosuhteissa ja tulevaisuudessa..

+ Turun seutu tavoittelee parempaa saavutettavuutta ja kansainvälisyyttä

- Turun seutu on sitoutunut seutustrategian mukaisesti edistämään nopeita liikenneyhteyksiä, kestäväää kasvua, kansainvälistä tunnettua ja sujuvia arjen palveluja.
- Seudullinen ja yhtenäinen poliittinen tahtotila parantaa mahdollisuuksia kehittää saavutettavuutta.





Taloudellisia muutosvoimia ja niiden vaikutuksia Turun seudun saavutettavuuteen

"Taloustilanne vaikuttaa laajasti yksilöiden, yritysten ja valtioiden käyttötalouteen ja mahdollisuuksiin investoida. Vaikutukset näkyvät sekä liikenteeseen käytettävässä rahassa että liikenneinvestoinneissa."

- Suomen talouden pitkäaikaiset haasteet

- Valtiorahoitteiset liikennepalvelut (mm. osa lähijunaliikenteestä) sekä infrastruktuurihankkeet (tiet, radat) vähenevät ja toisaalta valtakunnallinen kilpailu hankkeista ja rahoituksesta kiristyy.
- Raideliikennehankkeiden toteutumisen epävarmuus sekä tiehankkeissa painotuksen siirtyminen voimakkaasti perusväylänpitoon tieinvestointien sijaan.
- Riski, että taloustilanne johtaa valtakunnan liikennepolitiikassa visionäärisyyden ja pitkäjänteisyyden puuttumiseen.

● Kaupunkikeskustojen luonteen muutos ravintola- ja kulttuuripainotteisiksi

- Palvelutarjonta eriytyy, kun kivijalkaliikkeet siirtyvät ostoskeskuksiin ja ravintola- ja kulttuuritarjonta painottuu keskustoihin.
- Liikenteen kysynnän muutokset näkyvät ostos- ja asiointimatkojen siirtymänä keskustojen ulkopuolelle, kun taas vapaa-ajan aktiviteetit ja palvelut vetävät ihmisiä kaupunkikeskustoihin.
- Ilmiö on jo nyt voimistanut iltapäivän ruuhkapiikkiä liikenteessä.

+ Maatalouden arvostus ja elintarviketuotannon merkitys kasvaa

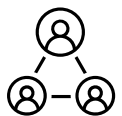
- Toimialojen työpaikkatarjonta voi kasvaa, mikä lisää erityisesti tieliikenteen kysyntää.
- Toimipaikat tarvitsevat hyvää tieverkkoa kuljetusketjuihin ja yksityisteiden kunnan merkitys korostuu.

+ Suomeen uusia teollisia investointeja

- Vihreä siirtymä ja digitaalinen kehitys tuovat myös Turun seudulle aurinko- ja tuulivoiman keskittymiä, datakeskuksia ja vihreiden jatkojalosteiden tuotantolaitoksia.
- Investoinnit parantavat mm. kestävien polttoaineiden saatavuutta, mikä on murrosvaiheessa vetovoimatekijä mm. varustamoille ja lentoyhtiöille, joiden tulee tankata vuosittain kasvava osuus kestävästä polttoainesta.
- Investoinnit lisäävät kuljetusten ja työmatkaliikenteen volyymejä alueella.

● Kaupan rakennemuutos

- Kauppakeskukset sijoittuvat kaupunkikeskustojen ulkopuolelle, mikä vähentää ostosmatkojen osuutta keskustassa. Kehitys voi lisätä autoistumista ja ruuhkia, mikä heikentäisi liikenteen palvelutasoa.
- Verkkokaupan osuus kasvaa, jolloin ostosmatkoja jää tekemättä, mutta tavarantoimitukset lisääntyvät ja hajaantuvat asiakkaiden sijainnin mukaan.
- Citylogistiikka on myös murroksessa: aiempaa pienikokoisempi kalusto yleistyy, toisaalta logistiikkakeskittymät sijoittuvat kauemmas kaupungeista.



Sosiaalisia muutosvoimia ja niiden vaikutuksia Turun seudun saavutettavuuteen



38

"Sosiaaliset tekijät ohjaavat ihmisten käyttäytymistä, mistä seuraa muutostarpeita liikennepalveluihin ja infrastruktuuriin"

Etä- ja hybridityön vakiintuminen

- Etätyö vaikuttaa vakiintuvan muotoon, jossa viikossa on tyypillisesti sekä etätyö- että läsnäolopäiviä. Tämä voi keventää tiettyinä päivinä aamu- ja iltapäivien ruuhkahuippuja.
- Ihminen voi asua Turun seudulla, mutta pendelöidä esimerkiksi kerran viikossa PK-seudulle. Ilmiö voi lisätä kaukoliikenteen kysyntää.
- Joukkoliikenteelle etätyön murros on haaste, sillä säännöllinen liikennetarve vähenee, joka on ollut joukkoliikenteen selkäranka. Joukkoliikenteen kehityksessä on otettava vahvemmin huomioon satunnaiset käyttäjät.

Kaupungistumisen trendi jatkuu vahvana

- Keskittyvä väestö parantaa palvelujen tarjontaa. Palvelujen, töiden ja asumisen väliset matkat lyhenevät, minkä seurauksena mm. pyöräilyn ja kävelyn houkuttelevuus paranee.
- Kaupungistuminen houkuttelee osaavaa työvoimaa, ja maaseudun luonto lisää houkuttelevuutta.
- Ilman panostusta joukkoliikenteeseen ruuhkat yleistyvät, minkä seurauksena seudun saavutettavuus voi heikentyä.

Turun seudun työikäisen väestön osuus kasvaa

- Vahva työikäinen väestö houkuttelee alueelle uusia työpaikkoja, mikä lisää työmatkaliikennettä.
- Työpaikkojen sijoittuminen on kaksijakoista. Monet uudet työpaikka-alueet sijaitsevat pääteiden varsilla, jolloin ne ovat hyvin saavutettavissa henkilöautolla. Toisaalta toimisto- ja palvelualojen työpaikkoja sijaitsee paljon keskustoissa, jotka voivat olla autoille ruuhkaisia, mutta muilla liikennemuodoilla hyvin saavutettavissa.

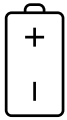
Ympäristötietoisuus kasvaa

- Tietoisuus luonnontilan heikentymisestä ja tahtotila ilmastonmuutoksen hillintään yleistyvät erityisesti nuoremassa sukupolvessa.
- Tämä vaikuttaa liikkumisen valintoihin seudulla: päästöttömien liikkumismuotojen suosio kasvaa (kävely, pyöräily, mikroliikkuminen, sähköinen joukkoliikenne ja sähköautot).
- Toisaalta infrarakentamisen ympäristövaikutukset voidaan nähdä haitallisina, jolloin saavutettavuutta parantavia hankkeita voidaan vastustaa.

Ostoskäyttäytymisen muutokset

- Ostoskäyttäytyminen tapahtuu yhä enemmän verkossa, jolloin ostosmatkojen määrä vähenee. Tämä voi vähentää ostosliikennettä, mutta vastavuoroisesti citylogistiikan kuljetusten ja palvelujen tarve kasvaa.
- Ympäristötietoinen väestö voi siirtyä ekologisempaan kulutukseen ja vähentää ostoksiaan vain tarpeelliseen, mikä vähentäisi ostosmatkoja.
- Jos lähipalveluiden määrä vähenee, palveluiden saavutettavuus kokonaisuutena heikkenee.





Teknologisia muutosvoimia ja niiden vaikutuksia Turun seudun saavutettavuuteen



"Teknologiset muutokset kohdistuvat ensisijaisesti liikenteen tarjontaan, mikä muuttaa myös liikenteen kysyntää"

Tekoälyn murros ja tieliikenteen automatisoituminen

- Tekoälyn osa-alueiden, kuten syväoppimisen ja konenäön kehityksen myötä robottitaksipalvelut voivat mahdollistua. Kvanttitietokoneiden kehitys tulee edistämään koneiden oppimiskykyä räjähdysmäisesti.
- Autonominen liikenne voi mahdollistua kaikissa liikennemuodoissa, minkä seurauksena liikennejärjestelmän tehokkuus paranee.
- Vallitseva liikennepolitiikka vaikuttaa siihen, johtaako automaatio yksityisautoilun kasvuun vai paremmin toimivaan liikennejärjestelmään.

+ Drooniteknologian nopea kehitys

- Sodan seurauksena drooniteknologia on ottanut harppauksen. Kaupalliseen käyttöön tulee lähitulevaisuudessa kiinteäsiipisiä rahtidrooneja sekä eVTOL-rahtidrooneja.
- Kiinteäsiipiset droonit voisivat parantaa Turun seudun lentorahdin palvelutasoa vastaten paremmin yritysten logistisiin tarpeisiin.
- eVTOL-drooneilla voitaisiin tarjota nopeita toimituksia seudullisessa mittakaavassa, mikä vaikuttaisi suotuisasti yritysten toimintaedellytyksiin.

Liikenteen käyttövoimamurros

- Täyssähköisten henkilöautojen ja raskaiden ajoneuvojen määrät kasvavat Turun seudulla. Tämä edellyttää merkittäviä investointeja lataus- ja sähköinfraan. Haasteena on tiivis kaupunkiseutu, jossa latauksen järjestäminen voi eriarvoistaa ihmisiä, jos kotilataukseen ei ole mahdollisuutta.
- Meri- ja lentoliikenteessä nestemäiset kestävät polttoaineet yleistyvät jakeluvervoitteen myötä. Turun seudulla tämä näkyy investointeina tuotantolaitoksiin. Tarve on myös jakeluinfraan kehittämiseen satamissa ja mahdollisesti lentoasemalla.

+ Raideliikenteen teknologinen kehitys

- Suomen rautatieliikennejärjestelmä ottaa käyttöön modernin eurooppalaisen kulunvalvontajärjestelmän, jonka myötä suojastusvälejä voidaan lyhentää. Selkein hyöty tästä on 2-raiteisilla radoilla, joita ei toistaiseksi ole Turun seudulla.
- Akku- tai vetykäyttöisten junien kehitys voi avata lähijunaliikenteeseen uusia mahdollisuuksia sähköistämättömillä osuuksilla.
- Autonominen raideliikenne parantaisi joukkoliikenteen kilpailukykyä.

+ Meriliikenteen teknologinen kehitys

- Laivojen käyttövoimissa ollaan siirtymässä hybriditeknologiaan, jossa satamissa operoidaan akuilla ja merellä kestäville polttoaineille (e-metanoli, e-ammoniakki). Tämä lisää Turun seudulla kysyntää näille polttoaineille ja teknologian kehitykselle.
- Autonomiset laivat alentaisivat operointikustannuksia, vahvistaen meriliikenteen houkuttelevuutta sekä matkustaja- että rahtiliikenteessä Itämerellä.





Ympäristöllisiä muutosvoimia ja niiden vaikutuksia Turun seudun saavutettavuuteen



40

”Ympäristölliset muutosvoimat ohjaavat tällä hetkellä merkittävästi liikennejärjestelmän kehittämistä. Erityistä huomiota kiinnitetään päästöjen vähentämiseen ja luonnon monimuotoisuuden säilyttämiseen”

– Luonnon tilan heikentyminen

- Saaristoluonnon heikentyminen johtaisi kansainvälisen matkailun vetovoiman vähentymiseen, mikä voi johtaa kansainvälisen yhteystarjonnan vähenemiseen ja siten saavutettavuuden heikkenemiseen.
- Loma-asumisen vetovoima heikkenee, mikäli Itämeren tila jatkaa huononemistaan.

