



VARSINAIS-SUOMEN TAAJAMIEN MAANKÄYTÖN, PALVELUIDEN JA LIIKENTEEN VAIHEMAAKUNTAKAAVA

1. ehdotuksesta saadut lausunnot sekä niihin laaditut vastineet 28.8.2017

Koko maakuntaa koskevat lausunnot	s. 1
Kuntien lausunnot seutukunnittain	
Loimaan seutu	s. 41
Salon seutu	s. 46
Turun seutu	s. 49
Turunmaa	s. 66
Vakka-Suomi	s. 70
Muiden kuntien lausunnot	s. 74

Laus./muist. ant. **Fingrid Oyj**

Pvm 1.6.2017

Dnro 91/2013

Seutukunta

Sisältö *Fingrid Oyj:llä ei ole lausuttavaa vaihemaakuntakaavaehdotuksesta.*

Vastine Ei aihetta vastineeseen.

Laus./muist. ant. **Gasum**

Pvm 2.6.2017

Dnro 91/2013

Seutukunta

Sisältö *Energiayhtiö Gasum on suomalainen kaasualan (maa- ja biokaasu) asiantuntija, joka rakentaa siltaa kohti hiilineutraalia yhteiskuntaa maalla ja merellä. Yhtiö edistää kestävän energiatalouden syntyä lisäämällä biokaasun tarjontaa, kehittämällä pohjoismaista kaasuekosysteemiä ja huolehtimalla kaasun hintakilpailukyvyistä. Yhtiö tuo Suomeen maakaasua, tuottaa ja jalostaa biokaasua Suomessa ja Ruotsissa sekä siirtää ja toimittaa niitä energiantuotantoon, teollisuudelle, kotitalouksille ja maa- ja meriliikenteelle.*

Gasum on Pohjoismaiden johtava biokaasun tarjoaja. Gasumin tytäryhtiö Skangas on nesteytetyn maakaasun (LNG) johtava pohjoismainen osaja, joka jatkaa LNG:n aseman ja infrastruktuurin vahvistamista ja uusien kaasuratkaisuiden hyödyntämistä Suomessa, Ruotsissa ja Norjassa.

Gasumilla on Turun Tuontiväylällä LNG/LCNG-kaasutankkausasema. Tankkausasemalta saa tankattua maa- ja biokaasua. Paineistettu maa- ja biokaasu käy polttoaineeksi henkilö-, jakelu-, jäteautoihin ja busseihin. Nesteytetty maa- ja biokaasu (LNG/LBG) soveltuu raskaan liikenteen ajoneuvoihin. Gasumilla on Turussa myös vuonna 2009 valmistunut biokaasulaitos joka käsittelee pääasiassa puhdistamolietteitä. Laitoksen kaasusta tuotetaan yhteistyöyhtiön kattilassa sekä CHP-moottorissa sähköä ja kaukolämpöä.

Gasum pyytää ottamaan huomioon Varsinais-Suomen maankäyttöä suunniteltaessa kotimaisen biokaasun ja nesteytetyn maakaasun mahdollisuudet siirryttäessä kohti hiilineutraalia yhteiskuntaa. Gasumin ratkaisulla on mahdollista vähentää kasvihuonekaasupäästöjä 40 prosentilla energiantuotannossa, teollisuudessa ja liikenteessä. Kotimaisen biokaasun käytön lisääntymisen myötä päästöt vähenevät entisestään. Gasum edistää kestävää energiatulevaisuutta uusien innovaatioiden ja kiertotalouden ratkaisujen kautta.

Vastine Alueellinen biokaasupotentiaali on tunnistettu. Kierto- ja biotalouteen liittyvät kokonaisuudet tullaan tarkastelemaan yksityiskohtaisemmin käynnissä olevassa Varsinais-Suomen luonnonarvojen ja -varojen vaihemaakuntakaavassa.

Laus./muist. ant. **Hämeen liitto**

Pvm 16.5.2017

Dnro 91/2013

Seutukunta

Sisältö *Nyt laadittavana olevassa kaavassa on kysymys kokonaismaakuntakaavan tarkistuksesta. Kaava laaditaan vaihemaakuntakaavana, joka kattaa alueellisesti koko maakunnan mutta sisällön osalta käsitellään tiettyjä maankäyttömuotoja. Kaavassa käsitellään:*

- keskusten ja taajamien maankäyttö, erityisesti Turun kaupunkiseudulla rakennemallityöhön perustuen*
- vähittäiskaupan suuryksiköiden mitoitus ja sijoittuminen*
- liikenneverkon kehittämistarpeet maakunnan liikennejärjestelmätyn perusteella*

Hämeen liitto antoi lausuntonsa kaavaluonnoksesta 15.6.2015. Lausunnossa todettiin liikenneverkon osalta seuraavaa:

”Maakuntien rajat ylittävä maankäyttö on yhteen sovitettu Kanta-Hämeen maakuntakaavoissa osoitetun maankäytön kanssa. Maakuntien rajat ylittävien liikenneyhteyksien merkinnöissä on joitakin painotuseroja merkintätavoissa. Valtatie 2 on vuonna 2006 vahvistetussa Kanta-Hämeen kokonaismaakuntakaavassa osoitettu ”Merkittävästi parannettavana tieyhteytenä.” Valtatie 10 on vastaavasti vuonna 2014 vahvistetussa Kanta-Hämeen I. vaihemaakuntakaavassa osoitettu ”Merkittävästi parannettavana tieyhteytenä.” Merkinnöillä on haluttu korostaa edellä mainittujen valtatieyhteyksien tärkeyttä maakunnalle ja roolia koko Etelä-Suomessa. Kantatieyhteys Somerolta valtatielle 10 Forssan seudulle on myös kokonaismaakuntakaavassa osoitettu merkittävästi parannettavana tieyhteytenä.

Vuonna 2014 vahvistetussa Kanta-Hämeen I. vaihemaakuntakaavassa valtatie 2 suuntainen yhteysväli Helsinki–Forssa–Pori on Kanta-Hämeessä osoitettu ”kehitettävänä liikennekäytävänä.” Lähtökohtana on kehittää liikennekäytävää laajassa yhteistyössä ympäristöltään vetovoimaisen asumisen ja logistiselta sijainniltaan kilpailukykyisen elinkeinotoiminnan kanssa.

Hämeen liitto pitää tärkeänä, että erityisesti edellä kuvatut liikenneverkkoon liittyvät näkökulmat otetaan huomioon kaavaluonnosta kehitettäessä. Ne huomioon ottaen kaava vahvistaa maankäytöllisiä ja liikenteellisiä maakuntien yhteistyökysymyksiä.”

Hämeen liiton lausunnossa esiin tuodut näkemykset erityisesti vt 10:n kehittämiseksi näkyvät kaavaehdotuksen selostuksessa. Kaavaselostuksen mukaan ”Valtatie 10 on Varsinais-Suomen pääyhteys Hämeen kaupunkikeskuksiin Forssaan, Hämeenlinnaan ja Lahteen.” Vaihemaakuntakaavassa on osoitettu kaksi vaihtoehtoista ohjeellista valtatielinjausta valtatie 10 käänöstä valtatielle 9. Hämeen liitto pitää hyvää valtatieltä 10 tulevan ja keskustasta sille suuntautuvan liikenteen sujuvoittamista.

Vastine **Ei aihetta vastineeseen.**

Laus./muist. ant. **Liikenne- ja viestintäministeriö**

Pvm 2.6.2017

Dnro 91/2013

Seutukunta

Sisältö *Lausuntopyyntö koskee Varsinais-Suomen taajamien maankäytön, palveluiden ja liikenteen I. vaihemaakuntakaavaehdotusta. Liikenne- ja viestintäministeriö kiittää mahdollisuudesta lausua esityksestä.*

Varsinais-Suomen vaihemaakuntakaavaehdotuksessa esitetyt linjaukset pohjautuvat suurelta osin aikaisempiin maakunnan strategioihin ja suunnitelmiin, kuten vuonna 2014 hyväksytyyn maakuntastrategiaan, Varsinais-Suomen liikennestrategiaan 2035+ ja Turun kaupunkiseudun rakennemalli 2035 – työhön. Lisäksi vaihemaakuntakaavan lähtökohtana on Turun kaupunkiseudun kuntien ja valtion välisen MAL-aiesopimuksen tavoitteet ja toimenpiteet. Liikenne- ja viestintäministeriö pitää tärkeänä, että alueella tehdyt suunnitelmat ja kehittämistavoitteet ovat linjassa ja yhdenmukaisia keskenään.

Kansainvälisten ilmasto- ja päästövähennystavoitteiden, kuten Pariisin ilmasopimuksen ja EU:n taakanjakopäätöksen mukaisten kasvihuonekaasujen päästövähennysten saavuttaminen on yksi liikennesektorin suurimpia tulevaisuuden haasteita. Kansallisessa energia- ja ilmastostrategiassa on linjattu, että liikenteen päästöistä on leikattava puolet vuoteen 2030 mennessä verrattuna vuoden 2005 tilanteeseen. Vähennystoimenpiteet kohdistetaan erityisesti tieliikenteeseen. Energia- ja ilmastostrategiassa kävelyn ja pyöräilyn tavoitteeksi asetettiin 30 prosentin kasvu näiden matkojen määrissä vuoteen 2030 mennessä. Maankäytön suunnittelulla ja yhdyskuntarakenteella on merkittävä vaikutus liikenteen kysyntään sekä kulkumuodon valintaan ja sen myötä tärkeä rooli liikenteen päästövähennystavoitteiden saavuttamisessa. Päästövähennystavoitteet tulee siten konkreettisesti näkyä myös maakuntakaavataso suunnittelussa.

Varsinais-Suomen vaihemaakuntakaavan strateginen tavoite on taajamien kasvun suuntaaminen nykyisille maakuntakaavan aktiivisen maankäytön alueille sekä keskeisille, erityisesti vetovoimaisuustekijöiltään kehitettävillä alueille. Tällä edistetään yhdyskuntarakenteen eheyttämistä, mahdollistetaan liikennejärjestelmän tavoitteellinen kehittäminen ja parannetaan palveluiden saavutettavuutta. Vaihemaakuntakaavan tärkeitä tavoitteita ovat kestävien kulkutapojen (kävely, pyöräily, joukkoliikenne) suosion ja kulkutapaosuuden kasvattaminen kaupunkialueilla, taajamissa ja kaukoliikenteessä. Liikenne- ja viestintäministeriö voi yhtyä näihin vaihemaakuntakaavalle asetettuihin ylitason tavoitteisiin, jotka vastaavat hyvin myös valtakunnallisia alueidenkäyttötavoitteita.

Liikenne- ja viestintäministeriö pitää ensisijaisen tärkeänä, että palvelut, työpaikka- ja asuinalueet sekä muut toiminnot sijoitetaan olemassa olevaan yhdyskuntarakenteeseen tukeutuen. Maankäyttöratkaisujen pitää tukea kevyen liikenteen ja joukkoliikenteen edellytyksiä sekä alueellista saavutettavuutta. Lisäksi kaavan tulee varmistaa turvalliset ja sujuvat kuljetukset sekä liikennejärjestelmän toimivuus niin keskusten sisällä kuin niiden välilläkin. Liikennejärjestelmää tulee kehittää ensisijaisesti olemassa olevia yhteyksiä kehittämällä. Satamien ja lentoaseman maaliikenneyhteyksien toimivuus on tärkeä varmistaa riittävillä kaavavarauksilla.

Vaihemaakuntakaavan strateginen tavoite on pääosin linjassa kaavaehdotuksen kanssa. Liikenne- ja viestintäministeriö haluaa kuitenkin lausunnossaan nostaa esille seuraavat kaavavaraukset.

Raision Mylly-Hauninen-Kuninkoja-Itäniitty – vähittäiskaupan kehittämisen kohdealue on suurin kaupunkiseudun keskustan ulkopuolinen päivittäis-, erikois- ja tilaa vaativan kaupan aluekokonaisuus, jonka asiointiliikenne perustuu voimakkaasti henkilöautoliikenteeseen. Liikenneverkko on jo nykytilassaan kuormittunut ja ruuhkautuminen voisi pahentua lisääntyvien kaupan palveluiden myötä. Liikenne- ja viestintäministeriö katsoo, että kaupan palvelujen sijoittumista tulisi voimakkaammin ohjata keskustuomintojen alueille tai muille alueille, jotka ovat paremmin saavutettavissa jalan, pyörällä tai joukkoliikenteellä.

Naantali /Luonnonmaa – alueen kehittäminen on yksi vaihemaakuntakaavaehdotuksen kehittämisaalueista, joka liikennejärjestelmäsuunnitelmassa on tunnistettu henkilöautoiluun perustuvaksi alueeksi. Kaavaselostuksessa onkin todettu, että rakentamis- ja kehittämistoimenpiteiden kohdentaminen alueelle edellyttäisi lisätoimenpiteitä

joukkoliikenteen kannattavuuden ja kestävästä liikkumisesta ratkaisujen kehittämiseksi. Liikenne- ja viestintäministeriö pitää tärkeänä, että edellä mainitut lisätoimenpiteet toteutetaan, jos aluetta kehitetään kaavaehdotuksessa esitetyn mukaisesti.

Yhdyskuntarakenteen laajentumisen selvitysalueita, joiden käyttöönotto on ajoitettu vuoden 2035 jälkeiseen aikaan, tulee arvioida yhdyskuntarakenteen eheytyvän kehityksen mukaan. Selvitysalueiden varaukset toteutuessaan voisivat lisätä henkilöautoliikenteen tarvetta sekä painetta olemassa olevalla tieverkolla. Tästä esimerkkinä Turun saaret, Hirvensalo ja Satava-Kakskerran alueen käyttöönotto.

Osa liikennejärjestelmää koskevista linjauksista ei ole mukana Varsinais-Suomen liikennestrategiassa, vaan ne on osoitettu ratkaistavaksi maakuntakaavaprosessissa. Yksi keskeisimmistä ehdotuksen esityksistä koskee valtatie 10 kehittämistä Liedon kohdalla. Vaihemaakuntakaavaehdotuksessa on esitetty kahta ohjeellista valtatielinjausta valtatieltä 10 valtatielle 9. Uusi linjaus ohjaisi raskasta liikennettä pois Liedon keskustasta ja mahdollistaisi keskusta-alueen monipuolisemman kehittämisen. Lopullinen linjaus määritetään yleiskaavaprosessin yhteydessä. Liikenne- ja viestintäministeriöllä ei ole erityistä huomautettavaa valtatie 10 linjausvaihtoehtoihin.

Ylimaakunnallisista liikennejärjestelmän kehittämistarpeista merkittävin koskee uuden nopean junayhteyden linjausta Turun ja Helsingin välillä. Linjaus tarkentuu myöhemmissä suunnitteluvaiheissa, joten vaihemaakuntakaavan yhteysvaraus tulisi merkitä ohjeellisena.

Nauvo-Parainen kiinteän yhteyden osalta liikenne- ja viestintäministeriö voi yhtyä Liikenneviraston lausuntoon todeten, että vaihemaakuntakaavassa voidaan pitää mukana sekä silta- että tunnelivaihtoehto.

Varsinais-Suomen maakuntakaavaehdotuksessa on esitetty joitakin uusia ohjeellisia seututeitä, kuten Parainen-Sauvo-yhteys ja Aura-Mynämäki-yhteys. Kyseisten seututeiden suunnittelu tai toteuttaminen ei ole tässä vaiheessa Liikenneviraston ohjelmissa. Liikenne- ja viestintäministeriö katsoo, että uusien yhteyksien liikenteelliset tarpeet ja perustelut tulisi olla selkeämmin kuvattu kaavaselostuksessa.

Raideliikenneverkon kehittämisen osalta vaihemaakuntakaavaehdotuksessa linjattu URPO-rata (Uusikaupunki-Rauma-Pori) on ollut jo pitkään suunnitelmissa ja kaavavarauksissa. Liikenne- ja viestintäministeriö kuitenkin toteaa, että radan suunnittelu tai toteutus ei ole näköpiirissä.

Vaihemaakuntakaavaehdotuksessa on esitetty lukuisia paikallisjunaliikenteen raideliikennepaikkoja. Ehdotuksessa on todettu, että asemapaikkojen sijainti tarkentuu jatkosuunnittelussa. Liikenne- ja viestintäministeriö toteaa, että paikallisjunaliikenteen raideliikennepaikkoja on esitetty tiheästi ja myös alueilla, joissa on hyvin vähän asutusta tai työpaikkoja. Liikenne- ja viestintäministeriö pitää tärkeänä, että paikallisjunaliikenteen raideliikennepaikkojen kehittämisessä arvioidaan liikenteen kysynnän kehitys. Liikenneviraston arvioiden mukaan uuden aseman edellytys on noin 10 000- 15 000 asukasta tai työpaikkaa 2,5 kilometrin säteellä uudesta asemasta.

Vaihemaakuntakaavaehdotuksessa on tunnistettu liikenteessä tapahtuvia muutoksia vain vähän. Liikenne- ja viestintäministeriö katsoo, että liikenteen kysynnän kehityksen kannalta liikenteen palveluistumisen, digitalisaation ja automaation mukanaan tuomia muutoksia tulisi arvioida kaavaprosessissa kokonaisvaltaisemmin.

Liikenne- ja viestintäministeriö pitää alueiden käyttöönoton vaiheistamista ja väestön- ja työpaikkakehitykseen suhteutettua alueiden mitoittamista erityisen tärkeänä, jotta maankäyttöä, asumista tai liikennettä koskevat toimenpiteet kohdistetaan oikea-aikaisesti. Maakuntakaavojen lähtökohdissa, tavoitteissa ja vaikutusten arvioinnissa tulisi pyrkiä ennakoimaan toimintaympäristön muutoksia entistä monipuolisemmin ja arvioitava esimerkiksi joukkoliikenteen, kävelyn ja pyöräilyn edellytysten lisäksi myös kaavan vaikutuksia uusien liikenteen palveluiden kehittämiseen.

Maankäyttö- ja rakennuslain uudistuksesta johtuen on entistä tärkeämpää, että lopulliseen kaavaan sisällytetyt liikenneratkaisut on sovitettu yhteen liikennehallinnon kantojen kanssa. Kaavapäätöksellä ei oteta kantaa

yksittäisten hankkeiden ajoitukseen tai rahoitukseen.

Muilta osin liikenne- ja viestintäministeriö voi yhtyä Liikenneviraston lausuntoon, jossa on yksityiskohtaisemmin lausuttu kaavaluonnoksesta. Liikenne- ja viestintäministeriöllä ei ole muuta lausuttavaa Varsinais-Suomen vaihemaakuntakaavaehdotuksesta.

Vastine Taajamien maankäyttö

Kaupunkikehittämisen kohdealue, johon Luonnonmaa sisältyy, sisältää määräyksen alueen kehittämisestä siten, että sen tulee tukea kestäviä kulkumuotoja alueella. Alueen kehittämisperiaate kuvataan lisäksi liitteessä I/Taajamat I.

Yhdyskuntarakenteen laajentumisen selvitysalue -merkintä osoittaa erityisesti alueita, joilla keskeistä on selvittää alueiden merkitys yhdyskuntarakenteen kehitykselle. Eteneminen alueiden kehittämisessä tulee tapahtua pääsääntöisesti yleiskaavoituksella suunnitelmallisesti ja vaiheistaen, mikäli seudun perusteltu väestökehitys ym. mahdollistaa alueiden aktiivisemmän tarkastelun. Alueen suunnittelun tulee myös tukea kestävän liikennejärjestelmän tavoitteita. Alueiden toteutuminen on kaavan lähtökohtien mukaan mahdollista vasta kaupunkikehittämisen kohdealueiden edellytysten toteutumisen jälkeen. Tämä sisältää ajatuksen, jonka mukaan alueen edellytykset kytkeytyä kaupunkikehittämisen kohdealueilla toteutettuun/edistettyyn kestäväan liikkumisjärjestelmään ovat mahdolliset. Kehittämisperiaatemerkinnän alla olevaa maankäyttöä koskee voimassaoleva maakuntakaava.

Merkinnän luonnetta ja määräyksen tarvetta tarkistetaan.

Palvelut ja kauppa

Raision Mylly-Hauninen-Kuninkoja-Itäniitty -alueen liikenteelliset haasteet on tunnistettu vaihemaakuntakaavassa. Tämän vuoksi alue on osoitettu vähittäiskaupan kehittämisen kohdealueena, jonka toteutuneet tai suunnitellut kaupan palvelut edellyttävät keskusta-alueisiin rinnastettavaa hyvää ja monipuolista, myös koettavissa ja toteutettavissa olevaa seudullista saavutettavuutta. Alueen mitoitus perustuu suurelta osin alueella olemassa olevaan ja jo toteutettuun rakennusoikeuteen. Mitoitus voi toteutua jo käyttötarkoituksen muutoksin tai alueen/rakennusten uusiutumisen kautta. Aluetta edelleen kehitettäessä on varmistettava koko kaupunkiseudun ja maakunnan liikenneverkon tasapuolisesta kehittämisestä sekä tehtyjen ja tulevien valtakunnallisten liikenneinvestointien tarkoituksenmukaisuudesta.

Liikenne

Vaihemaakuntakaavassa on keskitytty taajamien liikenneverkon kehittämiseen sekä muutamiin erikseen jo osallistumis- ja arviointisuunnitelmavaiheessa esitettyihin merkittävimpiin liikenne- ja ratayhteyksiin. Lausunnossa mainitut Turun ja Helsingin välinen nopea ratayhteys, uusi seudullinen tie välillä Aura-Mynämäki, URPO-rata, uudet yhteydet välillä Nauvo-Parainen sekä suurin osa paikallisjunaliikenteen asemapaikoista on esitetty jo voimassa olevissa maakuntakaavoissa, eikä niitä ole esitetty tarkistettavaksi tällä vaihemaakuntakaavakerroksella. Liikenneverkko on kuitenkin esitetty kokonaisuudessaan vaihemaakuntakaavakartalla, sillä liikenneverkon kaavamerkinnot ja -määräykset on harmonisoitu eri kaavojen kesken. Lisäksi liikenneverkko parantaa kaavakartan luettavuutta.

Vaihemaakuntakaavassa ei ole tarkistettu Salon ja Lohjan välisen nopean ratayhteyden merkintöjä, vaan ne perustuvat jo voimassa olevaan Salo-Lohja-oikoradan vaihemaakuntakaavaan, jonka Ympäristöministeriö on vahvistanut 4.12.2012. Linjaus perustuu alustavaan yleissuunnitelmaan ja sen yhteydessä tehtyyn YVA-prosessin mukaiseen vaikutusten arviointiin. Voimassa olevaa merkintää ei ole

perusteltua muuttaa astetta heikommalle tasolle.

Paikallisjunaliikenteen asemapaikat on ratkaistu myös edellisissä maakuntakaavoissa seutukunnittain. Tällä kaavakierroksella kaavakartalle on lisätty lainvoimaisista maakuntakaavoista puuttuvat, mutta selvityksissä tarpeelliseksi osoitetut Kärsämäki, Maaria, Liedon asema ja Paimio. Artukainen on poistettu.

Asemapaikat on esitetty kattavasti kaavakartalla siksi, että kunnat varautuisivat junaliikenteen pysähtymiseen asemalla myös pidemmälle, tulevaisuuteen tähtäävissä maankäytön suunnitelmissaan ja loisivat ministeriön lausunnossaan esittämiä edellytyksiä paikallisjunaliikenteen toiminnalle.

Asemapaikkojen toteutuminen riippuu paitsi Varsinais-Suomen paikallisjunaliikenteen vaiheittaisesta toteuttamisesta, mutta myös kuntien aktiivisuudesta maankäytön kehittämisen suhteen asemapaikkojen ympäristössä.

Vaihemaakuntakaavatyö käynnistettiin vuonna 2013, jolloin liikenteen palvelut, digitalisaatio ja automatisaatio eivät olleet nousseet vielä keskusteluun ja osaksi liikenneympäristön kehittämistä siinä määrin kuin ne ovat nyt vuonna 2017. Vuonna 2013 ei näitä asioita siten nostettu myöskään kaavan tavoitteiksi. Maakuntakaava mahdollistaa digitalisaation ja automatisaation edistämisen, eikä se edellytä erillisiä maakuntakaavamerkintöjä. Uutta teknologiaa liikenneympäristössä on edistetty Varsinais-Suomen liiton osalta muissa hankkeissa ja foorumeissa, kuten tullaan tekemään myös tulevaisuudessa.

Kaavaselostusta täydennetään mm. vaikutusten arvioinnin osalta huomioiden liikenteessä tapahtuvat muutokset.

Laus./muist. ant. **Liikennevirasto**

Pvm 6.6.2017

Dnro 91/2013

Seutukunta

Sisältö *Vaihemaakuntakaavaehdotuksen liikenne- ja ratkaisut pohjautuvat varsin pitkälle Varsinais-Suomen liikennestrategiaan 2035+ sekä Turun seudun (rakennemallialueen) liikennejärjestelmäsuunnitelmaan ja näihin liittyvään valtion ja alueen väliseen MAL-sopimukseen, jota Liikennevirasto pitää erittäin hyvänä lähtökohtana. Menettely varmistaa osaltaan sen, että alueen kehitys tapahtuu yhteisesti sovittujen periaatteiden pohjalta.*

Liikenteen kehityksessä voidaan tunnistaa kaksi merkittävää tavoitetta, joiden käsittely on jäänyt maakuntakaavaehdotuksessa varsin vähäiseksi. Liikennesektorilla elää murroskaudessa, jossa uusien liikennepalveluiden mahdollistaminen myös kaavoituksen kautta on keskeistä tulevaisuuden liikennejärjestelmän kehittämisessä. Liikennepalveluiden mahdollistamisen edellyttämät toimenpiteet eivät välttämättä näy maakuntakaavatasoisen tarkastelussa, mutta ne tulisi ottaa esitettyä paremmin huomioon kaavaselostuksessa ja kaavamääräyksissä esimerkiksi asemapaikkojen jatkosuunnittelussa.

Toisena merkittävänä tavoitteena on Pariisin ilmastopöytäkirjan edellyttämät kasvihuonekaasupäästöjen vähennykset, jotka edellyttävät Suomen kasvihuonekaasupäästöjen vähentämistä 39 % vuoteen 2030 mennessä vuoteen 2005 verrattuna. Pääosa päästövähennyksistä keinoista kohdistuu liikenteeseen. Liikenneviraston selvityksen "Kestävämpää liikennettä ja väylänpitoa – Katse kasvihuonekaasupäästöjen vähentämisessä (2016)" suurin potentiaali päästöjen vähentämisessä on pituudeltaan 5 - 50 km olevissa henkilöautolla tehtävissä matkoissa. Päästöjen vähentäminen edellyttää monipuolisen keinovalikoiman käyttöä, kuten päästöjen vähentämistä tukevia maankäyttöratkaisuja, panostusta kestäviin liikkumismuotoihin etenkin em. Matkoilla sekä vaihtoehtoisten ja uusiutuvien energiamuotojen käytön mahdollistamista tukevia ratkaisuja. Osa näistä ratkaisuista ei välttämättä näy maakuntakaavatasolla, mutta ne tulisi ottaa esitettyä paremmin huomioon kaavaselostuksessa ja kaavamääräyksissä. Liikennevirasto esittää esimerkkinä seuraavaa täsmennystä tulevan keskustatoimintojen alueen suunnittelumääräyksiin: "johdonmukaisella kestävästi liikenteen ja maankäytön vuorovaikutteisella suunnittelulla kaavoituksessa".

Tiet

Kaavaehdotuksessa esitetyt liikenne- ja ratkaisut pohjautuvat pääosin liikennestrategiaan ja rakennemallialueen liikennejärjestelmäsuunnitelmaan.

Turun Kehätien (kantatie 40) kuuluu eurooppalaiseen TEN-T ydinverkkokäytävään, joten sen kehittämismahdollisuuksien turvaaminen tärkeää. ELY-keskus on parhaillaan muun muassa laatimassa kehätien yleissuunnitelmaa Naantalista ja Raision keskustojen välille. Liikennevirastolla ei ole huomautettavaa kehätietä koskeviin kaavaratkaisuihin. Kehätieltä Naantalista satamaan ja öljynjalostamolle vievien teiden (Viestitie, Järveläntie ja Jalostamontie) tulisi merkitä toiminnalliselta luokaltaan yhdysteiksi (yt). Tietyin edellytyksin myös yhdysteille on mahdollista asemakaavoissa osoittaa maantien alue LT-merkinnällä (vrt. Suikkilantie Turussa). Maantieläin mukaan maanteiden toiminnallisesta luokituksesta päättää valta- sekä kantateiden osalta liikenne- ja viestintäministeriö ja alempiluokkaisten maanteiden osalta Liikennevirasto.

Naantalista satamayhteyksien osalta kaavaselostuksen sivulla 57 puhutaan Satamatiestä, vaikka tekstin tulisi olla: "ylikorkeat kuljetukset ohjataan Järveläntielle." Maakuntakaavaan tulisi lisätä maantielle 185 Raision ja Turun rajan läheisyyteen varaus, jo nykyisin olemassa olevalle, Telakan eritasoliittymälle. Liittymä on tarkoitus parantaa tulevaisuudessa merkittävästi.

Kehätien kolmansien kaistojen tarvetta valtatieltä 8 itään päin tulisi jatkossa selvittää. Tarvetta voidaan hieman helpottaa toteuttamalla kehätielle rinnakkaisväylästä, jolle mm. hidas ajoneuvoliikenne voidaan ohjata. Myös mahdollinen uusi tieyhteys valtatieltä 8 Marjamäen eritasoliittymästä Turun lentokentän pohjoispuolitse valtatielle 9 voi myöhentää kehätien kehittämistarpeita. Maakuntakaavassa olisi jo nyt hyvä osoittaa varaus kantatien

lisäkaistoille vähintään valtateiden 8 ja 9 väliselle osuudelle, koska maakuntakaavassa esitetty kaupallisten toimintojen laajentamismahdollisuuksien lisääminen Myllyn-Ikean alueelle, molemmin puolin kehätietä, lisää riskiä alueen kehätien ruuhkautumiseen. Kaupallisten palvelujen painopisteen siirtyminen keskustan ulkopuolelle lisää keskustapalvelujen näivettymisriskiä ja sen myötä autoilun kasvua, mikä olisi kaavan tavoitteiden vastaista.

Maakuntakaavaehdotuksessa on esitetty ohjeellisina tielinjoina kaksi eri vaihtoehtoa valtatie 10 länsipään kääntämiseksi Liedon keskustan pohjoispuolise valtatielle yhdeksän Jäkärän itäpuolella. Valtatien käännön lopullisen linjausvaihtoehdon valinta on tarkoitus tehdä Liedon yleiskaavaprosessin yhteydessä. Syrjään jäävä osuus nykyisestä valtatie 10:stä tulisi merkitä maakuntakaavassa yhdystieksi (yt).

Nauvo-Parainen kiinteän yhteyden osalta Liikennevirasto katsoo, että suunnittelun tässä vaiheessa kaavoituksessa on syytä turvata sekä siltä- että tunnelivaihtoehdon toteutusmahdollisuudet.

Liikennevirasto pitää tärkeänä Kaarinantien (maantie 2200) pohjoispään, joka on esitetty uutena seututienä (yhtenäinen viiva), kääntämistä Turun Kehätielle Avantiin. Tällä pystyttäisiin omalta osaltaan varmistamaan mm. Paraisten ja Kaarinan kaupunkien pitkämatkaisen liikenteen toimivuus pohjoisen ja lännen suuntiin.

Kaavaehdotuksesta puuttuu valtatieltä 9 Liedon ja Auran rajan läheisyydessä jo nykyisinkin oleva Päivästön eritasoliittymä, joka tulee merkitä kaavaan.

Turun kaupunkiseutua ja kehyskuntia koskevassa liitteessä I/IIKINNE olisi hyvä osoittaa valtatie 8 varteen Turun ja Raision keskustan välille pyöräilyn seudullinen laatureitti.

Kaavaluonnoksessa on esitetty ohjeellisia uusia seututeitä Paraisten ja Sauvon välille, jonka tarveperusteluita on syytä täydentää. Hankkeen suunnittelu tai toteuttaminen eivät tällä hetkellä kuulu Liikenneviraston ohjelmiin, mutta se voidaan esittää ohjeellisena kaavassa. Toisena ohjeellisena seututienä kaavakartalla on esitetty Aurasta länteen kohti Mynämäkeä suuntautuva linjaus, jota ei ole käsitelty kaavaselostuksessa lainkaan, joten selostusta tulisi täsmentää tältä osin.

Yksittäisistä hankkeista Liikennevirasto haluaa nostaa esille Salon seudulle esitetyt Haukkalan ja Salaisten eritasoliittymät sekä Paraisten ja Sauvon välille esitetyn uuden ohjeellisen seututien. Nämä voidaan Liikennevirasto näkemyksen mukaan esittää maakuntakaavassa, mutta Liikennevirasto ei näe näiden hankkeiden toteutuksen olevan tarpeellista lyhyellä aikavälillä eikä näiden hankkeiden suunnittelun edistämistä tehdä lähivuosina. Salaisten eritasoliittymän toteuttamisella ei ole nähtävissä olevan kovinkaan merkittäviä liikenteellisiä hyötyjä alueen nykyiselle maankäytölle. Päinvastoin eritasoliittymä toteuttaminen aiheuttaisi todennäköisesti merkittäviä liikenneruuhkia mm. maantielle 110 Hämeentien ja Uhrilähteenkadun liittyisiin.

Loimaan seudulla valtatie 9 on kaavaehdotuksessa osoitettu moottoritietasoisena Auran keskustaan saakka. Rakennemallialueen liikennejärjestelmäsuunnitelmassa valtatie 9 on esitetty 2+2 -kaistaisena maantienä, mutta kaavoituksessa on syytä varautua myös moottoritietasoiseen ratkaisuun

Liikennevirasto katsoo, ettei Turun lentokentän itäistä yhteystarvemerkinä tulisi kumota, koska alueelle on kohdistettu merkittävää maankäytön kehittämistä, joka voi edellyttää yhteyden toteuttamista myöhemmin.

Maankäytön ja liikenteen yhteensovittaminen

Kaavaehdotuksessa esitetyistä maankäyttöratkaisuista Liikennevirasto kiinnittää huomiota Somerolle esitettynä keskustatoimintojen alueen laajennukseen kantatien 52 itäpuolelle. Tämä esitetty ratkaisu voi vaikuttaa negatiivisesti kantatien palvelutasoon ja rajoittaa sen kehittämismahdollisuuksia tulevaisuudessa, mikä vuoksi Liikennevirasto esittää, että Someron keskustan laajenemistarpeet tulisi ratkaista kunnan yleiskaavalla eikä maakuntakaavalla. Maakuntakaavassa ei ole selvitetty riittävästi C-alueen laajentamisen vaikutuksia mm.

kantatien liikenteen toimivuuteen eikä turvallisuuteen.

Kaavaehdotuksessa on esitetty Naantalin Luonnonmaan, Satavan ja Kaksikerran alueille uusia kaupunkikehittämisen alueita. Näiden alueiden on rakennemallialueen liikennejärjestelmäsuunnitelmassa todettu olevan ensisijaisesti autokaupunkialuetta, minkä vuoksi niiden kehittäminen ei tue liikennejärjestelmän kehittämiselle asetettuja tavoitteita kestävästä liikkumisesta ilman erityistoimenpiteitä. Tämän vuoksi ennen alueiden mahdollista toteuttamista tulee varmistaa menettelyt, joilla voidaan turvata kestävien liikkumismuotojen toimintaedellytykset alueilla. Tämä seikka tulisi todeta esitettyä selkeämmin maakuntakaavassa.

Kaupun alueiden kehittämisen osalta Liikennevirasto toteaa, että kehittämiskohteiden tulisi ensisijaisesti olla jalankulun, pyöräilyn ja joukkoliikenteen saavutettavissa olevilla alueilla. Nyt kaavaluonnoksessa esitetyt olemassa olevien alueiden laajennukset eivät täysin tue tätä tavoitetta, joten esitettyjä laajennuksia tulisi tarkastella myös tältä kannalta. Ongelmallisimpia alueita tieverkon toimivuuden kannalta ovat Myllyn-Ikean alueen ympärille kehittynyt laaja kaupallinen keskittymä sekä Kaarinan kaupalliset alueet, mikäli alueet toteutuisivat koko laajuudessaan ja alueille sijoittuisi lisää runsaasti liikennettä aiheuttavaa maankäyttöä.

Kaavaehdotuksessa valtateiden varteen on osoitettu uutena merkintänä teollisuuden ja logistiikan kehittämisen kohdealueita Auran, Nousiaisten sekä Mynämäen kuntien alueelle. Erityisesti täysin uusi Auran alue sijaitsisi tieliikenteen kannalta haastavassa paikassa, joten esitetyn maankäytön ja liikenteen yhteensovittaminen Aurassa edellyttää Auran keskusta-alueen osayleiskaavan laadintaa. Ko. teollisuus ja logistiikka-alueen liikenne valtatielle 9 tulee tapahtua vain eritasoliittymien kautta.

Radat, asemapaikat ja matkakeskukset

Raideliikenteen osalta Liikennevirasto toteaa esitetyn Saramäen terminaaliratapihan olevan toteutuskelpoinen, kun jatkosuunnittelussa otetaan huomioon alueen muiden toimintojen asettamat rajoitukset ratapihatoinnoilla.

Salo-Lohja-Espoo-oikoradan sijaan tulee puhua Helsinki - Turku-välin nopean ratayhteyden kehittämisestä, sillä em. Yhteysväli on osa kokonaisuutta, Euroopan laajuista TEN-T ydinkäytävää. Rataoikaisu-merkintä Paimion kohdalla tulee säilyttää kaavassa, sillä kohdan tarkastelu sisältyy Helsinki Turku-välin suunnitelmaan luoden edellytyksiä ratayhteyden kehittämiselle. Turun ja Helsingin välisen nopean junayhteyden ratalinjaus tarkentuu jatkosuunnittelun yhteydessä, joten maakuntakaavaan yhteys tulisi merkitä toistaiseksi ohjeellisena.

Paikallisjunaliikenteen potentiaalia on tarkasteltu vaihemaakuntakaavatyössä mm. asemapaikkojen osalta ja päädytty esittämään tiheä asemaverkosto eri ratasuunnille lähinnä maankäytön näkökulmasta. Asemanseutujen maankäytön tiivistämisen viesti kunnille on hyvä, jotta paikallisjunaliikenteelle saadaan luotua edellytyksiä. Jotta asemapaikat saadaan määriteltyä realistisesti, tulee tehdä kokonaisvaltainen junaliikenteen selvitys sisältäen tavara- ja henkilöliikenteen operoinnin sekä tulevaisuuden tarpeet alueen rataverkolla. Kapasiteettiongelmia syntyy helposti, kun ratoja käyttävät eri nopeuksilla kulkevat junat. Tässä vaiheessa ei voida taata, että kaukojunat pysähtyisivät ensi vaiheessa Aurassa, Kyrössä ja Paimiossa korvaten ns. tulevia taajamajunia. Tämä oletus tulisi poistaa kaavasta.

Vanhat asemapaikat eivät välttämättä enää palvele taajamien maankäytön kehittämistä, jos väestön määrä taajamissa on vähentynyt. Uudet ja uusittavat seisakkeet on myös toteutettava nykyisten vaatimusten ja ohjeiden mukaisesti.

Hallitus on esittänyt tämän vuoden ensimmäisessä lisäbudjettiehdotuksessa Uudenkaupungin radan sähköistämistä, mikä parantaa tavaraliikenteen toimintaedellytyksiä ja Turun ratapihan turvallisuutta. Nykyinen teksti tulisi päivittää tältä osin.

Kaavaehdotuksessa on esitetty Udestakaupungista pohjoiseen suuntautuva ratalinjaus, joka olisi osa

Uusikaupunki–Rauma–Pori-ratayhteyttä. Tämän ratayhteyden jatkosuunnittelu ei sisälly Liikenneviraston tulevien vuosien suunnitteluohjelmaan eikä Liikennevirasto pidä hanketta toistaiseksi toteutuskelpoisena.

Matkakeskus-merkinnän yhteydessä kaavaselostuksessa tulee huomioida liityntäpysäköinnin ja sähköaitojen latauspisteiden tarpeet sekä matkaketjujen vaihtojen sujuvuus eri liikkumispalvelujen välillä. Matkakeskuksen käsitettä kestävä liikenteen solmukohtana kaupallisine palveluineen tulisi myös tarkentaa kaavaselostuksessa.

Vesiväylät

Örön saarelle johtavat olemassa olevat ja mahdolliset uudet veneväylät on kaavaluonnoksessa osoitettu merkinnällä uusi veneväylä. Väylät parantavat veneilyn turvallisuutta sekä matkailuelinkeinon toimintaedellytyksiä Örön saarella, joten Liikennevirasto pitää niiden merkitsemistä kaavaan oikeana.

Vastine

Taajamien maankäyttö

Kaupunkikehittämisen kohdealue, johon Luonnonmaa sisältyy, sisältää määräyksen alueen kehittämisestä siten, että sen tulee tukea kestäviä kulkumuotoja alueella. Alueen kehittämisperiaate kuvataan lisäksi liitteessä I/Taajamat I.

Someron C-alueen laajentaminen on perusteltua, koska keskustatoiminnot ovat jo laajentuneet kantatien itäpuolelle. Laajennuksella halutaan korostaa keskusta-alueen ja sen palveluiden sekä kantatien kehittämisen yhteensovittamisen merkitystä. Muuttunut lainsäädäntö mahdollistaa 4000 neliön kokoisen kaupan yksikön sijoittumisen alueelle myös ilman C-merkintää. C-merkinnällä osoitetaan, että alueen suunnittelussa tulee huomioida keskustaympäristön laatutavoitteet ja kestävä liikennenympäristö. Valtakunnallisessa liikenneverkon suunnittelussa on tarpeellista huomioida eriluonteiset maantiejaksot. Kantatien 52 kaupungin keskustaa läpäisevää osuutta tulee kehittää ”keskustaajamajaksena” ja vastaavasti keskustaa kantatien palvelutasoa heikentämättä, mutta kaupunkikuvaa ja tien itäpuolelle jo toteutuneiden palveluiden saavutettavuutta tukevilla ratkaisuilla.

Palvelut ja kauppa

Vaihemaakuntakaavan johtoajatus myös kaupan palveluiden kehittämisen osalta on ollut kestävään liikkumisen ja saavutettavuuden edistäminen. Kaikki maakuntakaavassa osoitetut kaupan alueet ovat kaupunki- tai taajamatoimintojen kehittämisen kohdealueilla, joilla kaavamääräysten mukaan kehittämisen tulee edistää palveluiden saavutettavuutta (Alueen kehittämisen tulee tukea kävely-, pyöräily- ja joukkoliikennereittien parantamista sekä edistää palveluiden saavutettavuutta ja turvaamista. / Alueen vetovoimaisuutta tulee parantaa turvaamalla alueen palvelut maankäyttöä kehittämällä ja edistämällä palvelujen kestävä saavutettavuutta.)

