

## Turun Vasemmistoliitto työllisyydestä ja ratikasta

Turun seudun teettämän Kaupunkitutkimus TA:n laatimat työpaikkaprojektiot ennakoivat Turun kaupunkiseudulle 16–20 % työpaikkojen kasvua vuoteen 2040 mennessä. Vuonna 2040 seudulla olisi näiden laskelmien mukaan noin 169 500–174 500 työpaikkaa, mikä on noin 23 700–28 600 työpaikkaa enemmän kuin vuoden 2023 lopussa.

Tällä hetkellä Turussa työvoima on 105 453, työttömyys 14,9 % ja työttömien määrä 15 690, Turun koko väestö noin 210 000. Avoimia työpaikkoja 1592.

Hieman yli puolet (53 % vuonna 2023) Turun seudun kaikista työpaikoista sijaitsee Turun kaupungin alueella. Turussa työpaikkojen määrä on kymmenessä vuodessa lisääntynyt alle 15 000 työpaikalla. Työttömyysprosentti on koko ajan ollut käytännössä yli 10 %.

*Taulukko. Turun kaupunkiseudun työpaikat vuonna 2040 eri skenaariovaihtoehdoissa*

	Työ- paikkojen määrä v. 2040	Työ- paikkojen määrän lisäys 2024-2040	Työ- paikkojen määrän lisäys /vuosi
<b>Perusura</b>	169 500	23 700 16 %	0,9 %
<b>Maahanmuuttoskenaario</b>	174 500	28 600 20 %	1,1 %

Maahanmuuttoskenaario on yhtä kuin ratikkainvestoinnin perusteena oleva väestöennuste. Jos ennuste 60 000 uudesta asukkaasta Turkuun (maahanmuuttoskenaario), tarvitaan 30 000 uutta työpaikkaa pelkästään Turkuun työttömyyden vähentämiseksi. Kaupunkitutkimuksen parhaimmankaan ennusteen mukaan tämä ei ole mahdollista edes Turun seudulle. Näin ollen ratikkaennusteen mukaisen väestökehityksen myötä työttömyys kasvaisi rajusti, koska Turun seudulle ei edes synny riittävästi uusia työpaikkoja. Tosiasiallinen tilanne on vielä huonompi, koska eläkeläisiä on huomattavasti suurempi määrä nykyisessä väestössä ja tulijat ovat käytännössä työikäisiä ja lapsiperheitä.

**Projektio työpaikkojen määrällisestä muutoksesta Turun kaupunkiseudulla toimialoittain vuoteen 2040 mennessä**

	Muutos 2023-2040	
<b>Toimialat yhteensä</b>	<b>23 652</b>	<b>16 %</b>
Alkutuotanto	-148	-17 %
Teollisuus	6 309	33 %
Rakentaminen	-311	-3 %
Kauppa sekä majoitus- ja ravitsemisala	3 254	15 %
Kuljetus	168	2 %
Liike-elämän palvelut, informaatioalat, rahoitus	2 553	8 %
Julkinen hallinto ja hyvinvointipalvelut	11 811	25 %
Muut palvelut*	17	0 %

Ennusteen mukaan suurin kasvu työpaikoissa olisi julkisissa hallinto- ja hyvinvointipalveluissa. Käytännössä tämä ei ole uskottavaa, jos julkistalouden sopeutus jatkuu nyt valitulla yli vaalikausien ulottuvalla velkasopimuksella. Sopeutus tulee karsimaan myös kaupan, majoitus- ja ravitsemusalan työpaikkojen kasvusta osan, koska väestön kulutuskysyntä oletettavasti ei kasva riittävästi.

Realistinen tulevaisuuden uusien työpaikkojen määrä Turun seudulla olisi parhaimmillaan noin 15 000 – 20 000 vuoteen 2040 mennessä. Tämä edellyttäisi ennusteesta poiketen vielä suurempaa kasvua teollisuuden työpaikkojen osalta.

Ratikan perusteena olevan väestökasvuennusteen perusteella Turun työttömyysprosentti olisi silloin noin 30 %, mikäli työpaikat eivät kasva ennustetta voimakkaammin. Jokainen voi ajatella mitä tämä merkitsee kuntataloudelle tai segregaaation purkutavoitteille. Ainoa mahdollisuus Turulla on päästä tästä 30 % työttömyysuralta pois on se, että turkulaiset kykenevät käymään töissä Turun ulkopuolella, käytännössä Salossa ja Vakka- Suomessa sekä se, että Turun seudulle syntyy huomattavasti ennustetta enemmän uusia teollisia työpaikkoja.