+ Kiertotalous ja resurssitehokkuus

- Kiertotalouden rooli vahvistuu kaupunkialueilla. Jätteestä suuri osa on mahdollista hyödyntää materiaalit erottamalla ja uusiokäytöllä.
- Kiertotalous ja resurssitehokkuus johtavat siihen, että kaiken materiaalin kuljetukset suunnitellaan optimoidusti. Esimerkiksi keräysastiat ilmoittavat automaattisesti tyhjennystarpeen, jolloin säästytään turhalta ajolta.

– Ilmastonmuutos

- Yleistyvät ääriolosuhteet heikentävät liikenteen infrastruktuuria (mm. rankkasateet, nollakelien vaihtelu), mikä nostaa seudulla kunnossapidon kustannuksia.
- Myrskyt voivat vaikuttaa erityisesti kansainvälisen liikenteen toimintavarmuuteen, kun lentoja perutaan ja laivat myöhästyvät.
- Liikenneinfran kunnossapidon tarve ja kustannukset kasvavat.

+ Liikenteen ja liikenneinfran ympäristöriskien hallinta

- Ympäristöriskien parempi huomiointi vähentää liikenteen häiriötilanteita.
- Liikenne- ja infra-alalla huomio kiinnittyy yhä enemmän elinkaaren aikaisiin päästöihin. Tämä edistää liikenteen sähköistymistä, jonka elinkaaripäästöt ovat fossiilisia vaihtoehtoja alhaisemmat.
- Biodiversiteetti nousee tärkeälle sijalle liikenteen infrainvestointien arvioinnissa, mistä voi seurata ristiriitatilanteita, kun väylien kapasiteetin parantamiselle olisi tarve.

+ Kestävä kaupunki- ja liikennesuunnittelu

- Elinympäristöjen suunnittelussa panostetaan katuvihreään, kestäviin liikennemuotoihin ja ihmisläheiseen suunnitteluun, mikä parantaa alueiden vetovoimaa.
- Keskustelu ympäristövyöhykkeistä yleistyy, kun kaupunkialueen ilmanlaatua halutaan parantaa ja äänimaailmaa rauhoittaa.



4

Turun seudun saavutettavuuden skenaarioita



Tulevaisuustaulukot

TULEVAISTAULUKKOJEN MUODOSTAMINEN

Tulevaisuustaulukkoon on koottu Turun seudun saavutettavuuteen vaikuttavia muuttujia, joille on annettu erilaisia arvoja. Esimerkkejä muuttujista ovat maankäyttö, väestö, elinkeinot ja matkailu. Liikennettä kuvaavia muuttujia ovat eri liikennemuodot, kuten joukkoliikenne, autoilu ja pyöräily, sekä näiden osuuksien muutokset tulevaisuudessa. Pohjatietona käytetään toimintaympäristön analyysia ja seutua koskevaa aineistoa.

Tulevaisuustaulukon arvot voivat olla numeerisia tai sanallisia kuvauksia jonkin tekijän tulevaisuudesta. Esimerkiksi maankäyttö voi johtaa yhdyskuntarakenteen tiivistymiseen tai hajaantumiseen. Turun seudun väestömäärän kasvusta on vaihtoehtoisia numeerisia arvioita, ja ne taas heijastuvat sekä liikenteen kysyntään että tarjontaan.

TULEVAISUUSKUVAT

Tulevaisuustaulukoista saadaan lopputuloksena tulevaisuuskuvia eli kuvaukset tulevaisuudesta tietyllä hetkellä. Tämä tapahtuu valitsemalla kullekin muuttujalle yksi tai useampia arvoja, joiden katsotaan toteutuvan tietyssä tulevaisuuskuvassa. Vielä ei oteta kantaa siihen, miten tietynlaiseen tulevaisuuskuvaan on päädytty.

SKENAARIOT

Skenaario muodostetaan tulevaisuuskuvien muodostamisen jälkeen. Skenaariossa kerrotaan, millaisella kehityspolulla eri tulevaisuuskuviin on päädytty. Kyseessä on tarina nykyhetkestä tulevaisuuteen. Skenaarioiden tarkoitus on herätellä päättäjiä pohtimaan millaista tulevaisuutta Turun seudun saavutettavuudelle tavoitellaan ja millaisia päätöksiä tarvitaan tavoitteen edistämiseksi. Tulevaisuuskuvien vertailua on esitetty seuraavalla sivulla. Kattavat tulevaisuustaulukot on tilan säästämiseksi esitetty liitteenä.

Näytteitä tulevaisuustaulukon muuttujista (ei kattava)

	MAANKÄYTTÖ	MATKAILU	ELINKEINOT	VÄESTÖ	
MUUTTUJA	Asumis- ja työssäkäyntiyöhykkeiden laajentuminen	Matkailun kehittämisen tahtotila	Elinkeinorakenne	Turun kaupunkiseudun väestömäärä 2042	Väestön sijoittuminen seudulle
ARVO 1	Laajentuminen tasaisesti eri ilmansuuntiin	Matkailuun panostetaan nykyisen verran	Nykyinen elinkeinorakenne	Perusura 364 000	Pääosa väestöstä sijoittuu hyvien joukkoliikennereittien varalle
ARVO 2	Painotus Raision suunnassa	Matkailun kehittämisessä painopiste kotimaan matkailussa	Panostus erityisesti kansainvälisiin yrityksiin	Syntyvyyskennäario 366 000	Väestö sijoittuu nauhamaisesti pääosin valtateiden varalle
ARVO 3	Painotus Liedon suunnassa	Matkailun kehittämisessä painopiste kansainvälisessä matkailussa	Panostus kotimarkkinayrityksiin	Maahanmuutto-skennäario 389 000	Väestö sijoittuu nauhamaisesti pääosin ratojen varalle
ARVO 4	Painotus Kaarinan suunnassa	Merkittävä panos kansainväliseen ja kotimaiseen matkailuun	Panostus sekä kv- että kotimarkkinayrityksiin	Merkittävä loikka 400 000	Nykyinen yhdyskuntarakenne, joka on melko hajaantunut

	PYÖRÄILY		KÄVELY		MIKRO-LIIKKUMINEN	KULKUMUOTOMUUTOKSET	
MUUTTUJA	Pyöräilyverkko	Pyöräilykulttuuri ja turvallisuus	Lähipalveluiden tarjonta	Kävelyn laajuus ja laatu	Mikroliikkumisen sääntely ja laajuus	Kulkumuotojakauma: jalankulku / pyöräily / joukkoliikenne / henkilöautoilu / muut	Siirtymät
ARVO 1	Pyöräilyverkon kehittäminen vähäistä	Pyöräilyä ei mielletä omaksi liikenne-muodokseen	Viihde- ja ravintolapalvelut vahvistuvat keskuksissa	Kävelyn ympäristöt säilyvät nykyisen kaltaisina	Mikroliikkumista ei juurikaan säädelä, ja käyttäjämäärät jäävät nykyiselle tasolle	Autoistuminen ja mikroliikkuminen kasvavat 26 % JK / 8 % PP / 6 % Joli / 55 % HA / 5 % muut	Matkustajien siirtymä busseista raitiotien käyttäjiksi
ARVO 2	Pyöräilyverkko kehittyvä suurissa aluekehitys-hankkeissa	Pyöräilyyn kannustetaan pienimuotoisesti	Nykyinen palvelutarjonta säilyy	Kävelyn ympäristöjen merkitys nähdään vähäisenä ja niihin panostamista vähennetään	Mikroliikkumista ei säädelä ja sen suosio kasvaa merkittävästi vieden kulkutapaosuutta erityisesti kävelyä ja pyöräilyä	Nykyinen jakauma säilyy 29 % JK / 10 % PP / 8 % Joli / 51 % HA / 2 % muut	Matkustajien siirtymä henkilöautoilusta raitiotien käyttäjiksi
ARVO 3	Kattava pyöräbaana-verkosto, mutta pyöräily-matkailuun ei panosteta	Pyöräilyä edistämiseksi tehdään laajasti töitä	Lähipalveluita korvataan liikkuville palveluilla ja kotiin-kuljetuksilla	Kävelyn ympäristöjen viihtyisyyteen panostetaan nykyistä enemmän	Julkiset mikroliikkumisen palvelut kielletään kokonaan	Pyöräilyyn voimakas kasvu 24 % JK / 25 % PP / 10 % Joli / 40 % HA / 1 % muut	Kävelyn ja pyöräilijöiden lisääntyminen raideliikenteen liityntäkulutapana
ARVO 4	Kattava pyöräbaana-verkosto ja pyöräily-matkailuun verkko	Pyöräilystä on tullut merkittävä arjen liikennemuoto	Palveluiden keskittyminen suuriin ostoskeskuksiin jatkuu	Kävelyn ympäristöjen kehitys nostetaan korkealla strategisella prioriteetilla aluekehityksessä	Mikroliikkumista säännellään aktiivisesti (pysäköinti, aikarajoitukset), mikä rajoittaa sen kasvua	Joukkoliikennevetoinen kestävä liikunnan kasvu 35 % JK / 14 % PP / 15 % Joli / 35 % HA / 1 % muut	Siirtymää henkilöautoiluun muista kulkumuodoista



Turun seudun saavutettavuuden tulevaisuuskuvia 2040



43



TURUN SEUTU LÄNTISENÄ PORTTINA EUROOPPAAN

- Seudun liike-elämä ja matkailu on **vahvasti kansainvälistä**.
- Seutu on osa kansainvälisesti vetovoimaista asumisen ja työssäkäynnin **Tukholma–Turku–Helsinki-vyöhykettä**.
- Seudulla on panostettu merkittävästi **lentoliikenteen** ja **meriliikenteen** toimintaedellytysten parantamiseen sekä raideliikenteen infrastruktuuriin.
- Seudun **kaupunkirakenne on tiivistynyt ja väestö kasvanut**, minkä seurauksena joukkoliikennettä on voitu kehittää kustannustehokkaasti.
- Kansainvälisestä osaamisesta on seurannut **teknologiakehitystä**, mikä näkyy korkean teknologian investointeina, autonomisessa liikenteessä ja liikenteen sähköistymisessä.



TURUN SEUDUN VALTAKUNNALLINEN VERKOTTAMINEN

- Seutu on saavuttanut **valtakunnallisen kärkiaseman** panostamalla merkittävästi **kotimaan liikenneyhteyksien** edistämiseen, erityisesti pitkämatkaiseen tie- ja raideliikenteeseen.
- Seudulla on panostettu **kotimaan matkailuun**.
- **Länsirata** on rakennettu ja junavuoroja lisätty Helsingin ja Tampereen suuntiin.
- Maankäytön kehitys on keskittynyt **valtateiden varsille**.
- Asuminen, työpaikat ja palvelut sijaitsevat **laajemmalla alueella**.
- **Tieliikenne on sähköistynyt ja pitkälle automatisoitunut**, mikä on lisännyt henkilöautoilun houkuttelevuutta.
- **Autoistuminen on yleistynyt**, mikä on lisännyt ruuhkia seudulla ja kasvattanut painetta kehittää tie- ja katuverkkoa.