Lausunnossa esiin nostetut, vaihemaakuntakaavassa ja sen yhteydessä laadituissa kaupan selvityksissä tunnistetut kaupan alueisiin liittyvät liikenteelliset haasteet koskevat ensisijaisesti Raision Mylly-Hauninen-Kuninkoja-Itäniitty -aluetta. Tämän vuoksi alue on osoitettu vähittäiskaupan kehittämisen kohdealueena, jonka toteutuneet tai suunnitellut kaupan palvelut edellyttävät keskusta-alueisiin rinnastettavaa hyvää ja monipuolista, myös koettavissa ja toteutettavissa olevaa seudullista saavutettavuutta. Alueen mitoitus perustuu suurelta osin alueella olemassa olevaan ja jo toteutettuun rakennusoikeuteen. Mitoitus voi toteutua jo käyttötarkoituksen muutoksin tai alueen/rakennusten uusiutumisen kautta. Aluetta edelleen kehitettäessä on varmistettava koko kaupunkiseudun ja maakunnan liikenneverkon tasapuolisesta kehittämisestä sekä tehtyjen ja tulevien valtakunnallisten liikenneinvestointien tarkoituksenmukaisuudesta.

Matkakeskus

Matkakeskuksen kehittäminen on osa Turun keskustatoimintojen (C) täydennysrakentamista. Aluetta koskevan suunnittelumääräyksen mukaan ”Maankäytön, kestävän liikkumisen, asumisen, palvelujen ja työpaikkatoimintojen yhteensovittavaa kehittämistä tulee edistää kokonaisvaltaisella suunnittelulla.” Käydyissä keskusteluissa matkakeskus nähdään monipuolisten sekoittuneiden toimintojen laajentumisalueena, jolla kaupallisten toimintojen kehittäminen tulee suhteuttaa Turun keskustan muuhun kehitykseen niin, etteivät alueen nykyiset palvelut vaarannu.

Liikenne

Vaihemaakuntakaavassa on keskitytty taajamien liikenneverkon kehittämiseen sekä muutamiin erikseen jo osallistumis- ja arviointisuunnitelmavaiheessa esitettyihin merkittävimpiin liikennetarkistuksiin. Lausunnossa mainitut uusi seudullinen tie välillä Aura-Mynämäki ja URPO-rata on esitetty jo voimassa olevissa maakuntakaavoissa, eikä niitä ole esitetty tarkistettavaksi tällä vaihemaakuntakaavakerroksella. Liikenneverkko on kuitenkin esitetty kokonaisuudessaan vaihemaakuntakaavakartalla, sillä liikenneverkon kaavamerkinnot ja -määräykset on harmonisoitu eri kaavojen kesken. Lisäksi liikenneverkko parantaa kaavakartan luettavuutta.

Vaihemaakuntakaavatyö käynnistettiin vuonna 2013, jolloin liikenteen palvelut, digitalisaatio ja automatisaatio eivät olleet nousseet vielä keskusteluun ja osaksi liikenneympäristön kehittämistä siinä määrin kuin ne ovat nyt vuonna 2017. Vuonna 2013 ei näitä asioita siten nostettu myöskään kaavan tavoitteiksi. Maakuntakaava mahdollistaa digitalisaation ja automatisaation edistämisen, eikä se edellytä erillisiä maakuntakaavamerkintöjä. Uutta teknologiaa liikenneympäristössä on edistetty Varsinais-Suomen liiton osalta muissa hankkeissa ja foorumeissa, kuten tullaan tekemään myös tulevaisuudessa. Kaavaselistusta täydennetään mm. vaikutusten arvioinnin osalta huomioiden liikenteessä tapahtuvat muutokset.

Parainen-Sauvo-välisen uuden ohjeellisen seututien perustelut on kuvattu selostuksessa luvussa 5.6.5 Liikenteen erillisselvitykset, jossa on tiivistetty Parainen-Kemiönsaari-tieverkkosuunnitelman päivittäminen -selvityksen tulokset.

Vaihemaakuntakaavassa ei ole tarkistettu Salon ja Lohjan välisen nopean ratayhteyden merkintöjä, vaan ne perustuvat jo voimassa olevaan Salo-Lohja-oikoradan vaihemaakuntakaavaan, jonka Ympäristöministeriö on vahvistanut 4.12.2012. Linjaus perustuu alustavaan yleissuunnitelmaan ja sen yhteydessä tehtyyn YVA-prosessin mukaiseen vaikutusten arviointiin. Voimassa olevaa merkintää ei ole perusteltua muuttaa astetta heikommalle tasolle.

Paimion rataoikaisua ei ole osoitettu Paimion kaupungin Vistan osayleiskaavassa sekä asemakaavoissa Liikenneviraston aiempien lausuntojen mukaisesti, joten rataoikaisun poisto jää kaavakartalle.

Kestävien liikennemuotojen huomioiminen taajamien maankäytön suunnittelussa on asetettu kärkitavoitteeksi vaihemaakuntakaavassa, mikä on huomioitu sekä kehittämisperiaatemerkintöjen että aluevarausmerkintöjen kaavamääräyksissä.

Liikenneviraston esityksestä maakuntakaavakarttaa tarkistetaan seuraavilta osin:

- Viestitie, Järveläntie sekä Satamatie/Jalostamontie osoitetaan yhdystienä
- Maantiellä 185 telakalle johtavan eritasoliittymän sijainti korjataan kaavakartalla.
- Valtatien 10 käynnön jälkeen syrjään jäävän valtatie merkintä muutetaan yhdystieksi.
- Päivästä eritasoliittymä lisätään kaavakartalle.
- Turun lentokentän itäinen yhteystarvemerkinnot palautetaan kaavakartalle (tekninen virhe).

Liikenneviraston esityksestä maakuntakaavakartan määräyksiä tarkistetaan seuraavilta osin:

- Teollisuuden ja logistiikan kehittämisen kohdealueen määräyksiin lisätään kirjaus: "...sekä varmistaa monipuolinen saavutettavuus ja valtakunnallisen liikenteen sujuvuus".

Liikenneviraston esityksestä maakuntakaavan selostusta tarkistetaan seuraavilta osin:

- Sivun 57 maininta Satamatie ylikorkeiden kuljetusten reittinä muutetaan Järveläntieksi.
- Vaikutusten arvioinnissa huomioidaan, että osa kaupan kehittämisen alueista ei tue kestäväillä kulkumuotoja, mikä voi heikentää tieverkon toimivuutta alueiden toteutuessa varsinkin suunnitellussa laajuudessaan. Ongelmallisimpia alueita tieverkon toimivuuden kannalta ovat Myllyn-Ikean alueet sekä Kaarinan kaupalliset alueet Liikenneviraston mukaan.
- Selostuksessa puhutaan Helsinki – Turku nopeasta ratayhteyden kehittämisestä, eikä Salo-Lohja-oikoradasta.
- Selostusta päivitetään Uudenkaupungin radan sähköistämiseksi saadun rahoituksen osalta.
- Selostusta täydennetään matkakakeskuksen osalta niin, että siinä huomioidaan liityntäpysäköinnin ja sähköautojen latauspistetarpeet sekä matkaketjujen sujuvuus eri liikkumispalvelujen välillä. Matkakakeskuksen käsitettä kestävä liikenteen solmukohtana monipuolisine toimintoineen tarkennetaan.

Liikenneviraston esityksestä maakuntakaavan liiteaineistoa tarkistetaan seuraavilta osin:

- Pyöräilyn seudullinen laatureitti osoitetaan myös valtatie 8 varteen Turun ja Raision keskustan välille.

Varsinais-Suomen liitto esittää, että seuraavat tarkennus- ja lisäystarpeet käsitellään liikennejärjestelmätyössä ja huomioidaan mahdollisesti tulevissa maakuntakaavoissa:

- Liikenteen palveluiden, digitalisaation ja automatisaation huomioiminen ja edistäminen.
- Turun kehätien 6-kaistamisen tarpeet.
- Maakunnallinen joukkoliikenne / paikallisjunaliikenne.

Laus./muist. ant. **Länsi-Suomen merivartiosto**

Pvm 26.5.2017

Dnro 91/2013

Seutukunta

Sisältö *Länsi-Suomen merivartiostolla ei ole lausuttavaa vaihemaakuntakaavaehdotukseen liittyen.*

Vastine Ei aihetta vastineeseen.

Laus./muist. ant. **Metsähallitus**

Pvm 6.6.2017

Dnro 91/2013

Seutukunta

Sisältö *Pyhärannan Reilassa puolustusvoimien käyttö on päättynyt mikä on huomioitu vaihemaakuntakaavan luonnoksessa muuttamalla merkintä retkeily- ja matkailutoimintojen alueeksi (r). Metsähallitus ehdottaa Reilan taustamerkinneiksi MRV ja S. Metsähallituksen maankäyttöpäätösten mukaan Reilan sisäosat ovat metsätalouskäytössä (kartalla vihreät alueet) ja ranta-alueet on varattu suojelutarpeisiin (kartalla punaiset alueet).*

LIITE

Kartta Metsähallituksen alueista Pyhärannan Reilassa.

Vastine Vaihemaakuntakaavan teemojen ulkopuolella tehtävät tarkistukset tehdään hyväksytyissä ja vahvistetuissa maakuntakaavoissa käytettyjä merkintätapoja ja kaavamääräyksiä sekä merkitsemisperiaatteita muuttamatta. Kokonaisuudessaan S-merkinnällä on osoitettu kaikki ne alueet, joilla on todettu seudullisesti merkittäviä luonnonarvoja.

Laus./muist. ant. **MTK Varsinais-Suomi**

Pvm 5.6.2017

Dnro 91/2013

Seutukunta

Sisältö *Kaavaluonnoksen tarkastelu on hankalaa, sillä karttamateriaaleihin on esitetty ainostaan muutokset. Toisaalta on ymmärrettävää, että osa materiaalista on muutoksiin paneutuva esitysmuoto. Mutta materiaalista olisi ehdottomasti löydettävä koko vaihemaakuntakaavaesitys. Erityisesti tilanne on ongelmallinen maaseutualuiden osalta, sillä materiaali on tältä osin ”valkoista karttamateriaalia”. Esitämme, että materiaali saadaan kokonaisuudessaan, ja lausuntoaikaa jatketaan tältä osin.*

Emme hyväksi kaavaluonnoksen esitystä maankäyttöä, asuminen ja liikenne -sopimuksien uittamista sopimusmenettelystä maakuntakaavan kautta ohjaavaksi toiminnoksi. Tässä ollaan muuttamasta sopimusta lain veloitteeksi, mikä ei ole hyväksyttävää.

Esityksen luonne on osin hämmentävä. Kirjallisessa materiaalissa todetaan (s 61) kohta 7.4., ensimmäinen kappale: Vaihemaakuntakaavalla tähdätään taajamien vetovoiman vahvistamiseen. Emme pysty ymmärtämään tällaista tavoitetta järkiperustein. Ja kokonaisuudessaan kaavaa tulisikin muuttaa koko maakunnan tasa-arvoista kehittämistä.

Kappaleessa 7.7. kaavaesitystä perustellaan ilmastonmuutoksen torjunnalla ja sopeutumisella. Ilmastonmuutoksen negatiiviset vaikutukset ovat lisääntyneet globaalisti käsi kädessä urbanisoitumisen kanssa. Nyt kaavaselelmä tarjoaa tätä yhdyskuntarakenteen tiivistämistä keinona ilmastonmuutoksen vastustamiselle. Ilmastonmuutoksen vastustamisen osalta ainoat perusteltavissa olevat ratkaisut liittyvät raskaan liikenteen mahdollisimman tehokkaaseen ja jouheaan toimintaan. Muilta osin näemme ratkaisuvaihtoehtojen olevan vailla todellisuuspohjaa. Tällöin voisi olla perusteltua perustella asiaa ideologiseksi valinnaksi, sillä sitähan se on.

Asutuksen tiivistämisen sijaan rakentaminen tulisi suunnata selkeästi pientalovaltaiseen suuntaan. Tällöin kiinteistökohtainen hajautetun uusiutuvan energiantuotannon mahdollisuudet ja kehittyvä teknologia saataisiin huomattavasti paremmin hyödynnettyä kuin tiiviissä yhdyskuntarakenteessa. Samoin erilaiset mahdollisuudet kiertotalouden toteuttamiseksi asukaskohtaisesti paranisivat huomattavasti.

Kaavaesitys näkee kävelleen, pyöräillen ja julkisilla kulkuneuvoilla tapahtuvan liikkumisen tavoitteena ja ihannetilana. On huolestuttavaa, että yksityisen/ylhteisö-autoilun nopeaa kehitystä ei ole edes mainittu esityksessä. Kehittyvillä akkujärjestelmillä, autojen älyominaisuuksissa sekä yhteisomistuksilla, vain joitain mainitaksemme, luodaan seuraavan vuosikymmenen aikana aivan uudenlainen liikkumisen järjestelmä ja infra. Kaavaesityksen voisikin sanoa tältä osin kääntäneen katseensa ”purjelaivojen aikaan”.

Yhteiskunnassa on odotettavissa palveluiden tehostumisen, digitalisaation ja ihmisten työn luonteen ja työnteokoajojen merkittävästi muuttuvat ja erilaistuvat liikkumistarpeet- ja ajat. Julkinen liikenne, puhumattakaan polkupyörästä, ei pysty vastaamaan mm. yhteiskunnan (valitettavasti) harvenevien ja keskittyvien palveluiden saavutettavuuteen. Koko maakunnan asukkaille palvelut ovat saavutettavissa vain yksityisessä käytössä olevalla autolla (tai sen johdannaisena). Esitämme, että liikkumisen filosofian katsotaan uudelleen, ja myös taajama-alueille tehdään maankäyttöön tarvittavat muutokset.

Kaavaehdotus ei huomioi millään lailla jo toteutunutta päätöstä Uudenkaupungin radan sähköistämisestä, ja sen tarjoamista mahdollisuuksista kehittää ko. radan vaikutusalueella asumista ja tuotannollista toimintaa. Kaavaa onkin korjattava tältä osin. Rautateiden asemapaikkojen osalta esitämme tiiviimpää asemaverkkoa. MM uuden Salo-Lohja yhteyden välillä ei ole lainkaan esitetty varauksia asemille. Käsitksemme mukaan esim. Suomusjärvelle olisi saatava asemavaraus.

Yksityiskohtaiset kommentit:

MALPE-ajattelu

Turun kaupunkiseuduilla tukeudutaan maankäyttö, asuminen ja liikenne -sopimuksiin. Vaihemaakuntakaavalla laillistetaan sopimusten sisältö.

Sopimusten virallistamisella kaavoituksessa on omat riskinsä. Kaavaehdotuksessa vedotaan edelleen Valtakunnallisiin alueidenkäyttötavoitteisiin (VAT) yhdyskuntien tiivismissä. VAT:it ovat kuitenkin muuttumassa, ja luonnos uusiksi tavoitteiksi on lausunnolla kesäkuun 2017 loppuun saakka. Uusissa tavoitteissa yhdyskuntien tiivistämisaikajattelu on luovuttu.

Maaseudun ja alkutuotannon elinkeinoja ei tule rajoittaa maakuntakaavoituksessa vaan niitä ohjataan tarkemmalla kaavoituksella.

Yhdyskuntien tiivistämistavoitteissa ei voida enää vedota valtakunnallisiin alueidenkäyttötavoitteisiin. Tiivistämistä tulee harkita uudelleen, ja mahdollistaa taajamien reuna-alueiden rakentaminen ja muu maankäyttö hallitusohjelman linjausten mukaisesti. Vain välittömällä yleiskaavojen reuna-alueilla aidon kasvupaineen läheisyydessä voidaan haja-asutusalueen rakentamista ohjata tiiviimmäksi.

Liikenne- ja logistiikkaratkaisut

Kaavaluonnoksessa esitetyt elinkeinoelämää palvelevat liikenneratkaisut ovat pääsääntöisesti hyviä. Toki edellä mainittu voimakas painotus ”kävely, polkupyörä, bussi” ei kykene juurikaan tarjoamaan tehokkaita ja kestäviä ratkaisuja liikkumiseen.

Liikennesuunnitelmista pidämme tärkeinä:

Kantatie 40 (Turun Ohikulkutie nelikaistaistamista välillä vt I - Naantalintien satama. Samalla Raisioalueen liikennejärjestelyt tulee toteuttaa pikaisesti; niin keskustan tunneli kuin kt40/valtatie 8 liittymäjärjestelyt.

Valtateiden 8 ja 9 moottoritieosuusien pidentämistä suunnitellusti, valtiolla 8 tavoitteena tulee olla mahdollisimman suuri moottoritien osuus välillä Turku-Oulu. Varsinais-Suomen kannalta akuutti tarve on Laitilan risteysjärjestelyillä, mutta raskaan liikenteen kannalta myös Eurajoen kohdan parantaminen on kiireellinen.

Emme kannata vt 10 kääntämistä vt 9:lle, vaan katsomme, että Liedon itäinen ohitus olisi toteutettava.

Salon itäisen ohituksen ja VT I:lle tuleva linjaus voisi olla lähempänä Saloa, tullen siten Salo-Somero -tielle; esitetty linjaus aiheuttaa raskaalle liikenteelle turhia lisäkilometrejä.

Kt 41 -vt 9 yhteysväli Riihikoski - Kyrö tulee säilyttää kaavassa, sillä Kyrön sahan liikenne on merkittävä.

Rataverkon osalta edellä olemme jo todenneet esityksen puutteellisuuden Turku-Uusikaupunki -radan osalta. Kaavassa oleva Uusikaupunki - Rauma ratalinjan varaus on perusteltu, mutta vaatii tarkemman selvityksen.

Pidämme hyvänä ja tarpeellisena Saramäen järjestelyratapihaa. Junapuuterminaalit on mitoitettava siten, että täysmittainen (vähintään 1 500 m³ puuta) juna saadaan lastattua. Salon ja Turun ratapihojen nykyiset junapuuterminaalit on säilytettävä.

Kaavaesitys ei ota juurikaan kantaa ammattimerenkulun väyliin. Varsinais-Suomen satamien on jatkossa pystyttävä palvelemaan nykyistä huomattavasti paremmin ja edullisemmalla hintatasolla myös maa- ja metsätaloustuotteiden kuljetustarpeita. Nyt satamat eivät palvele tätä tarkoitusta. On varauduttava siihen, että

raakapuutakin tullaan jatkossa kuljettamaan entistä enemmän myös ulos maasta meriteitse ja raakapuuta on pystyttävä ajamaan satamien terminaalivarastoihin etukäteen, joten terminaalitilojen on oltava riittävät. Vaihemaakuntakaavassa on kiinnitettävä huomiota siihen, että alueen satamien (Naantali, Turku ja Uusikaupunki, ja osin maakuntaa palvelevat Hango ja Rauma), satamien terminaalitilojen, satamaväylien, palveluiden ja liikenneyhteyksien satamiin ovat kunnossa. Satamien yhteyteen tulee osoittaa riittävän suuret alueet mm puutavaran varastointia ja käsittelyä varten.

Kaavamerkinnot ja -määräykset

Maa- ja metsätalousvaltainen alue (M)

Merkintä: ”Merkinnällä osoitetaan pääasiassa maa- ja metsätaloukseen tarkoitettuja alueita, joita voidaan käyttää myös jokamiehenoikeuden mukaiseen ulkoiluun ja retkeilyyn. Alueita voidaan käyttää harkitusti myös haja-asutusluonteiseen pysyvään tai loma-asutukseen.

Jokamiehenoikeuksiin viittaaminen on kaavoituksessa kaavatasosta riippumatta tarpeetonta. Poistetaan viittaus merkinnöiltä M ja MRV.

Suojelualue (S)

Suojelualueiden merkintään S on epätarkka ja johtaa tarpeettomasti virhetulkintoihin maankäyttöä suunniteltaessa. S-merkintä ei perustu selkeästi määriteltyyn erityislainsäädäntöön, vaan sillä esitetään valtakunnallisesti, maakunnallisesti tai seudullisesti merkittävät luonnon-, maiseman- ja vesiensuojelualueet.

Merkittään kaavaan vain sopimuksellisessa tilassa olevat luonnonsuojelulain mukaiset suojelualueet käyttäen merkintää SL.

Poistetaan S-merkinnät.

Retkeily ja matkailutoimintojen alue (R)

Merkinnällä osoitetaan olemassa olevia ja kehittyviä retkeily- ja matkailutoimintojen alueita ja kohteita. Alueet on osoitettu niiden liittyessä/kytkeytyessä taajamarakenteeseen.

Lisätään kaavamääräykseen: alueiden kehittäminen perustuu maanomistajien kanssa tehtyihin sopimuksiin.

Vastine

Taajamien maankäyttö ja palvelut

Yhdyskuntarakenteen eheytymiseen liittyvät kysymykset kohdistuvat erityisesti kasvaville kaupunkiseuduille, joissa kaupungistumiseen liittyvät kysymykset tulee ennakoivasti ratkaista suunnittelun ja kaavoituksen keinoin. Kaavatyössä keskitytään tarkastelemaan taajama-alueita ja kaupunkiseutujen kaupunkikehitystä sekä siihen vaikuttavia tekijöitä, mm. lieverakentamisen merkitystä kestäväälle kaupunkikehitykselle sekä hitaamman kasvun aikana kasvun kohdentamisen ja alueiden suunnittelun ja toteuttamisen vaiheistamisen tärkeyttä.

Taajamien maankäytön tarkistamisen strateginen tavoite on kasvun keskittäminen nykyisille maakuntakaavan aktiivisen maankäytön alueille sekä keskeisille, erityisesti vetovoimaisuustekijöiltään kehitettävillä alueille. Kasvu sisäänpäin hillitsee taajamarakenteen laajentumista ja edistää yhdyskuntarakenteen eheytymistä.

Yhdyskuntarakenteen hajautuminen on ilmiö, jota hillitään suunnittelun ja rakentamisen ohjauksella. Valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet edellyttävät maakuntakaavoitukselta yhdyskuntarakenteen eheyttämiseen tarvittavien toimenpiteiden esittämistä. Varsinais-Suomi on taajaan asuttu maakunta, jossa täysin rakentamattomia yhtenäisiä alueita on pääsääntöisesti vain luonnonsuojelualueilla. Maakunnassa alkutuotannon elinkeinojen harjoittaminen luo myös asutuksen sijoittumisesta johtuvia seudullisia

ominaispiirteitä. Kaavan rajauksesta johtuen kaava ei ota kantaa maaseudun hajarakentamiseen, vaan painopiste tarkastelussa on taajamien ja niiden välittömässä läheisyydessä olevien ns. lievealueiden kehityksessä. Nämä ovat myös yhdyskuntarakenteen eheyttämisen kannalta keskeisimmät ja vaikuttavimmat alueet, joihin kaavan kehittämistoimenpiteet kohdistuvat.

On tärkeää tunnistaa seutukohtaiset erot kaupunki- ja taajamien kehityksessä ja huomioida ne kaavaratkaisussa. Turun kaupunkiseudun tarkastelu ja esitettävät ratkaisut seudun kehittämiseksi sisältävät moniulotteisimman mm. joukkoliikenteen kehittämiseen tukeutuvan keinovalikoiman, jonka periaatteita sovelletaan kaupunkiseuduittain taajamakohtaisesti mm. sijainti, koko ja ominaisuudet huomioiden. Seudullisen palveluverkon kannalta merkittävät taajamat osoitetaan taajamatoimintojen kehittämisperiaattemerkinnällä. Lähtökohtana on keskeisen taajama-alueen vetovoimaisuuden voimakas kasvattaminen. Palvelujen turvaamisen edellytys on riittävä määrä palveluita tarvitsevia asukkaita.

Taajamien elinvoimaisuus ja erityisesti palvelujen säilymisen edellytysten turvaaminen on maaseututaajamissa yhtä tärkeää, ellei jopa tärkeämpää kuin tiiviillä ydinkaupunkiseudulla. Kaavan tavoitteet kestävien kulkutapojen osuuden parantamiseksi sekä olemassa olevien taajamien täydentämiseksi ja tiivistämiseksi ovat Valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden mukaisia, jotka ovat olleet voimassa maakuntakaavaa laadittaessa.

Liikenne

Vaihemaakuntakaavatyö käynnistettiin vuonna 2013, jolloin liikenteen palvelut, digitalisaatio ja automatisaatio eivät olleet nousseet vielä keskusteluun ja osaksi liikenneympäristön kehittämistä siinä määrin kuin ne ovat nyt vuonna 2017. Vuonna 2013 ei näitä asioita siten nostettu myöskään kaavan tavoitteiksi. Maakuntakaava mahdollistaa digitalisaation ja automatisaation edistämisen, eikä se edellytä erillisiä maakuntakaavamerkintöjä. Uutta teknologiaa liikenneympäristössä on edistetty Varsinais-Suomen liiton osalta muissa hankkeissa ja foorumeissa, kuten tullaan tekemään myös tulevaisuudessa.

Kaavaselistusta täydennetään mm. vaikutusten arvioinnin osalta huomioiden liikenteessä tapahtuvat muutokset.

Vaihemaakuntakaavan selostusta päivitetään Uudenkaupungin radan sähköistämiseksi saadun rahoituksen osalta. Vaihemaakuntakaavassa on huomioitu sähköistämisen mahdollisuudet myös maankäyttöön seuraavin keinoin: Kaavakartalle on esitetty paikallisjunaliikenteen asemat, mikä mahdollistaa henkilöjunaliikenteen kehittämisen Uudenkaupungin radalla. Paikallisjunaliikenteen asemien ympäristö on osoitettu taajamatoimintojen kehittämisen kohdealueena, mikä mahdollistaa asumisen, palvelujen ja yritystoiminnan kehittämisen alueella. Myös uudenkaupungin yritysalueille on osoitettu laajentumisalueita.

Rautateiden asemaverkko perustuu olemassa oleviin suunnitelmiin ja selvityksiin. Salo-Lohja-välin asemapaikat tarkentuvat käynnissä olevan Helsinki-Turku nopean ratayhteyden yleissuunnitelman laatimisen yhteydessä. Asemaverkko voidaan osoittaa maakuntakaavaan seuraavissa vaihemaakuntakaavoissa, kun pohjalla ovat selvitykset ja suunnitelmat ovat riittävät. Maakuntakaavassa on osoitettu sekä Muurlaan että Suomusjärvelle taajamatoimintojen kehittämisen kohdealueet, jotka edesauttavat taajamien kehittämistä niin, että paikallisjunaliikenteen kannattaa pysähtyä myös näissä taajamissa.

Valtatien 8 kehittäminen maakuntatasolla Eurajoen kunnan alueella kuuluu Satakunnan liiton tehtäviin.

Valtatien 10 käänntö perustuu tehtyihin selvityksiin sekä käytyyn vuoropuheluun maakunnan eri toimijoiden sekä Liedon kunnan virkamiesten välillä sekä Liedon kunnan ja Varsinais-Suomen liiton poliittisiin päätöksiin.

Salon itäisen ohikulkutien loppuosuus perustuu tehtyihin selvityksiin ja suunnitelmiin, eikä näiden perusteella aiheuta raskaalle liikenteelle lisäkilometrejä vaan lyhentää niitä.

Riihikoski-Kyrö-välinen yhteys palvelee lähinnä paikallista liikennettä ja voidaan toteuttaa hyvin olemassa olevaa tieverkkoa hyödyntäen, minkä takia turhia odotuksia luova ja maankäytön kehittämistä vaikeuttava yhteystarvemerkintä on poistettu maakuntakaavakartalta.

Vaihemaakuntakaavassa on keskitytty taajamien liikenneverkon kehittämiseen sekä muutamiin erikseen jo osallistumis- ja arviointisuunnitelmavaiheessa esitettyihin merkittävimpiin liikennetarkistuksiin.

Lausunnossa mainitut Turun ja Helsingin välinen nopea ratayhteys ja URPO-rata on esitetty jo voimassa olevissa maakuntakaavoissa, eikä niitä ole esitetty tarkistettavaksi tällä vaihemaakuntakaavakerroksella, minkä takia niiden merkintöjä ja määräyksiä ei ole muutettu (harmonisointia lukuun ottamatta) eikä näihin ole perusteltu selostuksessa. Liikenneverkko on kuitenkin esitetty kokonaisuudessaan vaihemaakuntakaavakartalla, sillä liikenneverkon kaavamerkinnot ja -määräykset on harmonisoitu eri kaavojen kesken. Lisäksi liikenneverkko parantaa kaavakartan luettavuutta.

MTK:n lausunnossa viitataan junapuuterminaalien sekä satamien alueiden riittävyteen puutavaran kuljetusten näkökulmasta. Luonnonvarojen hyödyntäminen sekä niihin liittyvää logistiikkaa tarkastellaan tarkemmin käynnissä olevassa Luonnonvarojen ja -arvojen käsittelevässä vaihemaakuntakaavassa.

Laus./muist. ant. **Museovirasto**

Pvm 2.6.2017

Dnro 91/2013

Seutukunta

Sisältö **KAAVAN LÄHTÖKOHDAT**

Luonteeltaan strategisessa vaihemaakuntakaavassa alueidenkäytölle on pyritty luomaan periaatteita maakunnan vetovoimakehityksen edistämiseksi. Kaava keskittyy taajamien maankäyttöön sekä taajamiin liittyviin liikenteen ja kaupan palveluverkon kehittämistavoitteisiin.

Kaavakartassa esitetään vain teemaan kuuluvat uudet ja kumoutuvat merkinnät, tekniset korjaustarpeet sekä erilliskysymyksinä ratkaistavat asiat. Yhtenä erilliskysymyksenä on mm. retkeily- ja matkailutoimintojen uudeksi alueeksi osoitettu Kemiönsaaren Örö, joka on puolustusvoimilta Metsähallitukselle siirtynyt E-alue. Saari on merkitty myös luonnon-, maiseman- ja vesiensuojelualueeksi. Örön osalta vaihemaakuntakaavan ratkaisu vastaa Dragsfjärdin itäisen saariston rantaosayleiskaavan muutosta.

Kaavakartalle on merkitty käsiteltävien teemojen mukaisesti eri tavoin kehitettävät kohdealueet, yhdyskuntarakenteen laajentumisen selvitysalueet, perinteisemmät kohde- ja aluemerkinnot sekä liikenneverkosto. Muut teemat on pääosin ratkaistu aiemmissä maakuntakaavaprosesseissa tai ohjelmoitu seuraaviin vaihemaakuntakaavoihin. Kulttuuriympäristö on ratkaistu aiemmissä maakuntakaavoissa koko maakunnan osalta.

Kaavamerkintöjen sisältö, tulkinta ja perustelut on kuvattu yksityiskohtaisemmin kaavakorteissa. Lisäksi niissä on selostettu mm. kaavan yleisratkaisua ja vaikutuksia eri osa-alueisiin, kuten kaupunkikuvaan, maisemaan, kulttuuriperintöön ja rakennettuun ympäristöön sekä tuotu esille ratkaisua perustelevat selvitykset, liitteet tms. aineisto. Liitteinä esitetään mm. seutukuntaakohtaiset teemakartat ja perustelut.

MUSEOVIRASTON KANTA

Kaavan tavoitteet ovat periaatteeltaan kannatettavia niiden suunnatessa taajamien kasvua nykyisille aktiivisen maankäytön alueille ja vetovoimaltaan keskeisille kehitettävillä alueilla ehkäisten yhdyskuntarakenteen hajaantumista. Samalla on huolehdittava siitä, että erilaiset hyvän elinympäristön arvo- ja vetovoimatekijät säilyvät ja korostuvat. Tähän liittyy mm. viher- ja virkistysalueiden sekä luonnon- ja kulttuuriympäristöjen turvaaminen.

Olevien kaupunki- ja taajama-alueiden osoittaminen kehittämisen painopistealueiksi hillitsee aiheellisesti rakentamista uusille alueille. Identiteetiltään vakiintuneille alueille ja rakennettuun kulttuuriympäristöön kohdistuvan alueiden käytön tehostamisen on kuitenkin oltava riittävän maltillista. Kaavaselostuksessa todetaankin taajamakehittämisen yhdeksi lähtökohdaksi alueen ominaispiirteet ja rakennetun ympäristön laatu. Esimerkiksi kaupunkikehittämisen kohdealuetta ja keskustatoimintojen alueita koskevissa suunnittelumääräyksissä rakenteen tiivistämisen edellytetään niin ikään olevan ympäristön ominaispiirteet huomioivaa.

Kaavan luonnosvaiheessa ei vielä esitetty vaikutustenarviointia. Vaikutukset on nyt arvioitu aihealueittain ja kaavamerkintäkohtaisesti. Kaupunkikuvaa, maisemaa, kulttuuriperintöä ja rakennettua ympäristöä koskevassa vaikutustenarvioinnissa kaavaratkaisun todetaan edistävän kokonaisvaltaista kaupunkisuunnittelua, joka huomioi rakennetun ja rakentamattoman ympäristön ominaispiirteet. Paikoin taajamatoiminnot kuitenkin laajentuvat arvokkaille maisema-alueille ja rakennetun ympäristön tiivistyminen voi olla ristiriidassa kulttuuriympäristöjen säilyttämisen kanssa.

Kaavakorteissa tuodaan yksityiskohtaisemmin esille, onko kaavamerkinnoilla esim. sijaintinsa vuoksi vaikutusta kokonaisuusmaakuntakaavassa huomioituun kulttuuriperintöön ja luonnonsuojeluun. Yhtenä lähtökohdana korostetaan rakennetun ympäristön laadun sekä herkkien kulttuuriperintö-, luonto- ja virkistysalueiden

huomioimista.

Kaavamerkinnoista ohjeellisten uusien valtatielinjausten todetaan mm. halkovan Aurajokilaakson valtakunnallista maisema-alueita. Pohjoisempi vaihtoehto sijoittuisi runsaita kulttuurikerrostumia sisältävään maisemaan ja eheään kokonaisuuteen, missä muutoksia voidaan pitää haitallisempina kuin eteläisemmässä vaihtoehdossa. Valtakunnallisesti merkittävän Pukkilan kartanomuseon alueen (RKY2009) todetaan puolestaan sijaitsevan teollisuustoimintojen alueiden välissä.

Muissakin kaavamerkinnoissa esiintyy nähtävästi kohdentamisia alueille, jotka ovat maisemallisesti tai rakennusperinnön kannalta merkittäviä valtakunnallisesti tai maakunnallisesti. Arvokkaille maisema-alueille laajentuvien taajamatoimintojen alueiden todetaan muuttavan paikoin maisemaa ja mahdollisesti maisemaraajausta, mutta kohteita ei ole tarkemmin yksilöity. Kulttuuriympäristöihin kohdistuvat vaikutukset tulisi mainita kattavasti vaikutusten arvioinnissa. Huomiot ovat hajanaisia myös seutukohtaisten teemakarttojen suunnitteluohjeissa. Esimerkiksi Uudenkaupungin keskustan rakennetta kehitettäessä edellytetään otettavaksi huomioon valtakunnallisesti merkittävä puutalokorttelialue, mutta muilta alueilta ei ole esitetty vastaavaa.

Kaavassa on siten vielä puutteita valtakunnallisesti merkittävän kulttuuriympäristön turvaamisessa ja ne tulisi korjata mm. viranomaisten laatimat inventoinnit huomioon ottaen.

Lisäksi Museovirasto pitää tärkeänä, että kulttuuriympäristöteema käsiteltäisiin lähitulevaisuudessa kokonaisuutena ja yhdenmukaisesti koko maakunnan alueella. Voimassa oleva maakuntakaava on vahvistettu useassa erässä ja osa niistä ennen valtioneuvoston päätöstä valtakunnallisesti merkittävistä rakennetuista kulttuuriympäristöistä (RKY 2009). Teeman käsittely olisi hyvä ajoittaa siten, että valmistettava päätös valtakunnallisesti arvokkaiden maisema-alueiden päivityksestä olisi mahdollista ottaa huomioon.

Vastine

Vaihemaakuntakaava laaditaan täydentämään kokonaismaakuntakaavaa, jonka merkinnät ovat voimassa lukuun ottamatta niitä merkintöjä, jotka vaihekaava korvaa tai kumoaa. Kokonaismaakuntakaavan kulttuuriympäristöä turvaaviin ja reunaehdoja suunnittelulle asetaviin merkintöihin ei ole tehty muutoksia vaihemaakuntakaavan käsitellessä ainoastaan kaavan otsikon mukaisia teemoja.

Taajamiin kohdistuvan maankäytön aluevarausten tarkentuminen tai alueeseen kohdistuva taajamatoimintojen kehittämisperiaattemerkintä ei muuta kokonaismaakuntakaavassa määriteltyjä periaatteita ottaa huomioon valtakunnallisesti ja maakunnallisesti arvokkaat kulttuuriympäristöt. Varsinais-Suomen rikkaasta kulttuuriympäristöstä johtuva erityispiirre on useiden taajama-alueiden sijainti maisemallisesti arvokkailla alueilla, mikä luo lähtökohdan maankäytön suunnittelulle ja rakentamisen ohjaukselle. Kehittämisperiaatteisiin sisältyy arvokkaiden alueiden huomioiminen alueiden kehittämisen kokonaisvaltaisessa tarkastelussa. Aluevarausten laajennukset, jotka sijaitsevat kulttuuriympäristöllisesti arvokkailla alueilla, ovat pääsääntöisesti olemassa olevien alueiden laajennuksia ja jatkavat johdonmukaisesti taajamarakennetta. Näitä alueita koskevat samat suunnittelun reunaehdot kuin voimassaolevien aluevarausten suunnittelua ja nämä on huomioitu kokonaismaakuntakaavassa alueiden kehittämisen lähtökohdana. Maakuntakaavaehdotuksen laadintaa ovat ohjanneet rakennemallissa sitoudutut periaatteet, tehdyt selvitykset, kuntien yleiskaavat tai meneillään olleiden yleiskaavaprosessien selvitykset sekä asemakaavat. Vaikutusten arvioinnin laajuuden tarvetta on arvioitu tämän mukaisesti.

Täydennetään vaikutusten arviointia seuraavasti: Kaavaehdotuksen taajama-alueita koskevat aluevarauslaajennukset rakentamattomille V-, M- ja MRV-alueille ovat pääsääntöisesti vähäisiä. Osa alueista sijaitsee tai sivuaa vähäisessä määrin arvokkaita maisema-alueita. Merkittävimmät alueet, jotka voivat muuttaa maisemaa ja maisemaraajausta sijaitsevat Salossa, Paimiossa ja Liedossa. Saloon ja Paimioon osoitetut laajennukset perustuvat oikeusvaikutteisiin yleiskaavoihin. Liedossa vt10 kaakkospuolelle jäävä taajamatoimintojen alueen laajennus perustuu poistuvan eteläisen ohituksen tielinjauksen tuomiin maankäytön kehittämismahdollisuuksiin. Alueiden reunat mukailevat maisema-alueen reunaa. Muutokset maisemaraajauksessa tapahtuu tarkemmalla suunnittelulla.

Täydennetään kaupunki- ja taajamatoimintojen kehittämisen kohdealue -merkintöjen määräystä seuraavasti: ”Alueen kehittämisessä tulee turvata luonto-, kulttuuriympäristö- ja maisema-arvot sekä yhtenäisten virkistysalueiden ja ekologisten yhteyksien jatkuvuus”.

Kulttuuriympäristöteemaa tullaan tarkastelemaan yksityiskohtaisemmin tulevilla maakuntakaavaprosesseissa.

Laus./muist. ant. **Oikeusministeriö**

Pvm 4.5.2017

Dnro 91/2013

Seutukunta

Sisältö *Oikeusministeriö ei anna lausuntoa Varsinais-Suomen vaihemaakuntakaavasta.*

Vastine Ei aihetta vastineeseen.

Laus./muist. ant. **Pirkanmaan liitto**

Pvm 9.6.2017

Dnro 91/2013

Seutukunta

Sisältö *Pirkanmaan maakuntavaltuuston 27.3.2017 hyväksymässä uudessa Pirkanmaan maakuntakaavassa 2040 on osoitettu yhtenäiset tieosat, joiden kunto, liikennetarve tai ympäriövä maankäyttö edellyttävät tien rnerkittävää parantamista. Pirkanmaan liitto näkee tarkoituksenmukaisena, että maakuntarajan ylittävää tieverkkoa koskevat maakuntakaavamerkinnät vastaisivat toisiaan eri maakuntien alueilla, jolloin myös rnerkintöjen vaikuttavuus tehostuu. Tästä syystä Pirkanmaan liitto kannustaakin myös Varsinais-Suomen liittoa vielä pohtimaan maakuntakaavamerkinnän hyödyntämistä maakunnan liikenneverkon kehittämistyön edistämisessä.*

Muutoin Pirkanmaan liitolla ei ole huomautettavaa Varsinais-Suomen liiton vaihemaakuntakaavan I. ehdotuksesta.

Vastine *Vaihemaakuntakaavassa on keskitytty taajamien liikenneverkon kehittämiseen sekä muutamiin erikseen jo osallistumis- ja arviointisuunnitelmavaiheessa esitettyihin merkittävimpiin liikennetkaisuuihin sekä liikenneverkon merkintöjen ja määräysten harmonisointiin. Päätieverkon kehittäminen ei ole ollut tässä vaihemaakuntakaavassa keskiössä eikä sen pohjalle ole olemassa kattavaa selvitystä, joten ehdotamme, että asia selvitetään ja suunnitellaan perusteellisemmin seuraavissa maakuntakaavoissa.*

Laus./muist. ant. **Puolustusministeriö**

Pvm 30.5.2017

Dnro 91/2013

Seutukunta

Sisältö *Varsinais-Suomen liiton alueella sijaitsee useita maanpuolustuksen kannalta tärkeitä kohteita. Maakuntakaavalla on keskeinen merkitys näiden kohteiden toimintaedellytysten turvaamisessa.*

Puolustusministeriö on asian käsittelyn yhteydessä saanut lausunnon Pääesikunnalta (liite) ja yhtyy muutosehdotusten osalta siinä esitettyihin näkemyksiin.

Pääesikunta/logistiikkaosasto:

Puolustusministeriö on viiteasiakirjalla pyytänyt Pääesikunnalta lausuntoa Varsinais-Suomen taajamien maankäytön, palveluiden ja liikenteen vaihemaakuntakaavaehdotuksesta.

Lausuttavan olevassa vaihemaakuntakaavassa keskitytään ainoastaan taajamien maankäyttöön ja taajamiin liittyviin liikenteen ja kaupan palveluverkon kehittämistavoitteisiin ja -kysymyksiin. Rajauksen ulkopuolelle jäävät teemat on pääosin ratkaistu joko aiemmissa maakuntakaavaprosesseissa tai ohjelmoitu seuraavien vaihemaakuntakaavojen aiheiksi. Vaihemaakuntakaava kumoaa ja korvaa voimassa olevan maakuntakaavan seuraavilta osin:

- aktiivisen maankäytön aluevaraus- (A, C, TP, T, E, R) jakohdemerkintöjä (at, c, km, t, t-kem, et) sekä niihin liittyvien/rajautuvien virkistys-, suojelu ja maa- ja metsätalousvaltaisten alueiden aluevarausmerkintöjä (V, S, M, MRV)*
- kaupunkikehittämisen kohdealue ja raideliikenteeseen tukeutuva taajamatoimintojen kehittämisen kohdealue - kehittämisperiaatemerkinät*
- liikenteen merkintöjä*

Lisäksi vaihemaakuntakaavassa tehdään valittujen teemojen ulkopuolisia teknisiä tarkistuksia ja korjauksia, jotka on erikseen lueteltu kaavaselostuksen luvussa 6.8. eli seuraavat asiat puolustusvoimien osalta:

- Puolustusvoimien käytöstä vapautuneet alueet Pyhärannan Reilassa ja Kemiönsaaren Örössä on poistettu erityistoimintojen alueiden E-aluemerkinnät. Örössä on lisäksi ep-kohdemerkinnällä osoitettu puolustusvoimien hallintaan jäävä alue.*
- Maakuntakaavan suojavyöhykemerkinät on päivitetty (sv-osa-aluemerkintä) TUKES:n tietojen perusteella. Merkinnällä on osoitettu lisäksi puolustusvoimien, ratapihojen ja satamien varoalueet. Kaavaan on lisätty Someron E-alueen varoalue ja kumottu Pyhärannan Reilan varoalue.*
- Eri kaavaprosesseissa vahvistuneita merkintöjä on yhdenmukaistettu.*

Pääesikunta esittää seuraavia muutoksia ja lisäyksiä sisällytettäväksi Varsinais-Suomen taajamien maankäytön, palveluiden ja liikenteen vaihemaakuntakaavaan.