Vaikka Uudenkaupungin työttömyys on tällä hetkellä suuri autotehtaan lomautusten johdosta, näköpiirissä on, että tilanne menee parissa vuodessa ohi ja vuoteen 2030 mennessä syntyy Uudenkaupungin radan suunnalle noin 2000 – 3000 uutta työpaikkaa. Tästä syytä Ugi – Turku -lähijunahanke on myös turkulaisille tärkeä. Merituulivoimarakentamisen myötä on oletettavaa, että Uudenkaupungin seudulle syntyy myös 2030-luvulla merkittävästi lisää uusia teollisia työpaikkoja. On todennäköistä myös, että Uuteenkaupunkiin kehittyy sekä uutta meri-, kulkuneuvo- että puolustusväline-teollisuuden yritystoimintaa lähivuosina.

Salon teollisuusyritykset ovat Turun työllisyyskehityksen kannalta myös tärkeitä. Länsirata tulee tukemaan Salon elinkeinokehitystä. Salon seutu on sen myötä houkuttelevampi paikka yritysten sijoittumiselle. Hyvä lähijunaliikenneyhteys Turusta Saloon mahdollistaa turkulaisten työssäkäynnin Salossa. Työssäkäynti Turusta Saloon on jo nyt vireää. Lähijunaliikenteen myötä Kaarina ja Paimio tulevat todennäköisesti kaavoittamaan työpaikka-alueita asemapaikkojen läheisyyteen. Lähijunaliikenne mahdollistaa eri ratasuunnilla tulevaisuudessa asumisen Turussa ja laajemman työssäkäyntialueen kautta turkulaisille työmahdollisuudet ymnparistökunnissa koko Varsinais-Suomessa.

Lähijunaliikenne on mahdollista käynnistää vuoden 2028 alusta. Kupittaa - Uuusikaupunki ja Turun satama - Salo -radoilla. Infrakustannus liikenteen aloittamiseksi Turun osalta on noin 1,5 – 2 miljoonaa euroa, joka muodostuu seisakkeiden rakentamisesta. Radat ovat valmiina. Tämän lisäksi

tulee liikennöinnin kustannukset, jotka ovat Turun kaupungille ottaen huomioon lipputulot 1 -2 miljoonaa euroa vuodessa.

Turun Vasemmistoliitto totesi kuntavaaleja ennen hyväksytyssä kaupunkiohjelmassaan, että lähijunaverkosto toteutetaan kolmella pääradalla: Loimaa, Salo ja Uusikaupunki. Lisäksi Vasemmistoliitto totesi ohjelmassa kannattavansa ratikkaa kunhan se ”toteutetaan taloudellisesti kestävästi sekä yhteistyössä lähikuntien kanssa”. Nyt lähikunnat eivät ole sitoutuneet ratikkahankkeeseen, ja sen toteuttaminen n. 500 miljoonan euron investointina romuttaisi Turun kuntatalouden taloudellisen perustan ottaen huomioon tulevan työpaikka- ja väestökehityksen. Tästä syystä Turun Vasemmistoliitto katsoo, että Turussa on toteutettava tällä valtuustokaudella seudullinen ja maakunnallinen lähijunaliikenne ja että vasta sen jälkeen kyetään arvioimaan ratikan todellinen tarve Turun joukkoliikenteessä. Seudullinen lähijunaliikenne mahdollistaa myös Föjliliikenteen kuormitushuippujen tasaamisen Satama – Varissuo ja Raisio - Kupittaa -liikennekäytävillä, koska lähijuna on nopein tapa liikkua Turun kaupunkiseudulla ja koska liikennevirtojen tutkimusaineiston perusteella sillä voidaan korvata osa nykyisestä bussiliikenteestä. Lähijunaliikenne purkaa Föjliltä tarpeen kasvattaa bussiliikenteen kapasiteettia, joten myöskään uusia investointeja superbusseihin ei tarvita.

Vasemmistoliitto haluaa liikenneinvestoinneissa näin ollen edetä pormestariohjelman mukaisesti ja toteuttaa ensin lähijunaliikenteen ja siirtää muita liikenneinvestointipäätöksiä tuleville valtuustokausille. Turun väestön ja kaupungin talous ei kestä tällä hetkellä ratikkainvestointia eikä ole riittävää näyttöä siitä, että se olisi edullisin vaihtoehto koko kaupungin joukkoliikenteen kehittämisen kannalta.