TURUN SEUTU SEUTUKEHITYKSEN VETURINA

- Turun seudun seutukeskukset, taajamat, saaristo ja maaseutu ovat **verkottuneet toisiinsa** hyvällä saavutettavuudella.
- Seutukeskusten **asumisviihtyisyys** ja **luontoarvot** ovat vetovoimatekijä työvoimalle.
- **Maankäyttöä on tiivistetty** ja toiminnot sijaitsevat lähellä toisiaan.
- **Joukkoliikenteen, pyöräilyn ja kävelyn toimintaedellytykset** ovat parantuneet.
- **Tieliikenne sähköistyy** voimakkaasti, mutta tieliikenteen määrä ei kasva.
- **Laajentunut raitioverkosto ja kattava lähijunatarjonta** kysyntäpisteiden välillä on kasvattanut joukkoliikenteen osuutta seudun matkoista.
- **Seudullinen pyöräliikenteen verkko ja viihtyisät kävely-ympäristöt** edistävät fyysistä liikkumista, mikä tukee terveellisiä elämäntapoja.



TURUN SEUDUN KESKUSKAUPUNKI- VETOINEN KEHITYS

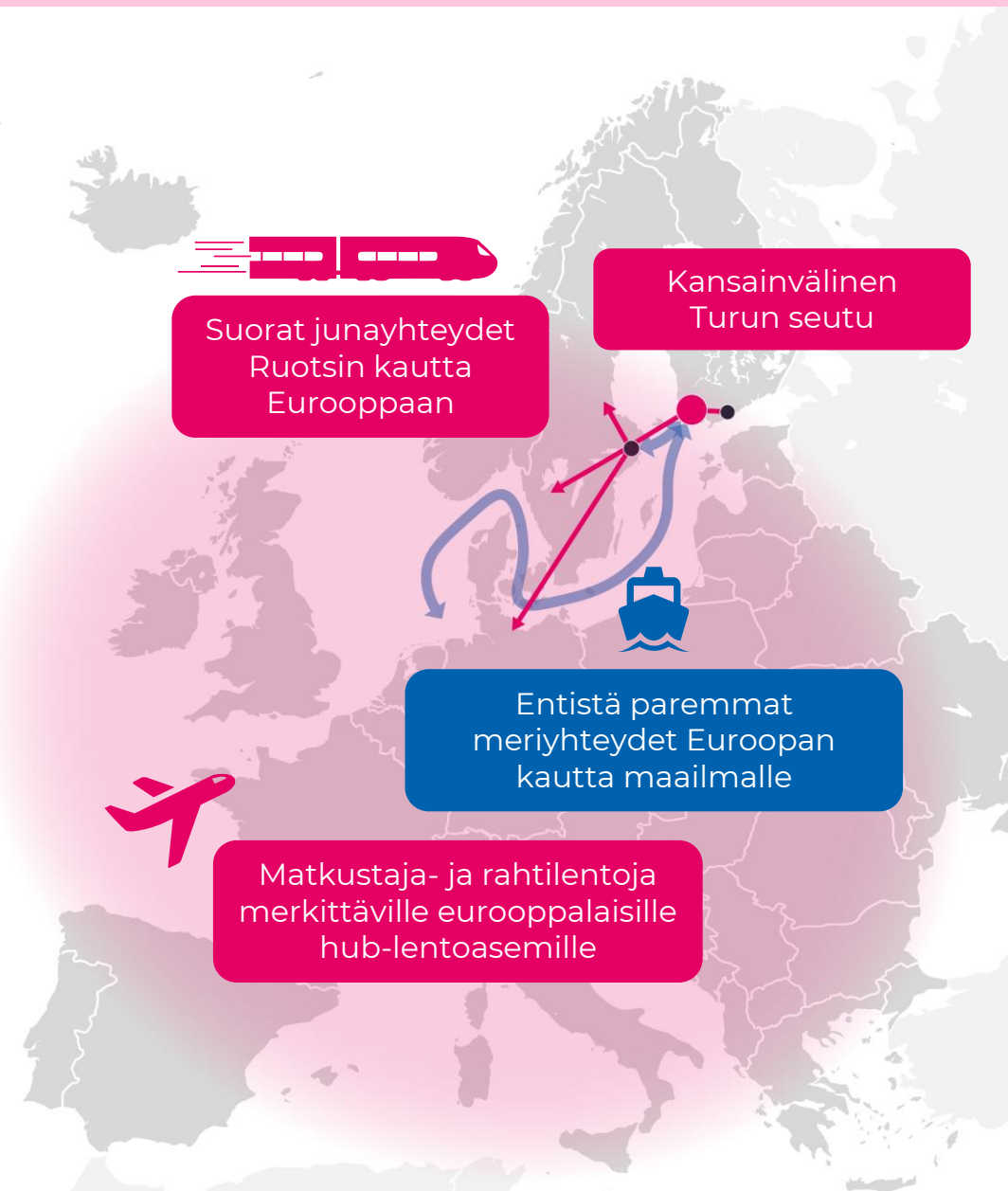
- Seudun kehitys on painottunut **Turkuun**.
- **Toimintojen kasvu on keskittynyt Turkuun**. Seudun muut kunnat ovat kehittyneet omien päämääriensä mukaisesti.
- Seutukeskusten välisen saavutettavuuden kehittäminen **ei ole vahvasti koordinoitua**.
- Valtaosa **väestönkasvusta** keskittyy Turkuun.
- Seudun **elinkeinorakenne** on pysynyt melko ennallaan.
- Turun seutu on **houkutteleva matkailukohde** kotimaisille ja kansainvälisille matkailijoille.
- **Raitiotien 1. vaihe on rakennettu** ja se palvelee Turun sisäistä liikennettä.
- **Pyöräilyverkko** on kehittynyt Turun suurissa aluekehityshankkeissa.



Seudun liike-elämä ja matkailu kansainvälistyivät. Seudusta muodostui kansainvälisesti vetovoimainen asumisen ja työssäkäynnin alue osana Tukholma–Turku–Helsinki-vyöhykettä. Seudulla panostettiin merkittävästi lentoliikenteen ja meriliikenteen toimintaedellytysten parantamiseen sekä raideliikenteen infrastruktuuriin.

Miten edettiin nykytilasta vuoden 2040 tilanteeseen

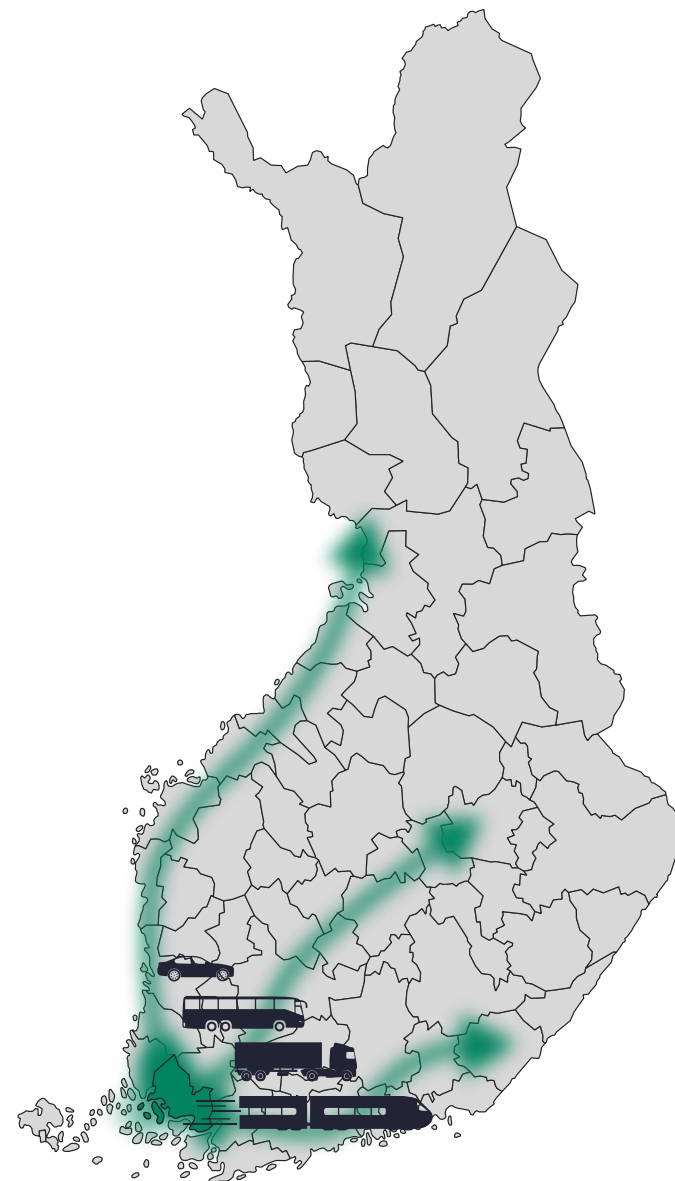
- Seudusta lähdettiin rakentamaan määrätietoisesti kansainvälisesti houkuttelevaa työssäkäyntialuetta osana Tukholma–Turku–Helsinki-vyöhykettä.
- Seudulla käynnistettiin selvitykset ja yhteistyö Ruotsin kanssa kiinteän yhteyden kehittämiseksi Tukholmaan. Nämä johtivat tunnelin ja siltojen rakentamiseen Turusta Ahvenanmaan kautta Ruotsin rannikolle.
- Lentoyhteyksien lisäämiseksi tehtiin selkeä suunnitelma ja käytettiin resursseja markkinointiin lentoyhtiöiden sekä Varsinais-Suomen ja Satakunnan yritysten suuntaan.
- Kansainvälisen matkailun markkinointiin lisättiin resursseja ja liikenneyhteyksien ja -palvelujen kehitys kytkettiin matkailun kehittämiseen. Erityinen huomio kiinnitettiin lento- ja meriliikenteeseen.
- Resursseja uusien kansainvälisten investointien houkuttelemiseksi lisättiin ja saavutettavuus kytkettiin elinkeinostrategioihin.
- Raitiotie päätettiin rakentaa ja lähijunayhteyksiä lisättiin.
- Seudun liikenteen automatisoimiseksi tehtiin laajaa yhteistyötä kansainvälisten yritysten kanssa ja seutua tarjottiin avoimesti pilottikohteeksi.
- Maankäytön suunnittelussa keskityttiin suuriin aluekehityshankkeisiin ja kaavoittamiseen joukkoliikenneyhteyksien varten.
- Liikenteen sähköistymistä tuettiin sähkölatausinfraa rakentamalla.



Seutu saavutti valtakunnallisen kärkiaseman panostamalla merkittävästi kotimaan liikenneyhteyksien edistämiseen, erityisesti pitkämatkaiseen tie- ja raideliikenteeseen. Seudulle houkuteltiin vahvoja kotimarkkinatoimijoita ja yhteyksiä Rauman, Tampereen ja Helsingin suuntiin vahvistettiin.