Pääesikunnan näkemyksen mukaan puolustusvoimien käytössä olevat alueet tulee merkitä EP-merkinnän (Puolustusvoimien alue) ja niihin tulee sisällyttää seuraavanlaiset kaavamääräykset:

Merkinnällä osoitetaan sellaiset puolustusvoimien pysyvässä käytössä olevat varuskunta-, harjoitus- ja vastaavat alueet, joille yleisön pääsy on rajoitettu. Alue varataan puolustusvoimien käyttöön.

Suunnittelumääräys: Alueidenkäytön suunnittelussa on turvattava riittävät alueelliset edellytykset varuskunnille, ampuma- ja harjoitusalueille, varikkotoiminnoille sekä muille maanpuolustuksen toimintamahdollisuuksille.

Useisiin puolustusvoimien käytössä oleviin alueisiin tai kohteisiin liittyy erilaisista toiminnoista johtuvia suovavyöhykkeitä. Kaikki tällaiset suojavyöhykkeet tulee merkitä maakuntakaavakarttaan ja niihin tulee sisällyttää riittävät kaavamääräykset.

Seuraaviin alueisiin liittyvät suojavyöhykemerkinnät tulee täydentää alla esitetyillä merkinnöillä:

- Tammelan varastoalueen suojavyöhyke (sv) merkintä tulee tehdä liitteenä olevassa kartassa esitetyn (suoja-alue A) mukaiseksi.
- Pansion alueeseen liittyvä suojavyöhyke (sv) merkintä tulee tehdä liitteenä olevassa kartassa esitetyn (suojavyöhyke A) mukaiseksi.
- Kallanpään alueen liittyvä suojavyöhyke (sv) merkintä tulee tehdä liitteenä olevassa kartassa esitetyn uloimman ympyrän (A) ulkoreunan mukaiseksi.
- Skinnarvikin alueeseen liittyy kaksi suojavyöhykettä. Lausuttavana olevassa kaavaehdotuksessa näistä on merkitty vain alueen länsiosassa oleva suojavyöhyke (sv). Alueeseen liittyvän toisen suojavyöhykkeen (sv) merkintä tulee tehdä liitteenä olevassa kartassa esitetyn uloimman ympyrän (A) ulkoreunan mukaiseksi.
- Virttaan varalaskupaikan liittyen tulee kaavakarttaa merkitä suojavyöhyke (sv) jonka säde on 12 km mitattuna varalaskupaikan keskipisteestä.

LIITTEET:

Kallanpään suojavyöhykkeet

Pansio suojavyöhyke A

Skinnarvik suojavyöhykkeet

Tammela suojavyöhyke A

Vastine

Varsinais-Suomessa on voimassa seutukunnittain laadittu, hyväksytty ja ympäristöministeriössä vahvistettu kokonaismaakuntakaava. Kokonaismaakuntakaavaa on tarkistettu ja tarkistetaan ja täydennetään teemakohtaisilla vaihemaakuntakaavoilla (mm. tuulivoima, oikorata). Maanpuolustusta ja puolustusvoimia koskevat merkinnät: E (erityistoimintojen alueet), ep (puolustusvoimien kohteet) ja sv (suoja- tai konsultointivyöhyke). Merkintöjä koskevissa määräyksissä on huomioitu maanpuolustuksen tarpeet ja erityisehdot.

Nyt ehdotusvaiheessa on Taajamien maankäytön, palveluiden ja liikenteen vaihemaakuntakaava, jossa nimen mukaisesti tarkasteltavina ovat vain taajamien maankäyttö, palvelut ja liikenne (liikenteen merkinnät ja määräykset harmonisoidaan ja yhtenäistetään, minkä vuoksi kaavakartalla on näytetty kaikki liikenteen merkinnät ja koko liikenneverkko myös taajamien ulkopuolella).

- Taajama-alueisiin kuuluvina ”muutetaan E-alueiksi merkintäteknisenä korjauksena seuraavat Turun kaupunkiseudun maakuntakaavassa vahvistamattomaksi jääneet alueet (seutukaava ER2): Kallanpää, Koivuluoto ja Heikkilä.”

Valittujen teemojen lisäksi ja ulkopuolella sovitusti ja erikseen luetellusti tehdään seuraavat puolustusvoimien alueita koskevat tarkistukset:

- Tarkistetaan puolustusvoimilta vapautuneiden alueiden (Örö, Reila) maankäyttö matkailun, virkistystyksen ja suojelun tarpeisiin.

- Lisätään kokonaismaakuntakaavasta puuttuvat suojavyöhykkeet: ”Maakuntakaavavan suojavyöhykemerkinnät on päivitetty (sv-osa-aluemerkintä) TUKES:n tietojen perusteella. Merkinnällä on osoitettu lisäksi puolustusvoimien, ratapihojen ja satamien varoalueet. Kaavaan on lisätty [Skinnarvikin ja] Someron E-alueiden varoalueet ja kumottu Pyhärannan Reilan varoalue.”

Vaihemaakuntakaavan teemojen ulkopuolella tehtävät tarkistukset tehdään hyväksytyissä ja vahvistetuissa maakuntakaavoissa käytettyjä merkintätapoja ja kaavamääräyksiä muuttamatta.

Puolustusministeriön lausunnon perusteella taajamien maankäytön palveluiden ja liikenteen vaihemaakuntakaavaan tullaan tekemään seuraavat tarkistukset:

- Puolustusvoimien alueiden ja kohteiden varoalueet tullaan osoittamaan yhtenäisesti maakuntakaavan yleispiirteisyyden mukaisesti ulompien rajausten mukaisina suojavyöhykkeinä (Skinnarvik, Tammela).

- Tarkistetaan Kallanpään suojavyöhyke maakuntakaavan yleispiirteisyyden ja mittakaavan sallimissa rajoissa.

- Lisätään E-alueiden ja -kohteiden teknisen virheen vuoksi pois jääneet, vahvistettujen kaavojen mukaiset

suunnittelumääräykset Kaavamerkinnot ja -määräykset sekä Kaavakortit -dokumentteihin.

- Lisätään kaavakartalle Virttaan varalaskupaikan 12 km:n suojavyöhyke Satakuntaliiton kanssa sovittavalla yhtenäisellä merkintätavalla.

Laus./muist. ant. **Turku Science Park Oy**

Pvm 31.5.2017

Dnro 91/2013

Seutukunta

Sisältö *Lausuntona Varsinais Suomen Vaihemaakuntakaavan I. ehdotukseen toteamme, että Turku Science Park Oy:llä ei ole huomauttamista tähän ehdotukseen.*

Yhtiömme kannalta katsottuna siinä huomioidaan kiitettävästi Turun seudun elinkeinopoliittiset tarpeet tulevina vuosina.

Vastine Ei aihetta vastineeseen.

Laus./muist. ant. **Uudenmaan liitto**

Pvm 6.6.2017

Dnro 91/2013

Seutukunta

Sisältö *Uudenmaan liitto ei anna lausuntoa Varsinais-Suomen taajamien maankäytön, palveluiden ja liikenteen vaihemaakuntakaavan I. ehdotuksesta.*

Vastine Ei aihetta vastineeseen.

Laus./muist. ant. **Varsinais-Suomen aluepelastuslaitos**

Pvm 1.6.2017

Dnro 91/2013

Seutukunta

Sisältö *Kaavakartasta erottuu heikosti Seveso III direktiivin mukaiset konsultointivöhykkeet. Pelastuslaitos näkee tarpeellisena käsitellä suuronnettomuusvaaraa aiheuttavien tuotantolaitosten tai toimintojen konsultointivöhykkeiden vaikutukset vaihemaakuntakaavassa suunniteltuihin toimintoihin esim. selosteessa tai asiaan kohdentuvalla liitteellä.*

Em. Tarkastelu tarkoittaa, että:

- ihmisten terveydelle aiheutuvien haitat ja riskit pidetään vähäisinä tai hyväksyttävällä tasolla*
- suuronnettomuusvaaraa aiheuttavat tuotantolaitoksille ja toiminnoille mahdollistetaan toimintaedellytykset.*

Turvatekniikakeskus on pääsääntöisesti suuronnettomuusvaaran aiheuttavan yritysten valvova viranomainen. Turvatekniikakeskuksesta on tulisi pyytää lausunto aiheuttavatko konsultointivöhykkeet lisäsuunnittelutarvetta maakuntakaavavaiheeseen.

Raideliikenteen kehittämisessä pelastuslaitos puoltaa Turun VAK- ratapihatoimintojen vähentämistä eli Uudenkaupungin radan sähköistämistä ja uuden raideliikennealueen toteuttamista Saramäkeen.

Pelastuslaitoksen operatiivisen toiminnan kannalta on suotavaa, että toimintoja keskitetään eli kaupunkiseutujen hajautuskehitystä hillitään sekä taajamien välillä on soveltuva ja tehokas tieverkosto.

Pelastuslaitoksen operatiivisen ensimmäisen yksikön saavuttamisaika (eli toimintavalmiusaika) on palvelutasopäätöksessä määritelty riskialueperusteiseksi. Kaupan suuryksiköt sijoittuvat suurimmaksi osaksi I. riskiluokan alueelle, mihin toimintavalmiusaika on määritelty 6 minuutiksi.

Vastine *Maakuntakaavassa todetaan Seveso laitosten osalta olemassa oleva tilanne, jota ei maakuntakaavan ratkaisulla olla muuttamassa. Maakuntakaavan tehtävä on informatiivinen ja tehtävä on varmistaa tiedon kulun siirtyminen alemmille kaavatasoille, joissa alueiden maankäyttö yksityiskohtaisemmin ratkaistaan. Maakuntakaavassa osoitetaan toimintaperiaateasiakirjalaitoksille ja turvallisuusselvityslaitoksille määritellyt konsultointivöhykkeet suojavaikemerkinnällä sillä laajuudella kuin TUKES on konsultointivöhykkeet laitoskohtaisesti määritellyt.*

Kaavaselistukseen lisätään listaus niistä laitoksista, joiden suojavaiketykset on maakuntakaavassa osoitettu.

Laus./muist. ant. **Varsinais-Suomen ELY-keskus**

Pvm 30.5.2017

Dnro 91/2013

Seutukunta

Sisältö *Maankäytön merkinnät*

Maankäyttöä ohjataan kaavassa aluevarauksilla sekä kehittämisperiaatemerkinnoilla. Kehittämisperiaatemerkinnot ovat kokonaisuutena hyvä strateginen ohjausväline kuntien maankäyttöön. Luonnosvaiheen jälkeen merkintöjen perusteluja ja määräyksiä on selkiytetty ja kehitetty toimivammiksi. ELY-keskus pitää kaavaaineistoon lisättyä taajamatarkastelun lähtökohdat -liitettä monipuolisena kuvauksena kaupunkiseutujen yhdyskuntarakenteesta.

Kaupunkikehittämisen ja taajamatoimintojen kehittämisen kohdealueiden tavoitteiden toteutuminen edellyttää yleiskaavoitusta kuten muutkin strategiset merkinnät.

Yhdyskuntarakenteen laajenemisen selvitysalueita (sininen) on tarkistettu. Merkinnän tavoite alueiden suunnitelmallisesta kehittämisestä on hyvä. Alueen käyttöönottoa koskeva ajoitus määräyksessä jättää hieman epäselväksi miten kunnat voivat suunnitella alueita yleiskaavoissaan ja voivatko esim. taajaman reunoilla olevat alueet toteutua maaseutumaisena rakentamisena.

Kaavaan on lisätty vyöhykemarkintöjä teollisuuden ja logistiikan kohdealueista (harmaa). Aluevarauksia voidaan pitää yritystoiminnan kehittämisen kannalta perusteltuina ja tarpeellisina kaupunkiseuduilla. Kaavamääräyksen mukaan suunnittelulla tulee turvata ja edistää alueiden kehittymistä korkeatasoisiksi ja tehokkaiksi yritysalueiksi. Tämä on tavoitteena hyvä. Vyöhykkeitä koskevissa määräyksissä on ennakoitu yhteensovittamisen tarpeita ympäristöön mm. luonto-, maisema-arvojen sekä virkistysalueiden suhteen. Määräystä on hyvä täydentää ainakin pohjavesien huomioinnin osalta ja huomioida pohjavesien osalta vielä seuraavaa.

Paimiossa ehdotuksen mukainen teollisuuden ja logistiikan kohdealue on valtaosin tärkeää Saari Nummensuon pohjavesialuetta, joka rajoittaa alueen käyttöä teollisuustoimintoihin. Muissa kunnissa kohdealueet koskevat ainakin Salon Suomusjärven Kitulan pohjavesialuetta, Salon Perniön Kankkonummen ja Ruskon Antintalon pohjavesialuetta sekä Turun lentoaseman yhteydessä olevia Härjänruopan ja lentokentän pohjavesialueita. Yleisenä periaatteena on, että pohjavesialueille ei tule osoittaa uutta teollisuutta tai varastointia tai muita riskitoimintoja eikä sallia niiden laajentamista. Pohjavesialueita kaavoitettaessa on selvitettävä hankkeen välittömät ja välilliset vaikutukset sekä pohjaveden laatuun että määrään.

Aurassa kohdealue on valtakunnallisesti arvokasta Aurajokilaakson maisema-alueita. Lisäksi alue sijaitsee tieliikenteen kannalta haastavassa paikassa. ELY-keskus katsoo, että alueen liikenne valtatielle 9 tulee tapahtua vain eritasoliittymien kautta. Uuden maankäytön ja liikenteen yhteensovittaminen edellyttää Auran keskustaalueen osayleiskaavan laadintaa.

Kaupun ohjaus

Kaavaa varten on laadittu kaupan palveluverkkoselvitys (2014). Luonnosvaiheen lausuntojen antamisen jälkeen kaavaan on laadittu kaupallisten vaikutusten arviointiraportti (2015). Kaavaehdotukseen on laadittu keskustan ulkopuolisen kaupan alueiden saavutettavuustarkastelu (2017). Selvitykset ovat monipuolisia ja niitä voidaan hyödyntää jatkossa myös kuntien kaavoituksen yhteydessä.

Maakuntakaavalla ratkaistaan seudullisesti merkittävän kaupan sijoittuminen. Vastaavasti kuntien kaavoituksessa ratkaistaan kaupan tarkempi sijoittuminen ja suunnitellaan kaupan palveluverkko maakuntakaavan ohjaus huomioiden. ELYkeskus kiinnittää tässä lausunnossa huomiota kuntien kaavoituksen näkökulmaan. Joitain osin maakuntakaavan määräyksiä on vielä tarpeen täsmentää, jotta varmistetaan niiden oikea tulkinta kunnissa. Tavoitteena on, että kaupan palvelujen alueet sijoitetaan

saavutettavuuden, joukkoliikenteen, kävelyn ja pyöräilyn kannalta tarkoituksenmukaisesti ja vaikutukset kaupan palveluverkkoon ja keskustan kaupan palveluihin huomioidaan.

Voimaan tulleessa MRL:n muutoksessa keskustan ulkopuolelle sijoittuvan kaupan tulee olla perusteltua kaupan palvelujen saavutettavuus huomioon ottaen. Lisäksi kaupan suuryksiköjä koskevat maakuntakaavan sisältövaatimukset erityisesti liikenteellisten vaikutusten ja palveluverkon osalta. Vaikka MRL:n muutoksessa on lähtökohtaisesti haluttu luopua kaupan laadun (toimiala) määrittelystä, on kaavoissa joissain tapauksissa tarpeen antaa kaupan laatua koskevia määräyksiä esim. kaavan sisältövaatimusten toteutumiseksi kun suuryksiköillä voi olla vaikutusta keskustaalueiden kaupallisiin palveluihin tai liikenteeseen. Maakuntakaavaehdotuksen perusteella kaupan laadun määrittelyn tarve kunnan kaavoituksessa tulee ainakin seudullisesti merkittävien yksiköiden kokoluokissa, jotka on rajattu kaupan laadun perusteella.

Seudullisesti merkittävän kaupan yksiköiden alaraja on sanottu yleismääräyksessä. Alarajan määrittely koskee yleismääräyksen mukaan vain kuntien keskustaajamien kaupunki- ja taajamatoimintojen kehittämisen kohdealueita. Muiden alueiden osalta määräys jättää alarajan epäselväksi. ELY-keskus katsoo, että asiaa on syytä kaavassa selkeyttää. Onko tarkoitus, että kaikki yli 4000 k-m²:n suuruiset kaupan yksiköt katsotaan seudullisesti merkittäviksi em. Kohdealueiden ulkopuolella?

Kaavaluonnoksessa (2015) vähittäiskaupan alueet oli jaoteltu kaupan laadun mukaan km - ja kmt -alueiksi, joissa jälkimmäinen oli seudullisesti merkittävän kaupan osalta tarkoitettu vain tiva-kaupalle (rauta-, kodinkone-, auto- ja venekauppa jne.) Kaavaehdotuksessa em. Jaottelusta on luovuttu ja seudullisesti merkittävät kaupan alueet on osoitettu vähittäiskaupan kehittämisen kohdealueina. Kaupan mitoituksessa kohdealueet on jaoteltu VKK- ja VKK-s -alueiksi.

Kaavaselostuksessa on siteerattu kaupallisten vaikutusten arviointia. Sen mukaan "luonnoksen kmt-alueille toteutuva kauppa saattaisi kilpailla keskustojen kaupan palveluiden kanssa, jos kuntakaavoituksen ratkaisuja ei arvioida huolellisesti".

Kaavaehdotus määräyksineen jättää osin epäselväksi millä edellytyksillä kunta voi toteuttaa kaavoituksessaan maakuntakaavan vähittäiskaupan kehittämisen kohdealueita. Maakuntakaavan määräystä olisi hyvä vielä kehittää ja esim. antaa kuntakaavoitusta varten suunnittelumääräyksiä, jotka olisivat voimassa MRL 71 b §:n sisältövaatimusten lisäksi. Suunnittelumääräykset ovat siksikin tarpeen, kun kaupan suuryksiköitä koskeva kaavan yleismääräys näyttäisi olevan kohdistettu kohdealueiden ulkopuolelle. Selkeytystä vaativat esim. VKK-s ja VKK -alueiden kaupan edellytykset.

ELY-keskus katsoo, että maakuntakaavan vähittäiskaupan kehittämisen kohdealueiden täysimääräisten toteutumisten vaikutuksia liikennemääriin ja tarvittaviin liikennejärjestelyvarauksiin ei ole kaavan laadinnan yhteydessä vielä huomioitu riittävästi. ELY-keskuksen näkemyksen mukaan ongelmallisimpia alueita tieverkon toimivuuden kannalta ovat Myllyn-Ikean alueen ympärille kehittynyt, laaja kaupallinen keskittymä sekä Kaarinan kaupalliset alueet, mikäli alueille sijoittuisi lisää runsaasti liikennettä aiheuttavaa maankäyttöä ja alueet toteutuisivat kaupan alueina koko laajuudessaan.

Ehdotuksessa on mitoitettu Myllyn-Haunisten-Kuninkojan alueelle 330.000 k-m² vähittäiskauppaa. Määrä on huomattavan suuri. Maakuntakaava varten tehdyssä saavutettavuustarkastelussa (2017) on todettu Kehätien pohjoispuolisen Haunisten alueen poikkeavan saavutettavuudeltaan eteläpuolisesta Myllyn-Kuninkojan alueesta. Ehdotuksessa alueet on kuitenkin merkitty samalla vyöhykemerkinnällä. Haunisten alue on käytännössä vain henkilöautolla saavutettava. Kuninkojan alueen asemakaavoituksessa on todettu, että henkilöautoliikenne on kasvamassa, mikäli nykyiselle pääosin tiva-kauppaa käsittävälle alueelle lisätään päivittäistavarakauppaa. Kehätien liittymistä ja asuinalueiden kautta kulkevan liikenteen lisääntyminen saattaa aiheuttaa jo ongelmia. Paljon liikennettä aiheuttavaa maankäyttöä ei ole perusteltua lisätä alueelle.

Kaarinan Piispanristillä nykyisen maakuntakaavan km-merkintä vaihtuisi laajempaan vyöhykemarkintään ja kaupan mitoitus kasvaisi nykyisestä. Alueella on vireillä yleiskaavan muutos, jossa kaupan sijoittumista voidaan tarkemmin selvittää. Krossin alue on voimassaolevan osayleiskaavan perusteella tarkoitettu vain tiva-kaupalle. Vaihemaakuntakaavan tarkastelun perusteella Krossin alue on saavutettavuudeltaan Piispanristiä huonompi.

Liikenne

Vaihemaakuntakaavassa on tarkoitus tarkistaa liikenneverkon merkintöjen ajantasaisuutta sekä toimenpiteiden nykytarvetta ja suunnitelmavalmiutta. Kaavamuutosesitykset perustuvat lähinnä jo tehtyyn liikennejärjestelmätyöhön ja erilliselvityksiin. Tarpeita on löytynyt mm. Turun kaupunkiseudun rakennemalliprosessissa. Vaihemaakuntakaavassa keskitytään pääasiassa taajamien maankäyttöön ja niihin liittyviin liikenne- ja ratkaisuihin. Osa jo nykyisessä maakuntakaavassa olevista tulevaisuuden liikenneväylävaruksista jää kaavassa ennalleen eikä niitä ole tarkoitus käsitellä tämän vaihemaakuntakaavatöiden yhteydessä.

Turun kaupunkiseutu

Turun Kehätien (kantatie 40) kuuluessa eurooppalaiseen TEN-T ydinverkkokäytävään ovat sen kehittämismahdollisuuksien turvaaminen tärkeää. Parhailtaan ollaan laatimassa kehätien yleissuunnitelmaa Naantalın ja Raision keskustojen välille. Itse kehätien ratkaisuista ei ELY-keskuksella ole huomautettavaa, mutta ELY-keskus esittää kaikkien kehätietä Naantalın satamaan ja öljynjalostamolle vievien teiden (Viestitie, Järveläntie ja Jalostamontie) merkitsemistä toiminnalliselta luokaltaan yhdysteiksi (yt). Tietyin edellytyksin myös yhdysteille on mahdollista asemakaavoissa osoittaa maantien alue LT-merkinnällä (vrt. Suikkilantie Turussa). Seututiet yhdistävät yleisesti kuntakeskuksia toisiinsa ja ovat ko. satamayhteyksiä pidempiä. Maantielain mukaan maanteiden toiminnallisesta luokituksista päättää valta- sekä kantateiden osalta liikenne- ja viestintäministeriö ja alempiluokkaisten maanteiden osalta Liikennevirasto. Naantalın satamayhteyksien osalta kaavaselostuksen sivulla 57 puhutaan Satamatiestä, vaikka tekstin tulisi olla "ylikorkeat kuljetukset ohjataan Järveläntielle." Maakuntakaavaan tulisi lisätä maantielle 185 Raision ja Turun rajan läheisyyteen varaus, jo nykyisinkin olemassa olevalle, Telakan eritasoliittymälle. Liittymää on tarkoitus parantaa tulevaisuudessa merkittävästi.

Kehätien kolmansien kaistojen tarvetta valtatieltä 8 itään päin tulisi jatkossa selvittää. Maakuntakaavassa olisi jo nyt hyvä osoittaa varaus kehätien lisäkaistoille vähintään valtateiden 8 ja 9 väliselle osuudelle, koska kaavaehdotuksen mukainen kaupallisten toimintojen laajentamismahdollisuus Myllyn-Haunisten-Kuninkojan alueelle, molemmin puolin kehätietä, lisää riskiä kehätien ruuhkautumiseen. Kehätien lisäkaistojen tarvetta voidaan hieman helpottaa toteuttamalla kehätielle rinnakkaisväylästä, jolle mm. hidas ajoneuvoliikenne voidaan ohjata. Myös mahdollinen uusi tieyhteys valtatieltä 8 Marjamäen eritasoliittymästä Turun lentokentän pohjoispuolitse valtatielle 9 voi myöhentää kehätien kehittämistarpeita.

Maakuntakaavaehdotuksessa on esitetty ohjeellisina tielinjoina kaksi eri vaihtoehtoa valtatie 10 länsipään kääntämiseksi Liedon keskustan pohjoispuolitse valtatielle yhdeksän Jäkärän itäpuolella. Valtatien käännön lopullisen linjausvaihtoehdon valinta on tarkoitus tehdä Liedon yleiskaavaprosessin yhteydessä. Syrjään jäävä osuus nykyisestä valtatie 10:stä tulisi merkitä maakuntakaavassa yhdysteiksi (yt).

ELY-keskus pitää tärkeänä Kaarinantien (maantie 2200) pohjoispään, joka on esitetty uutena seututienä (yhtenäinen viiva), kääntämistä Turun Kehätielle Avantiin. Tällä pystyttäisiin omalta osaltaan varmistamaan mm. Paraisten ja Kaarinan kaupunkien pitkämatkaisen liikenteen toimivuus pohjoisen ja lännen suuntiin.

Kaavaehdotuksesta puuttuu valtatieltä 9 Liedon ja Auran rajan läheisyydessä jo nykyisinkin oleva Päivästön eritasoliittymä. ELY-keskus esittää eritasoliittymämerkinnän lisäämistä kaavaan.

Kaupunkikehittämisen kohdealueen määräyksessä todetaan, että kehitettävät pyöräilyn runkoreitit on osoitettu erillisellä liitekartalla. Kartta runkoreiteistä olisi hyvä vielä liittää selostukseen ja

täydentää sitä merkinnän selitteellä. ELY-keskus katsoo, että kartalla olisi hyvä osoittaa pyöräilyn seudullinen reitti myös valtatie 8 varteen Turun ja Raision keskustan välille.

Muut seudut

Laitilan keskustan kohdalla on valtatieltä 8 poistettu kaavan pohjoisempi eritasoliittymävarausta, mikä vastaa tienpitäjän näkemystä alueen tieverkon kehittämismahdollisuuksista. Laitilan keskustaajamassa valtatieen länsipuolella pitäisi vielä välttää runsaasti liikennettä aiheuttavan maankäytön lisäämistä, kunnes valtatieen tasoliittymät saadaan poistettua käytöstä. Alueen liikennejärjestelyistä on laadittu selvitys. Maakuntakaavaehdotuksessa Laitilassa valtatieen eteläpuolinen osa on merkitty muuttuvaksi työpaikkatoimintojen alueeksi (kuvauksessa keskustan laajennus). ELY-keskus katsoo, että kaavoituksessa ei vielä ole valmiutta keskustan laajentamiseen valtatieen eteläpuolelle.

Salossa valtatielle 1 osoitetut uudet eritasoliittymävaraukset, Salainen ja Haukkala tieyhteystarpeineen, voitaneen ELY-keskuksen näkemyksen mukaan esittää maakuntakaavassa pitkän aikavälin varauksina. Haukkalan eritasoliittymää voidaan perustella Salonjoen aiheuttamalla estevaikutuksella nykyiselle maankäytölle sekä nykyisten moottoritien eritasoliittymien välisellä suurella etäisyydellä (noin 9,5 km). Salaisten eritasoliittymän toteuttamisella ELY-keskus ei näe olevan merkittäviä liikenteellisiä hyötyjä alueen nykyiselle maankäytölle. Päinvastoin eritasoliittymä toteuttaminen aiheuttaisi todennäköisesti liikenneuhkia mm. maantielle 110 Hämeentien ja Uhrilähteenkadun liittymiin.

Puuttuva osuus Salon keskustan ohikulkutiestä (kantatie 52) edellyttää varautumista ohikulkutien eritasoliittymiin. Kantatielle ei sallita lopputilanteessa tasoliittymiä Salon keskustan kohdalla.

Somerolla C-alueita on laajennettu kantatien 52 itäpuolelle. ELY-keskus katsoo, että maakuntakaavassa ei ole selvitetty riittävästi ratkaisun vaikutuksia kantatien liikenteen toimivuuteen ja turvallisuuteen. Liikenneturvallisuutta ei tule vaarantaa sallimalla keskustatoimintoja tien itäpuolelle. C-merkintä mahdollistaisi itäpuolelle mm. seudullisesti merkittävää vähittäiskauppaa. ELY-keskus ei pidä yli 4000 k-m²:n suuruisten kaupan yksiköiden sijoittamista itäpuolelle perusteltuna. Someron keskustan laajenemistarpeet tulisi ratkaista yleiskaavalla eikä maakuntakaavalla. ELY-keskus katsoo, että kantatien 52 itäpuolinen osa Someron C-alueesta tulee poistaa.

Varsinais-Suomen liiton vastineiden mukaan Paraisten ja Nauvon lauttayhteys voidaan korvata kiinteällä yhteydellä, joka voi olla joko silta- tai tunneliyhteys. Jälkimmäinen vaihtoehto ei ilmene voimassa olevasta maakuntakaavakartasta, mutta on mainittu linjauksena voimassa olevan kokonaismaakuntakaavan selostuksessa.

Kaavan vaikutukset

Kaavan vaikutusarvio on täydentynyt luonnosvaiheen jälkeen. Vaikutusarvion laajuuden kannalta on ongelmallista kun kaava keskittyy vain muutamaa teemaan.

Ehdotus supistaa joitain osin virkistysalueita sekä maa- ja metsätalousvaltaisia alueita. Merkinnöistä on esitetty perusteluja kunnittain liitteessä 7, mutta oleellisimpia muutoksia on hyvä käsitellä vielä vaikutusarviossa. Vaikka supistuminen on prosentuaalisesti pientä, olisi vaikutusarviossa hyvä selvittää onko muutoksilla vaikutuksia ekologisiin yhteyksiin ja kokonaisuuksiin erityisesti, jos supistuvat V- ja M-alueet kytkeytyvät S-alueisiin. Selostuksen arvio luontovaikutuksista on osin ristiriitainen kuvatessaan laajentuvien taajama-alueiden vaikutuksia.

Natura-alueet

Natura-arviointi on vielä puutteellinen. Selostuksen arvio ei sisällä yhteenvetolistausta, mihin Natura-alueisiin

kaavalla on vaikutusta eikä selostus arvioi vaikutuksia eikä tee perusteltua johtopäätöstä vaikutuksista. Selostuksessa on mainittu kaksi Natura-alueita, vaikka kaavan merkinnät koskevat useampia alueita. Natura-alueiden osalta pitää perustella vähintään se, miksi kaava ei edellytä luonnonsuojelulain 65 §:n mukaista arviointia eli miksi kaava ei todennäköisesti aiheuta merkittävästi heikentäviä vaikutuksia Natura-alueille. Johtopäätös edellyttää selvitystä ja arviointia, miten kaavaratkaisussa ja kaavamääräyksissä Natura-alueet on otettu huomioon.

Selostuksessa viitatus Hirvensalon osayleiskaavaehdotuksen Natura-arvioinnissa em. Kaavan vaikutuksia on arvioitu Rauvolanlahden (FI0200060) ja Ruissalon lehdot (FI0200057) Natura-alueisiin. ELY-keskus on antanut arvioinnista lausunnon 18.4.2017 ja se on toimitettu tiedoksi Varsinais-Suomen liitolle.

Lausunto on laadittu yhteistyössä ELY-keskuksen luonnonsuojeluyksikön sekä ELY-keskuksen liikenne- ja infrastruktuuri -vastuualueen kesken. Muilta yksiköiltä ja vastuualueilta on pyydetty kommentit.

Vastine Taajamien maankäyttö ja liikenne

Yhdyskuntarakenteen laajentumisen selvitysalue -merkintä osoittaa erityisesti alueita, joilla keskeistä on selvittää alueiden merkitys yhdyskuntarakenteen kehitykselle. Eteneminen alueiden kehittämisessä tulee tapahtua pääsääntöisesti yleiskaavoituksella suunnitelmallisesti ja vaiheistaen, mikäli seudun perusteltu väestökehitys ym. mahdollistaa alueiden aktiivisemmän tarkastelun. Alueen suunnittelun tulee myös tukea kestävästä liikennejärjestelmän tavoitteita. Alueiden toteutuminen on kaavan lähtökohtien mukaan mahdollista vasta kaupunkikehittämisen kohdealueiden edellytysten toteutumisen jälkeen. Tämä sisältää ajatuksen, jonka mukaan alueen edellytykset kytkeytyä kaupunkikehittämisen kohdealueilla toteutettuun/edistettyyn kestävästä liikkumisjärjestelmään ovat mahdolliset. Kehittämisperiaatemerkinnän alla olevaa maankäyttöä koskee voimassaoleva maakuntakaava.

Merkinnän tarvetta ja määräyksen luonnetta tarkistetaan.

Pohjavesien osalta kaavassa on osoitettu muutamille pohjavesialueille uutta aktiivista maankäyttöä ja se saattaa aiheuttaa pohjavesiolosuhteiden heikkenemistä, mikäli tarkemmassa suunnittelussa ei oteta riittävästi huomioon pohjaveden muodostumisaluetta ja pohjaveden laatuun ja määrään vaikuttavia tekijöitä. Aktiivisen maankäytön aluevarauksella merkityjä alueita koskee kokonaisuusmaakuntakaavan pohjavesialueita koskeva suojelumääräys, jossa edellytetään, että pohjaveden laatua tai riittävyttä ei saa vaarantaa alueelle tehtävissä toimenpiteissä. Maakuntakaavaehdotuksessa käyttötarkoitukselta muuttunut alue on Salon Perniön Kankkonummen alue (A-alue muuttunut TP-alueeksi, asemakaavassa alueella T ja TP-toimintoja). Ruskon Antintalon sekä Turun lentoaseman yhteydessä oleviin Härjänruopan ja lentokentän pohjavesialueille sijoittuviin maankäytön aluevarauksiin ei ole kohdistunut muutoksia.

Lisätään Teollisuuden ja logistiikan kehittämisen kohdealue määräykseen pohjavesialueiden huomioiminen.

Kaavaehdotuksen taajama-alueita koskevat aluevarauslaajennukset rakentamattomille V-, M- ja MRV-alueille ovat pääsääntöisesti vähäisiä. Osa muutosalueista sijaitsee S-alueiden läheisyydessä. Näitä ovat:

- Maskun taajamatoimintojen laajennusalue
- Raision uusi TP-alue, joka huomioi yleiskaavan PLA-alueen. Alue jää Raisionlahden ja kt40 eteläpuolelle.
- Kallanpää uusi E-alue: vahvistamattomaksi jääneen alueen merkintätekniinen korjaus.
- Auran taajama-alueen laajennus
- Märyn A-alueen laajennus
- Perniön TP-alue asemakaavan toteaminen
- Liedon A-alueen laajennus

Someron C-alueen laajentaminen on perusteltua, koska keskustatoiminnot ovat jo laajentuneet kantatien itäpuolelle. Laajennuksella halutaan korostaa keskusta-alueen ja sen palveluiden sekä kantatien kehittämisen yhteensovittamisen merkitystä. Muuttunut lainsäädäntö mahdollistaa 4000 neliön kokoisen

kaupan yksikön sijoittumisen alueelle myös ilman C-merkintää. C-merkinnällä osoitetaan, että alueen suunnittelussa tulee huomioida keskustaympäristön laatutavoitteet ja kestävä liikenneympäristö. Valtakunnallisessa liikenneverkon suunnittelussa on tarpeellista huomioida eriluonteiset maantiejaksot. Kantatien 52 kaupungin keskustaa läpäisevää osuutta tulee kehittää ”keskustaajamajaksoneksi” ja vastaavasti keskustaa kantatien palvelutasoa heikentämättä, mutta kaupunkikuvaa ja tien itäpuolelle jo toteutuneiden palveluiden saavutettavuutta tukevilla ratkaisulla.

Laitilan muuttuva työpaikkatoimintojen alue -merkintä perustuu Laitilan keskustan kehittämissuunnitelmiin, joissa on tutkittu maankäytön ja liikenneverkon yhteensovittamista. Alue on osoitettu muutosalueena, jonka täysipainoinen kehittäminen edellyttää saavutettavuuden turvaamista mm. eritasoliittymän toteuttamisella. TP/m -merkinnän perusteita täydennetään muutosedellytysten osalta.

Palvelut ja kauppa

Lausunnossa esiin nostetut Raision Mylly-Hauninen-Kuninkoja-Itäniitty -alueen liikenteelliset haasteet on tunnistettu. Alueen mitoitus perustuu suurelta osin alueella olemassa olevaan ja jo toteutettuun rakennusoikeuteen. Mitoitus voi toteutua jo käyttötarkoituksen muutoksin tai alueen/rakennusten uusiutumisen kautta. Aluetta edelleen kehitettäessä on varmistettava koko kaupunkiseudun ja maakunnan liikenneverkon tasapuolisesta kehittämisestä sekä tehtyjen ja tulevien valtakunnallisten liikenneinvestointien tarkoituksenmukaisuudesta.

Vaihemaakuntakaavaehdotus on laadittu huomioiden maankäyttö- ja rakennuslain 1.5.2017 voimaan tulleen muutoksen mukaisena. Kaavaa laadittaessa MRL:n 71 b §:n ja 71 c §:n tulkinnoissa on lähdetty siitä, että kaupan laadulla on vaikutusta alueelta edellytettävään saavutettavuuteen. Tämän vuoksi vähittäiskaupan kehittämisen kohdealueiden määräyksessä on erikseen nimetty ne alueet, joiden toteutuneet tai suunnitellut kaupan palvelut edellyttävät keskusta-alueisiin rinnastettavaa hyvää ja monipuolista, myös koettavissa ja toteutettavissa olevaa seudullista saavutettavuutta. Ts. kaupan palveluiden toteuttaminen alueella keskustahakuisen erikoistavarakaupan suuryksiköissä edellyttää saavutettavuuden todellista kehittämistä.

ELY-keskuksen esityksestä maakuntakaavakarttaa tarkistetaan seuraavilta osin:

- Teollisuuden ja logistiikan kehittämisen kohdealueen osalta tarkistetaan Salon Kitulan pohjavesialueen ja ”Aneriojärven kyläasutus” RKY-alueen päälle osoitettua rajausta ja poistetaan Paimion merkintä (pohjavesialue).
- Viestitie, Järveläntie sekä Satamatie/Jalostamontie osoitetaan yhdysteinä
- Maantielle 185 olemassa oleva eritasoliittymä merkitään kaavakartalle.
- Valtatien 10 käännön jälkeen syrjään jäävän valtatie merkintä muutetaan yhdystieksi.
- Päivästön eritasoliittymä lisätään kaavakartalle.
- Salon itäisen ohikulkutieverauksen liittymät maantielle 110 sekä nykyiselle kantatielle 52 osoitetaan uusina suunniteltuina eritasoliittyminä.

ELY-keskuksen esityksestä maakuntakaavakartan määräyksiä tarkistetaan seuraavilta osin:

- Yhdyskuntarakenteen laajentumisen selvitysalue -merkinnän tarvetta ja määräyksen luonnetta tarkistetaan
- Teollisuuden ja logistiikan kehittämisen kohdealueen määräyksiin lisätään kirjaukset: ”Alueen kehittämisessä tulee huomioida pohjavesialueet sekä turvata luonto-, kulttuuriympäristö- ja maisema-arvot sekä yhtenäisten virkistysalueiden ja ekologisten yhteyksien jatkuvuus.” Lisäksi liikenteen sujuvuus varmistetaan tarkennetulla määräyksellä: ”Alueen suunnittelussa tulee edistää maankäytön ja kestävä liikennejärjestelmän yhteensovittamista sekä varmistaa monipuolinen saavutettavuus ja valtakunnallisen

liikenteen sujuvuus”.

- Muutetaan vähittäiskaupan kehittämisen kohdealueiden erikseen nimettyjen alueiden suunnittelumääräys muotoon: ”Keskustahakuisen erikoistavarakaupan seudullisten suuryksiköiden toteuttaminen Raision Mylly-Hauninen-Kuninkoja eteläosa, Turun Itäharju-Biolaakso, Kaarinan Piispanristi alueilla edellyttää joukkoliikenteen ja kevyen liikenteen hyvää saavutettavuutta ja ympäristön laatua parantavaa kehittämistä.”
- Muutetaan kms-kohteen selite muotoon: ”Vähittäiskaupan monipuolisesti saavutettava suuryksikkö. Valtakunnallisesti, maakunnallisesti tai seudullisesti merkittävä monipuolisesti saavutettava vähittäiskaupan suuryksikkö ja/tai keskittymä.” Kohteen suunnittelumääräys muutetaan muotoon: ”Keskustahakuisen erikoistavarakaupan seudullisten suuryksiköiden toteuttaminen alueella edellyttää joukkoliikenteen ja kevyen liikenteen hyvää saavutettavuutta ja ympäristön laatua parantavaa kehittämistä.”
- Maakuntakaavan seudullisesti merkittävän vähittäiskaupan alaraja kaupunkikehittämisen ja taajamatoimintojen kohdealueiden ulkopuolella kaikilla kaupan toimialoilla on 4 000 k-m². Maakuntakaavan yleismääräystä täydennetään tältä osin.

ELY-keskuksen esityksestä maakuntakaavan selostusta tarkistetaan seuraavilta osin:

- Vaikutusten arviointia tarkistetaan ja täydennetään niiden alueiden osalta, joihin kohdistuu muutoksia ja jotka erityisesti kytkeytyvät S- ja Natura-alueisiin (Rauvola, Ruissalo, Seilin saaristo, Örö, Pomponrahka, Anerionjärvi).
- Vaikutusten arviointia täydennetään kaupan merkintöjen osalta.
- TP/m -merkinnän perusteita täydennetään muutosedellytysten osalta.
- Sivun 57 maininta Satamatie ylikorkeiden kuljetusten reittinä muutetaan Järveläntieksi.
- Selostukseen lisätään kuva Turun seudun pyöräilyn seudullisista laatuvaivaväylistä.

ELY-keskuksen esityksestä maakuntakaavan liiteaineistoa tarkistetaan seuraavilta osin:

- Pyöräilyn seudullinen laatureitti osoitetaan myös valtatie 8 varteen Turun ja Raision keskustan välille.

Varsinais-Suomen liitto esittää, että kantatien 40 6-kaistaistuksen tarpeellisuudesta laaditaan jatkossa tarkemmat selvitykset ja kehittämistarpeet huomioidaan tämän jälkeen tulevissa vaihemaakuntakaavoissa, sillä maakuntakaavan merkintöjen tulee perustua olemassa oleviin suunnitelmiin tai selvityksiin.

Laus./muist. ant. **Varsinais-Suomen maakuntamuseo**

Pvm 7.6.2017

Dnro 91/2013

Seutukunta

Sisältö

Vaihemaakuntakaava keskittyy taajamien maankäyttöön sekä taajamiin liittyviin liikenteen ja kaupan palveluverkon kehittämistavoitteisiin. Kaavaselvityksen mukaan rajauksen ulkopuolelle jäävät teemat on pääosin ratkaistu jo aiemmissa maakuntakaavoissa tai ohjelmoitu seuraavien vaihemaakuntakaavojen aiheiksi. Selostuksessa todetaan myös, että ”vaihemaakuntakaava tukeutuu maiseman, kulttuuriperinnön ja rakennetun ympäristön suojelumerkintöjen osalta voimassa olevien maakuntakaavojen merkintöihin.” Kaava-aineiston lukuohjeissa on todettu, että maakuntakaavoituksen osalta ”Kokonaisuutta tulee tarkastella ajantasaisesta maakuntakaavayhdistelmästä, jossa esitetään kaikki merkinnät”. Selvyyden vuoksi olisi syytä todeta, mistä tämä - ilmeisesti sähköinen - kaava, on löydettävissä.

Kaava-aineisto on laaja ja hankalasti ymmärrettävä. Uusilla merkinnöillä osoitetaan teemaan kuuluvat uudet ja kumoutuvat merkinnät. Kaavamerkinnöissä on myös erilliskysymyksiä ratkaistavia kohteita. Lisäksi erilaisia merkintöjä käytetään vaihtelevasti. Esimerkiksi Retkeily- ja matkailutoimintojen merkinnällä esitetään olemassa olevia ja uusia matkailu-alueita. Kuitenkaan kaikkia olemassa olevia ei ole merkitty kaavaan R-merkinnällä, esimerkiksi Teijon alueen matkailutoiminta puuttuu. Tämä ja monet muut normaalista kaavakäytännöstä poikkeavat käytänteet ja merkinnät kuten erilliskysymykset jäävät epäselviksi. Vahvistettavasta Kaavamerkinnät ja -määräykset vihosta puuttuu kohteiden kumoamista osoittava merkintä X, jonka selitys löytyy kuitenkin itse kaavakartasta. Vihosta puuttuu myös maakuntakaava-alueen, seutukunnan ja kunnan rajoja osoittavat merkinnät selityksineen. Kaavakartassa, kaavavihossa ja kaavakortissa olevat merkinnät eivät ole keskenään yhteneviä. Kaikkien merkintöjen, kuten esimerkiksi ea, ep, r jne kaavamääräyksiä ei ole selostettu kaavavihossa. Kaavamerkinnöistä ei myöskään löydy selitystä numeroille, joita esiintyy mm. r, at, t, ja kms -merkintöjen yhteydessä.

Seudullisesti merkittävä kyläalueen at-merkinnän käyttötarkoitus jää edelleen epäselväksi. Tällä merkinnällä on merkitty mm. Harjattulan golfkentän ympäristö ja Merimaskun kirkon ympäristö. Luonteeltaan alueet ovat hyvin erilaisia. Harjattula on yksittäisen tilan ympärille muotoutunut golfkenttä, jonka ympärillä on eri-ikäistä kesäasutusta. Alue ei ole perinteinen, vanha kyläkokonaisuus, jota taas Merimaskun kirkon ympäristö edustaa. Koska at on kaavakortin selvityksen mukaan Taajamatoimintojen kohde-alue, Kylä -selityksen käyttäminen tässä kohdin on harhaanjohtavaa ja selitys tulisikin vaihtaa toiseksi, paremmin tarkoitustaan kuvaavaksi.

Vaihemaakuntakaavaluonnoksessa oli runsaasti sinisellä katkoviivalla merkittyjä alueita, joilla oli epäselvä ja vaikeasti ymmärrettävä määräys. Monet olivat maisemallisesti merkittävillä avoimilla peltoalueilla, joista osa oli valtakunnallisestikin merkittäviä. Suurin osa näistä on nyt ehdotusvaiheessa poistunut, mikä on hyvä. Ehdotusvaiheen kaavaan on kuitenkin tullut uusia alueiden maisemallisten ja kulttuurihistoriallisten arvojen kanssa ristiriidassa olevia merkintöjä. Esimerkiksi entisen Suomusjärven kunnan keskustaajaman pohjoispuolelle, osittain Valtakunnallisesti merkittävän rakennetun kulttuuriympäristön ”Anerionjärven kyläasutus” päälle on tullut harmaa aluemerkintä ”Teollisuuden ja logistiikan kehittämisen kohdealue. Kansainvälisesti, valtakunnallisesti, maakunnallisesti tai seudullisesti merkittävä, ensisijaisesti kehitettävä tuotannon alue”. Saman taajaman eteläpuolelle – voimassa olevassa maakuntakaavassa maisemallisesti merkittävänä alueena huomioidulle alueelle - on tullut uusi ”Taajamatoimintojen kehittämisen kohdealue”. Myös Auraan on Valtakunnallisesti merkittävälle maisema-alueelle tullut vastaava Taajamatoimintojen kehittämisalue, samoin Nousiaisissa, Valtatie 8 länsipuolelle, maakunnallisesti merkittävälle maisema-alueelle. Samanlainen merkintä on myös Mynälahden koillispuolella Pyheen taajamassa, joka sekin on huomioitu Valtakunnallisesti arvokkaana maisema-alueena.

Mustalla piste-katkoviivamerkinnällä on esitetty suoja- tai konsultointivyöhyke. Kaavamääräys selvittää sen viittaavaan puolustusvoimien käytössä olevan alueen ympäristöön sekä vaarallisia kemikaaleja valmistavan tai varastoivan laitoksen ympäristöön ja siihen liittyvään suoja-alueeseen. Rajaukset ovat todella suurpiirteisiä, sillä tämän rajauksen sisällä on vain osittain mm. puolustusvoimien käytössä oleva Kallanpään alue Ruissalossa. Rajaus ulottuu kuitenkin lähes koko Ruissalon pohjoisrannan alueelle, kyseiselle alueelle ei pidä missään vaiheessa sijoittaa uusia toimintoja.

Kaavan esitystavasta johtuen on vaikea arvioida sen vaikutuksia arkeologiseen kulttuuriperintöön. Yleisesti voidaan todeta, että kaupunkikehittämisen kohdealueilla (punainen viiva) on runsaasti muinaisjäännöksiä, jotka tulee ottaa huomioon yleis- ja asemakaavoja laadittaessa. On huomioitava, että Kaupunkikehittämisen kohdealueen kaavamääräyksessä halutaan turvata luonto- ja maisema-arvot, mutta ei kulttuuriympäristöä, puhumattakaan muinaisjäännöksistä. Sama on havaittavissa muissakin kaavamääräyksissä. Kaupunkikehittämisen kohde-alueet sijoittuvat merkittäville kulttuuriympäristöalueille ja tämä tulee ottaa huomioon niin, että kaavamääräyksessä todetaan ”alueen kehittämisessä tulee turvata luonto- ja maisema- ja kulttuuriympäristöarvot.”

Luonnosvaiheessa taajama-alueen laajentumisalueita (merkintänä sininen katkoviiva) oli merkitty esimerkiksi Salon ja Liedon alueella merkittäville muinaisjäännosalueille tai niiden tuntumaan, näitä alueita on nyt ehdotuksesta aiheellisesti poistettu. Toisaalta ehdotuksessa on merkitty Suomusjärven Anerionjärven itärannan alueelle, jossa on isot kivikautiset asuinpaikka-alueet, Taajamatoimintojen kehittämisen kohdealue (punainen katkoviiva), joka ei ole arkeologisen kulttuuriperinnön kannalta suotavaa. Niin ikään on muistutettava, että mm. Turun ja sen ympäristön, Salon seudun, Vakka-Suomessa Mynämäen, Nousiaisen, Maskun ja Laitilan alueilla on Taajamatoimintojen kehittämisaalueita (punainen katkoviiva) alueilla, jossa muinaisjäännoskanta on tiheä. On myös huomioitava, että tilanne arkeologisen kulttuuriperinnön kohdalla ei ole staattinen vaan että uusia muinaisjäännöksiä ja löytöpaikkoja ilmaantuu yhä.

Lisäksi on otettava huomioon, että kaavassa esitetyt kaupunki- ja taajamatoimintojen kehittämisaalueet sijaitsevat sellaisilla alueilla, joille asutus on keskittynyt jo historiallisella ajalla. Siksi näillä alueilla on todennäköisesti runsaasti nimenomaan historiallisen ajan asutuksesta kertovia muinaisjäännöksiä, kuten esimerkiksi keskiaikaisia kyläntontteja. Varsinais-Suomessa ei ole tehty systemaattisia historiallisen ajan muinaisjäännöksiä koskevia inventointeja, lisäksi joissakin kunnissa muinaisjäännosinventoinnit ylipäänsä kaipaavat päivitystä, joten yksityiskohtaisimmilla kaavatasoilla näitä inventointeja tullaan edellyttämään.

Edellä oleviin huomioihin viitaten Varsinais-Suomen maakuntamuseo/Turun museokeskus toteaa lausuntonaan, että

- vaihemaakuntakaavaehdotuksessa on edelleen jonkin verran ristiriitaisuuksia osoitettujen rakentamisalueitten ja Valtakunnallisten ja maakunnallisten maisema- ja kulttuuriympäristöarvojen osalta. Valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet (Valtakunnallisesti merkittävät kulttuurihistorialliset ympäristöt, Valtakunnallisesti arvokkaat maisema-alueet) tulee vaihemaakuntakaavassa osoittaa yksiselitteisesti. Tehokkaan rakentamisen ja teknologian kehittämisen alueita ei pidä kaavassa osoittaa näille alueille.
- Arkeologisen kulttuuriperinnön osalta aineistossa tulisi todeta, että muinaisjäännosinventoinnit ovat historiallisten muinaisjäännosten osalta puutteellisia ja esihistoriallisten kohteitten osaltakin vaativat päivitystä monilla alueilla.
- Seudullisesti merkittävän kyläalueen -nimitys on harhaanjohtava ja selitys tulisikin vaihtaa toiseksi.
- Kaupunkikehittämisen kohdealueen suunnittelumääräystä tulee tarkentaa: Alueen kehittämisessä tulee turvata luonto-, maisema- ja kulttuuriperintöarvot sekä yhtenäisten virkistysalueiden ja ekologisten yhteyksien jatkuvuus
- epäselvät merkintöjen rajaukset tulee tarkentaa, puuttuvat kaavamerkinnot ja -määräykset tulee lisätä ja kaavavihon ja kaavakartan merkinnät tulee yhtenäistää
- kaavan lkaava-aineiston yhteyteen tulee selkeästi linkittää voimassa oleva ajantasainen maakuntakaavojen yhdistelmä

Vastine

Vaihemaakuntakaava laaditaan täydentämään kokonaisuusmaakuntakaavaa, jonka merkinnät ovat voimassa lukuun ottamatta niitä merkintöjä, jotka vaihekaava korvaa tai kumoaa. Kokonaisuusmaakuntakaavan kulttuuriympäristöä turvaaviin ja reunaehtoja suunnittelulle asetaviin merkintöihin ei ole tehty muutoksia vaihemaakuntakaavan käsitellessä ainoastaan kaavan otsikon mukaisia teemoja.

Taajamiin kohdistuvan maankäytön aluevarausten tarkentuminen tai alueeseen kohdistuva taajamatoimintojen kehittämisperiaattemerkintä ei muuta kokonaisuusmaakuntakaavassa määriteltyjä periaatteita ottaa huomioon valtakunnallisesti ja maakunnallisesti arvokkaat kulttuuriympäristöt. Varsinais-

Suomen rikkaasta kulttuuriympäristöstä johtuva erityispiirre on useiden taajama-alueiden sijainti maisemallisesti arvokkailla alueilla, mikä luo lähtökohdan maankäytön suunnittelulle ja rakentamisen ohjaukselle. Kehittämisperiaatteisiin sisältyy arvokkaiden alueiden huomioiminen alueiden kehittämisen kokonaisvaltaisessa tarkastelussa. Aluevarausten laajennukset, jotka sijaitsevat kulttuuriympäristöllisesti arvokkailla alueilla, ovat pääsääntöisesti olemassa olevien alueiden laajennuksia ja jatkavat johdonmukaisesti taajamarakennetta. Näitä alueita koskevat samat suunnittelun reunaehdot kuin voimassa olevien aluevarausten suunnittelua ja nämä on huomioitu kokonaisuusmaakuntakaavassa alueiden kehittämisen lähtökohtana. . Maakuntakaavaehdotuksen laadintaa ovat ohjanneet rakennemallissa sitoudutut periaatteet, tehdyt selvitykset, kuntien yleiskaavat tai meneillään olleiden yleiskaavaprosessien selvitykset sekä asemakaavat. Vaikutusten arvioinnin laajuuden tarvetta on arvioitu tämän mukaisesti.

Täydennetään vaikutusten arviointia seuraavasti: Kaavaehdotuksen taajama-alueita koskevat aluevarauslaajennukset rakentamattomille V-, M- ja MRV-alueille ovat pääsääntöisesti vähäisiä. Osa alueista sijaitsee tai sivuaa vähäisessä määrin arvokkaita maisema-alueita. Merkittävimmät alueet, jotka voivat muuttaa maisemaa ja maisemarajasta sijaitsevat Salossa, Paimiossa ja Liedossa. Saloon ja Paimioon osoitetut laajennukset perustuvat oikeusvaikutteisiin yleiskaavoihin. Liedossa vt10 kaakkoispuolelle jäävä taajamatoimintojen alueen laajennus perustuu poistuvan eteläisen ohituksen tielinjauksen tuomiin maankäytön kehittämismahdollisuuksiin. Alueiden reunat mukailevat maisema-alueen reuna. Muutokset maisemarajauksessa tapahtuu tarkemmalla suunnittelulla.

Täydennetään kaupunki- ja taajamatoimintojen kehittämisen kohdealue -merkintöjen määräystä seuraavasti: ”Alueen kehittämisessä tulee turvata luonto-, kulttuuriympäristö- ja maisema-arvot sekä yhtenäisten virkistysalueiden ja ekologisten yhteyksien jatkuvuus”.

Auran ja Salon maisema-alueelle sijoittuvaa TLKKA:tta koskee korjattu määräys: ”Alueen kehittämisessä tulee huomioida pohjavesialueet sekä turvata luonto-, kulttuuriympäristö- ja maisema-arvot sekä yhtenäisten virkistysalueiden ja ekologisten yhteyksien jatkuvuus.”

Maakuntamuseon esityksestä maakuntakaavakarttaa tarkistetaan seuraavilta osin:

- Teollisuuden ja logistiikan kehittämisen kohdealueen osalta tarkistetaan Suomensjärven ”Aneriojärven kyläasutus” RKY-alueen päälle osoitettua rajausta.

Mynämäki-Nousiaisten alue ei sijaitse maisema-alueella.

Maakuntakaavan kylä -kohdemerkintä on maakuntakaavamerkinnyt ja -määräykset oppaan mukainen: Merkinnyt osoitetaan kylien peruspalvelujen painopistesijaintia, jonka lähiympäristöä voidaan pitää suotuisana rakentamisalueena. Merkintää käytetään yleensä osoittamaan sellaisia aluerakenteen kannalta tärkeitä kyliä, joihin suuntautuu tai joihin halutaan ohjata rakentamista. Maakuntakaavassa kyläalueen merkintä yleensä osoittaa vain rakennetta tai suotuisia rakentamisvyöhykkeitä, jolloin rakentamisen tarkempi ohjaaminen perustuu kunnan suunnitteluun.

Merkintämääräyksen kaavakorttiin korjataan seuraavasti: at- kohde merkintään lisätään ”kylä” ja poistetaan ”taajamatoimintojen kohde”

Suoja- tai konsultointivyöhyke -merkinnällä osoitetaan alueita, joilla alueiden käyttöä on läheisen vaara-alueen tai muun ympäristöönsä käyttörajoituksia aiheuttavan luonteen vuoksi rajoitettava.

Kaava-aineistoon kuuluu ns. epävirallinen kaavakartta josta kokonaisuusmaakuntakaavatilanne ilmenee.

Laus./muist. ant. **Ympäristöministeriö**

Pvm 8.6.2017

Dnro 91/2013

Seutukunta

Sisältö *Varsinais-Suomen liitto pyytää maankäyttö- ja rakennuslain mukaista lausuntoa asiakohdassa mainitusta maakuntakaavan ehdotusluonnoksesta. Ympäristöministeriö lausuu kaavaehdotuksen luonnoksesta erityisesti valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden ja muiden valtakunnallisten alueidenkäyttöintressien sekä keskeisten maankäyttö- ja rakennuslain mukaisten maakuntakaavan sisältövaatimusten näkökulmasta.*

Nyt lausunnoilla oleva kaava tarkistaa Varsinais-Suomen seutukunnittain laadittuja maakuntakaavoja taajamien maankäytön, palveluiden ja liikennejärjestelmän osalta.

Alue- ja yhdyskuntarakenne

Kaavaehdotukseen sisältyvä Turun kaupunki on Varsinais-Suomen maakuntakeskus ja näin ollen kaupungilla ja kaupunkiseudulla on keskeinen merkitys osana valtakunnallista aluerakennetta ja kaupunkiverkostoa, jonka kehittämisedellytyksillä on valtakunnallista merkitystä. Valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden mukaan kaupunkiseutuja kehitetään tasapainoisina kokonaisuuksina siten, että tukeudutaan olemassa oleviin keskuksiin. Kaavaehdotuksessa Varsinais-Suomen ja Turun kaupunkiseudun keskusverkko tukeutuu pääosin olemassa olevaan rakenteeseen ja on tältä osin valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden mukainen.

Taajamien osalta maakuntakaavan tavoite on kasvun keskittäminen nykyisille maakuntakaavan aktiivisen maankäytön alueille, taajamarakenteen laajentumisen hillitseminen ja yhdyskuntarakenteen eheyttäminen. Näitä tavoitteita kaavassa pyritään toteuttamaan keskusta- ja taajamatoimintojen aluevarauksilla sekä kaupunki- ja taajamatoimintojen kehittämisen kohdealueita osoittamalla.

Kaavaselostuksen mukaan taajamatoimintojen alueiden muutokset perustuvat asemakaavoitettuihin taajama-alueisiin sekä kestävästi yhdyskuntarakenteen laajentumiseen soveltuviin asemakaavoitettaviin alueisiin. Taajamatoimintojen alueita on selostuksen mukaan paikoin myös supistettu. Taajamatoimintojen aluevarausten yhteenlaskettu pinta-ala kasvaa suunnilleen saman verran kuin on maakunnan arvioitu väestönlisäys kaavan tarkastelujaksolla. Kaavaratkaisua voi edelleen pitää varsin mahdollistavana taajamarajausten osalta.

Valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet edellyttävät mm. olemassa olevien yhdyskuntarakenteiden hyödyntämistä sekä kaupunkiseutujen ja taajamien eheyttämistä elinympäristön laatua parantaen. Maakuntakaavoituksessa ja yleiskaavoituksessa tulee edistää yhdyskuntarakenteen eheyttämistä ja esittää eheyttämiseen tarvittavat toimenpiteet. Jotta maakuntakaavan ratkaisu toteutuu yhdyskuntarakenteita eheyttävästi ja valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden edellyttämällä tavalla, on kuntien yleiskaavoituksessa tarkasteltava kaavaratkaisujen vaikutuksia erityisen tarkasti suhteessa näihin tavoitteisiin.

Ehdotusluonnoksessa käytetyt kaupunki- ja taajamatoimintojen kehittämisen kohdealuemerkinnät ovat hyvät kuntien maankäytön ohjauksine. Niissä esitettyjen kehittämisperiaatteiden toteutuminen edellyttää kuitenkin kunnilta toimivaa yleiskaavoitusta. Taajamatoimintojen kehittämisen kohdealuemerkinnöistä osa on esitetty alueellinen ulottuvuus huomioiden ja osa (asemaseutujen merkinnät) ympyröinä, jotka eivät ympäristöministeriön käsityksen mukaan kuvaa kehittämistarpeen alueellista ulottuvuutta. Tämä merkintöjen tulkintojen eroavuus on syytä tuoda selkeästi esille kaavaselostuksessa.

Luonnosvaiheeseen verrattuna yhdyskuntarakenteen laajentumisen selvitysalueita (sininen katkoviivamerkintä) on vähennetty. Ympäristöministeriö pitää hyvänä merkinnän taustalla olevaa tavoitetta varata yhdyskuntarakenteen tunnistettuja tavoiteltavia kasvusuuntia kaavallisen suunnittelun perusteella toteutuviksi. Ympäristöministeriön mielestä merkintä voisi kuitenkin toimia paremmin ilman suunnittelumääräyksessä esitettyä aikarajaa siten, että edellytettäisiin alueen käyttöönoton myös ajoituksen osalta edistävän seudun yhdyskuntarakenteen ja liikennejärjestelmän kestävästä kehittämisestä.

Ehdotusluonnoksessa on esitetty kehittämisperiaatemerkinnoin myös teollisuuden ja logistiikan kehittämisen kohdealueita. Tätä voi pitää elinkeinojen edellytysten kannalta hyvänä ratkaisuna. Eräät alueet, mm. Paimiossa E18 -tien eteläpuolella sijaitseva alue sijoittuvat kuitenkin pohjavesi-alueille. Pohjavesialueille ei tulisi sijoittaa toimintoja, joista aiheutuu pohjaveden pilaantumiseriskiä. Tämä tulisi ottaa huomioon alueiden rajauksissa sekä merkintään liitetyssä suunnittelumääräyksessä.

Aurassa teollisuuden ja logistiikan kehittämisen kohdealue sijoittuu Aurajokilaakson valtakunnallisesti merkittävälle maisema-alueelle. Valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden mukaisesti alueidenkäytössä on varmistettava, että valtakunnallisesti merkittävät kulttuuriympäristöjen arvot säilyvät. Alueidenkäytön on näillä alueilla sovelluttava niiden historialliseen kehitykseen.

Aktiivisen maankäytön merkintöjä, etenkin taajamatoimintojen alueita ja työpaikka-alueita laajenee jossain määrin maakuntakaavan virkistysalueille. Kaavaselostuksessa asiaa ei juurikaan avata vaikutusten arvioinnin kannalta, eikä supistuvien virkistysalueiden sijaintia ja merkitystä ole helppoa hahmottaa. Maakuntakaavan sisältövaatimukset sekä valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet sisältävät vaatimuksia mm. virkistykseen soveltuvien alueiden riittävyyden suhteen. Kaavaratkaisun vaikutuksia tulisi pystyä arvioimaan näiden suhteen.

Kauppa

Valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden mukaan uusia huomattavia asuin-, työpaikka- tai palvelutoimintojen alueita tulee sijoittaa irralleen olemassa olevasta yhdyskuntarakenteesta. Vähittäiskaupan suuryksiköt sijoitetaan tukemaan yhdyskuntarakennetta. Tältä osin kaavaehdotus on valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden mukainen.

Valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden mukaan yhdyskuntarakennetta kehitetään siten, että palvelut ja työpaikat ovat hyvin eri väestöryhmien saavutettavissa ja mahdollisuuksien mukaan asuinalueiden läheisyydessä siten, että henkilöautoliikenteen tarve on mahdollisimman vähäinen. Maankäyttö- ja rakennuslain vähittäiskaupan suuryksiköitä koskevien erityisten sisältövaatimusten mukaan on lisäksi muun muassa katsottava, että suunnitellulla maankäytöllä ei ole merkittäviä haitallisia vaikutuksia keskusta-alueiden kaupallisiin palveluihin ja niiden kehittämiseen ja että alueelle sijoittuvat palvelut ovat mahdollisuuksien mukaan saavutettavissa joukkoliikenteellä ja kevyellä liikenteellä.

Vähittäiskaupan kehitykseen nähden kaavaehdotuksen mitoitus keskusta-alueiden ulkopuolella on edelleen suuri. Kaavan ohjausvaikutus voi jäädä vähäiseksi kun lisäksi otetaan huomioon suhteellisen korkeat merkitykseltään seudullisen vähittäiskaupan koon alarajat. Tältä osin kaavaehdotus ei tue keskusta-alueiden kaupallisia palveluita ja niiden kehittämistä parhaalla tavalla. Näihin seikkoihin on tarpeen kiinnittää huomiota kaavaehdotuksen viimeistelyssä.

Keskusta-alueiden ulkopuolisista kaupan alueista erityisesti Raision Mylly-Hauninen-Kuninkoja on vaikutusarvioinneissa todettu ongelmalliseksi varsinkin liikennejärjestelyjen osalta. Kaavamerkintä mahdollistaa alueelle 330 000 k-m2 kauppaa, joka edellyttää hyvää ja monipuolista saavutettavuutta. Merkinnän kattama alue ei ole kuitenkaan saavutettavuudeltaan kauttaaltaan samanlaisessa asemassa. Kaupan lisärakentamisen on todettu myös aiheuttavan merkittävien liikenteellisten lisäinvestointien tarpeen. Kaavaehdotusta viimeisteltäessä merkinnän rajausta olisi hyvä pohtia vielä siltä kannalta, että runsaasti liikennettä aiheuttavat kaupan toiminnot sijoittuisivat alueelle, jolla monipuolisesti hyvä saavutettavuus on mahdollista toteuttaa.

Maakuntakaavan yleismääräyksissä on esitetty seudullisesti merkittävien suuryksiköiden alarajat kuntien keskustaajamien kaupunki- ja taajamatoimintojen kehittämisen kohdealueilla. Yleismääräyksessä ei ole esitetty kyseisten alueiden ulkopuolisille alueille merkitykseltään seudullisen vähittäiskaupan suuryksikön koon alarajoja. Kaavan ohjausvaikutuksen selkeyden vuoksi kaavaehdotusta olisi tältä osin tarpeellista vielä täsmentää.

Liikennejärjestelmä

Maakuntakaavan liikennejärjestelmä perustuu pääosin olemassa olevan liikenneverkon kehittämiseen, mikä on valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden mukainen ratkaisu. Hyvä ratkaisu on myös kaavassa esitettävä eräiden vanhentuneiden liikenneverkon merkintöjen kumoaminen. Aiempien maakuntakaavojen liikenneväyliä koskevien aluevarausten ajantasaisuuden arviointia on syytä jatkaa tulevaisakin kaavaprosesseissa.

Päätieverkon osalta on syytä kiinnittää huomiota liikennettä aiheuttavan maankäytön laajenemiseen väylän toiselle puolelle. Paikallisesti tästä voi aiheutua liikenneturvallisuusongelmia ja investointitarpeita, mutta valtakunnallisesti merkittävien väylien kyseessä ollen vaikutuksia voi kohdistua myös pitkämatkaisen liikenteen sujuvuuteen. Ehdotusluonnoksessa tällaisia kohteita ovat mm. Laitila ja Somero. Raision Myllyn aluetta on käsitelty edellä kaupan ratkaisun yhteydessä.

E18 -tielle Salossa on esitetty kaksi uutta eritasoliittymää. Vastaavat liittymävaraukset jätettiin vahvistamatta Salon seudun maakuntakaavasta vuonna 2008, koska selvitysten perusteella ei voitu todeta olisiko niillä haitallisia vaikutuksia valtakunnallisesti merkittävän päätien liikenteen sujuvuuteen. Ympäristöministeriö katsoo, että liittymävaraukset tulee nähdä ohjeellisina pitkän aikavälin varauksina. Niiden toteuttaminen edellyttää yhteistyössä tienpitäjän kanssa tehtäviä vaikutusarviointeja.

Ehdotusluonnoksessa esitetään valtatie 10 käännölle Liedossa kaksi vaihtoehtoista linjausta. Lopullinen linjauksen valinta on siten tarkoitus tehdä tarkempaan suunnitteluun perustuen Liedon yleiskaavoituksen yhteydessä. Ympäristöministeriö pitää ratkaisua perusteltuna, vaikka vaihtoehtoisten väylälinjausten jääminen lopulliseen kaavaan ei olekaan tavoiteltava tilanne. Jatkosuunnittelussa on syytä ottaa huomioon kummankin vaihtoehdon sijoittuminen Aurajokilaakson valtakunnallisesti merkittävälle maisema-alueelle ja pyrkiä löytämään toteuttamisratkaisuja, jotka lieventävät uudesta tielinjauksesta aiheutuvia haitallisia vaikutuksia maisemaan. Valtakunnallisesti merkittävän maisema-alueen arvojen sisällyttäminen vaihtoehtoisen tielinjauksen suunnittelumääräykseen edistäisi asian huomioon ottamista yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa.

Ehdotusluonnoksessa on osoitettu Saramäkeen uusi raideliikenteen terminaaliratapaha-aluevaraus. Aluevaraus sijaitsee Turun lentoaseman aluevarauksen itäpuolella. Valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet edellyttävät, että alueen jatkosuunnittelussa turvataan valtakunnallisesti merkittävän lentoaseman kehittämismahdollisuudet ja otetaan huomioon lentoturvallisuuden vaatimukset.

Vaikutusten arviointi

Maakuntakaavaa vaiheittain laadittaessa on haastavaa arvioida kaavaratkaisun vaikutuksia niihin teemoihin, joita vaihekaavassa ei käsitellä. Tässä tapauksessa tällaisia ovat erityisesti kulttuuriympäristö, luonnonarvot mukaan lukien pohjavesialueet sekä virkistysalueet. Näiden teemojen osalta vaikutusarviointi jää kaavaselostuksessa suppeaksi ja pintapuoliseksi.

Valtakunnallisesti merkittäviä rakennetun kulttuuriympäristön alueita ja kohteita sekä valtakunnallisesti merkittäviä maisema-alueita on muuttuvan maankäytön alueilla tai kehittämisen kohdealueilla useissa kohdissa. Näiden osalta vaikutusten arviointia tulisi syventää ja tarvittaessa huomioida ristiriitaisuudet kaavaratkaisua tarkistamalla ja/tai kaavamääräyksin. Sama koskee luonnonympäristöä ja sen arvoihin kohdistuvia vaikutuksia.

Natura 2000 -verkostoon kohdistuvista vaikutuksista ei kaava-aineistoon sisälly kattavaa läpikäyntiä, jonka pohjalta olisi perustellusti mahdollista todeta, ettei kaavaratkaisulla todennäköisesti ole merkittävää heikentävää vaikutusta verkoston alueiden suojeluarvoihin.

Vastine Taajamien maankäyttö

Yhdyskuntarakenteen laajentumisen selvitysalue -merkintä osoittaa erityisesti alueita, joilla keskeistä on selvittää alueiden merkitys yhdyskuntarakenteen kehitykselle. Eteneminen alueiden kehittämisessä tulee tapahtua pääsääntöisesti yleiskaavoituksella suunnitelmallisesti ja vaiheistaen, mikäli seudun perusteltu

väestökehitys ym. mahdollistaa alueiden aktiivisemman tarkastelun. Alueen suunnittelun tulee myös tukea kestävästä liikennejärjestelmän tavoitteita. Alueiden toteutuminen on kaavan lähtökohtien mukaan mahdollista vasta kaupunkikehittämisen kohdealueiden edellytysten toteutumisen jälkeen. Tämä sisältää ajatuksen, jonka mukaan alueen edellytykset kytkeytyä kaupunkikehittämisen kohdealueilla toteutettuun/edistettyyn kestävästä liikkumisjärjestelmään ovat mahdolliset. Kehittämisperiaatemerkinän alla olevaa maankäyttöä koskee voimassaoleva maakuntakaava.

Merkinnän luonnetta ja määräyksen tarvetta tarkistetaan.

Someron C-alueen laajentaminen on perusteltua, koska keskustatoiminnot ovat jo laajentuneet kantatien itäpuolelle. Laajennuksella halutaan korostaa keskusta-alueen ja sen palveluiden sekä kantatien kehittämisen yhteensovittamisen merkitystä. Muuttunut lainsäädäntö mahdollistaa 4000 neliön kokoisen kaupan yksikön sijoittumisen alueelle myös ilman C-merkintää. C-merkinnällä osoitetaan, että alueen suunnittelussa tulee huomioida keskustaympäristön laatutavoitteet ja kestävä liikenneympäristö. Valtakunnallisessa liikenneverkon suunnittelussa on tarpeellista huomioida eriluonteiset maantiejaksot. Kantatien 52 kaupungin keskustaa läpäisevää osuutta tulee kehittää ”keskustaajamajaksoneksi” ja vastaavasti keskustaa kantatien palvelutasoa heikentämättä, mutta kaupunkikuvaa ja tien itäpuolelle jo toteutuneiden palveluiden saavutettavuutta tukevilla ratkaisuilla.

Laitilan muuttuva työpaikkatoimintojen alue -merkintä perustuu Laitilan keskustan kehittämissuunnitelmiin, joissa on tutkittu maankäytön ja liikenneverkon yhteensovittamista. Alue on osoitettu muutosalueena, jonka täysipainoinen kehittäminen edellyttää saavutettavuuden turvaamista mm. eritasoliittymän toteuttamisella. TP/m-merkinnän perusteita täydennetään muutosedellytysten osalta.

Alueisiin kohdistuvat kehittämisperiaatemerkinnot eivät muuta kokonaismaakuntakaavassa määriteltyjä periaatteita ottaa huomioon valtakunnallisesti ja maakunnallisesti arvokkaat kulttuuriympäristöt. Varsinais-Suomen rikkaasta kulttuuriympäristöstä johtuva erityispiirre on useiden taajama-alueiden sijainti maisemallisesti arvokkailla alueilla, mikä luo lähtökohdan maankäytön suunnittelulle ja rakentamisen ohjaukselle. Kehittämisperiaatteisiin sisältyy arvokkaiden alueiden huomioiminen alueiden kehittämisen kokonaisvaltaisessa tarkastelussa.

Lisätään kehittämisen kohdealue määräyksiin kulttuuriympäristön huomioiminen.

Täydennetään vaikutusten arviointia maisema-alueiden osalta seuraavasti: Kaavaehdotuksen taajama-alueita koskevat aluevarauslaajennukset rakentumattomille V-, M- ja MRV-alueille ovat pääsääntöisesti vähäisiä. Osa alueista sijaitsee tai sivuaa vähäisessä määrin arvokkaita maisema-alueita. Merkittävimmät alueet, jotka voivat muuttaa maisemaa ja maisemarajauksia sijaitsevat Salossa, Paimiossa ja Liedossa. Saloon ja Paimioon osoitetut laajennukset perustuvat oikeusvaikutteisiin yleiskaavoihin. Liedossa vt 10 kaakkoispuolelle jäävä taajamatoimintojen alueen laajennus perustuu poistuvan eteläisen ohituksen tielinjauksen tuomiin maankäytön kehittämismahdollisuuksiin. Alueiden reunat mukailevat maisema-alueen reunaa. Muutokset maisemarajauksessa suunnitellaan ja arvioidaan tarkemmalla suunnittelulla.

Pohjavesien osalta kaavassa on osoitettu muutamille pohjavesialueille uutta aktiivista maankäyttöä ja se saattaa aiheuttaa pohjavesiolosuhteiden heikkenemistä, mikäli tarkemmassa suunnittelussa ei oteta riittävästi huomioon pohjaveden muodostumisaluetta ja pohjaveden laatuun ja määrään vaikuttavia tekijöitä. Aktiivisen maankäytön aluevarauksella merkittyjä alueita koskee kokonaismaakuntakaavan pohjavesialueita koskeva suojelumääräys, jossa edellytetään, että pohjaveden laatua tai riittävyttä ei saa vaarantaa alueelle tehtävissä toimenpiteissä. Maakuntakaavaehdotuksessa käyttötarkoitukselta muuttunut alue on Salon Perniön Kankkonummen alue (A-alue muuttunut TP-alueeksi, asemakaavassa alueella T- ja TP-toimintoja). Ruskon Antintalon sekä Turun lentoaseman yhteydessä oleviin Härjänruopan ja lentokentän pohjavesialueille sijoittuviin maankäytön aluevarauksiin ei ole kohdistunut muutoksia.

Lisätään Teollisuuden ja logistiikan kehittämisen kohdealue määräykseen pohjavesialueiden huomioiminen.

Kaavaehdotuksen taajama-alueita koskevat aluevarauslaajennukset rakentumattomille V-, M- ja MRV-alueille ovat pääsääntöisesti vähäisiä. Vaikutusten arviointia täydennetään virkistykseen soveltuvien alueiden riittävyden osalta. Virkistysalueita tullaan tarkastelemaan käynnissä olevassa Luonnonarvojen ja -varojen vaihemaakuntakaavassa. Muuttuvien V-, M-, ja MRV-alueiden hahmotettavuuden helpottamiseksi, korjataan kaava-aineiston asiaa havainnollistava aineisto.

Maakuntakaavaehdotuksen laadintaa ovat ohjanneet rakennemallissa sitoudutut periaatteet, tehdyt selvitykset, kuntien yleiskaavat tai meneillään olleiden yleiskaavaprosessien selvitykset sekä asemakaavat. Vaikutusten arvioinnin laajuuden tarvetta on arvioitu tämän mukaisesti. Vaikutusten arviointia tarkistetaan esiin nousseiden teemojen osalta ja täydennetään niiden alueiden osalta, joihin kohdistuu muutoksia ja jotka erityisesti kytkeytyvät S- ja Natura-alueisiin (Rauvola, Ruissalo, Seilin saaristo, Örö, Pomponrahka, Anerionjärvi).

Palvelut/kauppa

Vähittäiskaupan kehittämisen kohdealueiden mitoitus perustuu laadittuun kaupan palveluverkkoselvitykseen, jota on täydennetty prosessin aikana vaikutusten arvioinnilla ja saavutettavuustarkastelulla sekä pääosin alueilla jo olevaan suurelta osin toteutuneeseen vähittäiskaupan rakennusoikeuteen. Alueille on osoitettu laaditun selvityksen mukaisen, seutukohtaisen minimin mukainen kasvu. Lukua on tarkistettu alue- ja kohdekohtaisesti mm. sijainnin ja olemassa olevan rakennuskannan perusteella. Mitoitus mahdollistaa erilaiset vaihtoehtoiset toteutusmallit ja siten edistää elinkeinoelämän toimintaedellytyksiä ja toimivan kilpailun kehittymistä, mikä luonnollisesti heikentää kaavan ohjausvaikutusta. Ohjauksen kannalta mitoitusta tärkeämpänä kaavaa laadittaessa on pidetty kaupan alueiden sijaintia yhdyskuntarakenteessa, osana kaupunkikehittämisen ja taajamatoimintojen kohdealueita, joita koskevin tavoitteellisin suunnittelumääräyksin pyritään turvaamaan kaupan palveluiden tasapainoinen kehittyminen sekä hyvä ja monipuolinen saavutettavuus.

Lausunnossa esiin nostetut Raision Mylly-Hauninen-Kuninkoja-Itäniitty -alueen liikenteelliset haasteet on tunnistettu. Tämän vuoksi alue on osoitettu vähittäiskaupan kehittämisen kohdealueena, jonka toteutuneet tai suunnitellut kaupan palvelut edellyttävät keskusta-alueisiin rinnastettavaa hyvää ja monipuolista, myös koettavissa ja toteutettavissa olevaa seudullista saavutettavuutta. Alueen mitoitus perustuu suurelta osin alueella olemassa olevaan ja jo toteutettuun rakennusoikeuteen. Mitoitus voi toteutua jo käyttötarkoituksen muutoksina tai alueen/rakennusten uusiutumisen kautta. Aluetta edelleen kehitettäessä on varmistettava koko kaupunkiseudun ja maakunnan liikenneverkon tasapuolisesta kehittämisestä sekä tehtyjen ja tulevien valtakunnallisten liikenneinvestointien tarkoituksenmukaisuudesta.

Vaikutusten arviointia täydennetään kaupan merkintöjen osalta.

Liikenne

Päätieverkon toimivuuden turvaaminen on huomioitu kehittämisen kohdealueiden merkintöjen määräyksissä, jota tarkennetaan seuraavaan vaiheeseen asian osalta hieman. Vaikutusten arviointia täydennetään myös siten, että huomioidaan joidenkin kaupallisten alueiden mahdollisesti aiheuttamat ongelmat liikenneverkon toimivuuteen.

Vaihemaakuntakaavan pohjalle tehdyissä selvityksissä kaavakartalle osoitetut uudet ohjeelliset valtatielinjaukset valtatie 10 käynnöstä valtatielle 9 nähtiin käytännössä parhaina juuri Aurajoen

kansallismaisema huomioiden, kun muut linjausvaihtoehdot heikensivät alueen maisema-arvoja merkittävämmiin. Ohjeelliset tielinjaukset kaavakartalla mahdollistavat kuitenkin linjausten tarkemman suunnittelun yleissuunnitelmaa ja yleiskaavaa laadittaessa. Ohjeelliset tielinjaukset kulkevat voimassa olevalla (ja voimaan jäävällä) maakuntakaavakartalla Kulttuuriympäristön tai maiseman kannalta tärkeällä alueella, jota koskee suunnittelumääräys: ”Suunnitelmien ja toimenpiteiden alueella tulee olla maiseman arvoja turvaavia ja edistäviä. Rakentamisen tulee kohdistua aukeamien reunoilla olemassa olevaan rakenteeseen tukeutuen. Suunnittelu- ja rakentamistoimenpiteiden tulee edistää peltojen, niittyjen ja muiden avoimien maisematilojen säilymistä.”

Ympäristöministeriön esityksestä maakuntakaavakarttaa tarkistetaan seuraavilta osin:

- Teollisuuden ja logistiikan kehittämisen kohdealueiden osalta tarkistetaan Salon Kitulan alueen rajausta (Aneriojärven YKR- ja pohjavesialue) ja poistetaan Paimion merkintä (pohjavesialue).

Ympäristöministeriön esityksestä maakuntakaavakartan määräyksiä tarkistetaan seuraavilta osin:

- Yhdyskuntarakenteen laajentumisen selvitysalue -merkinnän tarvetta ja määräyksen luonnetta tarkistetaan

- Teollisuuden ja logistiikan kehittämisen kohdealueen määräyksiin lisätään kirjaukset: ”Alueen kehittämisessä tulee huomioida pohjavesialueet sekä turvata luonto-, kulttuuriympäristö- ja maisema-arvot sekä yhtenäisten virkistysalueiden ja ekologisten yhteyksien jatkuvuus.” Lisäksi liikenteen sujuvuus varmistetaan tarkennetulla määräyksellä: ”Alueen suunnittelussa tulee edistää maankäytön ja kestävä liikennejärjestelmän yhteensovittamista sekä varmistaa monipuolinen saavutettavuus ja valtakunnallisen liikenteen sujuvuus”.

- Täydennetään kaupunki- ja taajamatoimintojen kehittämisen kohdealue -merkintöjen määräästä seuraavasti: ”Alueen kehittämisessä tulee turvata luonto-, kulttuuriympäristö- ja maisema-arvot sekä yhtenäisten virkistysalueiden ja ekologisten yhteyksien jatkuvuus”.

- Muutetaan vähittäiskaupan kehittämisen kohdealueiden erikseen nimettyjen alueiden suunnittelumääräys muotoon: ”Keskustahakuisen erikoistavarakaupan seudullisten suuryksiköiden toteuttaminen Raision Mylly-Hauninen-Kuninkoja eteläosa, Turun Itäharju-Biolaakso, Kaarinan Piispanristi alueilla edellyttää joukkoliikenteen ja kevyen liikenteen hyvää saavutettavuutta ja ympäristön laatua parantavaa kehittämistä.”