Miten edettiin nykytilasta vuoden 2040 tilanteeseen

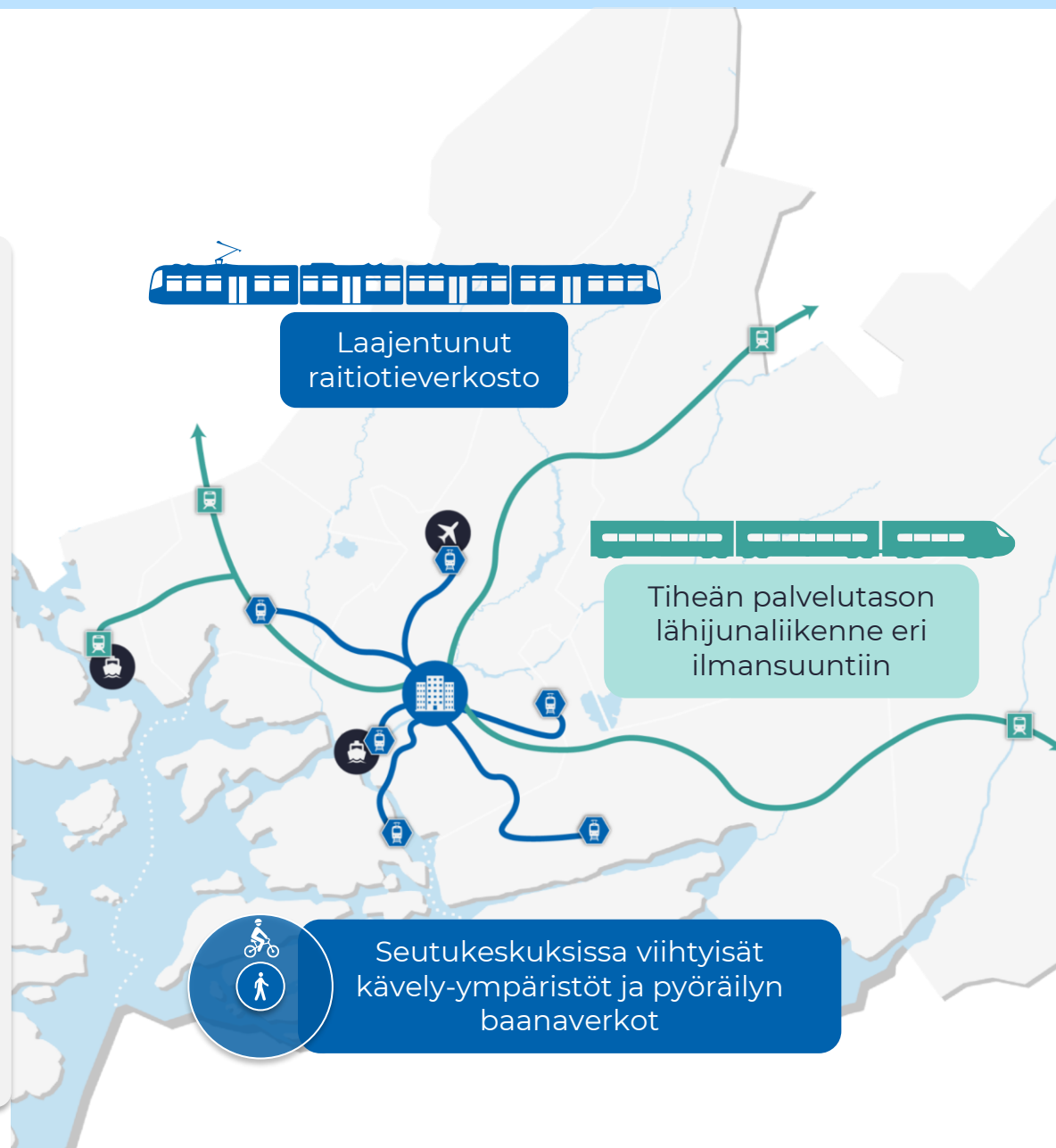
- Seudulla aloitettiin valtakunnallisen saavutettavuuden kehittämisen ohjelma, jonka avulla tunnistettiin keskeiset toimet, joilla yhteyksiä Rauman, Tampereen ja Helsingin suuntiin kehitetään. Suunnitelman avulla lähdettiin vaikuttamaan valtakunnan tasolla yhteyksien kehitykseen.
- Seutu piti tiivistä yhteistyötä Länsiradan kuntiin ja vaikutti aktiivisesti radan toteutumiseen. Radan rakentamisesta päästiin yhteysymmärrykseen ja sen myötä pitkämatkainen rautatieliikenne saatiin voimakkaaseen kasvuun.
- Matkailun kehittämissuunnitelmissa otettiin kärkisegmentiksi kotimainen matkailu ja markkinointia kohdistettiin eri maakuntiin. Tämän seurauksena kotimaan matkailu on kasvanut ja auto- ja rautatieliikennettä on nykyistä huomattavasti enemmän.
- Raitiotietä ei päätetty rakentaa ja kaavoitusta keskitettiin pääteiden varsille. Tämän seurauksena maankäyttö jatkoi hajautumistaan ja asutusta sekä palveluja keskittyi hyvien tieyhteyksien ääreen.
- Tieliikenteen sähköistyminen ja automaatio etenivät, minkä seurauksena autoistuminen kasvoi.
- Pyöräilyyn ja kävelyyn panostettiin melko vähän.
- Mikroliikkuminen jatkoi kasvuaan.



Seutu fokusoitui vahvaan seutukehitykseen. Seutukeskukset, taajamat, saaristo ja maaseutu verkotettiin toisiinsa hyvällä saavutettavuudella. Seutukeskusten asumisviihtyisyyteen panostettiin ja luontoarvot nähtiin tärkeänä vetovoimatekijänä työvoimalle.

Miten edettiin nykytilasta vuoden 2040 tilanteeseen

- Seudulla toteutettiin tiiviissä kuntien yhteistyössä seutustrategiaa, jossa painotettiin eri kysyntäpisteiden verkottamista toisiinsa hyvillä joukkoliikenneyhteyksillä. Tähän osoitettiin myös merkittävä määrä julkista rahoitusta.
- Seutukeskuksissa ja taajamissa laadittiin sekä toimeenpantiin laajat suunnitelmat kävelyn ja pyöräilyn edellytysten parantamiseksi. Pyöräbaanaverkostoja rakennettiin.
- Seudun maankäyttöä keskitettiin tavoitteella, että toiminnot sijaitsevat mahdollisimman lähellä toisiaan.
- Raitiotien 1. vaiheen menestyksen myötä syntyi poliittinen yhteisymmärrys raideliikenteen hyödyistä. Raitiotietä päätettiin tämän seurauksena laajentaa.
- Seutustrategian mukaisesti lähijunaliikenteen verkosta tehtiin kattava ja lähijunayrityksiä tuettiin toiminnan käynnistämisessä.
- Joukkoliikenteeseen panostus veti puoleensa sille luontaisia liityntämuotoja, kävelyä ja pyöräilyä. Mikroliikkumista säänneltiin, minkä seurauksena kaupunkiympäristön turvallisuus ja viihtyisyys parantui.
- Kansainväliseen ja valtakunnalliseen saavutettavuuteen panostettiin jonkin verran. Lentoliikenne ja meriliikenne kasvoivat maltillisesti.



Seudun kehitys painottui keskuskaupunkiin eli Turkuun. Seutukeskukset ja taajamat kehittyivät omilla ehdoillaan ja seudullista synergiaa ei edistetty liikenneyhteyksien avulla. Uskottiin, että vahva keskuskaupunki houkuttelisi myös lähiseuduille lisää asutusta ja työpaikkoja.

Miten edettiin nykytilasta vuoden 2040 tilanteeseen

- Seudulla ei muodostettu yhteistä näkemystä seudun kehittämisestä, vaan jokainen seudun kunta edisti omia tavoitteitaan. Vahvaa saavutettavuuden koordinaatiota ei ollut.
- Maankäyttö keskittyi keskuskaupunkiin ja sen lähialueille. Kasvava väestö ohjautui luontaisesti asumaan lähelle Turku.
- Turku päätti rakentaa raitiotien 1. vaiheen vastatakseen väestönkasvun tuomiin haasteisiin. Se palvelee Turun sisäistä liikennettä.
- Matkailun panokset keskitettiin Turkuun, minkä seurauksena koko alueen potentiaalia ei saatu valjastetuksi.
- Maankäytön ja palvelujen keskittyminen Turkuun johti kasvaviin ruuhkiin kaupungin kehätiellä, mikä heikensi liikenteellistä saavutettavuutta seudun tasolla.
- Satamien liikenne jatkoi kasvuaan länsiyhteyksien merkityksen kasvaessa, minkä seurauksena raskaan liikenteen määrät kasvoivat. Seudun yhteisen koordinaation puuttuessa merkittäviä parannuksia seudun tieverkkoon ei toteutettu.
- Uudet innovaatiot ja viihtyisät liikkumisympäristöt kehittyivät pääosin Turun suurissa aluekehityshankkeissa. Seudun yhteisen koordinaation puuttuessa merkittävää kehitystä elinkeinorakenteessa tai uusissa investoinneissa ei tapahtunut.

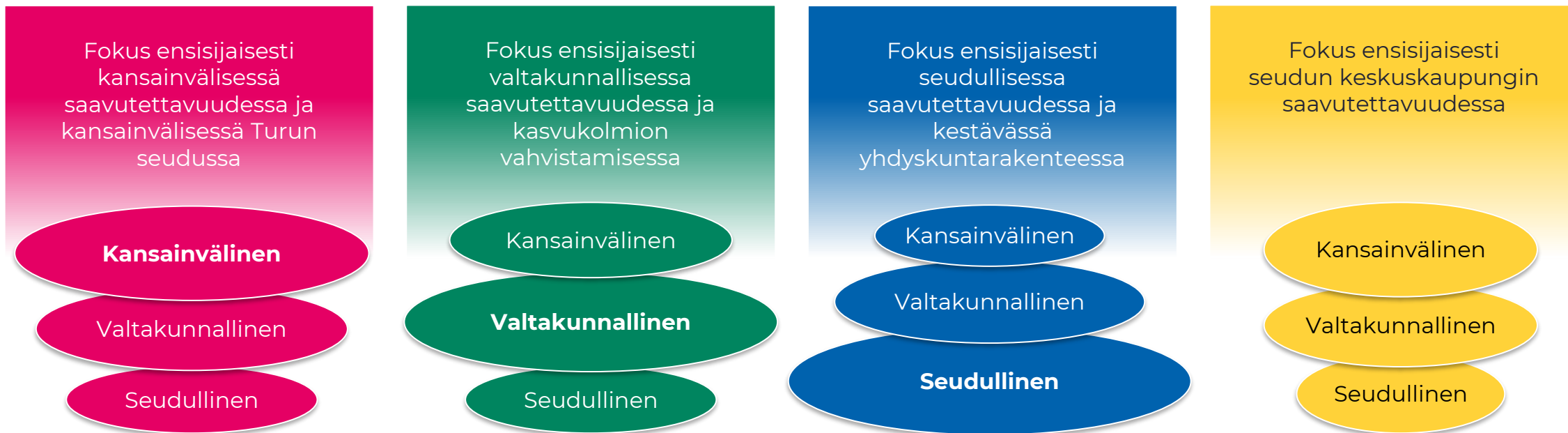


Neljän skenaarion yhteenveto



Seutu- ja kuntatason politiikalla ja toimenpiteillä voidaan vaikuttaa merkittävästi Turun seudun kansainväliseen, valtakunnalliseen ja seudulliseen saavutettavuuteen.

- Skenaarioiden tarkoitus on herättää ajattelemaan erilaisia tulevaisuuksia.
- Mikään skenaarioista ei toteudu sellaisenaan, mutta ne auttavat hahmottamaan, millaiseksi tulevaisuus voi muodostua.
- Päättäjät voivat arvioida skenaarioiden ja niiden yhdistelmien avulla, millaista tulevaisuutta Turun seudun saavutettavuudelle halutaan.





**Tulevaisuuden
päämäärät
saavutetaan
navigoiden,
ei ajelehtien!**





Lähteet



Työssä on käytetty muun muassa seuraavia lähteitä:

- **Eurostat:** meriliikenteen ja lentoliikenteen tilastot
- **Fintraffic:** LAM-pistedata
- **Föli / Turun seudun joukkoliikenne:**
 - [Turun seudun Fölin sähköbussit – kestävää liikennettä ja taloudellista hyötyä – Kestävyysloikka,](#)
 - [Föli täyttää 10 vuotta 1.7.2024 | Föli](#)
 - Vuosikertomukset 2016–2023, ennakkotiedot 2024
- **Julia-data:** junamäärät Turun seudulla
- **Laivayhtiöt:** Finnlines, Tallink Silja, Viking Line
- **Lentoyhtiöt:** airBaltic, Amapola Flyg, FedEx, SAS, Wizzair
- **Matka.fi:** joukkoliikenteen GTFS-reitti- ja vuorotietokanta (10/2024)
- **Sitra:** [Megatrendit 2023 -katsaus](#)
- **Suomen Ympäristökeskus:** yhdyskuntarakenteen vyöhykkeet (YKR), kaupunki-maaseutuluokitus
- **Tilastokeskus:** ilmaliikenne, ulkomaan meriliikenne, väestörakenne
- **Traficom:** ajoneuvokannan tilastot, [henkilöliikennetutkimuksen 2021 tulosaaineistot](#)
- **Turun kaupunki:** mm. [pyöräily ja pyöräilyreitit](#)
- **Väylävirasto:** rautateiden matkustajamäärät ja tavaratonnit, [Turun seudun raakapuukuormauspaikat: tarveselvitys 2021.](#)





Liitteet

Tulevaisuustaulukot



Kehityskulku 1 – kansainvälinen painotus

1/4



53

KULKUMUOTO	MAANKÄYTTÖ	MATKAILU	ELINKEINOT	VÄESTÖ	
MUUTTUJA	Asumis- ja työssäkäyntiyöhykkeiden laajentuminen	Matkailun kehittämisen tahtotila	Elinkeinorakenne	Turun kaupunkiseudun väestömäärä 2042	Väestön sijoittuminen seudulle
ARVO 1	Laajentuminen tasaisesti eri ilmansuuntiin	Matkailuun panostetaan nykyisen verran	Nykyinen elinkeinorakenne	Perusura 364 000	Pääosa väestöstä sijoittuu hyvien joukkoliikenneyhteyksien varrelle
ARVO 2	Painotus Raision suunnassa	Matkailun kehittämisessä painopiste kotimaan matkailussa	Panostus erityisesti kansainvälisiin yrityksiin	Syntyvyyskenaario 366 000	Väestö sijoittuu nauhamaisesti pääosin valtateiden varsille
ARVO 3	Painotus Liedon suunnassa	Matkailun kehittämisessä painopiste kansainvälisessä matkailussa	Panostus kotimarkkinayrityksiin	Maahanmuutto-skenaario 389 000	Väestö sijoittuu nauhamaisesti pääosin ratojen varsille
ARVO 4	Painotus Kaarinan suunnassa	Merkittävä panos kansainväliseen ja kotimaiseen matkailuun	Panostus sekä kv- että kotimarkkinayrityksiin	Merkittävä loikka 400 000	Nykyinen yhdyskuntarakenne, joka on melko hajaantunut



Kehityskulku 1 – kansainvälinen painotus

2/4



54

KULKU-MUOTO	LENTOLIIKENNE					VESILIIKENNE		RAIDELIIKENNE			
MUUTTUJA	Kansainväliset lentoyhteydet	Lentorahti & Turun lentoasema	Lentoyhtiöiden määrä	Lentorahti-droonit	eVTOL- ja eSTOL-markkina (lentotaksit)	Turun sataman ja Naantalın sataman volyymit	Laivaliikenne Turusta ja Naantalista	Kaukoliikenne	Tavaraliikenne	Lähijunaliikenne	Raitiotie
ARVO 1	Reittiliikenteen määrä vähenee nykyisestä	Ei lentorahtia Turusta	4 henkilö + 0 tavara	Kaupungin sisäiset kuljetukset	Turun seudun sisäiset henkilö-kuljetukset	Laskeva suunta	Turku vahvistuu Ruotsin henkilö-liikenteen satamana	Vuoroja lisätty jonkin verran Tampereelle (1-2 vuoroa)	Tavarajuna-yhteyksiä kiinteää yhteyttä pitkin Tukholman suuntaan	Lähiliikenteen kysyntä kasvaa selvästi ja vuoroja lisätään kaikkiin suuntiin	Raitiotietä ei toteuteta
ARVO 2	6 reittiä (nykytila)	Yksi säännöllinen lentorahtiyhteydet Pariisiin	4 henkilö + 1 tavara	Seudulliset kuljetukset	Turun saariston henkilö-kuljetukset	Pysyy ennallaan	Turku vahvistuu kansainvälisten risteilyalusten vierailukohteena	Vuoroja lisätty Helsinkiin merkittävästi (3-4 vuoroa)	Kemikaali-kuljetuksia Uuden kaupungin ja Siilinjärven välillä	Lähiliikenne laajenee kaikille seudun rataosuuksille	Raitiotien 1. vaihe toteutunut
ARVO 3	10 reittiä	2 rahtiyhteyttä ja 2 ruuma-rahtiyhteyttä Eurooppaan	5 henkilö + 1 tavara	Valtakunnalliset kuljetukset	Maakunnan sisäiset henkilö-kuljetukset	Kasvaa maltillisesti	Naantali keskittyy edelleen rahtiin	Länsirata valmistunut: nopea yhteys Helsinkiin	Pansion RoRo-terminaalista yhdistettyjä kuljetuksia Tampere/Oulu/Kuopio	Lähiliikenne alkaa peruspalvelutasolla yhdellä rataosuudella	Raitiotie laajentunut Turun sisällä
ARVO 4	Turusta merkittävä läntisen Suomen lentoliikenteen solmukohta	Turun lentoasemasta merkittävä lentorahdin keskus	5 henkilö + 2 tavara	Kansainväliset kuljetukset	Valtakunnalliset henkilö-kuljetukset	Merkittävää kasvua	Naantali vahvistaa asemaansa sekä rahti- että henkilö-liikenteessä	Turku-Tukholma tunneli valmistunut ja tarjolla nopea henkilö-junayhteys	Ei tavaraliikennettä seudun radoilla	Lähijunaliikenne ei käynnisty	Raitiotie laajentunut ympäristöön



Kehityskulku 1 – kansainvälinen painotus

3/4



55

KULKUMUOTO	LINJA-AUTOLIIKENNE		TIELIIKENNE					
MUUTTUJA	Kauko- bussiliikenne	Föli-liikenne	Henkilöauto- liikenteen osuus matkoista	Pitkämatkainen raskas liikenne	Turun seudun tie- ja katuverkko	Citylogistiikka	Tieliikenteen sähköistyminen	Tieliikenteen automaatio
ARVO 1	Reittitarjonta heikkenee kaikkiin pääsuuntiin	Runkolinjastot nykyisten suunnitelmien mukaisia	Osuus kasvaa (55 %)	Määrä vähenee nykyisestä	Liikennemäärä sekä tie- ja katuverkko nykytilassa	Useita cityhubeja ja paljon sähköisiä pieniä jakelu- ajoneuvoja	Sähköistymiskehitys hidastuu ja synteettisten nestemäisten polttoaineiden markkinaosuus kasvaa	Tieliikenteen automaatio edelleen haastavaa, vain tason 2 ajoneuvoja
ARVO 2	Reittitarjonta säilyy nykyisellään	Raitiotie toteutetaan. Osa reiteistä siirtyy raitiotien reiteiksi ja osa muuttuu syöttöliikenteen reiteiksi.	Osuus säilyy nykyisellään (50 %)	Raskaan liikenteen määrä seudun tieverkolla säilyy nykyisellään	Liikennemäärä kasvanut jonkin verran, tie- ja katuverkon tila nykyisellään	Nykytila, suurillakin yhdistelmällä tullaan keskustoihin	Henkilöautokannasta 10 % täyssähköisiä, raskaista ajoneuvoista alle 5 %	Yksittäisiä hyvin rajattuja julkisen liikenteen pilotteja
ARVO 3	Reittitarjonta parantuu PK- seudun suuntaan	Raitiotietä ei toteuteta. Föli- linjastoa kehitetään superbussi- periaatteella	Osuus laskee (40 %)	Määrä kasvaa jonkin verran	Liikennemäärä kasvanut melko paljon, tie- ja katuverkon tilaa parannettu selvästi	Citylogistiikka painottuu keskustan ulkopuolisiin ostokeskuksiin	Henkilöautokannasta 25 % täyssähköisiä (Norjan tilanne 2025), raskaista ajoneuvoista 10 %	Yksityisautojen automaatio kehittyy, mutta julkisia palveluja ei ole
ARVO 4	Reittitarjonta parantuu kaikkiin ilmansuuntiin	Föli-liikenne vähenee nykyisestä	Osuus laskee merkittävästi (35 %, n. Uumajan nykytaso)	Määrä kasvaa merkittävästi	Liikennemäärä vähentynyt jonkin verran, tie- ja katuverkon tilaa parannettu jonkin verran	Pitkälle automatisoitunut ja sähköistynyt citylogistiikka	Henkilöautokannasta 50 % täyssähköisiä, raskaista ajoneuvoista 25 %	Laaja liikenteen automaatio ja edulliset autonomiset taksipalvelut



Kehityskulku 1 – kansainvälinen painotus

4/4



56

KULKUMUOTO	PYÖRÄILY		KÄVELY		MIKRO-LIIKKUMINEN	KULKUMUOTOMUUTOKSET	
MUUTTUJA	Pyöräilyverkko	Pyöräilykulttuuri ja turvallisuus	Lähipalveluiden tarjonta	Kävelyn laajuus ja laatu	Mikroliikkumisen sääntely ja laajuus	Kulkumuotojakauman jalankulku/pyöräily/joukkoliikenne/henkilöautoilu/ muut	Siirtymät
ARVO 1	Pyöräilyverkon kehittäminen vähäistä	Pyöräilyä ei mielletä omaksi liikenne-muodokseen	Viihde- ja ravintolapalvelut vahvistuvat keskustoissa	Kävely-ympäristöt säilyvät nykyisenkaltaisina	Mikroliikkumista ei juurikaan säädellä, mutta ja käyttäjämäärät jäävät nykyiselle tasolleen	Autoistuminen ja mikroliikkuminen kasvavat (26 % JK / 8 % PP / 6 % Joli / 55 % HA / 5 % muut)	Matkustajien siirtymä busseista raitiotien käyttäjiksi
ARVO 2	Pyöräilyverkko kehittyy suurissa aluekehitys-hankkeissa	Pyöräilyyn kannustetaan pienimuotoisesti	Nykyinen palvelutarjonta säilyy	Kävely-ympäristöjen merkitys nähdään vähäisenä ja niihin panostamista vähennetään	Mikroliikkumista ei säädellä ja sen suosio kasvaa merkittävästi vieden kulkutapaosuutta erityisesti kävelyiltä ja pyöräilyltä	Nykyinen jakauma säilyy (29 % JK / 10 % PP / 8 % Joli / 51 % HA / 2 % muut)	Matkustajien siirtymä henkilöautoilusta raitiotien käyttäjiksi
ARVO 3	Kattava pyöräbaana-verkosto, mutta pyöräily-matkailuun ei panosteta	Pyöräilyn edistämiseksi tehdään laajasti töitä	Lähipalveluita korvataan liikkuvilla palveluilla ja kotiinkuljetuksilla	Kävely-ympäristöjen viihtyisyyteen panostetaan nykyistä enemmän	Julkiset mikroliikkumisen palvelut kielletään kokonaan	Pyöräilyn voimakas kasvu (24 % JK / 25 % PP / 10 % Joli / 40 % HA / 1 % muut)	Kävelyn ja pyöräliikenteen lisääntyminen raideliikenteen liityntäkulutapana
ARVO 4	Kattava pyöräbaana-verkosto ja pyöräilymatkailun verkko	Pyöräilystä on tullut merkittävä arjen liikennemuoto	Palveluiden keskittyminen suuriin ostoskeskuksiin jatkuu	Kävely-ympäristöjen kehitys nostetaan korkealla strategiselle prioriteetille aluekehityksessä	Mikroliikkumista säännellään aktiivisesti (pysäköinti, aikarajoitukset), mikä rajoittaa sen kasvua	Joukkoliikennevetoinen kestävä liikumisen kasvu (35 % JK / 14 % PP / 15 % Joli / 35 % HA / 1 % muut)	Siirtymää henkilöautoiluun muista kulkumuodoista