- Muutetaan kms-kohteen selite muotoon: ”Vähittäiskaupan monipuolisesti saavutettava suuryksikkö. Valtakunnallisesti, maakunnallisesti tai seudullisesti merkittävä monipuolisesti saavutettava vähittäiskaupan suuryksikkö ja/tai keskittymä.” Kohteen suunnittelumääräys muutetaan muotoon: ”Keskustahakuisen erikoistavarakaupan seudullisten suuryksiköiden toteuttaminen alueella edellyttää joukkoliikenteen ja kevyen liikenteen hyvää saavutettavuutta ja ympäristön laatua parantavaa kehittämistä.”

- Maakuntakaavan seudullisesti merkittävän vähittäiskaupan alaraja kaupunkikehittämisen ja taajamatoimintojen kohdealueiden ulkopuolella kaikilla kaupan toimialoilla on 4 000 k-m².

Maakuntakaavan yleismääräystä täydennetään tältä osin.

- Lisätään terminaaliratapihan suunnittelumääräykseen, että jatkosuunnittelussa tulee turvata valtakunnallisesti merkittävän lentoaseman kehittämismahdollisuudet ja lentoturvallisuuden vaatimukset.

Ympäristöministeriön esityksestä maakuntakaavan selostusta tarkistetaan seuraavilta osin:

- Tarkennetaan Taajamatoimintojen kehittämisen kohdealueen merkintätavan tulkinallista luonnetta:

”Taajamatoimintojen kohdealuemerkinnällä osoitetaan paitsi seudullisen palveluverkon kannalta merkityksellisiä taajamia, myös pitkän tähtäimen suunnitteluun kytkeytyviä paikallisjuna-asemapaikkoja. Merkinnän lähtökohtana on ollut aiemmilta kaavakierroksilta Raideliikenteeseen tukeutuva taajamatoimintojen kehittämisen kohdealue -merkintä, mikä selittää merkinnän kaaviomaisen luonteen osoitettaessa erityisesti kehitettäviä paikallisjuna-asemapaikkoja.”

- Vaikutusten arviointia tarkistetaan ja täydennetään tarvittavilta osin niiden V- ja M-alueiden osalta, joihin kohdistuu muutoksia ja jotka kytkeytyvät S-alueisiin

- Vaikutusten arviointia täydennetään kaupan merkintöjen osalta.

- TP/m-merkinnän perusteita täydennetään muutosedellytysten osalta.
 - Päätieverkon toimivuuden turvaaminen on huomioitu kehittämisen kohdealueiden merkintöjen määräyksissä, jota tarkennetaan. Vaikutusten arviointia täydennetään huomioiden kaupallisten alueiden mahdollisesti aiheuttamat ongelmat liikenneverkon toimivuuteen.
 - Selostukseen on kirjattu, että E18-eritasoliittymät Salon kohdalla ovat pitkän aikavälin varauksia. Kirjausta tarkennetaan seuraavasti: ”Eritasoliittymien toteuttaminen edellyttää yhteistyössä tienpitäjän kanssa tehtäviä vaikutusarviointeja.”
-

Laus./muist. ant. **Auran kunta**

Pvm 9.6.2017

Dnro 91/2013

Seutukunta Loimaan seutu

Sisältö *Auran kunta pitää hyvänä tehtyjä muutoksia ja tarkennuksia vaihemaakuntakaavaehdotukseen. Ehdotuksen C/m-merkintä mahdollistaa Auran taajaman kasvun ja kehittymisen seudullisena kaupan ja palveluiden keskuksena. Lisäksi ehdotukseen lisätty teollisuuden ja logistiikan kehittämisen kohdealue -merkintä mahdollistaa taajaman sisällä olevien teollisuusalueiden kaavallisen uudelleentarkastelun ja sitä kautta mahdollistaa taajaman tiivistämisen asumisen ja palveluiden tarpeisiin.*

Kaavaehdotuksen voidaan katsoa kokonaisuudessaan huomioivan hyvin Auran taajaman tulevaisuuden kehittämistarpeet palvelujen, teollisuuden ja liikenteen osalta.

Vastine Ei aihetta vastineeseen.

Laus./muist. ant. **Kosken TI kunta**

Pvm 7.6.2017

Dnro 91/2013

Seutukunta Loimaan seutu

Sisältö *Kosken TI kunta pitää maakuntakaavaehdotuksessa esitettyä taajamatoimintojen aluetta sekä alueen rajautumisen että aluevarausten riittävyyden osalta pääosin oikeana. Kunnan ajatuksena onkin taajaman sisäisen tiivistymisen lisäksi varautua mahdolliseen pieneen lajantumiseen osin vaihtoehtoisestikin etelään Hongistontien varteen, länteen Härkätien tuntumaan ja erityisesti pohjoiseen Koskentietä seuraten – kuitenkin maisema-arvot huomioiden. Taajamatoimintojen aluerajauksen siirtämistä hieman pohjoisemmaksi Koskentien kohdalla voisi harkita.*

Toisena kunnan johtoajatuksena on Seljäkulman risteysalueen toimintojen parempi saavutettavuus taajaman suunnalta ja toisaalta taajaman saavutettavuus risteysalueelta ilman, että alueet varsinaisesti kasvaisivat kiinni toisiinsa. Yhdyskuntarakenteen raja tulisi nykyisen taajaman ja Turuntien välillä muotoilla niin, että se mahdollistaa maltillisen kasvun pohjoiseen Koskentietä myötäillen.

Kosken TL kunta toivoi lausunnossaan luonnoksesta Turuntien ja Koskentien risteuksen osoittamista työpaikkatoimintojen kohdemerkinnällä, koska alueelle ollaan valmisteluvaiheessa olevassa osayleiskaavassa osoittamassa työpaikkatoimintojen aluetta osin jo toteutuneelle työpaikka-alueelle. Kunnan ajatuksena on mahdollistaa liikenteellisesti keskeiselle ja hyvin saavutettavalle alueelle sellainen pienimuotoinen yritystoiminta, joka luontuu paremmin risteysalueen tuntumaan kuin varsinaiseen taajamaan, johon muuten palvelut pyritään ohjaamaan.

Luonnosvaiheen jälkeen tehdyistä muutoksista:

Luonnosvaiheen jälkeen Kuovintien alueen Teollisuustoimintojen kohde (t 202) on poistettu ja sen sijaan osoitettu alue Työpaikkatoimintojen alueeksi (TP). Alueen laajuus kuvastaa pääpiirteissään toteutunutta ja tavoiteltua tilannetta.

Kosken TI kunta pitää muutosta perusteltuna ja kunnan alueelle asettamien tavoitteiden mukaisena. Kunnan ajatuksena on kehittää aluetta pienimuotoisen ympäristöhäiriöitä aiheuttamattoman teollisuus- ja varastorakentamisen sekä toisaalta pienimuotoisen toimitilarakentamisen alueena.

Luonnosvaiheen jälkeen Koivukylän alueen Teollisuustoimintojen kohde (t 201) on poistettu, mutta ei ole osoitettu mitään sen tilalle.

Kosken TI kunta ei pidä hyvänä Teollisuustoimintojen kohdemerkinnän poistamista Koivukylän alueelta. Kosken TI kunta esittää Sahatien itäpuolisten alueiden osoittamista Teollisuustoimintojen alueeksi (T) tai Työpaikkatoimintojen alueeksi (TP). Kosken TL kunta pitää luontevana teollisuustoimintojen sijoittamista Koivukylässä Sahatien ympäristöön liikenteellisesti (hyvien tieyhteyksien), toteutuneen rakentamisen sekä rakentamisen ja toiminnan ympäristöön sopeutettavissa olevien olosuhteiden perusteella. Alueella sijaitsee jo mm. Raunion saha puuvarastoineen sekä Ojarannan betonituotteiden ja kattotuolien tuotantolaitokset.

Luonnosvaiheen jälkeen Turuntien ja Koskentien risteuksen aluetta ei ole osoitettu työpaikkatoimintojen kohdemerkinnällä, jota kunnan lausunnossa luonnoksesta toivottiin.

Kosken TL kunta esittää edelleen Turuntien ja Koskentien risteuksen osoittamista Työpaikkatoimintojen alueeksi (TP) valmisteluvaiheessa olevan osayleiskaavaluonnoksen rajauksen mukaisesti. Siinä alueelle ollaan osoittamassa työpaikkatoimintoja osin jo toteutuneelle työpaikka-alueelle. Kunnan ajatuksena on mahdollistaa maakunnallisestikin liikenteellisesti keskeiselle ja hyvin saavutettavalle alueelle sellainen pienimuotoinen yritystoiminta, joka luontuu paremmin risteysalueen tuntumaan kuin varsinaiseen taajamaan, johon muuten palvelut pyritään ohjaamaan.

Vastine Turuntien ja Koskentien risteuksen Työpaikkatoimintojen alue on paikallisesti merkittävä kohde, jonka maankäytön kehittäminen on mahdollista kokonaismaakuntakaavan mahdollistamalla tavalla.

Kohteet on kokonaismaakuntakaavassa osoitettu kohdemerkinnöin, eikä niihin kohdistu muutoksia tällä vaihemaakuntakaavakierröksellä. Ne kohteet, joihin muutoksia kohdistuu, on lueteltu erikseen. Kumoutuneet kohteet on erikseen merkitty kumoutuviksi. Kaava-aineistoon kuuluu ns. epävirallinen kaavakartta josta kokonaismaakuntakaavatilanne ilmenee.

Laus./muist. ant. **Loimaan kaupunki**

Pvm 30.5.2017

Dnro 91/2013

Seutukunta Loimaan seutu

Sisältö *Yhtenä toimenpiteenä Varsinais-Suomen Positiiviseen Rakennemuutokseen (PoRe) on liikenne- ja ratkaisujen nopea kehittäminen. Alihankkijat niin Varsinais-Suomesta kuin muualtakin sisämaasta saavat toimitettua tavaravirrat Turkuun, Uuteenkaupunkiin ja Raumalle turvallisen ja nopean valtatie 9 kautta. Siksi moottoritien jatkaminen Liedosta Akaaseen on otettava suunnitelmaan kiireiseksi. Tuotantotilat, asunnot ja muut palvelut ovat jo valmiina eri paikkakunnilla ja ne ovat nopeasti hyödynnettävissä. Myös tavaraviennille, keskeisestä Suomesta, on yhteys Turun sataman kautta nopeampi Keski-Eurooppaan kuin esimerkiksi Vuosaaren sataman kautta. Raideliikenne Tampereen - Toijalan - Turun välillä mahdollistaa nopean työvoiman liikkuvuuden, kun vain lisätään työaikoihin sopivia junavuoroja. Näin saadaan maankäyttöön, palveluihin ja liikenneväyliin tehdyt investoinnit nopeasti hyödyksi ja auttamaan työvoima- sekä alihankkijapulasta kärsivää teollisuutta.*

Loimaan kaupungilla ei ole huomautettavaa Varsinais-Suomen taajamien maankäytön palveluiden ja liikenteen vaihemaakuntakaavan I. ehdotuksesta.

Vastine Ei aihetta vastineeseen.

Laus./muist. ant. **Marttilan kunta**

Pvm 30.5.2017

Dnro 91/2013

Seutukunta Loimaan seutu

Sisältö *Kunnanhallitus toteaa lausuntonaan, että Marttilassa Tiipilän teollisuusalue 10-tien ja Aura-Salotien risteuksen tuntumassa tulisi merkitä TP-alueeksi (työpaikkatoimintojen alue). Alueella on merkittävää yritystoimintaa ja asemakaava mahdollistaa lisärakentamisen. Kunnan on myös tarkoitus rakentaa vuoden 2018 aikana 10-tien suuntainen yhdystie Marttilantieltä Aura-Salotielle.*

Vastine Kohteet on kokonaismaakuntakaavassa osoitettu kohdemerkinnöin, eikä niihin kohdistu muutoksia tällä vaihemaakuntakaavakierröksellä. Ne kohteet, joihin muutoksia kohdistuu, on lueteltu erikseen. Kumoutuneet kohteet on erikseen merkitty kumoutuviksi. Kaava-aineistoon kuuluu ns. epävirallinen kaavakartta josta kokonaismaakuntakaavatilanne ilmenee.

Maakuntakaavassa ei esitetä paikallisia liikenneväyliä eikä rinnakkaistieyhteyksiä, joten maakuntakaava mahdollistaa Marttilan kunnassa suunnitteilla olevan valtatie 10 suuntaisen rinnakkaistien Marttilantien ja Aura-Salontien välillä, jos tie ei heikennä seututien 224 toimivuutta.

Laus./muist. ant. **Oripään kunta**

Pvm 14.6.2017

Dnro 91/2013

Seutukunta Loimaan seutu

Sisältö *Oripään kunta pitää maakuntakaavaehdotuksessa esitettyä taajamatoimintojen aluetta sekä alueen rajautumisen että aluevarausten riittävyyden osalta pääosin oikeana Loimaantien ja Huovintien risteysaluetta lukuun ottamatta. Kunnan ajatuksena on taajaman sisäisen tiivistymisen lisäksi varautua mahdolliseen pieneen laajentumiseen eri suunnissa olevaan rakenteeseen liittyen. Erityisesti Loimaantien ja Huovintien risteysaluetta pidetään luontevana laajentumissuuntana.*

Oripään kunta pitää oikeana yhdyskuntarakenteen rajaa taajaman pohjoisosan kohdalla. Tämä mahdollistaa Kantatien 4 I itäpuolella Salamäentien varrella olevan osin jo toteutuneen työpaikkatoimintojen alueen täydentymisen. Kantatien 4 I länsipuolelle taajaman ei ole tarkoitus laajentua jo asemakaavoitettua Uitonmäen aluetta kauemmas. Huovintien ja Loimaantien suuntaa voitaisiin pitää luontevana pitkän tähtäyksen laajentumissuuntana, jolla voidaan varmistaa lentokentän länsipuolisen alueen kehittämismahdollisuudet. Pääosa uusista asuinalueista ja elinkeinotoiminnan alueista voidaan toteuttaa keskustaajamaa luontevasti tiivistäen. Aurajokilaakson valtakunnallisesti arvokas maisema-alue muodostaa luontevan rajan taajamalle taajaman eteläosassa.

Luonnosvaiheen jälkeen tehdyistä muutoksista:

Luonnosvaiheen jälkeen Loimaantien ja Huovintien risteysalueen Työpaikkatoimintojen kohdemerkintä - kohde (tp 202) on poistettu, mutta ei ole osoitettu mitään sen tilalle.

Oripään kunta ei pidä hyvänä Työpaikkatoimintojen kohdemerkinnän poistamista Loimaantien ja Huovintien risteysalueen tuntumasta. Oripään kunta esittää Loimaantien ja Huovintien risteysalueen tuntumassa olevien alueiden osoittamista Työpaikkatoimintojen alueeksi (TP). Oripään kunta pitää luontevana työpaikkatoimintojen sijoittamista alueelle liikenteellisesti (hyvien tieyhteyksien), toteutuneen rakentamisen sekä rakentamisen ja toiminnan ympäristöön sopeutettavissa olevien olosuhteiden perusteella. Alueella sijaitsee jo nyt runsaasti erilaista elinkeinotoimintaa.

Kaiken kaikkiaan maakuntakaavaehdotuksessa on useiden pienempien kuntakeskusten kohdalla poistettu työpaikkatoimintojen tai teollisuustoimintojen alueita tai kohteita sillä perusteella, ettei niillä ole maakunnallista merkitystä. Oripään kunta pitää kuitenkin tärkeänä, että maakuntakaavassa osoitetaan tasapuolisesti työpaikkatoimintojen ja teollisuustoimintojen alueita ja kohteita myös maakunnan reuna-alueilla ja pienissä kunnissa – ilman elävää ja elinkeinollisesti monipuolista maaseutua koko maakunnan kehitys vääristyy. Nimenomaan maakuntakaavassa tulee luoda edellytyksiä ja rohkaisua työpaikkojen luomiseen koko maakunnan alueella.

Muuten Oripään kunnalla ei ole huomautettavaa maakuntakaavaehdotuksesta.

Vastine Kohteet on kokonaismaakuntakaavassa osoitettu kohdemerkinnöin, eikä niihin kohdistu muutoksia tällä vaihemaakuntakaavakierroksella. Ne kohteet, joihin muutoksia kohdistuu, on lueteltu erikseen. Kumoutuneet kohteet on erikseen merkitty kumoutuviksi. Kaava-aineistoon kuuluu ns. epävirallinen kaavakartta josta kokonaismaakuntakaavatilanne ilmenee.

Laus./muist. ant. **Pöytyän kunta**

Pvm 2.6.2017

Dnro 91/2013

Seutukunta Loimaan seutu

Sisältö *Kunnanhallitus merkitsee vaihemaakuntakaavan suunnittelutilanteen tiedokseen. Pöytyän kunta esittää, että Auvaisten kylä, Ristinummen kylä ja Lallin teollisuusalue merkitään vaihemaakuntakaavaan.*

Vastine Kohteet on kokonaismaakuntakaavassa osoitettu kohdemerkinnöin, eikä niihin kohdistu muutoksia tällä vaihemaakuntakaavakierröksellä. Ne kohteet, joihin muutoksia kohdistuu, on lueteltu erikseen. Kumoutuneet kohteet on erikseen merkitty kumoutuviksi. Kaava-aineistoon kuuluu ns. epävirallinen kaavakartta josta kokonaismaakuntakaavatilanne ilmenee.

Laus./muist. ant. **Salon kaupunki**

Pvm 30.5.2017

Dnro 91/2013

Seutukunta Salon seutu

Sisältö I. Yleistä

Varsinais-Suomen liitto toteaa yleisvastineessaan mm., että maakuntakaava on yleispiirteinen strateginen kaava, jonka tehtävä maankäyttö- ja rakennuslain mukaisesti on ohjata kuntien kaavoitusta ja muuta alueiden käyttöä koskevaa suunnittelua ja edistää valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden (VAT) toteutumista. VAT:n mukaan maakuntakaavoituksessa on mm. esitettävä toimenpiteet yhdyskuntarakenteen eheyttämiseksi ja kaupunkiseuduilla varmistettava henkilöautoliikenteen tarvetta vähentävä sekä joukkoliikennettä, kävelyä ja pyöräilyä edistävä liikennejärjestelmä. Lisäksi on varmistettava palvelujen saatavuutta edistävä keskusjärjestelmä ja palveluverkko sekä selvítettävä vähittäiskaupan suuryksiköiden sijoittuminen.

Vaihemaakuntakaavan tehtävänä on olla seutujen elinvoimaisuutta vahvistava suunnitelma, jossa on suunnattu katseet keskeisiin strategisesti merkittäviin kehittämisen painopisteisiin. Maakuntakaavoitusprosessi tulee nähdä jatkuvana kehitystyönä ja pyrkimyksenä on kehittää maakuntakaavasta entistä strategisempi aluekehittämisen työkalu. Tavoitteena on ollut kehittää maakuntakaavoituksen strategisia merkintöjä ja ns. vyöhykesuunnitteluperiaatteita, jotta tämä pyrkimys edistyisi.

Salon kaupunki toteaa maakuntakaavoituksen painopisteen siirtämisen enemmän strategiseen suuntaan oikeaksi ratkaisuksi. Aluevaraukset antavat näin keskeiset suuntaviivat kuntatason kaavoitukselle ja aluekehittämiselle olematta kuitenkaan tarkkarajainen este toimintojen järkevälle sijoittumiselle. Kaavalla ei muuteta voimassa olevia vaihekaavoja, vaan kaava täydentää aiempia kaavoja. Maakuntakaavan lukemisen kannalta eräänlaisena ongelmana on kuitenkin nähtävä se, että maakuntakaavoituksen kokonaisuusallön ymmärtämiseksi on valmisteilla olevan kaavan lisäksi luettava samanaikaisesti epävirallista kaavayhdistelmäkarttaa.

Kaavaan luonnosvaiheen lausuntokierroksen jälkeen tehdyt tarkistukset vastaavat pääosin Salon kaupungin esittämiä näkökohtia. On ymmärrettävää, että kaikkia kannanottoja ei ole voitu huomioida, koska vaihemaakuntakaavan ollessa kyseessä, kaikkia maankäyttömuotoja ja aihealueita ei ole mukana kaavatarkastelussa.

2. Taajamarakenne ja kehittämisaluemerkinnät

Maakuntakaavaehdotuksesta on poistettu luonnoksessa käytetty merkintä ”Yhdyskuntarakenteen raja”, jonka tulkintaongelmiin mm. Salon kaupunki kiinnitti lausunnossaan huomiota. Ratkaisua on pidettävä oikeana, varsinkin kun ns. kehittämisaluemerkintöjä on täsmennetty merkityksiltään ja mm. Suomusjärven ja Muurlan kohdalla tarkistettu kaupungin toivomalla tavalla. Muiltakin osin taajamarakennetta koskevat merkinnät vastaavat pääosin Salon kaupungin näkemyksiä ja laadittua yleiskaavallista ohjelmaa. Kylämerkintöjä ei nyt käsillä olevassa vaihekaavassa varsinaisesti tarkastella muutoin kuin vähäisten muutosten osalta, mm. Mathildedalin kylämerkinnän muutos taajamatoimintojen alueeksi ja Rekijoen kyläkeskuksen paikan tarkistus ovat Salon esityksen mukaisia.

Maakunnan liitto on vastineessaan todennut, että Teijon kansallispuiston maankäyttömerkintä ratkaistaan selvityksiin perustuen joko ehdotusvaiheessa tai seuraavassa jo käynnistyneessä Varsinais-Suomen luonnontarvojen ja -varojen vaihemaakuntakaavassa. Salon kaupunki on aiemmin esittänyt, että Teijon-Mathildedalin alueelle tulisi varata oma kehittämisaluemerkintänsä myös maakuntakaavaan. Merkinnän tarkoituksena olisi nostaa esille aluekokonaisuuden monitoiminnallinen luonne. Aluetta tulee voida kehittää monipuolisesti sen eri vahvuuksia hyödyntäen, ei vain retkeilyn ja lomailun näkökulmista.

3. Elinkeinotoimintojen alueet

Maakuntakaavaehdotuksessa on hyvin huomioitu Salon kaupungin potentiaalisten yritysalueitten selvityksessä ja maakuntakaavaluonnoksesta annetussa lausunnossa esitetyt elinkeinotoimintojen alueita koskevat näkemykset Piihovin aluetta lukuun ottamatta. Kaavaehdotusta tulisikin vielä tältä osin täydentää ja lisätä aluevarauksiin Piihovin palvelualueetta täydentävä TP-alueellogistiikan kehittämisalue moottoritie-liittymän luoteispuolelle.

Pitkän tähtäimen suunnittelun näkökulmasta voisivat sekä jotkin työpaikka-alueet että taajatoimintojen alueisiin sisältyvät vastaavat varaukset olla esitettynä laajempiakin. Salon kaupunki katsoo kuitenkin, että maakuntakaavan strategisen luonteen vuoksi voidaan elinkeinotoimintojen alueita tarvittaessa laajentaa yleiskaavoituksen keinoin maakuntakaavassa esitettynä aluevarauksia suuremmiksikin, mikä voi olla tarpeellista mm. paljon tontti- ja rakennusala vaativille toimijoille.

Aika ajoin kansainväliset toimijat etsivät sijoituspaikkoja erittäin paljon tilaa vaativille teollisuuden aloille, joiden sijoittaminen taajamien yhteyteen on hyvin haasteellista. Maakuntakaavassa tulisikin turvata tällaisille toimintoille kehittämisalueita, jotta alueet säilyisivät vapaana kehittämistä haittaavilta muilta toiminnoilta. Salon potentiaalisten yritysalueitten selvityksessä tällaisena alueena on esitetty Hajalan moottoritie-liittymän tuntumassa oleva maakuntakaavassa tuulivoima-alueeksi varattu alue lähialueineen.

4. Kaupan ohjaus

Maankäyttö- ja rakennuslain (MRL) 1.5.2017 voimaan tulleen lakimuutoksen johdosta on vähittäiskaupan suuryksikön kokoraja muuttunut 2000 neliömetristä 4000 kerrosalaneliometriin, lisäksi suuryksiköiden enimmäismitoituksesta on luovuttu keskustatoimintojen alueella. Enimmäismitoituksen sijaan maakuntakaavaehdotuksessa esitetään tavoitteellinen suhteutettu mitoitusluku joka tarkoittaa, että kasvu on jaettu alueille kaupan nykyisen rakenteen suhteessa. Maakuntakaavassa esitetty tavoitteellinen mitoitusluku sallii Salon keskusta-alueella vähittäiskaupan rakentamista 67 100 vähittäiskaupan kerrosalaneliometriä, jossa lisärakentamista on noin 14 900 k-m². Maakuntakaavaehdotuksessa keskusta-alueelle esitetty tavoitteellinen mitoitusluku mahdollistaa keskustan kaupallisen kehittymisen. Salon tavoitteellinen mitoitusluku on linjassa alueen muiden keskustaajamien mitoituslukuihin verrattuna.

Maankäyttö- ja rakennuslain mukaan enimmäismitoitus on kuitenkin osoitettava maakuntakaavassa osoitettujen keskustatoimintojen alueiden ulkopuolella. Maakuntakaavaehdotuksessa on kaupan maksimikokonaismääriä korjattu, jotta Halikon, Meriniityn ja Valuri-Ollikkalan alueilla kaupan kehittyminen on mahdollista.

Maakuntakaava-aineistoa on täydennetty ansiokkaalla keskustan ulkopuolisten kaupan alueiden saavutettavuustarkastelulla.

5. Liikenne

Liikennejärjestelmän osalta kaavaehdotus noudattaa Salon kaupungin omia yleiskaavoja ja näkemyksiä. Kantatie 52:n ohitustien jatkon osalta mahdollisesti tarvittavat eritasoliittymät olisi hyvä esittää maakuntakaavassa. Kaavaehdotuksessa esitetty Ns. Haukkalan liittymä nähdään tärkeänä askeleena sekä Metsäjaanan teollisuusalueen kehittämisen että Perttelin suunnan asutuksen kannalta.

Vastineessaan kaupungin esitykseen paikallisjunapysäkkien osoittamiseksi maakuntakaavassa liitto toteaa, että paikallisjunaliikenteen asemapaikkojen sijoittelu perustuu tehtyihin selvityksiin ja tarkasteluihin, eikä palaute anna aihetta merkintöjen muuttamiseen. Salo kaupunki kuitenkin katsoo, että asiaa tulee jatkossakin tarkastella myös maakuntatasolla taajamien kehityksen ja ratasuunnittelun edetessä.

Lopuksi Salon kaupunki toteaa vaihemaakuntakaavan tähänastisen valmistelun sujuneen myönteisessä hengessä

ja katsoo, että valmistelutyö on ollut perusteellista ja vuorovaikutteista niin Salon kaupungin kuin muidenkin yhteistyötahojen kanssa.

Salossa on Kiikalan lentokenttä, jota on perusteltua kehittää.

Vastine Taajamien maankäyttö ja palvelut

Teijo-Mathildedalin alueen merkitys on tunnistettu osana maakunnan vetovoimaista virkistys- ja matkailuverkostoa. Aluetta tullaan tarkastelemaan käynnissä olevassa Luonnonarvojen- ja varojen vaihemaakuntakaavassa.

Maakuntakaavassa osoitettuja tuulivoimaloiden alueita koskevan suunnittelumääräyksen mukaan alueen säilyminen tuulivoimatuotannolle soveltuvana alueena tulee turvata kuntakaavoituksella. Hajalan moottoriteliittymän tuntumassa oleva maakuntakaavassa tuulivoima-alueeksi varattu alueen maankäytön ohjaus ja käyttötarkoitus on siten määritelty tuulivoimavaihemaakuntakaavassa. Ei aiheuta muutosta ehdotukseen.

Lisätään Piihovin alueelle tp-kohdemerkintä. Perusteluna olemassa olevan tilanteen toteaminen ja Salon kaupungin potentiaalisten yritysalueitten selvitys.

Kiikalan lentokenttä on osoitettu kokonaismaakuntakaavassa. Kaava-aineistoon kuuluu ns. epävirallinen kaavakartta josta kokonaismaakuntakaavatilanne ilmenee.

Liikenne

Salon itäisen ohikulkutieverauksen liittymät maantielle 110 sekä nykyiselle kantatielle 52 osoitetaan uusina suunniteltuina eritasoliittyminä. Paikallisjunaliikenteen asemapaikat on ratkaistu edellisissä maakuntakaavoissa seutukunnittain. Tällä kaavakierroksella kaavakartalle on lisätty lainvoimaisista maakuntakaavoista puuttuvat, mutta selvityksissä tarpeelliseksi osoitetut Kärsämäki, Maaria, Liedon asema ja Paimio. Halikon asemapaikan sijaintia on tarkennettu. Artukainen on poistettu. Maakunnallisen joukkoliikenteen kehittäminen tulee ajankohtaiseksi uuden maakuntahallinnon myötä, joten paikallisjunaliikenteen tarkempi suunnittelu tulee ajankohtaiseksi silloin.

Laus./muist. ant. **Someron kaupunki**

Pvm 5.6.2017

Dnro 91/2013

Seutukunta Salon seutu

Sisältö *Ympäristölautakunta päättää Someron kaupungin luonnosvaiheessa hankkeesta antamiin lausuntoihin viitaten todeta, ettei hankkeesta ole tässä vaiheessa tarpeen enää antaa uutta lausuntoa.*

Vastine Ei aihetta vastineeseen.

Laus./muist. ant. **Kaarinan kaupunki**

Pvm 23.5.2017

Dnro 91/2013

Seutukunta Turun seutu

Sisältö *Luonnoksesta annetun lausunnon muutosehdotukset on otettu hyvin huomioon.*

Kaavaehdotuksessa tulee selkeästi ilmaista, että ehdotuksen mukaiset määräykset sallivat seudullisesti merkittävän päivittäis- ja erikoistavaran kaupan suuryksikön asemakaavoittamisen Krossiin rakennemallin mukaisesti.

Kaupan sijoittumista ja mitoitusta koskevat merkinnät ja määräykset ovat huomattavasti kehittyneet luonnokseen verrattuna, mutta ovat edelleen jossain määrin epäselviä. Kaava-aineistosta ei löydy esimerkiksi selitystä merkinnöille VKK ja VKK-s.

Littoisten taajaman osia on edelleen kaupunkikehittämisen kohdealueen ulkopuolella. Kaupunkikehittämisen kohdealueen rajausta tulee tarkistaa tältä osin.

Kaarinan kaupunki puoltaa muuten kaavatyön jatkamista ehdotuksen pohjalta.

Vastine Taajamien maankäyttö

Littoisten taajama: Strategiset kehittämismerkinnät osoittavat maakuntakaavoituksen pienessä mittakaavassa painopistealueita, joille on määritelty kehittämisperiaatteita. Strategisten merkintöjen rajaukset mahdollistavat kuntatasolla alueen rajauksen tarkistamisen aktiiviseksi osoitetuilla maankäytön alueilla, mikäli tarkemmat suunnitelmat ja selvitykset sitä edellyttävät.

Palvelut/kauppa

Krossin alue on osoitettu vähittäiskaupan kehittämisen kohdealue -merkinnällä (lyhenne VKK), joka yhdessä seudullisesti merkittävän vähittäiskaupan alarajan (Kaarina, kaupunkikehittämisen kohdealue: 15000/10000/6000) mahdollistaa alueen kehittämisen rakennemallin loppuraporttiin kirjatulla tavalla: ”Krossin alue on tarkoitettu seudullisesti merkittävien julkisten tai yksityisten palvelujen sekä aluerakenteen tai liikenteellisen sijainnin kannalta keskeisten, tilaa vievien toimitilakeskittymien ja ympäristöhäiriöitä aiheuttamattomien teollisuustoimintojen alueeksi. Moottoritien pohjoispuolella on asemakaavassa osoitettu liikerakennusten korttelialue (KM), joka on pääasiassa tarkoitettu paljon tilaa vaativan erikoistavaran kaupan myymälätiloja varten. Alueella voi sijaita yksi yhtenäinen päivittäistavara-kaupan yksikkö, johon voi kytkeä enintään 2000 k-m² erikoistavara-kaupan etutilaa. Alueelle ei voi sijoittaa useampia päivittäistavara-kaupan yksiköitä tai edellä mainittua laajempaa erillisten erikoistavara-kaupan yksiköiden muodostamaa kauppakeskusta.”

Maankäyttö- ja rakennuslain 1.5.2017 voimaan tulleen muutoksen jälkeen keskusta-alueiden ulkopuolisia kaupan alueita tulee arvioida ensisijaisesti saavutettavuuden näkökulmasta (71 c §). Erityisten sisältövaatimusten (71 b §) mukaan palveluiden tulee olla mahdollisuuksien mukaan saavutettavissa joukkoliikenteellä ja kevyellä liikenteellä. Kaupan luonteella (seudullisuus, toimiala, asiointitiheys) on oleellinen vaikutus saavutettavuuden arviointiin.

Vaihemaakuntakaavassa on erillisarvioinnin perusteella osoitettu kohdemerkinnöin (km, kms) ja VKK-alueita koskevin määräyksin ne seudullisesti merkittävät vähittäiskaupan alueet, joilla toteutuneet tai suunnitellut kaupan palvelut edellyttävät keskusta-alueisiin rinnastettavaa hyvää ja monipuolista, myös koettavissa ja toteutettavissa olevaa seudullista saavutettavuutta.

Vaihemaakuntakaavan kaupan merkintöjä tullaan edelleen selkiyttämään (VKK ja VKK-s ovat saavutettavuuden arvioinnissa käytettyjä työmerkintöjä, jotka tullaan poistamaan kaava-asiakirjoista).

Laus./muist. ant. **Liedon kunta**

Pvm 16.5.2017

Dnro 91/2013

Seutukunta Turun seutu

Sisältö *Kaavakartassa esitetyt aktiivisen maankäytön alueet ovat maakuntakaavatason esityksenä riittävät, merkinnät tukevat kunnan maankäyttöä ja tarkempi maankäyttö osoitetaan kuntakaavoituksella. Muutamia puutteita/korjausehdotuksia kuitenkin on tarpeen osoittaa.*

1. Tarvasjoen Tyllin teollisuus alue

Aktiivisen maankäytön alueista on jäänyt pois Tarvasjoen Tyllin teollisuusalue, jota kunnassa kehitetään työpaikka-alueena. Alue oli luonnoksessa teollisuustoimintojen kohde-merkinnällä. Kaavaehdotuksessa merkintä on poistettu. Liedon kunta katsoo että edellytykset merkinnälle on olemassa ja se tulisi palauttaa tai esittää kohde aluevarauksena.

2. Kailassuonkallion alue

Vaihemaakuntakaavaehdotuksessa Kailassuonkallion alue on osoitettu E-merkinnällä, joka mahdollistaa valtakunnallisesti, maakunnallisesti tai seudullisesti merkittävät puolustusvoimien, ampumaratatoiminnan, kaivostoiminnan, energia- ja jätehuollon sekä vesihuollon alueet ja kohteet. Liedon oikeusvaikutteisessa yleiskaavassa alue on osoitettu selvitysalueeksi, joka mahdollistaa esitettyä laajemmin vaihtoehdoisen toiminnan alueella. Kailassuonkallion alue tulee maakuntakaavassa osoittaa merkinnällä, joka nyt esitettyä väljemmin mahdollistaa myös erilaisen yritystoiminnan alueella.

3. Kaarinantien käynnön pohjoisosa

Kaarinantien käynnön pohjoisosa oli luonnoksessa osoitettu ohjeellisena tienä, nyt ehdotuksesta se on poistettu kokonaan. Kaarinantien käynnön pohjoisosa tulee osoittaa kartalla merkinnällä uusi seututie tai ohjeellinen seututie. Tie ei kytkeydy pelkästään ns. eteläisen ohitustien toteutukseen, vaan toimii mm. Loukinaistentien korvaavana seudullisena väylänä, joten tie tulee merkitä maakuntatasoisena väylänä.

4. Liedon ohitustie (VT10)

Vaihemaakuntakaavaehdotuksessa on osoitettu valtatie 10 käänne valtatielle 9 Liedon pohjoispuolelta merkinnällä ohjeellinen valtatie kahdella eri vaihtoehdoisella linjauksella (vaihtoehdot 2A ja 2E. Selvitys valtatie 10 linjausvaihtoehdoista Liedossa (2011)-raportista). Liedon kunta hyväksyy ratkaisuvaihtoehdon jatkovalmistelun lähtökohdaksi seuraavalla ohjeistuksella:

Liedon kunta esittää että Varsinais-Suomen liitto omalta osaltaan vauhdittaa tielinjauksen yleissuunnittelun käynnistämistä, jotta tarkka maastokäytävä voidaan huomioida kunnan yleiskaavassa. Vireillä olevaan Kanta-Liedon 2025 osayleiskaavaan tieyhteyden esitystapana tullaan esittämään vastaavaa kuin tässä maakuntakaavaehdotuksessa. Asia ratkaistaan seuraavalla yleiskaavakierroksella, jos yleissuunnitelmatasoinen esitys maastokäytävästä perusteluineen on olemassa.

Tielinjauksen suunnittelussa on otettava erityisesti huomioon Aurajoen kansallismaisema.

Vaihemaakuntakaavaehdotuksen ei tule ohjata yleissuunnittelua vain näiden kahden maastokäytävän osalta, vaan tarkastelussa tulee olla mukana kaikki vaihtoehdon 2 linjausvaihtoehdot. Vaihtoehtojen vertailu ja vaikutusten arviointi tulee selvittää huolellisesti ja valinta vaihtoehtojen välillä tulee olla erittäin hyvin perusteltu.

5. Kaupunkikehittämisen kohdealue – Lieto

Liite I / Taajamat I kuvaustekstissä on virheellisesti esitetty Liedon kaupunkikehittämisen kohdealueen

väestökasvuksi 2000, rakennemallin mukainen kasvu koko alueella on 3882 (2000 Loukinainen + 1882 Liedon aluekeskus)

Liedon kunnalla ei ole muuta lausuttavaa ja kaavatyötä voidaan jatkaa ehdotuksen pohjalta.

Kunnanhallitus yhtyy kaavoitus- ja rakennuslautakunnan lausuntoon ja lausuntoon liitetään kunnanhallituksen 7.3.2016 käsittely liitteineen.

LIITTEET:

Maisemalausunto_KH07032016

Maisemalausunto_KH07032016_liite1

Maisemalausunto_KH07032016_liite2

Vastine

Taajamien maankäyttö ja palvelut

Kohteet on kokonaismaakuntakaavassa osoitettu kohdemerkinnöin, eikä niihin kohdistu muutoksia tällä vaihemaakuntakaavakierroksella (Tylli). Ne kohteet, joihin muutoksia kohdistuu, on lueteltu erikseen. Kumoutuneet kohteet on erikseen merkitty kumoutuviksi. Kaava-aineistoon kuuluu ns. epävirallinen kaavakartta josta kokonaismaakuntakaavatilanne ilmenee.

Maakuntakaavassa osoitetaan alueiden pääasiallinen käyttötarkoitus. Yleispiirteisyydestä johtuen kaikki alueet ovat jossain määrin sekoittuneiden toimintojen alueita. Teollisuus- ja erityistoimintojen aluemerkinnot mahdollistavat pääkäyttötarkoitukseen liittyvän yritystoiminnan Kailassuon alueella. Ei aiheuta muutosta ehdotukseen.

Korjataan liitteen I / Taajamat I Liedon kaupunkikehittämisen kohdealueen kuvaus rakennemallin kokonaismitoituksen mukaiseksi. Lisätään kuvaukseen korjattu lause. ”Rakennemallin mukaisen ja Liedon aluekeskuksen alueiden toteuttaminen lisää alueen asukasmäärää n. 3900 asukkaalla.”

Liikenne

Maakuntakaavan liikennemerkitöjen tulee perustua olemassa oleviin selvityksiin ja suunnitelmiin, jotka perustelevat etenkin uusien tieyhteyksien tarpeellisuuden liikenneverkon toimivuuden kannalta. Kaarinantien käynnön eteläiselle osalle on selkeä liikenteellinen tarve, mutta pohjoispuolen tarpeellisuus perustui edellisellä kaavakierroksella Liedon eteläiseen ohikulkutiehen kytkeytymiseen. Koska olemassa olevat selvitykset eivät osoita pohjoispuolisen osuuden tarpeellisuutta ja koska valtakunnalliset ja maakunnalliset liikenneviranomaiset eivät ole puoltaneet tieyhteystarpeen säilyttämisen puolesta, uutta tieyhteyttä ei merkitä kaavakartalle. Asia on ratkaistavissa kuntakaavoituksella, vrt. kehätien rinnakkaistiet.

Vaihemaakuntakaavan pohjalle tehdyissä selvityksissä kaavakartalle osoitetut uudet ohjeelliset valtatielinjaukset valtatie 10 käynnöstä valtatielle 9 nähtiin käytännössä parhaina juuri Aurajoen kansallismaisema huomioiden, kun muut linjausvaihtoehdot heikensivät alueen maisema-arvoja merkittävämmiin. Ohjeelliset tielinjaukset kaavakartalla mahdollistavat kuitenkin linjausten tarkemman suunnittelun yleissuunnitelmaa ja yleiskaavaa laadittaessa.

Laus./muist. ant. **Maskun kunta**

Pvm 30.5.2017

Dnro 91/2013

Seutukunta Turun seutu

Sisältö *Maskun kunnanhallitus päätti kokouksessaan 29.5.2017 todeta lausuntonaan, ettei sillä ole huomautettavaa kaavaehdotuksesta.*

Vastine Ei aihetta vastineeseen.

Laus./muist. ant. **Mynämäen kunta**

Pvm 29.5.2017

Dnro 91/2013

Seutukunta Turun seutu

Sisältö *Kunnanhallitus toistaa 10.8.2015 antamassaan lausunnossa esille tuomansa näkemykset siltä osin, kun niitä ei ole otettu huomioon tässä I. ehdotuksessa.*

Kaavaehdotuksesta puuttuvat Mynämäen kunnan kehittämisen kannalta merkityksellinen Roukkulin itäpuolen teollisuusalue-merkintä sekä Mietoisten puolen teollisuusalueet. Lisäksi jo aiemmassa lausunnossa todettuna Mietoisten taajaman kohdalta puuttuu taajamatoimintojen kehittämisen kohdealue -merkintä.

Vastine Kohteet on kokonaismaakuntakaavassa osoitettu kohdemerkinnöin, eikä niihin kohdistu muutoksia tällä vaihemaakuntakaavakerroksella (Rokkuli ja Mietoinen). Ne kohteet, joihin muutoksia kohdistuu, on lueteltu erikseen. Kumoutuneet kohteet on erikseen merkitty kumoutuviksi. Kaava-aineistoon kuuluu ns. epävirallinen kaavakartta josta kokonaismaakuntakaavatilanne ilmenee.

Kaavaehdotuksessa taajamatoimintojen kehittämisen kohdealue -merkinnällä osoitetaan seudullisen palveluverkon kannalta merkittävät taajama-alueet sekä pitkällä tähtäimellä kehitettävät paikallisjuna-asemapaikat. Mynämäellä merkinnällä on osoitettu sekä monipuolisten palvelujen että paikallisjuna-asemapaikkana kehitettävä keskustaajama. Kaikilla taajamatoimintojen alueiksi osoitetuilla taajamilla on tärkeä merkitys paikallisen elinvoimaisuuden kehittämisessä. Ei aiheuta muutosta ehdotukseen.

Laus./muist. ant. **Naantalın kaupunki**

Pvm 13.5.2017

Dnro 91/2013

Seutukunta Turun seutu

Sisältö *Kokonaisuutena voidaan todeta, että Naantalın kaupungin vaihemaakuntakaavaluonnoksesta antama lausunto on pääosin otettu huomioon vaihemaakuntakaavaehdotusta laadittaessa. Huomautettavaa jää kuitenkin liikenteen ja keskustatoimintojen osalta.*

Vaihemaakuntakaavaehdotuksessa maantie Naantalintie Mt 185 (Mt 185) on merkitty yksiajorataisena seututienä Raision ja Turun alueella. Mt 185:llä Raisionlahden ja valtatie 8 välisellä osuudella on tämän hetkinen keskimääräinen vuorokausiliikennemäärä 11 500 - 14 200 ajoneuvoa. Blue Industry Park -alueen meriteollisuuden telakkatoiminta ja työpaikat tulevat laajentumaan merkittävästi lähivuosina. Mt 185 on ruuhkautumisherkkä jo nykyisillä liikennemäärillä erityisesti työmatkaliikenteen aikaan. Laajentuvan työpaikka- ja tavaraliikenteen sujuvuuden turvaamiseksi Mt 185 eritasoliittymäratkaisujen lisäksi vaihemaakuntakaavassa tulisi säilyttää mahdollisuus tarvittaessa toteuttaa Mt 185 tarvittavilta osuuksilta nelikaistaisena.

Keskustatoimintojen alue on vaihemaakuntakaavaehdotuksessa laajennettu ulottumaan Armonlaaksontien eteläpuolelle, Humalisto on niin kuin kaupunki on toivonut. Laajennusaluemerkintä on muiden merkintöjen vuoksi vaikeasti luettavissa kartalta. Aluevarausta tulisi laajentaa, jotta sen merkitys ei jäisi vähäiseksi. Tätä puoltaa myös kaavan luettavuus.

Kaupunkikehittämisen kohdealueen rajaus ei täysin noudata kaupungin toiveita, mutta niitä on otettu huomioon. Kaupan suuryksiköiden rajat, kun lainsäädäntö on muuttunut, johtavat yhdessä Manner-Naantalın osayleiskaavan määräysten kanssa osin sattumanvaraisiin rajoituksiin. Maakuntakaavaehdotus luo kuitenkin yhdessä Manner-Naantalın osayleiskaavan kanssa mahdollisuudet kaupallisten palvelujen kehittämiseen Naantalissa.

Vastine Taajamien maankäyttö ja palvelut

Keskustatoimintojen alue: Kyseiseen kohtaan kartalla kohdistuu useita päällekkäisiä merkintöjä, joiden esittäminen maakuntakaavan pienestä mittakaavasta johtuen on haastavaa. Tästä johtuen merkinnät ja aluerajaukset on esitetty teemoittain erillisillä liitekartoilla. Ei aiheuta muutosta ehdotukseen, pyritään selventämään kartan esitystapaa.

Liikenne

Maakuntakaavan liikennemarkkintöjen tulee perustua olemassa oleviin selvityksiin ja suunnitelmiin, jotka perustelevat etenkin suuremmat investoinnit liikenneinfran kehittämiseksi ja arvioivat kyseisten toimenpiteiden vaikutukset. Maantien 185 nelikaistaistamisesta ei ole tehty vastaavaa selvitystä tai vaikutusten arviointia.

Naantalintietä on osoitettu parannettavan seudun liikennejärjestelmäsuunnitelmassa bussipysäkkejä parantamalla, lisäkaistoilla, pyörätietä kehittämällä ja liittymiä parantamalla. Kaavaratkaisu mahdollistaa tien nelikaistaistamisen, mutta nelikaistaistamisen vaikutukset suhteessa seudun liikennejärjestelmän ja maankäytön tavoitteisiin tulee selvittää seudun jatkuvassa liikennejärjestelmä- tai rakennemallityössä.

Maantien 185 vyöhyke on osa kaupunkikehittämisen kohdealuetta, jossa tavoitteena on lisätä etenkin kestävien liikennemuotojen osuutta liikkumisessa. Maantien nelikaistaistaminen lisäisi todennäköisesti henkilöauton kilpailukykyä ja aiheuttaisi alustavien arvioiden mukaan merkittävät liikenteelliset ongelmat Turun kaupungin sisääntulotiellä Pitkämäen kohdalla. Lisäksi alue on osa teollisuuden ja logistiikan kehittämisen kohdealuetta, jonka määräyksiin lisätään kirjaus alueiden toteuttamiseksi niin, että ne eivät heikennä valtakunnallisen liikenteen sujuvuutta.

Laus./muist. ant. **Nousiaisten kunta**

Pvm 30.5.2017

Dnro 91/2013

Seutukunta Turun seutu

Sisältö *Kunnanhallitus toteaa, että vaihemaakuntakaavaehdotuksessa on Nousiaisten kunnan osalta huomioitu paitsi taajamatoimintojen laajentumisalue, niin myöskin teollisuuden ja logistiikan kehittämisalueet, mikä on mm. kunnan yritystoimintojen kehittämisen kannalta hyvä asia. Lisäksi mahdollisen paikallisjunaliikenteen alkaminen tulevaisuudessa on hyvä huomioida kaavaehdotuksessa.*

Vastine Ei aihetta vastineeseen.

Laus./muist. ant. **Paimion kaupunki**

Pvm 13.6.2017

Dnro 91/2013

Seutukunta Turun seutu

Sisältö *Paimion kaupunki ilmoittaa Varsinais-Suomen liitolle lausuntonaan, ettei sillä ole huomautettavaa Varsinais-Suomen maankäytön, palveluiden ja liikenteen vaihemaakuntakaavaehdotuksesta.*

Vastine Ei aihetta vastineeseen.

Laus./muist. ant. **Raision kaupunki**

Pvm 1.6.2017

Dnro 91/2013

Seutukunta Turun seutu

Sisältö *Ehdotuksessa on kiitettävällä tavalla otettu huomioon Raision kaupungin luonnoksesta antama lausunto sekä tavoitettu kaavan strateginen luonne.*

Raision kaupunki kuitenkin edelleen viittaa tässä lausunnossaan luonnoksesta annettuun lausuntoon niiltä osin, kuin sitä ei ole vielä huomioitu.

Näistä halutaan erityisesti tuoda vielä esille seuraavia tarkistettavia kohtia:

- Raideliikenne: Raision alueelle osoitetut asemapaikat

Raisioon on esitetty kaksi paikallisjunan asemapaikkaa Uudenkaupungin ja Naantalin ratojen varteen, yksi Nuorikkalaan ja toinen Paikkarin alueelle. Raision kaupungin suunnitelmissa ei ole kehittää ja tiivistää maankäyttöä osoitettujen asemapaikkojen läheisyydessä.

- Työpaikka-alue Vt 8:n länsipuolella

Työpaikka-alueen rajausta tulee ulottaa Maskun rajaan saakka monipuolisten työpaikka-alueiden riittävyyden turvaamiseksi ja osaltaan kattamaan tarvetta korvata nykyiset muuntuvat työpaikka-alueet

- E18 / Kaanaan eritasoliittymän lounaispuolella oleva A-alue

Raision kaupungin voimassa olevassa yleiskaavassa alue on AP-alue. Kaupungin tavoitteena kuitenkin on yleiskaavaa tarkistettaessa osoittaa alueelle maakuntakaavan TP-alueen vastaavaa toimintaa perustuen yhdyskuntarakenteeseen ja Neste Oy:n Seveso-vyöhykkeeseen. Nyt A-alueeksi osoitettu alue tulee siten merkitä TP-alueeksi, jotta maakuntakaavan ohjausvaikutus toteutuisi. Mikäli tämä ei kuitenkaan ole tässä vaiheessa mahdollista esitetään, että alue osoitettaisiin selvitysalueeksi.

Lisäksi Raision kaupunki haluaa kiinnittää huomiota suunnittelun alla olevaan tieyhteyteen välillä Satakunnantie – Mylly. Kaupungin näkemyksen mukaan se tulee osoittaa maakuntakaavassa, vaikka sillä ei ole selkeää seudullisen liikenneyhteyden luonnetta. Se kuitenkin yhdistää E18-tien Satakunnantiehen ja myös seudun merkittävimmän kaupan alueen mm. Länsikeskukseen ja lisää näin alueiden keskinäistä saavutettavuutta.

Tieyhteyden voi rinnastaa Koroistenkaareen, joka maakuntakaavaehdotuksessa on osoitettuna uutena yhdystienä. Lisäksi kaupunki esittää muutaman tarkistuksen selostuksen liitekarttoihin:

- Liite I / Kauppa 1, 24.4.2017 Maakuntakaavan C-alueet/ Kohde 4, Raisio

Tekstissä todetaan, että ”Kaupan tarjonta vähentynyt Myllyn vaikutuksesta”. Väite ei pidä paikkaansa. Kaupunki on tehnyt erityisiä toimenpiteitä kaupan edellytysten vahvistamiseksi nimenomaan keskustassa. Tämän johdosta keskusta on nyt vireämpi kuin aikoihin, eikä siinä näy mitään väitetyjä negatiivisia vaikutuksia Myllyn johdosta.

- Liite I / Kauppa 2, 24.4.2017 Maakuntakaavan mitoitettujen kaupan vyöhykkeet ja kohteet/ Kohde 6, Raisio Mylly – Hauninen – Kuninkoja – Itäniitty

Tekstissä todetaan ”Pääosin jo toteutunut. Liikenneverkon toimivuus ääriarjoilla.” Väite ei pidä paikkaansa. Alueella on edelleen kehittämispotentiaalia ja juuri laaditussa liikenneverkon toimivuustarkastelussa on todettu liikenteen toimivan riittävästi vielä siinäkin tilanteessa, että koko kaavavaranto on toteutunut.

Raision kaupunki haluaa myös kritisoida ehdotuksen ohien laadittua tarkastelua keskustan ulkopuolisten kaupan alueiden saavutettavuudesta. Saavutettavuuslaskennan pisteen paikan määrittelyllä on olennainen merkitys siihen minkälainen väestö- ja työpaikkapohja saavutettavuuden perusteeksi saadaan. Mm. Myllyn osalta sijoittamalla pisteet alueen itä- ja länsipäätyihin, saadaan huomattavasti erilainen väestö- ja työpaikkapohja alueelle ja sitä kautta saavutettavuus paremmaksi. Selvitystä tulee siten tarkastella kriittisesti.

LIITTEET:

LIITE I Turun_kaupunkiseutu_vaihemaakuntakaavaehdotus 24.4.2017

LIITE 2 Raisio_vaihemaakuntakaavaehdotus 24.4.2017

LIITE 3 Merkinnät- ja määräykset_vaihemaakuntakaavaehdotus 24.4.2017

LIITE 4 Raision korjausehdotukset_vaihemaakuntakaavaehdotus 24.4.2017

Vastine Taajamien maankäyttö ja palvelut

Maakuntakaavaehdotuksen laadintaa ovat ohjanneet rakennemallissa sitoudutut periaatteet, tehdyt selvitykset, kuntien yleiskaavat tai meneillään olleiden yleiskaavaprosessien selvitykset sekä asemakaavat. Vt 8:n länsipuolelle osoitettu työpaikka-aluevaraus perustuu Pohjoisten alueiden osayleiskaavaan. Aluevarausten rajauksella turvataan myös seudullisesti merkittävät virkistys- ja ekologiset yhteydet.

Maakuntakaavaehdotuksen ratkaisulla on tunnistettu E18 / Kaanaan eritasoliittymän lounaispuolella olevalle A-alueelle kohdistuneet muuttuneet maankäytön tarpeet. Alue on teollisuuden- ja logistiikan kehittämisen kohdealuearajauksen sisällä, jolla osoitetaan alueiden pääasiallista kuntakaavoituksella tarkennettavaa kehittämissuuntaa. Alueita kehitettäessä on kuntakaavoituksella varmistettava maakuntakaavassa osoitettujen seudullisten virkistysvyöhykkeiden turvaaminen.

Palvelut/kauppa

Liikenne- ja viestintäministeriö, ympäristöministeriö, Liikennevirasto sekä Varsinais-Suomen ELY-keskus ovat lausunnoissaan nostaneet esille kaupan alueiden ja erityisesti Mylly-Hauninen-Kuninkoja alueen osalta. Ko. vähittäiskaupan kehittämisen kohdealueen kaupan mitoitus on suuri, mutta - kuten vaihemaakuntakaavaa laadittaessa ja ao. viranomaisten lausuntovastineissa on todettu - alueen mitoitus perustuu suurelta osin alueella olemassa olevaan ja jo toteutettuun rakennusoikeuteen. Mitoitus voi toteutua jo käyttötarkoituksen muutoksin tai alueen/rakennusten uusiutumisen kautta. Aluetta koskevia suunnittelumääräyksiä ja vaikutusten arviointia tullaan em. syistä johtuen tarkentamaan. Aluetta edelleen kehitettäessä on varmistettava koko kaupunkiseudun ja maakunnan liikenneverkon tasapuolisesta kehittämisestä sekä tehtyjen ja tulevien valtakunnallisten liikenneinvestointien tarkoituksenmukaisuudesta.

Laadittu kaupan alueiden saavutettavuustarkastelu on suuntaa antavaa ja edellyttää tulkitsijalta kaupunkiseudun/maakunnan tuntemusta. Valittuihin tarkastelupisteisiin liittyvät, lausunnessakin mainitut ongelmat on tunnistettu.

Liikenne

Paikallisjunaliikenne on osa suunniteltua maakunnallista joukkoliikennettä, joka ei korvaa eikä kilpaile kaupunkiseudun muiden joukkoliikennetarkastelujen kanssa. Paikallisjunaliikenteen asemapaikat on ratkaistu edellisissä maakuntakaavoissa ja mahdollistavat paikallisjunaliikenteen hyödyntämisen myös kaupunkiseudulla.

Tällä kaavakierroksella kaavakartalle on lisätty lainvoimaisista maakuntakaavoista puuttuvat, mutta selvityksissä tarpeelliseksi osoitetut Kärämäki, Maaria, Liedon asema ja Paimio. Artukainen on poistettu. Asemapaikkojen toteutuminen riippuu paitsi Varsinais-Suomen paikallisjunaliikenteen vaiheittaisesta toteuttamisesta, mutta myös kuntien aktiivisuudesta maankäytön kehittämisen suhteen asemapaikkojen ympäristössä. Maakunnallisen joukkoliikenteen kehittäminen tulee ajankohtaiseksi uuden maakuntahallinnon myötä, joten Varsinais-Suomen liitto näkee, että paikallisjunaliikenteen tarkempi suunnittelu tulee ajankohtaiseksi silloin.

Maakuntakaavan liikenneverkko rakentuu hyväksytyssä Turun seudun rakennemallialueen liikennejärjestelmäsuunnitelmassa esitetyille kehittämistoimenpiteille. Tavoiteltaessa strategisempaa ja

yleispiirteisempää maakuntakaavaa tulee kaavakartalla käyttää pääsääntöisesti vain niitä merkintöjä, joilla on aitoa seudullista merkitystä. Satakunnantien ja Kehätien välinen katuyhteys voidaan toteuttaa kuntakaavoituksella, jos samalla voidaan turvata maakuntakaavassa osoitettujen seudullisesti merkittävien viher- ja virkistysalueiden / ekologisten yhteyksien jatkuvuus. Kaavassa ei osoiteta myöskään Kehätien rinnakkaisteitä/-katuja eikä muita vastaavantasoisia yhteyksiä.

Laus./muist. ant. **Ruskon kunta**

Pvm 6.6.2017

Dnro 91/2013

Seutukunta Turun seutu

Sisältö *Kunnanhallitus päättää lausuntonaan vaihemaakuntakaavaehdotukseen todeta, että sillä ei ole huomautettavaa ehdotuksen suhteen.*

Osana lausuntoaan kunnanhallitus päättää todeta, että Ruskon käynnissä olevassa Ruskon eteläisen alueen osayleiskaavassa pyritään vastaavanlaiseen teollisuuden ja logistiikan alueen toimintojen kehittämiseen.

Vastine Ei aihetta vastineeseen.

Laus./muist. ant. **Sauvon kunta**

Pvm 1.6.2017

Dnro 91/2013

Seutukunta Turun seutu

Sisältö *Kunta pitää hyvänä, että luonnosvaiheen lausunnossa esille tuodut Kulmala-Timperin yritysalueen laajennus sekä Keskustaajaman A-merkinnän laajennus on sisällytetty kaavaehdotukseen.*

Kunta uudistaa luonnosvaiheessa tekemänsä pyynnöt Lautkankareen yritysalueen TP-merkinnästä sekä Finskyläntien varren A-merkinnästä.

Vastine Taajamien maankäyttö

Lautkankareen työpaikka-alue sekä Finskylän alue ovat paikallisesti merkittäviä kohteita, joiden maankäytön kehittäminen on mahdollista kokonaismaakuntakaavan mahdollistamalla tavalla. Taajamatoimintojen kehittämisen painopiste kohdistuu vaihemaakuntakaavan tavoitteiden mukaisesti Sauvon keskustaajaman johdonmukaiseen täydentämiseen. Ei aiheuta muutosta ehdotukseen.

Laus./muist. ant. **Turun kaupunki**

Pvm 14.6.2017

Dnro 91/2013

Seutukunta Turun seutu

Sisältö *Varsinais-Suomen liitto on varsin hyvin ottanut huomioon Turun kaupungin lausunnon maakuntakaava-aluevalinnasta ja maakuntakaavaehdotusta työstetty hyvässä yhteistyössä osapuolten näkemykset huomioiden. Maakuntakaavaehdotuksessa Turun kaupunki haluaa kumminkin kiinnittää huomiota seuraaviin seikkoihin:*

Varsinais-Suomessa on käynnissä poikkeuksellisen voimakas teollisuuden rakennemuutos. Alueen kasvu vahvistuu ja työvoiman tarve lisääntyy ainakin 2020-luvun puoliväliin saakka. Kaavaehdotuksen selostuksessa mainitut ennusteet alueen työpaikkojen kasvusta jäävät hyvin alhaisiksi. Nykysuhdanne huomioiden VATT:n positiivisena pidettyä työpaikkamääräennustetta voidaan pitää alhaisena. Alueen meri- ja autoteollisuuden tuotanto kasvaa voimakkaasti ja lääketieteellisyys sekä rakentaminen ovat nousussa. Alueella on arvioitu tarvittavan arviolta 15 000–30 000 uutta työntekijää lähivuosien aikana.

Voimakas työmarkkinoiden elpyminen tulee näkymään myös positiivisena piristysruiskeena alueen väestönkehitykseen. Turun kaupungin väestö on kasvanut yli rakennemallin ydinkaupunkialueelle ennustetun kasvun jo viimeiset vuodet. Näin oletetaan alueen väestönkehityksen kehittyvän myös jatkossa.

Kaupunkikehittämisen kohdealueet

Kaavamerkintä osoittaa ensisijaisesti kehitettävät taajama-alueet, joilla on suuri merkitys koko seudun kaupunkikehitykselle. Maankäytön, liikenteen ja palvelujen suunnittelu on yhteensovittavaa kaupunkivasuunnittelua, jonka lähtökohtana on koko alueen sekä erillisten keskusta-alueiden vetovoimaisuuden voimakas kasvattaminen. Palvelujen turvaamisen edellytys on riittävä määrä palveluita tarvitsevia asukkaita

Maakuntakaavaehdotuksessa on kaupunkikehittämisen kohdealuemerkintää viety oikeaan suuntaan laajentaen sitä, mutta edelleen nähdään, että keskustaajaman ulkopuolelle jää Hirvensalon saaren satelliitti.

Vaikkakin Varsinais-Suomen liitto antamassaan vastineessa maakuntakaava-aluevalinnasta totesikin, että: ”Kaupunkikehittämisen kohdealuemerkintä on sisällöltään tasavertainen kaikilla alueilla satelliitit mukaan lukien. Hirvensalon kaupunkikehittämisen kohdealue satelliittimerkinnällä painotetaan alueen edelleen kehittämistä ja suunnittelua suuntaan, joka täyttää paremmin kestävästä yhdyskuntarakenteen tunnusmerkit (tiivis/tehokas rakenne, kannattava joukkoliikenne, hyvät lähipalvelut).”

Nähdään edelleenkin, että rakennemallin ydinkaupunkialueelle sijoittuva Hirvensalon satelliitti tulee sisällyttää osaksi keskustaajaman kehittämisaluetta. Kohdealuemerkintää Hirvensalon saarella tulee myös tarkentaa ja siihen tulee sisällyttää Hirvensalon osayleiskaavaehdotuksen mukaisen kehittämisvyöhykkeen sisäiset aluekokonaisuudet. Nyt rajauksen ulkopuolelle jää alueita, jotka ovat monipuolisesti saavutettavissa kestävin liikkumismuodoin. Tammistontielle, lähelle Kulkkilantien risteystä on rakenteilla runkobussilinjaston kääntöpaikka MAL-aiosopimuksen mukaisesti, joka mahdollistaa joukkoliikenteen tehokkaan käytön lähitulevaisuudessa.

(karttaotteita)

Yhdyskuntarakenteen laajentumisen selvitysalueet

Kaupunkikehityksen tukemiseksi ja taajamien leviämisen hillitsemiseksi on maakuntakaava-aluevalinnassa osoitettu sinisellä katkoviivalla alueita, joiden suunnitelmallinen tarkastelu tulee ajankohtaiseksi vuoden 2035 jälkeen. Kaavaselostuksen mukaan: ”Merkinnän tarkoituksena on ennakoita pitkän aikavälin kehitystä ja varmistaa, että suunnitellulle ja kestäville laajentumiselle on tulevaisuudessakin reserviä. Tunnistetaan alueita, joilla yhdyskuntarakenteen laajentumisesta on merkkejä sekä painotetaan yhdyskuntarakenteen laajentumisen

vaikutusten selvittämisen tarvetta sekä rakentamisen edellytyksiä.”

Hirvensalon saari

Hirvensalon osayleiskaavassa ainoastaan Oriniemen vanha asemakaava- aluetta on esitetty laajennettavaksi. Alue on varsinkin rantojen osalta siten rakennettua, ettei sitä voida asemakaavoituksella juurikaan tiivistää. Vesihuollon järjestämisen kannalta alue on ongelmallinen. Muilta osin yhdyskuntarakenteen laajentumisen selvitysalue kaavamerkintä sisältää läntisen Hirvensalon alueita, joilla rakentamispaine on hyvin vähäistä. Näin ollen Hirvensalon länsiosa ei ole aluetta, jota pitäisi turvata pidemmän aikavälin kehitykselle ja merkintä tulisi kaupungin näkemyksen mukaan Hirvensalon osalta poistaa.

Oriniemen vanha asemakaava-alue (karttaote)

Satava-Kakskerta

Satavassa ja Kakskerrassa Yhdyskuntarakenteen laajentumisen selvitysalue kehittämismerkintä ulottuu Satavan itäpäästä lukuun ottamatta koko saarten yli.

Alueella on vireillä osayleiskaavan laatiminen, jossa tarkoituksena on soveltaa maankäyttö- ja rakennuslain muutoksen antamaa mahdollisuutta tehdä alueellisia suunnittelutarveratkaisuja osayleiskaavassa kyläalueeksi (AT) merkityille alueille. Taajamatoimintojen aluetta (A) tulisi silti tarkistaa, jotta varmistetaan saarten suunnitelmallinen kehittäminen pitkällä aikavälillä. Taajamatoimintojen alueet tulee ulottaa koskemaan maakuntakaavaluonnoslausunnossa esitettyjä alueita

(karttaotteita)

Satava- Kakskerran saarella Harjattulan asemakaavoitettu alue osoitettu on kylä-aluesymbolilla at. Kaupunki näkee, että merkintä tulisi poistaa tähtä osin. Harjattulan alueella on voimassaoleva asemakaava pääosin loma-asutusta varten. Alueella ei ole ns. peruspalveluja. Satava-Kakskerran valmisteilla olevassa osayleiskaavassa pyritään osoittamaan sellaiset kylämaiset alueet, joiden täydennysrakentaminen on tarkoituksenmukaista.

Teollisuuden ja logistiikan kohdealueet

Merkinnällä osoitetaan taajamiin tiiviisti liittyvät tuotanto- ja logistiikkapainotteiset työpaikka-alueet, joiden toiminta- ja kehittämisedellytykset tiivistyvässä kaupunkirakenteessa tulee turvata, sekä uudet alueet joiden sijainti on yhdyskuntarakenteessa hyvin saavutettava. Näistä kaksi aluetta on tunnistettu Turun kaupunkialueelta. Satama- ja telakka- alueet sekä lentokentän ympäristö.

Maakuntakaavaehdotukseen lisätty "Teollisuuden ja logistiikan kohdealue" -merkintä nähdään erittäin hyvänä lisänä osoittamaan kaupunkiseudun rakenteen monipuolisuutta ja tunnistaa Turun kaupunkialueelta seudun elinvoimaisuuden kannalta kaksi merkittävää aluekokonaisuutta: Satama- ja telakkatoiminnot sekä lentoliikenteen ja siihen kytkeytyvän logistiikan. Uusi merkintä kytkee Moisio, Yli-maarian ja Jäkärän kaupunkikehittämisen kohdealueen sekä Pansio-Pernon alueen ymmärrettävämmiin osaksi keskustaajamaa.

Rusko- Raisio- Turku: Lentokentän ympäristö

Alueen tunnistaminen logistiikan ja tuotannollisen toiminnan alueena on enemmän kuin perusteltu. Alueelle sijoittuvien taajamatoimintojen aluerajoissa on kumminkin korjattavaa. Taajamatoimintojen alueet tulisivat olla yhtenevät vireillä olevan lentokentän osayleiskaavan kanssa.

Lentokentän pohjoispuolen T-merkinnällä osoitetut teollisen toiminnan sekä TP-merkinnällä osoitetut työpaikka-alueet ovat liian laajoja. Lentokentän pohjoispuolitse osoitettu yhdystie ja uusi eritasoliittymä on osoitettu väärään

paikkaan ja sen sijainti tulisi tarkistaa. VT9 suuntainen, nyt poistettavaksi ehdotettu, tieliikenteen yhteystarvemerkintä tulisi säilyttää. Ratapiha-alue on osoitettu liian laajalle ja aluerajausta tulisi tarkentaa, niin että vt9 ja ratapiha-alueen väliin jäävä alue voitaisiin osoittaa yhtenäisellä T-merkinnällä ratapihan etelä- ja pohjoispuolitse.

Ruskon puolella Kaharintien varren maankäyttömerkintä on virheellinen. TP-merkintä tulisi muuttaa A-merkinnäksi. Kohdealuemerkintää tulisi myös laajentaa kehätien suuntaisesti aina Turun ja Liedon rajalle saakka, jotta turvataan alueen tulevat kehittämismahdollisuudet. LSJH suunnittelee Topinojan alueelle kiertotalousaluetta ja E-aluetta tulisi laajentaa etelään.

(karttaote)

Naantali- Raisio- Turku: Satama ja Telakka- alueet

Satama- ja telakka alueiden rajauksen laajuus nähdään oikeanlaiseksi. Taajamatoimintojen aluerajauksissa on silti tarkistettavaa. Naantalintien pohjoispuolelle sijoittuva ns. Upalingon alueen maankäyttö tulisi osoittaa TP-aluemerkinnällä. Samoin Naantalintien eteläpuolelle sijoittuva T-aluetta tulisi laajentaa kattamaan Yard parkin asemakaavanmukaiset alueet.

(karttaotteita)

Aktiivisen maankäytön alueet

Strategisten merkintöjen lisäksi maakuntakaavehdotus sisältää myös perinteisimpiä kaavamerkintöjä. Aktiivisen maankäytön alueina on osoitettu ne alueet, jotka ovat asemakaavoitettuja taajama-alueita sekä kestävästi yhdyskuntarakenteen laajentumiseen soveltuvia asemakaavoitettavia alueita. Alueet muodostuvat taajamatoimintojen alueista (A), keskustatoimintojen alueista (C), työpaikka-alueista (TP), teollisuustoimintojen alueista (T) sekä erityistoimintojen alueista €.

Itäharju

Maakuntakaavaluonnoksen lausunnossa olemme todenneet, että: Itäharjun maankäyttö on muuttumassa toiminnoiltaan sekoittuneeksi asuin- ja työpaikka –alueeksi palveluineen ja, että maakuntakaavaluonnoksen maankäytön osoittaminen muuttuvan työpaikkatoimintojen alueena, jolle saa sijoittaa seudullisesti merkittäviä päivittäistavarakaupan suuryksiköitä ei riittävällä tavalla tue alueen kehittämistä. Suunnitelluista maankäyttömuutoksista keskustaajaman läheinen sijainti huomioiden tulee Itäharju osoittaa mahdollisena tulevana keskustatoimintojen alueina (C/m). Laaja-alainen Kupittaaan Kampus ja Itäharjun Tiedepuiston alue kehittyä pitkän ajan kuluessa tukeutuen joukkoliikenteeseen ja mahdollisesti raitiotiehen. Alueella on vireillä asemakaavanmuutos, jolla Helsingintie muutetaan maantiestä kaduksi. Muutos parantaa kaupungin sisääntuloreitin varrella olevan Itäharjun kolmion kehittämisedellytyksiä. Muilta osin alueen asemakaavoitus käynnistyy vaiheittain lähivuosina.

Maakuntaluonnoksen lausunnon vastineessa on todettu, että alue on muuttuvaa työpaikkatoimintojen aluetta. (TP/m) –merkinnällä osoitetaan alueet, joiden lähivuosikymmenten maankäyttöä kuvaa parhaiten muutos. Alueen osoittaminen kokonaisuudessaan C/m merkinnällä muuttuvaksi keskustatoimintojen alueeksi, ilman muutosta tukevia suunnitelma ja selvityksiä voi antaa vääriä mielikuvia ja jopa vaarantaa Turun keskustan kehittämismahdollisuuksia.

Itäharju on muuttumassa toiminnoiltaan sekoittuneeksi asuin- ja työpaikka -alueeksi palveluineen. Maakuntakaavaehdotuksessa esitetty merkintä ei riittävällä tavalla tue alueen jatkokehittämistä. Kyseessä on yksi koko seudun kannalta tärkeimmistä kehittämisen kohdealueista, jolla luodaan mahdollisuudet opetuksen, tutkimuksen, yritystoiminnan ja asumisen yhdistämiseen tavoitteena sekoittunut keskustamainen

kaupunkirakenne.

Keskustaajaman läheinen sijainti, alueen logistinen saavutettavuus sekä kaupunkiseudun joukkoliikenne- ja Tunnin juna –hankkeet kytkevät Itäharjun Kampus- ja tiedepuistoalueen osaksi pääkaupunkiseudun työssäkäyntialuetta luoden alueelle positiivista kasvuennustetta. Maankäytön intensiiviseen kehittämiseen sitoutuminen tukee etenkin pääkaupunkiseudulle kohdentuvaa raideliikennettä ja siten koko Varsinais-Suomen kärkihankkeeksi nostetun Tunnin juna- hankkeen toteutumista. Itäharjun alueen merkintä kuvaa siten koko maakunnan tahtotilaa koskien Etelä-Suomen kasvukäytävän edistämistä.

Turun kaupunkialueen asukasmäärän kasvu on lisäksi jo nyt ylittänyt kaupungille rakennemallissa asetetun kasvun ja ennusteiden mukaan kasvu on edelleen jatkumassa. Tätä positiivista kysyntää ohjataan nopeuttamaan Itäharjun toteutumista aiemmin ennakoidusta.

Yllä olevat huomioiden kaupunki näkee, että Itäharjun alue tulee maakuntakaavaehdotuksessa osoittaa tulevana keskustatoimintojen alueena C/m. Tähän liittyen myös Helsingintie on jo muuttunut tiestä kaduksi, joten ”vt” merkintää tulisi siirtää kohti Biolaaksoa.

Pitkämäki

Maakuntakaavaehdotus käsittelee niin ikään Pitkämäen alueen TP/m –merkinnällä. Alue on muuntuvan maankäytön aluetta kuten edellä mainittu Itäharjukin. Naantalintien pohjoispuolisilla alueilla maankäyttö on muuntumassa vahvasti asuinpainotteiseen suuntaan ja maakuntakaavaehdotuksen aluemarkintään ehdotetaan muutosta tältä osin. Maakuntakaavaehdotukseen tulisi muuttaa ns. Pukkilan kaakelitehtaan alue A - taajamatoimintojen alueeksi. Alueella on vireillä asemakaava sen muuttamiseksi asuinkäyttöön. Muulta osin maakuntakaavaehdotuksen mukainen maankäyttö nähdään oikeanlaiseksi.

(karttaote)

Moisio-Ylimaaria-Jäkärä -kohdealuemerkinnän sisältävissä taajamatoimintojen alueissa (A) on tarkistettavaa. Moisio- ja Yli-Maarian taajamatoimintojen alueet tulisivat olla yhtä samaa aluetta. Myös vireillä olevan koskenurmen asemakaava-alue aiheuttaa tarkistustarvetta alueen taajamatoimintojen alueisiin.

(karttaote)

Tarkentamista taajamatoimintojen A alueeseen tulee tehdä lisäksi Koroisten ja Raviradan vireillä olevien asemakaavojen alueilla. Koroisten asemakaavan suunniteltu asutus kohdistuu nyt maakuntakaavaehdotuksen valkoiselle alueelle. Taajamatoimintojen aluetta A tulee korjata asemakaavan mukaiseksi. Raviradan eteläpuolisella alueella on niin ikään vireillä oleva asemakaava. Raviradan yhteyteen suunnitellaan väljää asumista hevosurheilu huomioiden. Taajamatoimintojen aluetta A siten tulee täydentää asemakaavan mukaiseksi.

(karttaotteita)

Kaupan ohjaus

Seudullisesti merkittävät päivittäis- ja erikoistavarakaupan alueet on maakuntakaavaluonnoksessa osoitettu keskustoihin keskustointojen alueille © ja mahdolliselle tulevalle keskustatoimintojen alueelle (C/m) sekä keskusta-alueiden ulkopuolella osa-aluemerkinnöillä ”vähittäiskaupan kohdealue” näistä kaupan alueista Turun kaupunkialueella on tunnistettu Itäharju-Biolaakson alue sekä Oriketo-Topinojan alue kehätien varrella. Myös osa Hauninen-Kuninkoja-Itäniitty aluekokonaisuudesta sijoittuu Turun kaupunkialueelle. Kohdemerkinnöissä on myös tapahtunut muutosta maankäyttö- ja rakennuslain muutoksen myötä. Uusina kohdemerkintöinä on maakuntakaavaehdotukseen esitelty kms- ja km-merkinnät, joilla osoitetaan seudullisesti merkittäviä kaupan kohteita ja -s liitteen avulla on osoitettu ne kaupan alueet, joilta edellytetään monipuolista saavutettavuutta.

Keskustatoimintojen alueet

Keskustatoimintojen alueita ei maakuntakaava mitoita. Alueille on kuitenkin osoitettu tavoitteellinen määrä kaupan kokonaisneliöstä, jotta kaupan ohjauksen kokonaisuus tulee hahmotetuksi. Maakuntakaava on tunnistanut kolme Turun kaupunkialueen keskusta seudullisesti merkittäviksi. Nämä ovat: Turun keskusta, Länsikeskus ja Skanssi. Keskusverkko on kokonaisuutena järkevä. Mahdollisia tulevia keskustatoimintojen alueita C/m ei ole maakuntakaavassa Turun kaupunkialueelle osoitettu. Tulevana keskustatoimintojen alueena olla lisäksi kaupungin strateginen kärkihanke Itäharjun Kampus ja tiedepuiston alue, johon on kaupungin toimesta osoitettu merkittävää panostusta osana Tunnin juna -hankkeen tukemista. Tämän alueen käsittely tulee muuttaa edotetun mukaiseksi. Samalla Itäharjun alueelta tulee poistaa maakuntakaavan kaupan sijainninhjaus ja mitoitus.

Vähittäiskaupan kohdealueet

Oriketo-Topinoja

Ohikulkutiehen tukeutuva työpaikkatoimintojen alue (Oriketo-Topinoja), jolla sijaitsee myös kehittyvää seudullista kauppaa. Alue on maakuntakaavassa osoitettu työpaikkatoimintojen alueena ja vähittäiskaupan kohdealuemerkinnällä. Aluerajausta on muutettu maakuntaluonnoksesta kaupungin toiveiden mukaisesti ja aluerajaus nähdään nyt aluekokonaisuutena paremmin tulevaisuuden kehittämissuunnitelmat huomioivana. Luonnoslausunnossa todettiin alueen kaupan mitoituksen olevan liian alhainen ja mitoitusta pyydettiin lisäämään ainakin 20 000 k-m2. Ehdotuksessa kaupan mitoitus on pysynyt ennallaan.

Hauninen-Kuninkoja-Itäniitty

Kehätien varrelle sijoittuvan kohdealueesta osa sijoittuu Turun kaupungin alueelle. Pääosa aluumerkinnästä sijoittuu Raision Myllyn aluekokonaisuuteen. Alueelle on maakuntakaavaehdotuksessa osoitettu yhteensä 81 900 k-m2 uutta kaupan kerrosalaa. Kaava-asiakirjoista ei käy selväksi, kuinka paljon alueen kaupan mitoituksesta kohdistuu Turun kaupungin alueelle.

Pitkämäki (Manhattan)

Naantalin pikatien varsi Pitkämäessä on maakuntakaavassa osoitettu muuttuvan työpaikkatoimintojen alueena, jolle saa sijoittaa vähittäiskaupan suuryksiköitä (kms). Alueen kaupalta edellytetään hyvää ja monipuolista saavutettavuutta. Aiemmin mainittua Naantalin pikatien pohjoispuolen muuttamista A taajamatoimintojen alueeksi lukuun ottamatta muut alueen merkinnät nähdään tarkoituksenmukaisiksi.

Liikenneverkko

Maakuntakaavassa liikenneverkon kehittämisen osalta pääpaino on pitkämätkaaisessa liikenteessä. Autoliikenteen verkon kehittämisperiaatteet on esitetty selkeästi levennettävinä väylinä sekä tarkistettuina eritasoliittymävarauksina.

Maakuntakaavaluonnoksessa olemme todenneet, että: Turun Kehätie (kt40) on osa eurooppalaista TEN-T-liikenneverkkoa. Se on kaupunkiseudun elinkeinoelämän kannalta erittäin tärkeä väylä, jonka sujuvuus tulee turvata. Jatkosuunnittelussa maakuntakaavassa onkin syytä osoittaa tarvittavat rinnakkaistieyhteydet. Kehätien ulottuu Naantalin satamatien liittymästä Kirismäen liittymään.

Maakuntaluonnoksen lausunnon vastineessa on todettu, että rinnakkaistieyhteyksien suunnittelun tarve on tunnistettu maakuntakaavaprosessissa. Kyse ei ole maakuntatason merkinnästä vaan erillisestä kuntien välisestä yhteen sovittavasta suunnittelusta.

Turun kaupunki katsoo, että kehätien sujuvuuden turvaamiseksi maakuntakaavaehdotukseen on tärkeää lisätä rinnakkaistieyhteyksien kehittämisen tarve Turun Kehätien (kt40) kehittämistoimenpiteisiin

Kaksikerrantie ja Raunistulan puistotie

Kaksikerrantie on maakuntakaavaehdotuksessa Hirvensalossa vanhan sillan ja uuden tulevan silla välillä on kuvattu yksiajorataisena. Merkintä on virheellinen ja se tulisi muuttaa ”kaksiajoratainen ja tai nelikaistainen” –merkinnäksi. Samainen merkintä on Raunistulan puistotiellä, joka sekin tulee muuttaa ”kaksiajoratainen tai nelikaistainen”-merkinnäksi.

Paikallisjunaliikenne

Joukkoliikenteen osalta on esitetty maankäytön kehittämistä kaupunkikehittämisen kohdealueille sekä raideliikenneverkon kehittämistä rautatieyhteyksinä ja (paikallis)junaliikenteen raideliikennepaikkoina. Paikallisjunaliikenteen toimintaedellytyksenä on kustannustehokas liikennöinti. Oletettavasti usean seisakkeen ja paikallisjunalinjan yhteyteen tarvittaisiin lisää tehokasta maankäyttöä taloudellisen liikennöinnin varmistamiseksi.

Turun kaupungin alueella tämän hetkiset ja lähivuosikymmenten maankäytön painopisteet palvelevat joukkoliikenteen toteuttamista bussijärjestelmän tai mahdollisen raitiotien keinoin. Huomattavia panostuksia paikallisjunaliikenteen kehittämiseen ei ole nähtävissä. Paikallisjunaliikenteelle osoitettujen asemien ympäristöt, niille tehtävät varaukset mahdollisille tuleville liityntäpysäkeille ja hyvä saavutettavuus kaikilla liikkumismuodoilla asettavat asemanseutujen lähialueiden kehittämistoimille lisähaastetta. Kaupunki toteaa, että toimivan lähijunaliikenteen mahdollisuudet toteutua lähivuosisikymmenien aikana ovat hyvin pienet ja näin ollen asemanpaikkojen varauksista tulisi luopua tai ne tulisi näyttää ohjeellisina.

Pyöräilyn seudulliset laatureitit

Maakuntakaavaehdotukseen on lisätty seudullisesti tärkeät pyöräilyn laatureitit. Laatureitti kuvaillaan turvallisiksi, sujuvaksi ja nopeaksi pyöräilyreitiksi, joiden kunnossapito tulee tukea mahdollisimman hyvin ympärivuotista pyöräilyä.

Laadukkaan pyöräilyyhteyden toteuttaminen yhtenäisesti maakuntakaavassa esitetyn mukaisesti Turusta Naantalin suuntaan vaikeutuu Mayerin telakan ja Blue industry parkin kehittämistoimien vuoksi. Yhteys on seudullisen pyöräilyn kannalta kuitenkin hyvin oleellinen ja se tulisi esittää väljemmin yhteystarvemerkin avulla, jotta jatkosuunnittelulle annetaan tilaa löytää paras reitti esitetulle pyöräilyyhteydelle.

(karttaote)

Vastine

Positiivisen rakennemuutoksen käynnistämisen kasvun mahdollisuudet tulee tunnistaa erityisesti kestävästä yhdyskuntarakenteen kehityksen mahdollistajana. Väestönkasvun kohdentaminen kaupunkiseudun kaupunkikehittämisen kohdealueelle, joukkoliikenteeseen tukeutuville vyöhykkeille on linjattu yhteneväisesti Turun valmisteilla olevan yleiskaavan kanssa.

Turun lausunnossa kiinnitetään huomiota Varsinais-Suomen työpaikkaennusteen alhaisuuteen ja väestöennusteen pienuuteen etenkin Turun kaupungin osalta. Kaavaselostuksessa maakunnan työpaikkamäärän ennustetaan kasvavan yli 20 000 vuoteen 2035 mennessä, kun positiivisen rakennemuutoksen yhteydessä on puhuttu 15 000–30 000 työntekijän tarpeesta. Lukuja tulkittaessa on huomioitava työpaikkamäärän kehityksen ero uusien työntekijöiden tarpeeseen nähden. Työntekijätarpeesta merkittävä osa syntyy eläköitymisen vaikutuksesta, joten työvoimatarve ei kasvata työpaikkamääriä samassa mitassa.