Kehityskulku 2 – valtakunnallinen painotus

1/4



57

KULKUMUOTO	MAANKÄYTTÖ	MATKAILU	ELINKEINOT	VÄESTÖ	
MUUTTUJA	Asumis- ja työssäkäyntivöhykkeiden laajentuminen	Matkailun kehittämisen tahtotila	Elinkeinorakenne	Turun kaupunkiseudun väestömäärä 2042	Väestön sijoittuminen seudulle
ARVO 1	Laajentuminen tasaisesti eri ilmansuuntiin	Matkailuun panostetaan nykyisen verran	Nykyinen elinkeinorakenne	Perusura 364 000	Pääosa väestöstä sijoittuu hyvien joukkoliikennelähtöjen varrelle
ARVO 2	Painotus Raision suunnassa	Matkailun kehittämisessä painopiste kotimaan matkailussa	Panostus erityisesti kansainvälisiin yrityksiin	Syntyvyyskkenaario 366 000	Väestö sijoittuu nauhamaisesti pääosin valtateiden varsille
ARVO 3	Painotus Liedon suunnassa	Matkailun kehittämisessä painopiste kansainvälisessä matkailussa	Panostus kotimarkkinayrityksiin	Maahanmuutto-skenaario 389 000	Väestö sijoittuu nauhamaisesti pääosin ratojen varsille
ARVO 4	Painotus Kaarinan suunnassa	Merkittävä panos kansainväliseen ja kotimaiseen matkailuun	Panostus sekä kv- että kotimarkkinayrityksiin	Merkittävä loikka 400 000	Nykyinen yhdyskuntarakenne, joka on melko hajaantunut



Kehityskulku 2 – valtakunnallinen painotus

2/4



58

KULKU-MUOTO	LENTOLIIKENNE					VESILIIKENNE		RAIDELIIKENNE			
MUUTTUJA	Kansainväliset lentoyhteydet	Lentorahti & Turun lentoasema	Lentoyhtiöiden määrä	Lentorahti-droonit	eVTOL- ja eSTOL-markkina (lentotaksit)	Turun sataman ja Naantalın sataman volyymit	Laivaliikenne Turusta ja Naantalista	Kaukoliikenne	Tavaraliikenne	Lähijuna-liikenne	Raitiotie
ARVO 1	Reittiliikenteen määrä vähenee nykyisestä	Ei lentorahtia Turusta	4 henkilö + 0 tavara	Kaupungin sisäiset kuljetukset	Turun seudun sisäiset henkilö-kuljetukset	Laskeva suunta	Turku vahvistuu Ruotsin henkilö-liikenteen satamana	Vuoroja lisätty jonkin verran Tampereelle (1-2 vuoroa)	Tavarajuna-yhteyksiä kiinteää yhteyttä pitkin Tukholman suuntaan	Lähiliikenteen kysyntä kasvaa selvästi ja vuoroja lisätään kaikkiin suuntiin	Raitiotietä ei toteuteta
ARVO 2	6 reittiä (nykytila)	Yksi säännöllinen lentorahtiyhteys Pariisiin	4 henkilö + 1 tavara	Seudulliset kuljetukset	Turun saariston henkilö-kuljetukset	Pysyy ennallaan	Turku vahvistuu kansainvälisten risteilyalusten vierailukohteena	Vuoroja lisätty Helsinkiin merkittävästi (3-4 vuoroa)	Kemikaali-kuljetuksia Uudenkaupungin ja Siilinjärven välillä	Lähiliikenne laajenee kaikille seudun rataosuuksille	Raitiotien 1. vaihe toteutunut
ARVO 3	10 reittiä	2 rahtiyhteyttä ja 2 ruumarahtiyhteyttä Eurooppaan	5 henkilö + 1 tavara	Valtakunnalliset kuljetukset	Maakunnan sisäiset henkilö-kuljetukset	Kasvaa maltillisesti	Naantali keskittyy edelleen rahtiin	Länsirata valmistunut; nopea yhteys Helsinkiin	Pansion RoRo-terminaalista yhdistettyjä kuljetuksia Tampere/Oulu/Kuopio	Lähiliikenne alkaa peruspalvelutasolla yhdellä rataosuudella	Raitiotie laajentunut Turun sisällä
ARVO 4	Turusta merkittävä läntisen Suomen lentoliikenteen solmukohta	Turun lentoasemasta merkittävä lentorahdin keskus	5 henkilö + 2 tavara	Kansainväliset kuljetukset	Valtakunnalliset henkilö-kuljetukset	Merkittävää kasvua	Naantali vahvistaa asemaansa sekä rahti- että henkilö-liikenteessä	Turku-Tukholma tunneli valmistunut ja tarjolla nopea henkilö-junayhteys	Ei tavaraliikennettä seudun radoilla	Lähijunaliikenne ei käynnisty	Raitiotie laajentunut ympärys-kuntiin



Kehityskulku 2 – valtakunnallinen painotus

3/4



59

KULKUMUOTO	LINJA-AUTOLIIKENNE		TIELIIKENNE					
MUUTTUJA	Kauko- bussiliikenne	Föli-liikenne	Henkilöauto- liikenteen osuus matkoista	Pitkämatkainen raskas liikenne	Turun seudun tie- ja katuverkko	Citylogistiikka	Tieliikenteen sähköistyminen	Tieliikenteen automaatio
ARVO 1	Reittitarjonta heikkenee kaikkiin pääsuuntiin	Runkolinjastot nykyisten suunnitelmien mukaisia	Osuus kasvaa (55 %)	Määrä vähenee nykyisestä	Liikennemäärä sekä tie- ja katuverkko nykytilassa	Useita cityhubeja ja paljon sähköisiä pieniä jakelu- ajoneuvoja	Sähköistymiskehitys hidastuu ja synteettisten nestemäisten polttoaineiden markkinaosuus kasvaa	Tieliikenteen automaatio edelleen haastavaa, vain tason 2 ajoneuvoja
ARVO 2	Reittitarjonta säilyy nykyisellään	Raitiotie toteutetaan. Osa reiteistä siirtyy raitiotien reiteiksi ja osa muuttuu syöttöliikenteen reiteiksi.	Osuus säilyy nykyisellään (50 %)	Raskaan liikenteen määrä seudun tieverkolla säilyy nykyisellään	Liikennemäärä kasvanut jonkin verran, tie- ja katuverkon tila nykyisellään	Nykytila, suurillakin yhdistelmällä tullaan keskustoihin	Henkilöautokannasta 10 % täyssähköisiä, raskaista ajoneuvoista alle 5 %	Yksittäisiä hyvin rajattuja julkisen liikenteen pilotteja
ARVO 3	Reittitarjonta parantuu PK- seudun suuntaan	Raitiotietä ei toteuteta. Föli- linjastoa kehitetään superbussi- periaatteella	Osuus laskee (40 %)	Määrä kasvaa jonkin verran	Liikennemäärä kasvanut melko paljon, tie- ja katuverkon tilaa parannettu selvästi	Citylogistiikka painottuu keskustan ulkopuolisiin ostokeskuksiin	Henkilöautokannasta 25 % täyssähköisiä (Norjan tilanne 2025), raskaista ajoneuvoista 10 %	Yksityisautojen automaatio kehittyy, mutta julkisia palveluja ei ole
ARVO 4	Reittitarjonta parantuu kaikkiin ilmansuuntiin	Föli-liikenne vähenee nykyisestä	Osuus laskee merkittävästi (35 %, n. Uumajan nykytaso)	Määrä kasvaa merkittävästi	Liikennemäärä vähentynyt jonkin verran, tie- ja katuverkon tilaa parannettu jonkin verran	Pitkälle automatoitunut ja sähköistynyt citylogistiikka	Henkilöautokannasta 50 % täyssähköisiä, raskaista ajoneuvoista 25 %	Laaja liikenteen automaatio ja edulliset autonomiset taksipalvelut



Kehityskulku 2 – valtakunnallinen painotus

4/4



60

KULKUMUOTO	PYÖRÄILY		KÄVELY		MIKRO-LIIKKUMINEN	KULKUMUOTOMUUTOKSET	
MUUTTUJA	Pyöräilyverkko	Pyöräilykulttuuri ja turvallisuus	Lähipalveluiden tarjonta	Kävelyn laajuus ja laatu	Mikroliikkumisen sääntely ja laajuus	Kulkumuotojakauman jalankulku/pyöräily/joukkoliikenne/henkilöautoilu/muut	Siirtymät
ARVO 1	Pyöräilyverkon kehittäminen vähäistä	Pyöräilyä ei mielletä omaksi liikenne-muodokseen	Viihde- ja ravintolapalvelut vahvistuvat keskustoissa	Kävely-ympäristöt säilyvät nykyisenkaltaisina	Mikroliikkumista ei juurikaan säädellä, mutta ja käyttäjämäärät jäävät nykyiselle tasolle	Autoistuminen ja mikroliikkuminen kasvavat (26 % JK / 8 % PP / 6 % Joli / 55 % HA / 5 % muut)	Matkustajien siirtymä busseista raitiotien käyttäjiksi
ARVO 2	Pyöräilyverkko kehittyy suurissa aluekehitys-hankkeissa	Pyöräilyyn kannustetaan pienimuotoisesti	Nykyinen palvelutarjonta säilyy	Kävely-ympäristöjen kehittäminen vähäistä	Mikroliikkumista ei säädellä ja sen suosio kasvaa merkittävästi vieden kulkutapaosuutta erityisesti kävelyiltä ja pyöräilyltä	Nykyinen jakauma säilyy (29 % JK / 10 % PP / 8 % Joli / 51 % HA / 2 % muut)	Matkustajien siirtymä henkilöautoilusta raitiotien käyttäjiksi
ARVO 3	Kattava pyöräbaana-verkosto, mutta pyöräily-matkailuun ei panosteta	Pyöräilyn edistämiseksi tehdään laajasti töitä	Lähipalveluita korvataan liikkuvilla palveluilla ja kotiinkuljetuksilla	Kävely-ympäristöjen viihtyisyyteen panostetaan nykyistä enemmän	Julkiset mikroliikkumisen palvelut kielletään kokonaan	Pyöräilyn voimakas kasvu (24 % JK / 25 % PP / 10 % Joli / 40 % HA / 1 % muut)	Kävelyn ja pyöräliikenteen lisääntyminen raideliikenteen liityntäkulkutapana
ARVO 4	Kattava pyöräbaana-verkosto ja pyöräilymatkailun verkko	Pyöräilystä on tullut merkittävä arjen liikennemuoto	Palveluiden keskittyminen suuriin ostoskeskuksiin jatkuu	Kävely-ympäristöjen kehitys nostetaan korkealla strategiselle prioriteetille aluekehityksessä	Mikroliikkumista säännellään aktiivisesti (pysäköinti, aikarajoitukset), mikä rajoittaa sen kasvua	Joukkoliikennevetoinen kestävä liikumisen kasvu (35 % JK / 14 % PP / 15 % Joli / 35 % HA / 1 % muut)	Siirtymää henkilöautoiluun muista kulkumuodoista



Kehityskulku 3 – seudullinen painotus

1/4



61

KULKUMUOTO	MAANKÄYTTÖ	MATKAILU	ELINKEINOT	VÄESTÖ	
MUUTTUJA	Asumis- ja työssäkäyntiyöhykkeiden laajentuminen	Matkailun kehittämisen tahtotila	Elinkeinorakenne	Turun kaupunkiseudun väestömäärä 2042	Väestön sijoittuminen seudulle
ARVO 1	Laajentuminen tasaisesti eri ilmansuuntiin	Matkailuun panostetaan nykyisen verran	Nykyinen elinkeinorakenne	Perusura 364 000	Pääosa väestöstä sijoittuu hyvien joukkoliikenneyhteyksien varrelle
ARVO 2	Painotus Raision suunnassa	Matkailun kehittämisessä painopiste kotimaan matkailussa	Panostus erityisesti kansainvälisiin yrityksiin	Syntyvyysskenaario 366 000	Väestö sijoittuu nauhamaisesti pääosin valtateiden varsille
ARVO 3	Painotus Liedon suunnassa	Matkailun kehittämisessä painopiste kansainvälisessä matkailussa	Panostus kotimarkkinayrityksiin	Maahanmuutto-skenaario 389 000	Väestö sijoittuu nauhamaisesti pääosin ratojen varsille
ARVO 4	Painotus Kaarinan suunnassa	Merkittävä panos kansainväliseen ja kotimaiseen matkailuun	Panostus sekä kv- että kotimarkkinayrityksiin	Merkittävä loikka 400 000	Nykyinen yhdyskuntarakenne, joka on melko hajaantunut



Kehityskulku 3 – seudullinen painotus

2/4



62

KULKU-MUOTO	LENTOLIIKENNE					VESILIIKENNE		RAIDELIIKENNE			
MUUTTUJA	Kansainväliset lentoyhteydet	Lentorahti & Turun lentoasema	Lentoyhtiöiden määrä	Lentorahti-droonit	eVTOL- ja eSTOL-markkina (lentotaksit)	Turun sataman ja Naantalın sataman volyymit	Laivaliikenne Turusta ja Naantalista	Kaukoliikenne	Tavaraliikenne	Lähijuna-liikenne	Raitiotie
ARVO 1	Reittiliikenteen määrä vähenee nykyisestä	Ei lentorahtia Turusta	4 henkilö + 0 tavara	Kaupungin sisäiset kuljetukset	Turun seudun sisäiset henkilö-kuljetukset	Laskeva suunta	Turku vahvistuu Ruotsin henkilö-liikenteen satamana	Vuoroja lisätty jonkin verran Tampereelle (1-2 vuoroa)	Tavarajuna-yhteyksiä kiinteää yhteyttä pitkin Tukholman suuntaan	Lähiliikenteen kysyntä kasvaa selvästi ja vuoroja lisätään kaikkiin suuntiin	Raitiotietä ei toteuteta
ARVO 2	6 reittiä (nykytila)	Yksi säännöllinen lentorahtiyhteys Pariisiin	4 henkilö + 1 tavara	Seudulliset kuljetukset	Turun saariston henkilö-kuljetukset	Pysyy ennallaan	Turku vahvistuu kansainvälisten risteilyalusten vierailukohteena	Vuoroja lisätty Helsinkiin merkittävästi (3-4 vuoroa)	Kemikaali-kuljetuksia Uudenkaupungin ja Siilinjärven välillä	Lähiliikenne laajenee kaikille seudun rataosuuksille	Raitiotien 1. vaihe toteutunut
ARVO 3	10 reittiä	2 rahtiyhteyttä ja 2 ruumarahtiyhteyttä Eurooppaan	5 henkilö + 1 tavara	Valtakunnalliset kuljetukset	Maakunnan sisäiset henkilö-kuljetukset	Kasvaa maltillisesti	Naantali keskittyy edelleen rahtiin	Länsirata valmistunut: nopea yhteys Helsinkiin	Pansion RoRo-terminaalista yhdistettyjä kuljetuksia Tampere/Oulu/Kuopio	Lähiliikenne alkaa peruspalvelutasolla yhdellä rataosuudella	Raitiotie laajentunut Turun sisällä
ARVO 4	Turusta merkittävä läntisen Suomen lentoliikenteen solmukohta	Turun lentoasemasta merkittävä lentorahdin keskus	5 henkilö + 2 tavara	Kansainväliset kuljetukset	Valtakunnalliset henkilö-kuljetukset	Merkittävää kasvua	Naantali vahvistaa asemaansa sekä rahti- että henkilö-liikenteessä	Turku-Tukholma tunneli valmistunut ja tarjolla nopea henkilö-junayhteys	Ei tavaraliikennettä seudun radoilla	Lähijunaliikenne ei käynnisty	Raitiotie laajentunut ympärys-kuntiin



Kehityskulku 3 – seudullinen painotus

3/4



63

KULKUMUOTO	LINJA-AUTOLIIKENNE		TIELIIKENNE					
MUUTTUJA	Kauko- bussiliikenne	Föli-liikenne	Henkilöauto- liikenteen osuus matkoista	Pitkämatkainen raskas liikenne	Turun seudun tie- ja katuverkko	Citylogistiikka	Tieliikenteen sähköistyminen	Tieliikenteen automaatio
ARVO 1	Reittitarjonta heikkenee kaikkiin pääsuuntiin	Runkolinjastot nykyisten suunnitelmien mukaisia	Osuus kasvaa (55 %)	Määrä vähenee nykyisestä	Liikennemäärä sekä tie- ja katuverkko nykytilassa	Useita cityhubeja ja paljon sähköisiä pieniä jakelu- ajoneuvoja	Sähköistymiskehitys hidastuu ja synteettisten nestemäisten polttoaineiden markkinaosuus kasvaa	Tieliikenteen automaatio edelleen haastavaa, vain tason 2 ajoneuvoja
ARVO 2	Reittitarjonta säilyy nykyisellään	Raitiotie toteutetaan. Osa reiteistä siirtyy raitiotien reiteiksi ja osa muuttuu syöttöliikenteen reiteiksi.	Osuus säilyy nykyisellään (50 %)	Raskaan liikenteen määrä seudun tieverkolla säilyy nykyisellään	Liikennemäärä kasvanut jonkin verran, tie- ja katuverkon tila nykyisellään	Nykytila, suurillakin yhdistelmillä tullaan keskustoihin	Henkilöautokannasta 10 % täyssähköisiä, raskaista ajoneuvoista alle 5 %	Yksittäisiä hyvin rajattuja julkisen liikenteen pilotteja
ARVO 3	Reittitarjonta parantuu PK- seudun suuntaan	Raitiotietä ei toteuteta. Föli- linjastoa kehitetään superbussi- periaatteella	Osuus laskee (40 %)	Määrä kasvaa jonkin verran	Liikennemäärä kasvanut melko paljon, tie- ja katuverkon tilaa parannettu selvästi	Citylogistiikka painottuu keskustan ulkopuolisiin ostoskeskuksiin	Henkilöautokannasta 25 % täyssähköisiä (Norjan tilanne 2025), raskaista ajoneuvoista 10 %	Yksityisautojen automaatio kehittyy, mutta julkisia palveluja ei ole
ARVO 4	Reittitarjonta parantuu kaikkiin ilmansuuntiin	Föli-liikenne vähenee nykyisestä	Osuus laskee merkittävästi (35 %, n. Uumajan nykytaso)	Määrä kasvaa merkittävästi	Liikennemäärä vähentynyt jonkin verran, tie- ja katuverkon tilaa parannettu jonkin verran	Pitkälle automatoitunut ja sähköistynyt citylogistiikka	Henkilöautokannasta 50 % täyssähköisiä, raskaista ajoneuvoista 25 %	Laaja liikenteen automaatio ja edulliset autonomiset taksipalvelut



Kehityskulku 3 – seudullinen painotus

4/4



64

KULKUMUOTO	PYÖRÄILY		KÄVELY		MIKRO-LIIKKUMINEN	KULKUMUOTOMUUTOKSET	
MUUTTUJA	Pyöräilyverkko	Pyöräilykulttuuri ja turvallisuus	Lähipalveluiden tarjonta	Kävelyn laajuus ja laatu	Mikroliikkumisen sääntely ja laajuus	Kulkumuotojakauman jalankulku/pyöräily/joukkoliikenne/henkilöautoilu/muut	Siirtymät
ARVO 1	Pyöräilyverkon kehittäminen vähäistä	Pyöräilyä ei mielletä omaksi liikennemuodokseen	Viihde- ja ravintolapalvelut vahvistuvat keskustoissa	Kävely-ympäristöt säilyvät nykyisenkaltaisina	Mikroliikkumista ei juurikaan säädellä, mutta ja käyttäjämäärät jäävät nykyiselle tasolle	Autoistuminen ja mikroliikkuminen kasvavat (26 % JK / 8 % PP / 6 % Joli / 55 % HA / 5 % muut)	Matkustajien siirtymä busseista raitiotien käyttäjiksi
ARVO 2	Pyöräilyverkko kehittyy suurissa aluekehitys-hankkeissa	Pyöräilyyn kannustetaan pienimuotoisesti	Nykyinen palvelutarjonta säilyy	Kävely-ympäristöjen kehittäminen vähäistä	Mikroliikkumista ei säädellä ja sen suosio kasvaa merkittävästi viedessä kulkutapaosuutta erityisesti kävelyiltä ja pyöräilyltä	Nykyinen jakauma säilyy (29 % JK / 10 % PP / 8 % Joli / 51 % HA / 2 % muut)	Matkustajien siirtymä henkilöautoilusta raitiotien käyttäjiksi
ARVO 3	Kattava pyöräbaana-verkosto, mutta pyöräily-matkailuun ei panosteta	Pyöräilyn edistämiseksi tehdään laajasti töitä	Lähipalveluita korvataan liikkuvilla palveluilla ja kotiinkuljetuksilla	Kävely-ympäristöjen viihtyisyyteen panostetaan nykyistä enemmän	Julkiset mikroliikkumisen palvelut kielletään kokonaan	Pyöräilyn voimakas kasvu (24 % JK / 25 % PP / 10 % Joli / 40 % HA / 1 % muut)	Kävelyn ja pyöräliikenteen lisääntyminen raideliikenteen liityntäkulutapana
ARVO 4	Kattava pyöräbaana-verkosto ja pyöräilymatkailun verkko	Pyöräilystä on tullut merkittävä arjen liikennemuoto	Palveluiden keskittyminen suuriin ostoskeskuksiin jatkuu	Kävely-ympäristöjen kehitys nostetaan korkealla strategiselle prioriteetille aluekehityksessä	Mikroliikkumista säännellään aktiivisesti (pysäköinti, aikarajoitukset), mikä rajoittaa sen kasvua	Joukkoliikennevetoinen kestävä liikunnan kasvu (35 % JK / 14 % PP / 15 % Joli / 35 % HA / 1 % muut)	Siirtymää henkilöautoiluun muista kulkumuodoista