Maakunnan väestönkasvu on viime vuosina keskittynyt Turkuun, kuten taloudellisen laskusuhdanteen

aikana tyyppillisesti tapahtuu. Viimeaikainen tutkimus on antanut viitteitä kaupunkien kasvun jatkumisesta nousukaudesta huolimatta, mikä on lähtökohtana myös maakuntakaavaehdotuksessa. Pitkällä aikavälillä on kuitenkin syytä varautua myös kehyskuntien kasvun elpymiseen. Väestöennusteen kasvuprojektioiden toteutumisesta riippumatta maakuntakaavaehdotus mahdollistaa Turun väestötavoitteiden toteutumisen, ja tulevaan väestökehitykseen varautuminen kuntakaavoituksessa on mahdollista maakuntakaavan asettamissa puitteissa.

Taajamien maankäyttö

Hirvensalon merkitsemistä erillisenä satelliittina puoltaa tarkoitus nostaa merkinnällä esiin ko. eriluonteisten alueiden kohdennetut kehittämistarpeet ja potentiaalit. Hirvensalon kytkeytymistä keskustajaamarakenteeseen tulee edelleen vahvistaa ja satelliittimerkintä ohjaa parhaiten tätä tarvetta. Erityisesti Uittamo-Hirvensalon uuden sillan merkitys saarten kehittämiselle on tässä keskeinen ratkaistava kysymys ja edellyttää Natura-arvioinnin yleiskaavaprosessissa tarkentuvaa vaikutusten arviointia.

Tarkistetaan satelliittirajauksia kaupungin esittämän rajauksen mukaisesti.

Maakuntakaavaehdotuksen ratkaisulla on pyritty tunnistamaan Satava-Kaksikerran -alueelle kohdistuneet erilaiset tarpeet rakentamisen ohjauksessa: Satavan pohjoisosaan kohdistuvan, lyhyemmälläkin tähtäimellä ja asemakaavoituksella alueen tiivistämisen mahdollistavan tarpeen (taajamatoimintojen alue) ja toisaalla yleiskaavoituksella ratkaistavan pidemmällä aikavälillä mahdollisesti kehitettävien alueiden turvaamisen tarpeen (yhdyksuntarakenteen laajentumisen selvitysalue).

Satava-Kaksikerran osayleiskaavaehdotus on valmistunut lausuntokierrokselle samanaikaisesti maakuntakaavaehdotuksen kanssa. Yleiskaavassa taajamatoimintojen asemakaavoitettavaksi osoitettu alue ulottuu rakennemallin mukaisesti Kaksikerran pohjoisosaan. Yleiskaavalla varaudutaan 3600 asukkaan yhdyskuntaan v. 2050.

Maakuntakaavaehdotusta tarkistetaan taajamatoimintojen osalta yhteneväksi Satava-Kaksikerran osayleiskaavaehdotuksessa asemakaavoitettavaksi tarkoitettun alueen kanssa.

Maakuntakaavaehdotus ja Satava-Kaksikerran osalta yleiskaavoitus ovat edenneet rinnakkaisina prosesseina. Tämä on selkiinnyttänyt saaria koskevia tavoitteita sekä pitkän aikavälin kaavoittamisen etenemispolkua. Yhdyskuntarakenteen laajentumisen selvitysalue -merkinnän tarvetta ja määräyksen luonnetta tarkistetaan.

Satava-Kaksikerran saarella Harjattulan asemakaavoitettu alue osoitettu on kylä-alue-symbolilla at. Kaupunki näkee, että merkintä tulisi poistaa. Kaavaehdotusta tarkistetaan tältä osin.

Maakuntakaavan lentokentän pohjoispuolella sijaitsevat aluevaraukset perustuvat voimassaolevaan maakuntakaavaan ja mahdollistavat lentokentän osayleiskaavaluonnoksessa esitetyt aluevaraukset sekä kuntakaavoituksen edellyttämät tarkennukset alueen maankäytön kehittämiseksi.

Maakuntakaavan pieni mittakaava asettaa rajoituksia joidenkin pienipinta-alaisten alueiden, kuten raideliikenteen alueen tarkkarajaiselle esittämiselle. Maankäytön tarkentuminen on tarkoituksenmukaista osoittaa kuntakaavoituksella.

Teollisuuden ja logistiikan kehittämisen kohdealueen rajaus Logi-Cityn alueella on periaatemerkintä, joka osoittaa painopisteitä. Painopisteen kohdentaminen nyt osoitetulle alueelle turvaa viereisen valtakunnallisesti arvokkaan maisema-alueen ja seudullisen virkistysalueen.

Topinojan E-alueita tarkistetaan maakuntakaavan mittakaavan mahdollistamalla tarkkuudella.

Naantalintien pohjoispuolelle sijoittuva ns. Upalingon alue ja Naantalintien eteläpuolelle sijoittuva T-alueen jatke sisältyvät kaupunkikehittämisen ja teollisuuden- ja logistiikan kehittämisen kohdealuearajausten sisään, joilla osoitetaan alueiden pääasialliset kuntakaavoituksella tarkennettavat kehittämissuunnat. Alueita kehitettäessä on kuntakaavoituksella varmistettava maakuntakaavan puskurivyöhykkeenä teollisuusalueisiin rajautuvan virkistysvyöhykkeiden turvaaminen.

Lausunnossa esitetyt muut tarkistukset tehdään maakuntakaavan yleispiirteisyyden ja mittakaavan mahdollistamalla tavalla.

Palvelut/kauppa

Itäharjun kehittäminen ja suunnittelu on edennyt useiden eri prosessien avulla nopeammin kuin kaavan tavoitteita asetettaessa arvioitiin. Alueen merkitys tulevana keskustatoimintojen laajentumisalueena on kasvanut erityisesti Scan-Med TenT -korridorin näkökulmasta.

Itäharjun muuttuva työpaikkatoimintojen alue (TP/m) muutetaan tuleva keskustatoimintojen alueeksi (C/m). Itäharju-Biolaakso -alueen vähittäiskaupan kehittämisen kohdealueen rajausta tarkistetaan.

Orikedon merkitys seudullisen vähittäiskaupan kehittämisen kohdealueena on maankäyttö- ja rakennuslain 1.5.2017 voimaan tulleen muutoksen jälkeen hieman muuttunut. Alue on merkittävä työpaikka-alue, mutta kaupan yksiköt alueella jäävät osin jo alle suuryksikön rajan (MRL 71 a §) eikä yksikään ylitä vaihemaakuntakaavan seudullisesti merkittävän vähittäiskaupan alarajaa. Alue on suurelta osin jo toteutunut eikä kiinteistö rakenteesta johtuen muodosta myöskään seudullista keskittymää. Aluetta voidaan kehittää näistä lähtökohdista myös kuntakaavoituksen keinoin ilman maakuntakaavamerkintää.

Mylly-Hauninen-Kuninkoja VKK-alueen Turun kaupungin puoleisella osalla maasto ja kaupunkirakenne asettavat mitoitukselle luonnolliset rajat.

Liikenne

Rinnakkaisteitä ei osoiteta maakuntakaavakartalle maakuntakaavan strategisen luonteen ja mittakaavan (kuvaustekniikan haasteellisuus) vuoksi. Rinnakkaisteiden ja maankäytön kytkeytyminen niihin tulee tutkia alemmalla kaavatasolla, esimerkiksi Turun seudulla kaupunkiseudun rakennemallissa ja laajemmissa kuntakokonaisuuksissa kuntien yleiskaavoissa.

Lisätään yleismääräys, johon kirjataan, että kantateiden, valtateiden ja moottoriteiden rinnakkaisteiden tarve tulee tutkia ja niiden sijainti sekä ympäröivän maankäytön kytkeytyminen näihin tulee suunnitella jatkosuunnittelun yhteydessä.

Paikallisjunaliikenne on osa suunniteltua maakunnallista joukkoliikennettä, joka ei korvaa eikä kilpaile kaupunkiseudun muiden joukkoliikennetarkaisujen kanssa. Paikallisjunaliikenteen asemapaikat on ratkaistu edellisissä maakuntakaavoissa ja mahdollistavat paikallisjunaliikenteen hyödyntämisen myös kaupunkiseudulla.

Pyöräilyn seudulliset laatureitit on osoitettu liitekartalla ohjeellisina, ja merkinnän selitykseen on kirjattu, että pyöräteiden sijainti tarkentuu jatkosuunnittelussa.

Kaupunkikehittämisen kohdealueen määräystä (viittaus liitteeseen) tarkennetaan myös tältä osin.

Turun seudun liikenneverkko on maakuntakaavassa osoitettu Turun seudun liikennejärjestelmäsuunnitelman linjausten mukaisesti; pääsisääntuloväylät sekä kehäväylät on osoitettu jatkuvina nelikaistaisina osuuksina ja muu tie- ja katuverkko kaksikaistaisena, millä on osoitettu seudullisen liikenneverkon luokitus. Raunistulan Puistotie sekä Kaksikerrantie kuuluvat muuhun tie- ja katuverkkoon, ja on siten osoitettu kaksikaistaisena. Merkintä ei kuitenkaan poissulje teiden ja katujen nelikaistaistamista tarvittavilta osin.

Turun kaupungin esityksestä maakuntakaavakartan merkintöjä ja määräyksiä tarkistetaan seuraavilta osin:

- vt-merkintä poistetaan kaduksi muuttuneen Helsingintien kohdalta.
- Lisätään yleismääräys: ”Kantateiden, valtateiden ja moottoriteiden rinnakkaisteiden tarve tulee tutkia ja niiden sijainti sekä ympäröivän maankäytön kytkeytyminen näihin tulee suunnitella jatkosuunnittelun yhteydessä.”

Laus./muist. ant. **Kemiönsaaren kunta**

Pvm 15.6.2017

Dnro 91/2013

Seutukunta Turunmaa

Sisältö *Kaavaehdotuksessa muutokset kohdistuvat mm Kemiön keskusta, Öron saareen sekä kohdemerkintöihin. Kemiönsaaren kunta on tyytyväinen vaihemaakuntakaavan yleisiin linjauksiin. Taajamatoimintojen alueet on huomioitu asianmukaisesti ja Kemiön keskustan keskustatoimintojen alue on perusteltu ja yleiskaavan rajaukset huomioiva ratkaisu.*

Ändringarna i planförslaget fokuserar på bland annat Kimito centrum. Öro samt objektförteckningar. Kimitoöns kommun är nöjd med etappplansplanens allmänna linjer. Områden för tätortfunktioner har anvisats på behörigt sätt och området för centrumfunktioner i Kimito centrum är motiverat och tar hänsyn till generalplanens avgränsningar.

Vastine Ei aihetta vastineeseen.

Laus./muist. ant. **Paraisten kaupunki**

Pvm 30.5.2017

Dnro 91/2013

Seutukunta Turunmaa

Sisältö *Paraista koskevat maakuntakaavaehdotuksessa esitetyt suunnitteluratkaisut vastaavat kaupungin omia tavoitteita maankäytön, liikenteen ja palveluiden kehittämisestä.*

LIIKENNE

Erityisen hyvänä kaupunki pitää sitä, että seudun kilpailukyyn kannalta merkittävä uusi tieyhteys Kurkela-Kirjala on maakuntakaavaehdotuksessa osoitettu uutena seututienä. Tien nopeaa toteuttamista tulisi pitää maakunnallisena kärkihankkeena. Yhteydellä on huomattava positiivinen vaikutus yhdyskuntarakenteen toimivuuteen, teollisuuden ja elinkeinoelämän kilpailukyyn, matkailu- ja joukkoliikennepalvelujen kehittämiseen, liikenneturvallisuuteen ja se vähentäisi ympäristöön kohdistuvaa kuormitusta. Kaupunki esittää myös, että mahdollisuutta muuttaa mt 180 (Saaristotie) kantatieksi selvittäisiin ja muutoksen mahdollisia vaikutuksia arvioidaisiin maakuntakaavatyön ja liikennestrategiatyön yhteydessä.

Parainen pitää tarkoituksenmukaisena, että uusi yhteys Parainen-Sauvo osoitetaan ohjeellisena seututienä. Kaupunki vastustaa ns. Finnöntien varauksen poistamista maakuntakaavasta. Yhteyden toteuttamiseen tulee kaupungin näkemyksen mukaan varautua myös jatkossa. Yhteys lyhentäisi ja jouduttaisi olennaisesti matkaa Houts kariin ja mahdollistaisi Saariston rengastien uudenlaisen kehittämisen myös Korppoon taajama paremmin huomioon ottaen. Esitys varauksen poistamisesta ei perustu selvitykseen tai vaikutusten arviointiin.

Parainen-Nauvo-yhteyttä koskien on maakuntakaavaehdotuksessa määräys "maankäytön suunnittelu-, ja rakennustoimenpiteillä ei saa estää Parainen-Nauvo kiinteän yhteyden toteutusmahdollisuuksia". Ohjeellinen seututie- ja uusi lautta -merkintä ovat voimassa olevan maakuntakaavan mukaisia ja mahdollistavat yhteyden kehittämisen jatkossa yleiskaavaratkaisun kautta.

Seudullisen pyörätieverkon osalta kaupunki viittaa ympäristölautakunnan aiemmin antamaan lausuntoon (12.4.2017) ja katsoo, että Turku-Kaarina-Parainen-yhteyden tulee jatkossakin olla yksi seudullisen pyöräilyn laatureiteistä.

PALVELUT

Paraisten keskusta-alueelle osoitetut aluevaraukset vastaavat pääosin nykytilannetta ja mahdollistavat osaltaan keskustan luontevan ja tarkoituksenmukaisen kehittämisen. Kaupunki tulkitsee kaavaehdotuksen määräyksiä siten, että keskustatoimintojen alueella (C) päivittäistavarakaupan säätelystä luovutaan ja kaupunkikehittämisen kohdealueella (punainen ääriviiva) kaupan rajoituksia lievennetään nykyisestä. Parainen pitää osaltaan kaavaehdotusta näiltä osin tarkoituksenmukaisena ja kaupan sijaintia riittävästi ja oikeaan suuntaan ohjaavana.

MAANKÄYTTÖ

Keskusta-alueelle on Paraisilla osoitettu teollisuustoimintojen alue (T) nykyisen suurteollisuuden alueelle. Kaupunki esittää, että maakuntakaavassa harkittaisiin vielä tarvetta osoittaa myös Saaristotien (mt 180) länsipuolella oleva alue teollisuustoimintojen alueeksi tai teollisuuden kohdemerkinnällä, sillä alueella toimii vuorivillatehdas, jonka lähialueita on Paraisten keskustaseudun osayleiskaavassa osoitettu pienteollisuustoimintoja varten.

Paraisille on osoitettu kaksi yhdyskuntarakenteen laajentumisen selvitysaluetta (sininen katkoviiva). Nämä sijoittuvat Muddaisiin ja Kärkulla-Kirjala-alueelle Saaristotien varteen. Selvitysalueita koskevan määrärauksen mukaan kyse on alueista, jotka turvataan "pitkällä aikavälillä tapahtuvalle suunnitellulle kehitykselle". Suunnittelumääräyksen mukaan mahdollisen käyttöönoton tulee ajoittua vuoden 2035 jälkeiseen aikaan, mikäli seudun yhdyskuntarakenteen kestävä kehitys sen mahdollistaa. Paraisten kaupunki esittää vuosiluvun poistamista suunnittelumääräyksestä. Kaupunki on harjoittanut johdonmukaista ja menestyksekkästä maapolitiikkaa kymmenien vuosien ajan ja kaupunki näkee etuna, että se voi rauhassa ja pitkäjänteisesti käydä tarvittavia neuvotteluja esim. raakamaan hankinnasta ilman maakuntakaavan asettamia ajallisia rajoitteita.

Paraisten kaupungilla ei ole maakuntakaavaehdotuksesta, joka käsittelee taajamien maankäyttöä, palveluja ja liikennettä, muuta huomautettavaa.

De planeringslösningar i förslaget till landskapsplan som gäller Pargas överensstämmer med de mål för utveckling av markanvändning, service och trafik som staden själv satt upp.

TRAFIK

Staden ser särskilt positivt på att den för den regionala konkurrenskraften viktiga nya vägförbindelsen Kurkela-Kirjala anvisas som ny regional väg i förslaget till landskapsplan. Att bygga vägen i brådskande ordning borde fortsättningsvis vara ett av spetsprojekten i landskapet. Vägförbindelsen har en stor positiv inverkan på samhällsstrukturens funktion, industrins och näringslivets konkurrenskraft, utvecklingen av turism- och kollektivtrafiktjänster och trafiksäkerheten, samtidigt som den skulle minska belastningen på miljön. Staden föreslår också att möjligheten att ändra landsväg 180 (Skärgårdsvägen) till stamväg utreds och att ändringens eventuella konsekvenser bedöms i samband med arbetet med landskapsplanen och trafikstrategin.

Pargas anser det vara ändamålsenligt att den nya förbindelsen Pargas-Sagu anvisas som riktgivande regional väg. Staden motsätter sig att reserveringen för den s.k. Finnövägen slopas från landskapsplanen. Staden anser att det också framöver bör finnas beredskap att genomföra denna förbindelse. Förbindelsen skulle avkorta resan och göra resetiden till Houtskär väsentligt kortare, samtidigt som det skulle möjliggöra en vidareutveckling av Skärgårdens Ringväg även med tanke på Korpos tätort. Förslaget om att slopa reserveringen grundar sig varken på någon utredning eller bedömning av konsekvenser.

För förbindelsen Pargas-Nagu ges det i förslaget till landskapsplan följande bestämmelse: "Markanvändningens planerings- och byggåtgärder får inte hindra möjligheterna att förverkliga en fast vägförbindelse mellan Pargas och Nagu." Beteckningarna riktgivande regional väg och ny landsvägsfärja överensstämmer med den gällande landskapsplanen och möjliggör en fortsatt utveckling av förbindelsen genom en generaplanebaserad lösning.

När det gäller det regionala cykelvägsnätet hänvisar staden till det utlåtande som miljönämnden gett tidigare (12.4.2017) och anser att förbindelsen Åbo-S:t Karins-Pargas också framöver bör vara ett av de regionala kvalitetsstråken för cykeltrafik.

SERVICE

De områdesreserveringar som anvisas i Pargas centrumområde motsvarar i stort nuläget och möjliggör för sin del en naturlig och ändamålsenlig utveckling av centrumet. Staden tolkar bestämmelserna i planförslaget så att man avstår från reglering av dagligvaruhandeln i området för centrumfunktioner © och mildrar begränsningarna för handeln i målområdet för stadsutveckling (röd kontur). Pargas anser för sin del att planförslaget till den här delen är ändamålsenligt och styr placeringen av handeln i tillräcklig utsträckning och i rätt riktning.

MARKANVÄNDNING

I centrumområdet i Pargas anvisas ett område för industrifunktioner (T) i det nuvarande området för storindustri. Staden föreslår att man i landskapsplanen ännu överväger behovet av att även anvisa området väster om Skärgårdsvägen (lv 180) som ett område för industrifunktioner eller beteckna området som ett industriobjekt, eftersom det finns en mineralullsfabrik i området och en del av de närliggande områdena anvisas för småindustrifunktioner i delgeneralplanen för centrumregionen i Pargas.

I Pargas anvisas två utredningsområden för en utvidgning av samhällsstrukturen (blå streckad linje). De är placerade i Muddais och i Kårkulla-Kirjalaområdet utmed Skärgårdsvägen. Enligt bestämmelsen som gäller för dessa utredningsområden är det fråga om områden som ska tryggas "för en planerad utveckling som sker på lång sikt". Enligt planeringsbestämmelsen ska ett eventuellt ibruktage av områdena tidsmässigt förläggas till tiden efter år 2035, ifall detta möjliggörs av en hållbar utveckling för regionens samhällsstruktur. Pargas stad föreslår att årtalet i planeringsbestämmelsen stryks. Staden har bedrivit en konsekvent och framgångsrik markpolitik i tiotals år och staden ser det som en fördel att den kan i lugn och ro och långsiktigt föra erforderliga

förhandlingar t.ex. Om inköp av råmark utan att landskapsplanen sätter tidsmässiga begränsningar för detta.

Pargas stad har inget annat att anmärka om förslaget till landskapsplan för tätorternas markanvändning, service och traf

Vastine Taajamien maankäyttö

Kohteet on kokonaismaakuntakaavassa osoitettu kohdemerkinnöin, eikä niihin kohdistu muutoksia tällä vaihemaakuntakaavakerroksella (Vuorivillatehdas). Ne kohteet, joihin muutoksia kohdistuu, on lueteltu erikseen. Kumoutuneet kohteet on erikseen merkitty kumoutuviksi. Kaava-aineistoon kuuluu ns. epävirallinen kaavakartta josta kokonaismaakuntakaavatilanne ilmenee.

Yhdyskuntarakenteen laajentumisen selvitysalue -merkintä osoittaa erityisesti alueita, joilla keskeistä on selvittää alueiden merkitys yhdyskuntarakenteen kehitykselle. Eteneminen alueiden kehittämisessä tulee tapahtua pääsääntöisesti yleiskaavoituksella suunnitelmallisesti ja vaiheistaen, mikäli seudun perusteltu väestökehitys ym. mahdollistaa alueiden aktiivisemmän tarkastelun. Alueen suunnittelun tulee myös tukea kestävän liikennejärjestelmän tavoitteita. Alueiden toteutuminen on kaavan lähtökohtien mukaan mahdollista vasta kaupunkikehittämisen kohdealueiden edellytysten toteutumisen jälkeen. Tämä sisältää ajatuksen, jonka mukaan alueen edellytykset kytkeytyä kaupunkikehittämisen kohdealueilla toteutettuun/edistettyyn kestäväan liikkumisjärjestelmään ovat mahdolliset. Kehittämisperiaatemerkinnän alla olevaa maankäyttöä koskee voimassaoleva maakuntakaava.

Merkinnän merkitys korostuu ja suunnittelukysymysten aktivoituminen on mahdollista siinä vaiheessa kun Kaarinan läntisen ohitustien toteuttaminen etenee ja luo mahdollisesti paineita Kirjalan maankäytölle. Merkinnän tarvetta ja määräyksen luonnetta tarkistetaan.

Palvelut/kauppa

Maakuntakaavan keskustatoimintojen alueella ei ole mitoitusta. Taulukossa oleva luku kuvaa C-alueiden tavoitteellista ja suhteellista osuutta tilanteessa, jossa kaikki laskennallinen kaupan kasvu on toteutunut. Seudullisesti merkittävän vähittäiskaupan alaraja Paraisten kaupunkikehittämisen kohdealueella on kaikilla kaupan toimialoilla 6 000 k-m², muilla alueilla 4 000 k-m². Maakuntakaavan yleismääräystä täydennetään tältä osin.

Liikenne

Varsinais-Suomen liiton näkökulmasta Saaristotien kehittäminen kantatienä heikentää saariston ominaispiirteitä. Kantatieluokitus edellyttäisi liittymien vähentämistä nykyisestä merkittävästi sekä pahimmassa tapauksessa eritasoliittymiä liikenteellisissä solmukohdissa kuten Paraisten keskustan kohdalla. Pienempiirteiset liikenneratkaisut sopivat paremmin saaristomaisemaan. Liikenteen toimivuuden turvaamiseksi maakuntakaavaehdotuksessa on esitetty Kaarinan läntinen ohikulkutie sekä uusi seudullinen tie välille Parainen – Sauvo, mitkä osaltaan parantavat kaupungin liikenteen toimivuutta toteutuessaan tulevaisuudessa.

Finnön tievaraus voidaan jättää maakuntakaavaan. Kyseisen tievarauksen jatkosuunnittelun ja rakentamisen edellytykset ovat erityisen pienet ja tievarauksen olemassaolo maakuntakaavakartalla luo vääränlaisia odotusarvoja, vaikeuttaa alueen kaavoitusta ja rakennushankkeita jatkossa.

Seudullinen pyöräilyn laatuvailyä lisätään myös välille Kaarina-Parainen Turun seudun liikennettä koskevaan liitekartta-aineistoon.

Tätorternas markanvändning

Objekten har i helhetslandskapsplanen anvisats med objektsbeteckningar, och till dem hänför sig inga ändringar vid denna omgång för etapplandskapsplanen (Bergullsfabriken). De objekt, mot vilka ändringar riktas, har särskilt uppräknats. De objekt som upphävts är särskilt antecknade som upphävda. Till planmaterialet hör en s.k. inofficiell plankarta, av vilken helhetslandskapsplanens tillstånd framgår.

Beteckningen Utredning av samhällsstrukturs utvidgning anvisar särskilt områden, på vilka det är viktigt att utreda områdenas betydelse för samhällsstrukturs utveckling. Då man går vidare med att utveckla områdena, ska det i regel ske planmässigt genom generalplanering och i etapper, ifall den motiverade befolkningsutvecklingen m.m. gör det möjligt med en mer aktiv granskning av områdena. Planeringen av områdena ska också stödja målen för ett hållbart trafiksystem. Enligt planens utgångspunkter är det möjligt att genomföra områdena först efter att förutsättningarna för målområdenas stadsutveckling uppfyllts. Detta innehåller tanken, enligt vilken förutsättningarna för området att kopplas samman med ett hållbart trafiksystem, som genomförts/främjats på målområdena för en stadsutveckling, är möjliga. Den markanvändning som finns under beteckningen för utvecklingsprincipen gäller den gällande landskapsplanen.

Beteckningens betydelse betonas och det är möjligt att aktivera planeringsfrågorna i det skedet då förverkligandet av S:t Karins västra omfartsväg framskrider och eventuellt skapar ett tryck på markanvändningen för Kirjala. Behovet av beteckningen och bestämmelsernas karaktär revideras.

Service/handel

Området för landskapsplanens centrumverksamheter har inte någon dimensionering. Talet i tabellen beskriver C-områdenas målinriktade och relativa andel i ett läge, där all den beräknade tillväxten för handel har förverkligats. Den nedre gränsen för en regionalt betydande detaljhandel på målområdet för Pargas stadsutveckling är på alla verksamhetssektorer för handeln 6 000 vån.-m², på de övriga områdena 4 000 vån.-m². Landskapsplanens allmänna bestämmelse kompletteras till denna del.

Trafik

Ur Egentliga Finlands förbunds synvinkel sett försämrar utvecklandet av Skärgårdsvägen som en stamväg skärgårdens särdrag. Stamvägsklassificeringen skulle förutsätta att anslutningarna betydligt minskas från det nuvarande samt i värsta fall, såsom vid Pargas centrum, de planskilda trafikplatserna i de trafikmässiga knutpunkterna. Trafiklösningarna i mindre skala passar bättre för skärgårdslandskapet. För att trygga att trafiken fungerar har i förslaget till landskapsplanen anförts S:t Karins västra omfartsväg samt en ny regional väg på sträckan Pargas-Sagu, vilket för sin del gör att stadens trafik fungerar bättre, när den förverkligas i framtiden.

Reserveringen för Finnö-vägen kan lämnas kvar i landskapsplanen. Förutsättningarna för en fortsatt planering och ett byggande av reserveringen i fråga är synnerligen små och existensen av vägreserveringen i landskapsplankartan skapar förväntningsvärden av fel art, försvårar områdets planläggning och byggprojekt i framtiden.

En regional cykeltrafikled av hög kvalitet tillfogas också i kartbilagematerialet som gäller Åboregionens trafik på avsnittet S:t Karins-Pargas.

Laus./muist. ant. **Kustavin kunta**

Pvm 16.6.2017

Dnro 91/2013

Seutukunta Vakka-Suomi

Sisältö *Ei huomautettavaa Varsinais-Suomen taajamien, palveluiden ja liikenteen vaihemaakuntakaavan I. Ehdotuksesta.*

Vastine Ei aihetta vastineeseen.

Laus./muist. ant. **Laitilan kaupunki**

Pvm 28.6.2017

Dnro 91/2013

Seutukunta Vakka-Suomi

Sisältö *Laitilan VT8 risteysalueiden liikennesuunnittelutyö on käynnistymässä ELY-keskuksen toimesta. Lähtökohtana on ollut liikenteellisin perustein kahden eritasoliittymän rakentaminen. Tämän vuoksi katsomme, että kaavaehdotusta tulee muuttaa siten, että se mahdollistaa molempien risteysten toteuttamisen eritasoliittyminä. Liikennesuunnitelman laadinnan kautta selvitetään parhaat mahdolliset ratkaisut ja katsomme, että kaavaehdotuksella ei saa rajoittaa tätä työtä.*

Muilta osin Laitilan kaupungilla ei ole huomautettavaa vaihemaakuntaehdotuksesta.

Vastine Vaihemaakuntakaavaehdotus on laadittu tiiviissä yhteistyöprosessissa rinnan Laitilan keskustan kehittämissuunnitelmien kanssa. Maakuntakaavaehdotus mahdollistaa tavoiteltujen korkeatasoisen eritasoliittymän ja mahdollisilla suuntaisrampeilla varustetun risteysillan suunnittelun ja rakentamisen. Ei aiheuta muutoksia kaavaehdotukseen.

Laus./muist. ant. **Pyhärannan kunta**

Pvm 11.5.2017

Dnro 91/2013

Seutukunta Vakka-Suomi

Sisältö *Pyhäranta on käsitelty kaava-aineistossa useammassa kohtaa ja vaikutukset on koottu kaavaratkaisun seutukuntaehtaisiin perusteluihin seuraavasti (kaava-aineiston liite 7, s. 12):*

Pyhärannan osalta kaava-aineiston liitteessä 0 (kaavakortit) on kolme merkintää muutoksista aikaisempaan. Puolustusvoimien entinen alue Reilassa on merkitty nyt Retkeily- ja matkailutoimintojen alueeksi/kohteeksi, joka on kaavassa ratkaistava erilliskysymys (s. 16). Edelleen Reila on nyt osoitettu maa- ja metsätalous-/retkeily-/virkestysaluemerkinnällä, joka tarkoittaa, että aluemerkinnällä on osoitettu aktiiviselta maankäytöltä vapautu uusi alue (s. 20). Edelleen tieliikenteen yhteystarpeiden osalta Ropa-Ihode yhteystarvemerkinä on merkitty nyt kumoutuvaksi. Viimeisen osalta kuitenkin julkaistuun kaavakarttaan on edelleen jäänyt merkintä tieliikenteen yhteystarpeesta ko. välille. Liikenteen teemakartassa Vakka-Suomen osalta on seuraava maininta:

"[y]hteystarvemerkinä välillä Ropa-Ihode poistetaan vähäisen liikenteellisen ja maankäytöllisen tarpeen vuoksi. Yhteyden

toteuttaminen ei ole näköpiirissä hyvin pitkälläkään aikavälillä, eikä yhteyden suunnitteluvalmiutta ole edistetty. Yhteyden toteuttaminen ei ole välttämätöntä kunnan maankäytön suunnitelmien näkökulmasta" (s. 32).

Muutokset ovat kunnan aikaisemmin ilmoittaman tahdon mukaisia, joten niiden osalta kunnalla ei ole huomautettavaa.

Vaihemaakuntakaavaluonnoksessa on huomioitu myös se, että kunnalla on käynnissä oma yleiskaavaprosessi Ihodessa, johon liittyvät tieraikaisut on saatu. Pyhärannan intressinä on edelleen tuoda esiin ajatus, jota käsiteltiin taannoin osayleiskaavaa koskevassa viranomaisneuvottelussa. Maakuntakaavassa olisi hyvä jollain tavoin huomioida se, että mahdollisesti Ihoden ns. pohjoisen liittymän osalta turvataan mahdollisuus johtaa liikenne tulevaisuudessa molemminpuolisena rinnakkaisena maantienä maakuntarajalle asti, jolloin liikenne sekä Ihoden nykyisestä asuintaajamasta sekä Saaristolantien suunnasta voidaan tuoda valtatie 8:lle Pekomäestä Satakunnan puolelta eritasoliittymänä. Vastaavasti Ihoden uuden eritasoisen pääliittymän lisäksi on suotavaa, että yhteys Varhokyläntieltä suoraan valtatie 8:lle turvataan erityisesti, kun Ropa-Ihode-yhteystarvemerkinä kumotaan. Maakuntakaavassa ei näin ollen saisi tehdä mitään sellaisia ratkaisuja, jotka estävät kyseisten linjausten toteutumisen.

Ihoden osayleiskaavan valmistelun yhteydessä on kaavoituksen kunnianhimosoa nostettu selvästi. Tavoitteena on, että Ihoden tulevan eritasoliittymän alueelle voitaisiin muodostaa uusi asumisen ja kaupallisten palvelujen keskittymä käytännössä molemmin puolin tietä. Todennäköisesti kunnalla tulee olemaan intressi pyrkiä hankkimaan alueelle merkittävää palveluliiketoimintaa, jota koskevat merkinnät ratkaistaan osayleiskaavassa. Tältä osin kunnan on tarkoituksenmukaista esittää, että vaihemaakuntakaavan valmistelussa vielä tarkastellaan sitä, että edellyttääkö tällaisen suunnitelman toteuttaminen myös merkintönä maakuntakaavaan eli käytännössä taajamatoimintojen kehittämisalue ja kaupan mitoituksimerkintöjen tekemistä. Kunnan käsityksen mukaan Ihodeen olisi mahdollista muodostaa Varsinais-Suomen portti-ajattelun mukaisesti kaupallisten palvelujen keskittymä, jota täydennettäisiin mahdollisella suuryksiköllä. Ainakaan maakuntakaavan ei tältä osin pitäisi rajoittaa kunnan maankäytöllisiä kehittämissuunnitelmia.

Pyhärantaan vaikuttavana seikkana vaihemaakuntakaavasta on nostettava esiin raideliikenteen suunnittelumerkinä Uusikaupunki-Rauma-linjan osalta, joka kulkee ehdotuksessa Ropan kautta. Rata-ajatushan on alun perin tavaraliikennettä varten muodostettu, mutta harkintaan tulisi ottaa myös henkilöliikenteen suunnittelu, jolloin Rauma sidottaisiin tiiviimmin jopa Turun työssäkäyntialueeseen. Tällöin tarkasteltavaksi jäisi, tulisiko linjaus tehdä tulevaisuudessa kasvavan Ihoden kautta. Toisaalta varmaan tässä yhteydessä olisi syytä tutkia, tulisiko liikenne suunnitella kokonaisuudessaan siten, että Rauma-Turku-yhteys toteutettaisiin suuremmin valtatie 8 mukailevana ja yhteys päälinjalta Uuteenkaupunkiin järjestettäisiin kehänä.

Lisäksi todettiin, että kaava-aineiston liitteessä 7 sivulla 12 on kirjoitusvirhe "Verhokyläntie" on oikeasti

Varhokyläntie.

Vastine Taajamien maankäyttö ja palvelut/kauppa

Maakuntakaavaehdotuksessa Ihoden taajama on osoitettu taajamatoimintojen alueeksi. Kaikilla taajamatoimintojen alueiksi osoitetuilla taajamilla on tärkeä merkitys paikallisen elinvoimaisuuden kehittämisessä. Nykyinen kaupan lainsäädäntö mahdollistaa kunnan tavoitteiden edistämisen tällä merkinnällä. Ei aiheuta muutosta ehdotukseen.

Vaihemaakuntakaavan kaupan kokonaisratkaisu perustuu laadittuihin keskusverkko- ja kaupan palveluverkkoselvityksiin, joita on täydennetty kaavaprosessin aikana. Seudullisesti merkittävän vähittäiskaupan kehittäminen on MRL:n mukaisesti ohjattu ensisijaisesti kunta- ja kaupunkikeskustojen keskustatoimintojen alueille (C). Lisäksi vähittäiskauppaa ohjaavilla kaavamerkinnöillä (vähittäiskaupan kehittämisen kohdealue, km- ja kms-kohteet) turvataan olemassa olevien, seudullisesti merkittävien kaupan alueiden kehittäminen myös tulevaisuudessa. Selvitysten perusteella ei ole tullut esille tarvetta osoittaa uusia seudullisesti merkittäviä kaupan alueita. Maankäyttö- ja rakennuslain 1.5.2017 voimaan tullut muutos, jonka yhteydessä vähittäiskaupan suuryksikön alaraja nostettiin 4 000 k-m²:iin, edelleen tukee tehtyä kaavaratkaisua. Muutos mahdollistaa Varsinais-Suomen mittakaavassa suurienkin kaupan ratkaisujen tekemisen - MRL:n edellyttämiin selvityksiin ja vaikutusten arviointeihin perustuen - paikallisella tasolla (LIITE 9 VS kaupan yksiköt 2017030).

Liikenne

Maakuntakaavan liikennemerkitöjen tulee perustua olemassa oleviin selvityksiin ja suunnitelmiin, jotka perustelevat etenkin suuremmat investoinnit liikenneinfran kehittämiseksi ja arvioivat kyseisten toimenpiteiden vaikutukset. Valtatien 8 eritasoliittymävaraukset on osoitettu valtatielle laaditun kehittämisselvityksen perusteella, jossa on huomioitu valtatieen rooli valtakunnallisen liikenteen välittäjänä.

Näin ollen ei ole perusteita eritasoliittymävarauksien muutoksiin nykyisistä merkinnöistä.

Maakuntakaavassa ei esitetä rinnakkaisteitä, joten näiden mahdollisten varausten osalta maakuntakaava ei tule olemaan ristiriidassa Pyhärannan Ihoden osayleiskaavan kanssa.

Vaihemaakuntakaavassa on keskitytty taajamien liikenneverkon kehittämiseen sekä muutamiin erikseen jo osallistumis- ja arviointisuunnitelmavaiheessa esitettyihin merkittävimpiin liikenneratkaisuihin.

Lausunnossa mainittu URPO-rata on esitetty jo voimassa olevissa maakuntakaavoissa, eikä sitä ole esitetty tarkistettavaksi tällä vaihemaakuntakaavakierroksella. Liikenneverkko on kuitenkin esitetty kokonaisuudessaan vaihemaakuntakaavakartalla, sillä liikenneverkon kaavamerkinnot ja -määräykset on harmonisoitu eri kaavojen kesken. Lisäksi liikenneverkko parantaa kaavakartan luettavuutta.

Henkilöliikenteen edellytykset suunnitellulla rataosuudella tulee selvittää, kun kyseisen yhteyden suunnittelu mahdollisesti käynnistyy.

Laus./muist. ant. **Uudenkaupungin kaupunki**

Pvm 6.6.2017

Dnro 91/2013

Seutukunta Vakka-Suomi

Sisältö *Uusikaupunki-Kalanti -välille osoitettu yhdyskuntarakenteen laajentumisen selvitysalue on merkintänä hyvä, koska se osoittaa maankäytön ja palveluiden kasvamissuunnaksi kantatie 43:n varren välillä Kalannin keskusta Uudenkaupungin keskustan palvelut mutta mahdollisen käyttöönoton rajaaminen vuoden 2035 jälkeiseen aikaan on ongelmallinen. Kaupungin tavoitteena on Uudenkaupungin ja Kalannin keskustaajamien suunnitelmallinen yhdistyminen, mutta aikataulu riippuu positiivisen rakennemuutoksen tilanteesta. Uusikaupunki esittää, että vuosiluku poistetaan ja korvataan tekstillä, jossa otetaan huomioon edellä mainittu rakennemuutos.*

Sataman liikennemäärien kasvaminen edellyttää, että satamaan johtava kulkuyhteys (Rantakatu-Hepokarintie) osoitetaan kantatieksi satamaan asti.

Seweso III mukaisten laitosten suoja- ja konsultointivähykerajaus on väärä Kantatie 43:n alueella. Rajaukset tulee tarkistaa.

Kaupan mitoituksesta puuttuu myös muutama merkittävä yli 2000 k-m² liiketila.

Vastine Taajamien maankäyttö

Yhdyskuntarakenteen laajentumisen selvitysalue -merkintä osoittaa erityisesti alueita, joilla keskeistä on selvittää alueiden merkitys yhdyskuntarakenteen kehitykselle. Eteneminen alueiden kehittämisessä tulee tapahtua pääsääntöisesti yleiskaavoituksella suunnitelmallisesti ja vaiheistaen, mikäli seudun perusteltu väestökehitys ym. mahdollistaa alueiden aktiivisemmän tarkastelun. Alueen suunnittelun tulee myös tukea kestävästä liikennejärjestelmän tavoitteita. Alueiden toteutuminen on kaavan lähtökohtien mukaan mahdollista vasta kaupunkikehittämisen kohdealueiden edellytysten toteutumisen jälkeen. Tämä sisältää ajatuksen, jonka mukaan alueen edellytykset kytkeytyä kaupunkikehittämisen kohdealueilla toteutettuun/edistettyyn kestävästä liikkumisjärjestelmään ovat mahdolliset. Kehittämisperiaatemerkinän alla olevaa maankäyttöä koskee voimassaoleva maakuntakaava.

Merkinnän tarvetta ja määräyksen luonnetta tarkistetaan.

Uudenkaupungin kaupungin lausunnossaan esiin nostama sijainniltaan virheellinen Seveso III -direktiivin laitosluetteloon perustuva suojavaähykerajaus (VSV-Energia Oy:n toimintaperiaateasiakirjalaitos) korjataan maakuntakaavakarttaan.

Liikenne

Uudenkaupungin satamaan johtavan tieyhteyden kehittäminen kantatienä heikentää kaupungin taajama- ja keskustaympäristön ominaispiirteitä. Kantatieluokitus edellyttäisi liittymien vähentämistä nykyisestä merkittävästi sekä pahimmassa tapauksessa eritasoliittymiä vilkkaasti liikennöidyissä liittymissä keskellä taajamaympäristöä. Pienempiirteiset liikennetkaisu sopivat paremmin keskustaympäristöön. Turun seudulla vastaavanlaisia satamayhteyksiä on esitetty kehitettävän valtakunnallisten liikenneviranomaisten pyynnöstä yhdyneinä; jopa seutuluokitus on nähty niissä liian korkeana.

Laus./muist. ant. **Vehmaan kunta**

Pvm 1.6.2017

Dnro 91/2013

Seutukunta Vakka-Suomi

Sisältö *Vehmaan kunnalla ei ole huomautettavaa Varsinais-Suomen vaihemaakuntakaavan I. ehdotuksesta.*

Vastine Ei aihetta vastineeseen.

Laus./muist. ant. **Lohjan kaupunki**

Pvm 18.5.2017

Dnro 91/2013

Seutukunta X

Sisältö *Lohjan kaupunki ei anna lausuntoa Varsinais- Suomen maankäytön, palveluiden ja liikenteen vaihemaakuntakaavaehdotuksesta.*

Vastine Ei aihetta vastineeseen.

Laus./muist. ant. **Raaseporin kaupunki**

Pvm 31.5.2017

Dnro 91/2013

Seutukunta X

Sisältö Raaseporiin liittyvät merkinnät

Raaseporia koskevat ehdotuksessa lähinnä liikenteeseen liittyvät seikat. Sinne on osoitettu veneväylä Tenholaan sekä seututiet Salosta Perniön kautta Tammisaareen ja Teijon kautta Mustioon.

Raaseporiin ja Varsinais-Suomen sekä Uudenmaan alueelle huomattavimpia vaikutuksia on raideliikenteen uudelleen järjestelyillä. Maakuntakaavaehdotukseen on merkitty niin olemassa oleva Helsingistä Saloon Karjaan kautta johtava junarata kuin myös ”uusi rautatie” – merkinnällä raidelinjaus, joka johtaa Espoosta Saloon Lohjan kautta. Kyseinen ”tunnin juna” - niminen uusi rataosuus tulisi Espoon ja Salon välisellä osuudeltaan korvaamaan tulevaisuudessa nykyisen Espoo-Salo raideosuuden. Salo-Lohja-Espoo – oikoraden rakentaminen on osa Etelä-Suomen toiminnallisen aluerakenteen kehittämistä osana Euroopan laajuista Ten-T-korridorin. Aiemmat periaatteelliset linjaukset olemassa olevan infrastruktuurin tehokkaammasta hyödyntämisestä eivät näillä näkymin ole toteutumassa.