Kehityskulku 4 – keskuskaupunkivetoinen

1/4



65

KULKUMUOTO	MAANKÄYTTÖ	MATKAILU	ELINKEINOT	VÄESTÖ	
MUUTTUJA	Asumis- ja työssäkäyntiyöhykkeiden laajentuminen	Matkailun kehittämisen tahtotila	Elinkeinorakenne	Turun kaupunkiseudun väestömäärä 2042	Väestön sijoittuminen seudulle
ARVO 1	Laajentuminen tasaisesti eri ilmansuuntiin	Matkailuun panostetaan nykyisen verran	Nykyinen elinkeinorakenne	Perusura 364 000	Pääosa väestöstä sijoittuu hyvien joukkoliikennelähtöjen varrelle
ARVO 2	Painotus Raision suunnassa	Matkailun kehittämisessä painopiste kotimaan matkailussa	Panostus erityisesti kansainvälisiin yrityksiin	Syntyvyyskkenaario 366 000	Väestö sijoittuu nauhamaisesti pääosin valtateiden varsille
ARVO 3	Painotus Liedon suunnassa	Matkailun kehittämisessä painopiste kansainvälisessä matkailussa	Panostus kotimarkkinayrityksiin	Maahanmuutto-skennaario 389 000	Väestö sijoittuu nauhamaisesti pääosin ratojen varsille
ARVO 4	Painotus Kaarinan suunnassa	Panoksia sekä kansainväliseen että kotimaiseen matkailuun	Panostus sekä kv- että kotimarkkinayrityksiin	Merkittävä loikka 400 000	Nykyinen yhdyskuntarakenne, joka on melko hajaantunut



Kehityskulku 4 – keskuskaupunkivetoinen

2/4



66

KULKU-MUOTO	LENTOLIIKENNE					VESILIIKENNE		RAIDELIIKENNE			
MUUTTUJA	Kansainväliset lentoyhteydet	Lentorahti & Turun lentoasema	Lentoyhtiöiden määrä	Lentorahti-droonit	eVTOL- ja eSTOL-markkina (lentotaksit)	Turun sataman ja Naantalın sataman volyymit	Laivaliikenne Turusta ja Naantalista	Kaukoliikenne	Tavaraliikenne	Lähijunaliikenne	Raitiotie
ARVO 1	Reittiliikenteen määrä vähenee nykyisestä	Ei lentorahtia Turusta	4 henkilö + 0 tavara	Kaupungin sisäiset kuljetukset	Turun seudun sisäiset henkilö-kuljetukset	Laskeva suunta	Turku vahvistuu Ruotsin henkilöliikenteen satamana	Vuoroja lisätty jonkin verran Tampereelle (1-2 vuoroa)	Tavarajuna-yhteyksiä kiinteää yhteyttä pitkin Tukholman suuntaan	Lähiliikenteen kysyntä kasvaa selvästi ja vuoroja lisätään kaikkiin suuntiin	Raitiotien valmistuminen viivästyy
ARVO 2	6 reittiä (nykytila)	Yksi säännöllinen lentorahtiyhteys Pariisiin	4 henkilö + 1 tavara	Seudulliset kuljetukset	Turun saariston henkilökuljetukset	Pysyy ennallaan	Turku vahvistuu kansainvälisten risteilyalusten vierailukohteena	Vuoroja lisätty Helsinkiin merkittävästi (3-4 vuoroa)	Kemikaali-kuljetuksia Uudenkaupungin ja Siilinjärven välillä	Lähiliikenne laajenee kaikille seudun rataosuuksille	Raitiotien 1. vaihe toteutunut
ARVO 3	10 reittiä	2 rahtiyhteyttä ja 2 ruumarahtiyhteyttä Eurooppaan	5 henkilö + 1 tavara	Valtakunnalliset kuljetukset	Maakunnan sisäiset henkilökuljetukset	Kasvaa maltillisesti (1-5 %)	Naantali keskittyy edelleen rahtiin	Länsirata valmistunut: nopea yhteys Helsinkiin	Pansion RoRo-terminaalista yhdistettyjä kuljetuksia Tampere/Oulu/Kuopio	Lähiliikenne alkaa peruspalvelutasolla yhdellä rataosuudella	Raitiotie laajentunut Turun sisällä
ARVO 4	Turusta merkittävä läntisen Suomen lentoliikenteen solmukohta	Turun lentoasemasta merkittävä lentorahdin keskus	5 henkilö + 2 tavara	Kansainväliset kuljetukset	Valtakunnalliset henkilökuljetukset	Merkittävää kasvua (10-40%)	Naantali vahvistaa asemaansa sekä rahti- että henkilöliikenteessä	Turku-Tukholma tunneli valmistunut ja tarjolla nopea henkilö-junayhteys	Ei tavaraliikennettä seudun radoilla	Lähijunaliikenne ei käynnisty	Raitiotie laajentunut ympärysseudun



Kehityskulku 4 – keskuskaupunkivetoinen

3/4



67

KULKUMUOTO	LINJA-AUTOLIIKENNE		TIELIIKENNE					
MUUTTUJA	Kauko- bussiliikenne	Föli-liikenne	Henkilöauto- liikenteen osuus matkoista	Pitkämatkainen raskas liikenne	Turun seudun tie- ja katuverkko	Citylogistiikka	Tieliikenteen sähköistyminen	Tieliikenteen automaatio
ARVO 1	Reittitarjonta heikkenee kaikkiin pääsuuntiin	Runkolinjastot nykyisten suunnitelmien mukaisia	Osuus kasvaa (55 %)	Määrä vähenee nykyisestä	Liikennemäärä sekä tie- ja katuverkko nykytilassa	Useita cityhubeja ja paljon sähköisiä pieniä jakelu- ajoneuvoja	Sähköistymiskehitys hidastuu ja synteettisten nestemäisten polttoaineiden markkinaosuus kasvaa	Tieliikenteen automaatio edelleen haastavaa, vain tason 2 ajoneuvoja
ARVO 2	Reittitarjonta säilyy nykyisellään	Raitiotie toteutetaan. Osa reiteistä siirtyy raitiotien reiteiksi ja osa muuttuu syöttöliikenteen reiteiksi.	Osuus säilyy nykyisellään (50 %)	Raskaan liikenteen määrä seudun tieverkolla säilyy nykyisellään	Liikennemäärä kasvanut jonkin verran, tie- ja katuverkon tila nykyisellään	Nykytila, suurillakin yhdistelmällä tullaan keskustoihin	Henkilöautokannasta 10 % täyssähköisiä, raskaista ajoneuvoista alle 5 %	Yksittäisiä hyvin rajattuja julkisen liikenteen pilotteja
ARVO 3	Reittitarjonta parantuu PK- seudun suuntaan	Raitiotietä ei toteuteta. Föli- linjastoa kehitetään superbussi- periaatteella	Osuus laskee (40 %)	Määrä kasvaa jonkin verran	Liikennemäärä kasvanut melko paljon, tie- ja katuverkon tilaa parannettu selvästi	Citylogistiikka painottuu keskustan ulkopuolisiin ostoskeskuksiin	Henkilöautokannasta 25 % täyssähköisiä (Norjan tilanne 2025), raskaista ajoneuvoista 10 %	Yksityisautojen automaatio kehittyy, mutta julkisia palveluja ei ole
ARVO 4	Reittitarjonta parantuu kaikkiin ilmansuuntiin	Föli-liikenne vähenee nykyisestä	Osuus laskee merkittävästi (35 %, n. Uumajan nykytaso)	Määrä kasvaa merkittävästi	Liikennemäärä vähentynyt jonkin verran, tie- ja katuverkon tilaa parannettu jonkin verran	Pitkälle automatoitunut ja sähköistynyt citylogistiikka	Henkilöautokannasta 50 % täyssähköisiä, raskaista ajoneuvoista 25 %	Laaja liikenteen automaatio ja edulliset autonomiset taksipalvelut



Kehityskulku 4 – keskuskaupunkivetoinen

4/4



68

KULKUMUOTO	PYÖRÄILY		KÄVELY		MIKRO-LIIKKUMINEN	KULKUMUOTOMUUTOKSET	
MUUTTUJA	Pyöräilyverkko	Pyöräilykulttuuri ja turvallisuus	Lähipalveluiden tarjonta	Kävelyn laajuus ja laatu	Mikroliikkumisen sääntely ja laajuus	Kulkumuotojakauman jalankulku/pyöräily/joukkoliikenne/henkilöautoilu/muut	Siirtymät
ARVO 1	Pyöräilyverkon kehittäminen vähäistä	Pyöräilyä ei mielletä omaksi liikenne-muodokseen	Viihde- ja ravintolapalvelut vahvistuvat keskustoissa	Kävely-ympäristöt säilyvät nykyisenkaltaisina	Mikroliikkumista ei juurikaan säädellä ja käyttäjämäärät jäävät nykyiselle tasolle	Autoistuminen ja mikroliikkuminen kasvavat (26 % JK / 8 % PP / 6 % Joli / 55 % HA / 5 % muut)	Matkustajien siirtymä busseista raitiotien käyttäjiksi
ARVO 2	Pyöräilyverkko kehittyy suurissa aluekehitys-hankkeissa	Pyöräilyyn kannustetaan pienimuotoisesti	Nykyinen palvelutarjonta säilyy	Kävely-ympäristöjen kehittäminen vähäistä	Mikroliikkumista ei säädellä ja sen suosio kasvaa merkittävästi vieden kulkutapaosuutta erityisesti kävelyiltä ja pyöräilyltä	Nykyinen jakauma säilyy (29 % JK / 10 % PP / 8 % Joli / 51 % HA / 2 % muut)	Matkustajien siirtymä henkilöautoilusta raitiotien käyttäjiksi
ARVO 3	Kattava pyöräbaana-verkosto, mutta pyöräily-matkailuun ei panosteta	Pyöräilyn edistämiseksi tehdään laajasti töitä	Lähipalveluita korvataan liikkuvilla palveluilla ja kotiinkuljetuksilla	Kävely-ympäristöjen viihtyisyyteen panostetaan nykyistä enemmän	Julkiset mikroliikkumisen palvelut kielletään kokonaan	Pyöräilyn voimakas kasvu (24 % JK / 25 % PP / 10 % Joli / 40 % HA / 1 % muut)	Kävelyn ja pyöräliikenteen lisääntyminen raideliikenteen liityntäkulutapana
ARVO 4	Kattava pyöräbaana-verkosto ja pyöräilymatkailun verkko	Pyöräilystä on tullut merkittävä arjen liikennemuoto	Palveluiden keskittyminen suuriin ostoskeskuksiin jatkuu	Kävely-ympäristöjen kehitys nostetaan korkealla strategiselle prioriteetille aluekehityksessä	Mikroliikkumista säännellään aktiivisesti (pysäköinti, aikarajoitukset), mikä rajoittaa sen kasvua	Joukkoliikennevetoinen kestävä liikumisen kasvu (35 % JK / 14 % PP / 15 % Joli / 35 % HA / 1 % muut)	Siirtymää henkilöautoiluun muista kulkumuodoista





Turun seudun saavutettavuuden tulevaisuuskuva

Kesäkuu 2025

Destia Oy

Antti Heininen

Jorma Mäntynen

Riku Huhta

Markus Pajarre

Matilda Hakumäki

Terhi Lahtinen