VALTAKUNNALLISET ALUEIDENKÄYTTÖTAVOITTEET

Espoo-Salo radan uusi linjaaminen on monilta osin valtakunnallisten alueiden käyttötavoitteiden vastainen. Varsinais-Suomen maakuntakaavaehdotuksessa on nostettu esille seuraavat valtakunnallisten alueiden käyttötavoitteet:

Toimiva aluerakenne

Yleistavoitteet

"Alueidenkäytöllä tuetaan aluerakenteen kehittämistä sekä elinkeinoelämän kilpailukyyn ja kansainvälisen aseman vahvistamista hyödyntämällä mahdollisimman hyvin olemassa olevia rakenteita sekä edistämällä elinympäristön laadun parantamista ja luonnon voimavarojen kestävää hyödyntämistä. Aluerakenteen ja alueiden kehittäminen perustuu ensisijaisesti alueiden omiin vahvuuksiin ja sijaintitekijöihin."

Raaseporin kaupungin lausunto tavoitteen toteutumasta Varsinais-Suomen maakuntakaavaehdotuksessa:

Uudenmaan puolella uusi raidelinjaus ei hyödyntäisi olemassa olevia rakenteita. Koska se vaatisi raskaan uuden infrastruktuurin rakentamista, ei se myöskään edistäisi luonnon voimavarojen kestävää hyödyntämistä. Uuden raidelinjauksen korvatussa vanhan aiheuttaisi se merkittäviä yhdyskuntarakenteellisia muutoksia. Käytännössä tämän kansallisesti merkittävän raidelinjauksen myötä valtakunnallisen raideverkoston asemaseutu vaihtuisi Karjaan keskustasta Lohjan kaupungin keskustan ulkopuolelle. Karjaan raideliikenteeseen tukeutuva jo tehty sekä käynnissä oleva kehittäminen osoittautuisi tarpeettomaksi. Näin ollen vaikutus aluerakenteen jo tehtyyn kehittämiseen sekä elinkeinoelämän kilpailukyyn olisi siltä osin negatiivinen. Varsinais-Suomen maakuntakaavan ei tulisi aiheuttaa haitallista kehitystä myöskään maakuntarajansa ulkopuolella. Kehittämisen ja paikallisen identiteetin tukeminen tulisi kaavan vaikutusalueen osalta ulottaa myös naapurialueille.

Koska kyseessä on maakuntatasoinen suunnitelma, on sitä laadittaessa tarkasteltava merkittäviä vaikutuksia myös oman maakunnan naapurialueille.

Toimiva yhdyskuntarakenne ja elinympäristön laatu

Yleistavoitteet

"Alueidenkäytöllä edistetään yhdyskuntien ja elinympäristöjen ekologista, taloudellista, sosiaalista ja kulttuurista

kestävyyttä. Olemassa olevia yhdyskuntarakenteita hyödynnetään sekä eheytetään kaupunkiseutuja ja taajamia. Taajamia eheyttäessä parannetaan elinympäristön laatua."

Raaseporin kaupungin lausunto tavoitteen toteutumasta Varsinais-Suomen maakuntakaavaehdotuksessa:

Uudenmaan puolella Karjaalla uusi raidelinjaus ei edistä elinympäristön eikä yhdyskunnan taloudellista, sosiaalista eikä kulttuurista kestävyyttä. Se päinvastoin katkaisisi tähän saakka tavoitellun kestävän kehityksen kaikilla näillä osa-alueilla. Kehittämislueiden osoittaminen pientaajamien lievealueille näin suurimittakaavaisessa suunnittelussa ei ole kestävää kehitystä vaan yhdyskuntarakennetta hajauttavaa maankäyttöä edistää suunnittelua. Uusi raidelinjaus vaatii raskaan uuden infrastruktuurin rakentamista, joten sijaintialueellaan se ei edistäisi luonnon voimavarojen kestävää hyödyntämistä eikä näin ollen ole valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden kestävän kehityksen edistämisen mukaista. Uuden ratalinjauksen negatiivinen vaikutus yhdyskuntien ja elinympäristöjen laatuun johtuu siitä, että uusi raidelinjaus ei hyödyntäisi olemassa olevia yhdyskunta- ja infrastruktuuri-rakenteita.

Koska kyseessä on maakuntatasoinen suunnitelma, on sitä laadittaessa tarkasteltava merkittäviä vaikutuksia myös oman maakunnan naapurialueille.

"Yhdyskuntarakennetta kehitetään siten, että palvelut ja työpaikat ovat hyvin eri väestöryhmien saavutettavissa ja mahdollisuuksien mukaan asuinalueiden läheisyydessä siten, että henkilöautoliikenteen tarve on mahdollisimman vähäinen. Liikenneturvallisuutta sekä joukkoliikenteen, kävelyn ja pyöräilyn edellytyksiä parannetaan."

Raaseporin kaupungin lausunto tavoitteen toteutumasta Varsinais-Suomen maakuntakaavaehdotuksessa:

Uudenmaan puolella Lohjan väestöpohja uuden asemaseudun ympärillä olevalla kevyen liikenteen vyöhykkeellä on pienempi kuin Karjaan asemaseudulla. Lisäksi Karjaan asema toimii risteysasemana myös Hangosta tulevalle liikenteelle. Uuden raidelinjauksen korvatussa vanhan aiheuttaisi se merkittäviä yhdyskuntarakennetta hajauttavia muutoksia ja määrällisesti vähentäisi olennaisesti eri väestöryhmien saavutettavissa olevia julkisen liikenteen mahdollisuuksia asuinalueiden läheisyydessä.

Koska kyseessä on maakuntatasoinen suunnitelma, on sitä laadittaessa tarkasteltava merkittäviä vaikutuksia myös oman maakunnan naapurialueille.

"Alueidenkäytöllä edistetään elinkeinoelämän toimintaedellytyksiä osoittamalla elinkeinotoiminnalle riittävästi sijoittautumismahdollisuuksia olemassa olevaa yhdyskuntarakennetta hyödyntäen. Runsaasti henkilöliikennettä aiheuttavat elinkeinoelämän toiminnot suunnataan olemassa olevan yhdyskuntarakenteen sisään tai muutoin hyvien joukkoliikennedyhteyksien äärelle."

Raaseporin kaupungin lausunto tavoitteen toteutumasta Varsinais-Suomen maakuntakaavaehdotuksessa

Uudenmaan puolella uusi raidelinjaus ei hyödynnä olemassa olevaa yhdyskuntarakennetta. Karjaalla asema sijaitsee Karjaan keskustassa, Lohjalla se puolestaan ei sijaitse keskustaajamassa. Näin ollen uusi linjaus ei edistäisi elinkeinoelämän toimintaedellytyksiä olemassa olevaa yhdyskuntarakennetta hyödyntäen. Toimivan aluerakenteen tavoitteiden mukaista aluerakenteen tasapainoisen kehittämisen tukemista sekä elinkeinoelämän kilpailukyvyyn vahvistamista ei ole raideliikenteeseen tukeutuvasti jo vuosikymmeniä kehitettyjen alueiden osalta se, että raidelinjaus, ja sen myötä myöhemmin junaliikenne, siirretään toisaalle, jossa yhdyskuntarakenteen kehittäminen aloitetaan alusta.

Koska kyseessä on maakuntatasoinen suunnitelma, on sitä laadittaessa tarkasteltava merkittäviä vaikutuksia myös oman maakunnan naapurialueille.

"Kaupunkiseutuja kehitetään tasapainoisina kokonaisuuksina siten, että tukeudutaan olemassa oleviin keskuksiin. Keskuksia ja erityisesti niiden keskusta-alueita kehitetään monipuolisina palvelujen, asumisen, työpaikkojen ja

vapaa-ajan alueina."

Raaseporin kaupungin lausunto tavoitteen toteutumasta Varsinais-Suomen maakuntakaavaehdotuksessa:

Uudenmaan puolella ei uusi raidelinjaus tukeutuisi olemassa oleviin keskuksiin. Uudet asemat sekä Lohjalla että Varsinais-Suomen puolella Muurlassa ja Suomusjärvellä sijaitsisivat nykyisten keskustaajamien ulkopuolella, joten kehittämistavoite perustuen olemassa oleviin keskuksiin ei toteudu. Uudenmaan puolella uusi linjaus aiheuttaisi uuden aseman luomista Lohjalle irralleen keskustaajamasta sen sijaan, että nyt Karjaalla asema sijaitse keskustassa yhdyskuntarakenteen sisällä. Uusi raidelinjaus muuttaisi Karjaan tähänastisen raideliikenteeseen perustuvan kehittämistyön palvelujen, asumisen, työpaikkojen ja vapaa-ajan suhteen suurelta osin tarpeettomaksi. Koska kyseessä on maakuntatasoinen suunnitelma, on sitä laadittaessa tarkasteltava merkittäviä vaikutuksia myös oman maakunnan naapurialueille.

Erityistavoitteet

"Maakuntakaavoituksessa ja yleiskaavoituksessa tulee edistää yhdyskuntarakenteen eheyttämistä ja esittää eheyttämiseen tarvittavat toimenpiteet. Erityisesti kaupunkiseuduilla on varmistettava henkilöautoliikenteen tarvetta vähentävä sekä joukkoliikennettä.

Alueidenkäytön suunnittelussa uusia huomattavia asuin-, työpaikka- tai palvelutoimintojen alueita ei tule sijoittaa irralleen olemassa olevasta yhdyskuntarakenteesta. Vähittäiskaupan suuryksiköt sijoitetaan tukemaan yhdyskuntarakennetta. Näistä tavoitteista voidaan poiketa, jos tarve ja vaikutus selvityksiin perustuen pystytään osoittamaan, että alueen käyttöönotto on kestävän kehityksen mukaista."

Raaseporin kaupungin lausunto tavoitteen toteutumasta Varsinais-Suomen maakuntakaavaehdotuksessa:

Uudenmaan puolella uuden raidelinjauksen rakentaminen jo olemassa olevan kehittämisen sijaan ei eheytä vaan päinvastoin hajauttaa yhdyskuntarakennetta. Uusi raidelinjaus rakennettaisiin suurelta osin muun yhdyskuntarakenteen ulottumattomiin. Tämä aiheuttaa paineita muodostaa uusia taajama-alueita ja raideliikennepaikkoja sen sijaan, että kehitettäisiin jo olemassa olevien rataan tukeutuvia taajamia. Uuden raidelinjauksen rakentaminen edellyttäisi uusien huomattavien asuin-, työpaikka- ja palvelutoimintojen sijoittamista irralleen olemassa olevasta yhdyskuntarakenteesta. Varsinais-Suomen maakuntakaavaehdotuksen aineistossa ei ole esitetty tarve- tai vaikutus selvityksiä, joiden mukaan uusi raidelinjaus ja sen myötä muodostettavat uudet taajamien ydinalueet olisivat kestävän kehityksen mukaisia. Koska kyseessä on maakuntatasoinen suunnitelma, on sitä laadittaessa tarkasteltava merkittäviä vaikutuksia myös oman maakunnan naapurialueille.

"Alueidenkäytön suunnittelussa edistettävä olemassa olevan rakennuskannan hyödyntämistä sekä luonteva edellytykset hyvälle taajamakuvalle. Taajamia kehitettäessä on huolehdittava siitä, että viheralueista muodostuu yhtenäisiä kokonaisuuksia."

Raaseporin kaupungin lausunto tavoitteen toteutumasta Varsinais-Suomen maakuntakaavaehdotuksessa:

Uusi raidelinjaus ei hyödynnä olemassa olevaa yhdyskuntarakennetta sen enempää Uudenmaan kuin Varsinais-Suomenkaan alueella. Koska kyseessä on maakuntatasoinen suunnitelma, on sitä laadittaessa tarkasteltava merkittäviä vaikutuksia myös oman maakunnan naapurialueille.

Toimiva yhteysverkostot ja energiahuolto

Yleistavoitteet

"Tarvittaviin liikenneyhteyksiin varaudutaan kehittämällä ensijaisesti olemassa olevia pääliikenneyhteyksiä ja –verkostoja."

Raaseporin kaupungin lausunto tavoitteen toteutumasta Varsinais-Suomen maakuntakaavaehdotuksessa:

Uusi raidelinjaus ei hyödyntäisi olemassa olevia pääliikenneyhteyksiä ja –verkostoja. Koska kyseessä on maakuntatasoinen suunnitelma, on sitä laadittaessa tarkasteltava merkittäviä vaikutuksia myös oman maakunnan naapurialueille.

Erityistavoitteet

"Alueidenkäytössä on turvattava olemassa olevien valtakunnallisesti merkittävien ratojen, maanteiden ja vesiväylien jatkuvuus ja kehittämismahdollisuudet sekä valtakunnallisesti merkittävien satamien ja lentoasemien sekä rajanylityspaikkojen kehittämismahdollisuudet."

Raaseporin kaupungin lausunto tavoitteen toteutumasta Varsinais-Suomen maakuntakaavaehdotuksessa:

Uusi raidelinjaus ei turvaisi olemassa olevien ratojen kehittämismahdollisuuksia. Koska kyseessä on maakuntatasoinen suunnitelma, on sitä laadittaessa tarkasteltava merkittäviä vaikutuksia myös oman maakunnan naapurialueille.

"Alueidenkäytössä on edistettävä matka- ja kuljetusketjujen toimivuutta ja turvattava edellytykset julkiselle liikenteelle sekä eri liikennemuotojen yhteisön kehittämiseksi. Alueidenkäytön suunnittelussa on varattava riittävät alueet tavara- ja henkilöliikenteen terminaalien ja matkakeskusten toimintaa ja kehittämistä varten. Nopean liikenteen junaratayhteyksiä toteutettaessa on huolehdittava lähi- ja taajamaliikenteen toimintaedellytyksistä."

Raaseporin kaupungin lausunto tavoitteen toteutumasta Varsinais-Suomen maakuntakaavaehdotuksessa:

Uudenmaan puolella Karjaan asema toimii risteysasemana myös Hangosta tulevalle liikenteelle, josta soveliaain yhteysjärjestelyin on sujuva raideliikenneyhteys Helsingin ja Turun suuntaan. Uusi raidelinjaus palvelisi etupäässä vain Turun suunnasta pääkaupunkiseudulle suuntautuvaa henkilöliikennettä. Nykyinen raidelinjaus palvelee Turun suunnan junan pääkaupunkiseudulle suuntaavan henkilöliikenteen lisäksi myös koko Länsi-Uudenmaan henkilöliikennettä. Tämä tarkoittaa käytännössä sitä, että nykyisen raidelinjauksen palvelema väestöpohja on merkittävästi suurempi kuin uuden linjauksen olisi. Koska kyseessä on maakuntatasoinen suunnitelma, on sitä laadittaessa tarkasteltava merkittäviä vaikutuksia myös oman maakunnan naapurialueille.

MAAKUNTASTRATEGIAN KÄRKITEEMAT

Yleistä

"Varsinais-Suomen aluerakenne 2035+ ja maakuntastrategian kärkiteemoissa on nostettu esille Turku-Helsinki < 1,5h. "

Raaseporin kaupungin lausunto teeman toteutumasta Varsinais-Suomen maakuntakaavaehdotuksessa:

Nykyisellään Helsingin ja Turun välinen nopein junayhteys on 1h 38 min. 26 min lyhenemä matka-ajassa maksaisi 30 vuodessa noin 60 euroa / matkustaja. Olemassa olevan radan parantamisessa kustannus olisi noin 5 euroa / matkustaja. Vertailun vuoksi Lahden oikoradan 32 min matka-ajan lyhenemä maksoi vastaavasti noin 11 euroa /matkustaja.

Nykyisen rantaradan parantamisen investointikustannukset olisivat 120 milj. euroa, kun taas Espoo-Lohja-Salo-

oikoradan rakentamisen kustannukset olisivat noin 1 700 milj. euroa. Vertailun vuoksi n Lahden oikoradan rakentaminen maksoi noin 460 milj. euroa.

Kärkiteeman tavoite palvelee etupäässä Turun henkilöliikennettä Helsinkiin. Eteläinen Länsi-Uusimaa on alue, jonne teeman vaikutukset toteutuessaan tuovat yksinomaan moninaisia ja merkittäviä negatiivisia vaikutuksia.

Vastuullisuus

"Vastuullisuus aluerakenteessa näkyy mm. valinnoissa, joilla sitoudutaan Turun kaupunkiseudun ydinalueen kehittämiseen yhteisen Turun kaupunkiseudun rakennemalli 2035- työn mukaisesti. Vastuullisuus näkyy ympäristön vaalimisessa, vesien suojelussa ja luonnonvarojen hyödyntämisessä kestäväällä tavalla. Lähienergian ja lähiruoan hyödyntäminen ovat vastuullisuutta. Alueiden käyttöä liikennejärjestelmää, tuotantorakenteita, käyttövoimaa ja kestävyttä koskevat lähivuosien valinnat vaikuttavat kaikkeen toimintaan asukkaan arjesta liike-elämän kilpailukykyyn ja maakunnan vetovoimaan. Energia on merkittävä tulevaisuuden vastuullisuusvalinta. Yhtä vaikuttava päätös on energian säästäminen ja sen huomattavasti tehokkaampi käyttö."

Raaseporin kaupungin lausunto teeman toteutumasta Varsinais-Suomen maakuntakaavaehdotuksessa:

Suunnitelma uudesta ratalinjauksesta ei tue kestävää kehitystä eikä Raaseporin kaupungin kilpailukykyyn tukemista.

Yhteistyötaidot

"Varsinais-Suomen aluerakenne perustuu seutukeskusten päivittäisten vuorovaikutusten osin päällekkäisille vyöhykkeille. Monikeskuksinen alue- ja palvelurakenne edellyttää toimivia yhteistyösuhteita ja käytäntöjä niin maakunnan sisällä kuin laajemmin osana keskisen Itämeren aluetta. Maakunnan vahvuus ja menestys perustuvat luonteiltaan erilaisten alueiden keskinäiseen tehtäväjakoön, yhteistyöhön ja terveeseen kilpailuun. Vetovoimaisen toimintaympäristön edellytyksenä on ennakkoluuloton, sektorirajat ylittävä suunnittelu."

Raaseporin kaupungin lausunto teeman toteutumasta Varsinais-Suomen maakuntakaavaehdotuksessa:

Maakuntakaavalla voi olla huomattavia vaikutuksia yli maakuntarajojen. Myös naapurit ovat tällöin osallisia ja heidät olisi tullut ottaa mukaan aktiivisesti suunnittelutyössä siltä osin, kun suunnitelmalla on heihin vaikutusta

Saavutettavuus

"Varsinais-Suomi on portti Eurooppaan kaikkien liikennemuotojen suorilla yhteyksillä. Pohjoinen kasvuyvyöhyke, nopeat henkilö- ja tavaraliikenteen moottori- ja rautatieyhteydet Turun, Helsingin ja Pietarin välillä (ml. toteutettu Espoo-Lohja-Salo –oikorata) sekä yhteydet rannikon ja sisämaansuuntiin yhdessä vetovoimaisen ympäristön kanssa luovat elinkeinoelämälle ainutlaatuiset toimintaedellytykset. Maakunta muodostaa mm. paikallisjunaliikenteeseen tukeutuvan yhtenäisen työ- ja asunomarkkina-alueen."

Raaseporin kaupungin lausunto teeman toteutumasta Varsinais-Suomen maakuntakaavaehdotuksessa

Espoo-Lohja-Salo radan rakentamisen kustannukset eivät ole suhteessa sen hyötyihin. Kehittämällä olemassa olevaa rataa voidaan saavutettavuutta edistää paremmin.

Resurssiviisaus

"Varsinais-Suomessa osataan kestäväällä tavalla hyödyntää maakunnan ainutlaatuinen luonto- ja kulttuuriperintö. Tasapainoinen keskus- ja palveluverkko luo edellytykset koko maakunnan elinvoimaisuudelle. Maakuntakeskuksessa tehdyt kestävät valinnat edistävät koko maakunnan kehitystä. Olemassa olevien rakenteiden tehokas hyödyntäminen on resurssiviisautta."

Raaseporin kaupungin lausunto teeman toteutumasta Varsinais-Suomen maakuntakaavaehdotuksessa:

Kokonaan uuden raideliikenneinfrastruktuurin rakentaminen ei edistä ympäristön kestävästä kehitystä. Tämä maakuntakaavaehdotus ei ole resurssiviisas raidelinjauksen osalta, koska olemassa olevia rakenteita ei hyödynnetä.

MAAKUNTAKAAVAN SELVITYKSET

Liikenteen erilliselvitykset

Käynnissä olevaan maakuntatyöhön liittyen on tehty erilliselvityksiä eri teemoista. Liikenteen osalta on selvitetty Varsinais-Suomen paikallisjunaliikenteen kehityspolku, Selvitys Örön saaren liikenteen tarpeista ja kannattavuudesta, Parainen-Kemiönsaari –tieverkkosuunnitelman päivittäminen sekä Valtatie 10 linjausvaihtoehtojen aluerakenneselvitys.

Raaseporin kaupungin lausunto selvitysten riittävyyden toteutumasta Varsinais-Suomen maakuntakaavaehdotuksessa:

Erilliselvitystä uudesta raidelinjauksesta ja sen vaikutuksista ei ole laadittu. Vaikutusten arviointi ei ole mahdollista ilman riittäviä selvityksiä. Uudenmaan puolella ei voi arvioida ilman selvityksiä, miten maakuntakaava toteutuessaan tulisi vaikuttamaan paikallisiin olosuhteisiin. Lisäksi osoitetun uuden raidelinjauksen koko infrastruktuurin merkittävyyden vuoksi on sen vaikutusalueella laadittava ympäristövaikutusten arviointi. Maakuntakaavan vaikutusten arviointi on tehty puutteellisesti. Vaikutusten arviointiin kuuluu kysymyksiin ”mikä” tai ”miten” vastaamisen lisäksi myös vastata kysymykseen ”miksi”. Vaikutusten arvioinnin yhteenvedossa ei ole esitetty perusteluja argumenteille vaikka kaavassa on osoitettu vaikutuksiltaan merkittävää uutta maankäyttöä. Vaikutuksia ei ole lainkaan arvioitu uuden raidelinjauksen osalta, vaikka sen vaikutukset kohdistuvat lähes kaikille arvioitavissa oleville osa-alueille.

KOOSTE RAASEPORIN KAUPUNGIN LAUSUNNOSTA

Raaseporin kaupunki lausuu, että Varsinais-Suomen maakuntakaavaehdotusta ei voi hyväksyä, koska se on vastoin MRL 24 §:ää siten että siihen on osoitettu vaikutuksiltaan merkittävää ylikunnallista maankäyttöä, eli uusi raidelinjaus välillä Salo-Espoo, joka ei ota huomioon valtakunnallisia alueidenkäyttötavoitteita.

Maakuntakaavaehdotusta ei voi myöskään hyväksyä, koska kaava-aineisto on puutteellinen. MRL 28 §:n mukaiset asiat, joihin tulee kiinnittää erityistä huomiota, eivät rajoitu ainoastaan oman maakunnan sisäpuolelle, vaan aiheuttaessaan merkittäviä vaikutuksia on ne huomioitava myös suunnitelmalla muutettavan maankäytön koko vaikutusalueella. MRL 28 § edellyttää myös, ettei maanomistajalle tai muulle oikeuden haltijalle aiheudu kohtuutonta haittaa. Uusi raidelinjaus aiheuttaa kohtuutonta haittaa Raaseporin kaupungille. Uuden raidelinjauksen vaikutusten arviointi on mahdotonta, koska kaava-aineistossa ei ole esitetty MRL 9 §:n mukaisia selvityksiä siitä. Raaseporin kaupunki katsoo, että uuden raidelinjauksen osoittamisella on merkittäviä vaikutuksia, jonka vuoksi siitä on MRL 9§:n toteutumisen turvaamiseksi laadittava MRA 1 §:n mukaisen vaikutusten arvioinnin lisäksi YVA-lain ja –asetuksen mukainen ympäristövaikutusten arviointi. MRL 29 § periaate maakuntakaavan esitystavasta, jossa selostuksessa mainitaan esitettävän kaavan tavoitteiden, eri vaihtoehtojen ja niiden vaikutusten sekä ratkaisujen perusteiden arvioimiseksi tarpeelliset tiedot ei toteudu.

Raaseporin kaupunki moittii myös maakuntakaavan vuorovaikutusmenettelyä. Vuorovaikutus kuntien kanssa on selkeästi kohdistettu vain oman maakunnan kunnille. Koska kaavaan on osoitettu uusi raidelinjaus, jonka toteutumisella olisi huomattavia vaikutuksia Raaseporin kaupunkiin aiemmin tässä lausunnossa esitetysti, olisi Raaseporin kaupunki pitänyt ottaa mukaan valmisteluvaiheeseen. Valmisteluvaihe olisi tullut toteuttaa MRL 62 §:n mukaisesti samanaikaisesti YVA menettelyn kanssa.

Raaseporin kaupunki esittää, että kaavaehdotus laitetaan nähtäville korjattuna siltä osin, että raidelinjaus Espoo-Karjaa Salo esitetään parannettavaksi, mutta uusi linjaus Espoo-Lohja-Salo poistetaan.

Beteckningarna som berör Raseborg

Raseborg berörs i förslaget främst av faktorer som gäller trafiken. I planen har anvisats en farled till Tenala samt regionvägar från Salo via Bjärnä till Ekenäs och via Tyko (Teijo) till Svartå.

Omstruktureringen av bantrafiken utgör de påtagligaste konsekvenserna för Raseborg och Egentliga Finland samt Nyland. I förslaget till etappplansplan har införts såväl den existerande tågbanan från Helsingfors via Karis till Salo som den spårdragning, som med beteckningen ”nya järnvägen” leds från Esbo till Salo via Lojo. Nämnnda banavsnitt som ’kallas ”entimmeståget”, skulle i framtiden ersätta det nuvarande banavsnittet Esbo-Salo med en ny sträckning mellan Esbo och Salo. Byggandet av genbanan Salo-Lojo-Esbo är en del av utvecklandet av Södra Finlands funktionella regionstruktur som en del av Ten- T -korridoren som omspannar Europa. Tidigare principiella linjedragningar om en effektivare exploatering av den existerande infrastrukturen håller synbarligen inte på att förverkligas.

NATIONELLA MÅL FÖR MARKANVÄNDNING

Den nya linjedragningen av banan mellan Esbo och Salo strider till många delar mot användningsmålen för riksomfattande områden. I förslaget till landskapsplan för Egentliga Finland har följande användningsmål för riksomfattande områden lyfts fram:

En fungerande regionstruktur

Övergripande mål

"Områdesstrukturens utveckling och förstärkandet av näringslivets konkurrenskraft och internationella ställning stöds med områdesanvändningen genom utnyttja existerande strukturer så bra som möjligt samt genom att främja en förbättring av livsmiljöns kvalitet och en hållbar användning av naturresurserna. Utvecklingen av regionstrukturen och områdena baseras främst på regionernas egna styrke- och lägesfaktorer."

Raseborgs stads utlåtande om hur temat förverkligats i förslaget till landskapsplan för Egentliga Finland:

I Nyland skulle den nya spårdragningen inte gagna nuvarande strukturer. Eftersom den skulle förutsätta byggande av tung ny infrastruktur, skulle den inte heller främja en hållbar användning av naturresurserna. Ersättandet av den gamla spårdragningen med en ny skulle ha betydande konsekvenser för samhällsstrukturen. Som en följd av denna nationellt viktiga spårdragning skulle stationsområdet för det rikstäckande bannätet flytta från Karis centrum till någonstans utanför centrum av Lojo stad. Det på spartrafik baserade arbete i Karis som redan har gjorts och som pågår skulle vara meningslöst. Till denna del skulle effekten på det arbete som redan gjorts för att utveckla regionstrukturen och näringslivets konkurrenskraft därmed vara negativt. Landskapsplanen för Egentliga Finland borde inte ge upphov till en skadlig utveckling utanför landskapets gränser heller. Vad planens verkningssområde beträffar borde stödet till utveckling och den lokala identiteten utsträckas också till

grannområden.

Eftersom det är frågan om en plan på landskapsnivå, bör man vid utarbetandet av den granska dess betydande konsekvenser också för regioner i landskapets grannskap.

*En fungerande samhällsstruktur och livsmiljöns kvalitet
Övergripande mål*

"Den ekologiska, ekonomiska, sociala och kulturella hållbarheten för samhällen och livsmiljöer främjas med områdesanvändningen. Existerande samhällsstrukturer utnyttjas och stadsregioner och tätorter integreras. Livsmiljöns kvalitet förbättras när tätorter integreras."

Raseborgs stads utlåtande om hur temat förverkligats i förslaget till landskapsplan för Egentliga Finland:

I Karis i Nyland främjar den nya spårdragningen inte en ekonomisk, social eller kulturell hållbarhet för livsmiljön eller samhället. Den skulle tvärtom bryta den eftersträlvade hållbara utvecklingen inom alla dessa delområden. I en planering av denna storleksordning är det inte hållbar utveckling att anvisa små tätorter till randområden, utan en markanvändning som splittrar markanvändningen. Den nya spårdragningen kräver att man bygger tung ny infrastruktur, varmed den inte skulle lokalt främja en hållbar användning av naturresurserna och därmed inte är i linje med de rikstäckande områdesanvändningsmålen för att främja en hållbar utveckling. Den nya bansträckans negativa inverkan på kvaliteten för samhällen och livsmiljöer är en följd av att den nya spårdragningen inte skulle gynna existerande samhälls- och infrastrukturkonstruktioner.

Eftersom det är frågan om en plan på landskapsnivå, bör man vid utarbetandet av den granska dess betydande konsekvenser också för regioner i landskapets grannskap.

"Samhällsstrukturen utvecklas genom att olika befolkningsgrupper har smidig tillgång till tjänster och arbetsplatser i närheten av bostadsområden så, att behovet av personbilstrafik är så litet som möjligt. Trafiksäkerheten och förutsättningarna för kollektivtrafik, gång och cykling förbättras."

Raseborgs stads utlåtande om hur temat förverkligats i förslaget till landskapsplan för Egentliga Finland:

I Nyland är befolkningsunderlaget på gång- och cykeltrafikzonen omkring det nya stationsområdet i Lojo mindre än på stationsområdet i Karis. Stationen i Karis fungerar dessutom som en knutpunkt också för trafiiken från Hangö. Om den gamla spårdragningen ersätts med en ny skulle det ge upphov till ändringar som avsevärt splittrar samhällsstrukturen och väsentligt minskar antalet möjligheter till tillgänglig kollektivtrafik, för olika befolkningsgrupper i närheten av bostadsområden.

Eftersom det är frågan om en plan på landskapsnivå, bör man vid utarbetandet av den granska dess betydande konsekvenser också för regioner i landskapets grannskap.

"Näringslivets verksamhetsförutsättningar främjas med områdesanvändning genom att anvisa näringsverksamheten tillräckliga etableringsmöjligheter genom att utnyttja den nuvarande samhällsstrukturen. De näringslivsfunktioner som skapar mycket persontrafik styrs innanför den existerande samhällsstrukturen eller annars till ställen med goda kollektivtrafikförbindelser."

Raseborgs stads utlåtande om hur temat förverkligats i förslaget till landskapsplan för Egentliga Finland:

I Nyland skulle den nya banlinjen inte gynna den nuvarande samhällsstrukturen. Karis station finns i centrum av Karis, i Lojo är den inte belägen i centraltätorten. Man skulle därmed inte främja näringslivets verksamhetsförutsättningar eller gagna den existerande samhällsstrukturen med den nya spårdragningen. Om linjedragningen och därmed senare också tågtrafiiken flyttas till en annan plats, där arbetet för att utveckla

samhällsstrukturen måste inledas från grunden, är det inte frågan om att balanserat stöda regionstrukturen eller näringslivets konkurrenskraft i enlighet med målsättningarna för en fungerande regionstruktur på områden som redan i decenier baserats på spårtrafik.

Eftersom det är frågan om en plan på landskapsnivå, bör man vid utarbetandet av den granska dess betydande konsekvenser också för regioner i landskapets grannskap.

"Stadsregionerna utvecklas som balanserade helheter genom att man utgår från existerande centra. Centra och i synnerhet deras centrumområden utvecklas som mångsidiga områden med tjänster, boende, arbetsplatser och fritidsaktiviteter."

Raseborgs stads utlåtande om hur temat förverkligats i förslaget till landskapsplan för Egentliga Finland:

I Nyland skulle den nya spårdragningen inte baseras på existerande centra. De nya stationerna både i Lojo och på Egentliga Finlands sida i Muurla och i Suomusjärvi skulle vara belägna utanför nuvarande centraltätorter. Då skulle det på nuvarande centra baserade utvecklingsmålet inte uppnås. I Nyland skulle den nya dragningen innebära att i Lojo upprättas en ny station, som är utanför centraltätorten, i stället för att Karis station nu är belägen i centrum innanför samhällsstrukturen. Den nya spårdragningen skulle dra undan mattan för det på spårtrafik baserade utvecklingsarbete som hittills gjorts i Karis beträffande service, boende, arbetsplatser och fritid. Eftersom det är frågan om en plan på landskapsnivå, bör man vid utarbetandet av den granska dess betydande konsekvenser också för regioner i landskapets grannskap.

Särskilda mål

"Landskapsplanläggningen och generalplanläggningen bör främja en harmonisering av samhällsstrukturen och föreslå åtgärderna för denna integrering. Särskilt i stadsregioner bör man se till att minska behovet av personbilstrafik och främja kollektivtrafiken.

Vid planeringen av områdesanvändningen ska man inte placera nya betydande områden med bostäder, arbetsplatser eller servicefunktioner så att de är lösryckta från existerande samhällsstruktur. Detaljhandelns storenheter förläggs så att de stöder samhällsstrukturen. Det är möjligt att avvika från dessa mål, om man på basis av behovet och utredning av effekter kan påvisa att det förenligt med hållbar utveckling att ta i bruk området."

Raseborgs stads utlåtande om hur temat förverkligats i förslaget till landskapsplan för Egentliga Finland:

I Nyland kommer ett byggande av en ny spårdragning i stället för den nuvarande inte att integrera utan tvärtom att splittra samhällsstrukturen. Den nya spårdragningen skulle byggas till största delen utom räckhåll för den övriga samhällsstrukturen. Detta skapar tryck på att bilda nya tätorter och spårtrafikplatser i stället för att utveckla existerande tätorter som bygger på banan. Byggandet av en ny spårdragning skulle förutsätta att nya betydande bostads-, arbetsplats- och servicefunktioner placeras lösryckt från existerande samhällsstruktur. I materialet för förslaget till landskapsplan för Egentliga Finland har inte presenterats några utredningar av behov eller effekter, som skulle visa att den nya spårdragningen och kärnområdena för de nya tätorter som beviljas skulle vara förenliga med hållbar utveckling. Eftersom det är frågan om en plan på landskapsnivå, bör man vid utarbetandet av den granska dess betydande konsekvenser också för regioner i landskapets grannskap.

"Vad gäller planeringen av områdesanvändningen bör man främja användningen av existerande byggnadsbestånd samt skapa förutsättningar för en god tätortsprofil. När man utvecklar tätorter bör man se till, att man bildar enhetliga helheter av grönområden."

Raseborgs stads utlåtande om hur temat förverkligats i förslaget till landskapsplan för Egentliga Finland:

Den nya spårdragningen gynnar den existerande samhällsstrukturen varken i Nyland eller i Egentliga Finland. Eftersom det är frågan om en plan på landskapsnivå, bör man vid utarbetandet av den granska dess betydande konsekvenser också för regioner i landskapets grannskap.

*Fungerande förbindelsenätverk och energiförsörjning
Övergripande mål*

"Man bereder sig på de trafikförbindelser som behövs genom att i första hand utveckla existerande huvudtrafikförbindelser och -nätverk."

Raseborgs stads utlåtande om hur temat förverkligats i förslaget till landskapsplan för Egentliga Finland:

Den nya spårdragningen skulle inte gynna existerande huvudtrafikförbindelser eller –nätverk. Eftersom det är frågan om en plan på landskapsnivå, bör man vid utarbetandet av den granska dess betydande konsekvenser också för regioner i landskapets grannskap.

Särskilda mål

"När det gäller områdesanvändningen bör man trygga kontinuiteten och utvecklingsmöjligheterna för nuvarande nationellt betydande järnvägar, landsvägar och vattenvägar samt möjligheterna att utveckla nationellt betydande hamnar och flygstationer samt gränsövergångar."

Raseborgs stads utlåtande om hur temat förverkligats i förslaget till landskapsplan för Egentliga Finland:

Den nya spårdragningen skulle inte trygga möjligheterna att utveckla de nuvarande banorna. Eftersom det är frågan om en plan på landskapsnivå, bör man vid utarbetandet av den granska dess betydande konsekvenser också för regioner i landskapets grannskap.

"När det gäller områdesanvändningen bör man främja rese- och transportkedjornas funktion samt trygga förutsättningarna för kollektivtrafiken och utvecklingen av samarbetet mellan olika trafikformer. I planeringen av områdesanvändningen bör tillräckliga områden reserveras för att driva och utveckla gods- och persontrafikens terminaler och resecenter. Man bör sörja för lokal- och tätortstrafikens verksamhetsförutsättningar när man förverkligar snabba järnvägsförbindelser."

Raseborgs stads utlåtande om hur temat förverkligats i förslaget till landskapsplan för Egentliga Finland:

På Nylands sida fungerar stationen i Karis som en knutpunkt också för trafiken från Hangö. Den lämpligaste förbindelsen därifrån är en smidig spårtrafikförbindelse i riktning mot Helsingfors och Åbo. Den nya spårdragningen skulle betjäna främst persontrafik från Åbohället till huvudstadsregionen. Den nuvarande spårdragningen betjänar förutom persontrafiken från Åbohället mot huvudstadsregionen också persontrafiken i hela Västnyland. Detta innebär i praktiken att befolkningsunderlaget för den nuvarande spårdragningen är betydligt större än befolkningsunderlaget för det nya spåret skulle vara. Eftersom det är frågan om en plan på landskapsnivå, bör man vid utarbetandet av den granska dess betydande konsekvenser också för regioner i landskapets grannskap.

SPETSTEMAN I LANDSKAPSSTRATEGI

Allmänt

"Åbo–Helsingfors < 1,5 h har lyfts fram i landskapsplanens spetsteman och i regionsstrukturen för Egentliga Finland 2035+."

Raseborgs stads utlåtande om hur temat förverkligats i förslaget till landskapsplan för Egentliga Finland:

Den snabbaste tågförbindelsen mellan Helsingfors och Åbo är idag 1 timme och 38 minuter. En förkortning av resetiden med 26 minuter skulle kosta cirka 60 euro per resenär i 30 år. En förbättring av den nuvarande banan skulle kosta cirka 5 euro per resenär. Jämförelsevis, förkortningen av resetiden med 32 minuter på Lahtis direktbana kostade cirka 11 euro per resenär.

Investeringskostnaderna för förbättringen av den nuvarande kustbanan skulle bli 120 miljoner euro medan kostnaderna för byggandet av direktbanan Esbo–Lojo–Salo vore cirka 1700 miljoner euro. Jämförelsevis, byggandet av Lahtis direktbanan kosta de cirka 460 miljoner euro.

Målsättningen i spetstemat betjänar främst persontrafik mellan Åbo och Helsingfors. Västra Nyland är ett region där effekterna av förverkligat tema skulle medföra enbart många och betydande negativa följder.

Ansvarighet

"Ansvarigheten i regionstrukturen syns bl.a. i de val med vilka man förbinder sig att utveckla kärnområdet i Åbo stadsregion i enlighet med det gemensamma strukturmodell 2035 -arbetet. Ansvarigheten syns i bevarandet av miljön, vattenvärden och användningen av naturresurser på ett hållbart sätt. Att använda närenergi och närmat är tecken på ansvarighet. Val som görs inom de närmaste åren gällande områdesanvändning, trafiksystem, produktionsstrukturer, drivkraft och hållbarhet påverkar all verksamhet från invånarens vardag till affärlivets konkurrenskraft och landskapets dragningskraft. Energin är ett betydande ansvarsval för framtiden. Ett lika betydelsefullt beslut är sparandet av energi och en betydligt effektivare användning av den."

Raseborgs stads utlåtande om hur temat förverkligats i förslaget till landskapsplan för Egentliga Finland

Planen om banans nya spårdragning stöder varken hållbar utveckling eller konkurrenskraften i Raseborgs stad.

Samarbetsfärdigheter

"Egentliga Finlands regionstruktur grundar sig på zoner i daglig växelverkan som delvis överlappar varandra. En multicentrerad region- och servicestruktur förutsätter fungerande växelverkan och praxis såväl inom landskapet som bredare även som en del av centrala Östersjöområdet. Landskapets styrka och framgång grundar sig på en arbetsfördelning mellan områden som är olika till sin natur, på samarbete och sund konkurrens. Fördomsfri planering som överskrider sektorgränserna är en förutsättning för en attraktiv verksamhetsmiljö."

Raseborgs stads utlåtande om hur temat förverkligats i förslaget till landskapsplan för Egentliga Finland:

Landskapsplanen kan ha betydande konsekvenser även på andra sidan landskapsgränser. Då blir grannarna delaktiga och de borde ha tagits med aktivt i planeringsarbetet för den delen som påverkar dem.

Tillgänglighet

"Egentliga Finland är porten till Europa genom direkta trafikförbindelser av alla slag. Den nordliga tillväxtzonen, snabba motor- och tågförbindelser för person- och godstrafik mellan Åbo, Helsingfors och St. Petersburg (inkl. Färdigbyggd Esbo-Lojo-Salo direktbana) samt förbindelser till kusten och inlandet tillsammans med en attraktiv

miljö skapar unika verksamhetsförutsättningar för näringslivet. Landskapet bildar bl.a. ett enhetligt område för arbets- och bostadsmarknad som stöder sig bl.a. på lokaltågstrafik."

Raseborgs stads utlåtande om hur temat förverkligats i förslaget till landskapsplan för Egentliga Finland:

Kostnaderna för byggandet av Esbo-Lojo-Salo -bana korrelerar inte med dess nytta. Genom att utveckla den befintliga banan vidare kan man förbättra tillgängligheten.

Resursvisdom

"I Egentliga Finland vet man hur landskapets unika natur- och kulturarv kan nyttjas på ett hållbart sätt. Ett balanserat centrum- och servicenät skapar förutsättningar för hela landskapets livskraft. Hållbara val som görs i landskapscentrum främjar utvecklingen i hela landskapet. Det är resursvisdom att effektivt använda de befintliga strukturerna."

Raseborgs stads utlåtande om hur temat förverkligats i förslaget till landskapsplan för Egentliga Finland:

Byggandet av en helt ny infrastruktur främjar inte miljöns hållbara utveckling. Detta förslag till landskapsplan visar inte resursvisdom för spårdragningens del då man inte utnyttjar de befintliga strukturerna.

UTREDNINGAR FÖR LANDSKAPSPLAN

Separata utredningar gällande trafik

Det pågående landskapsarbetet omfattar separata utredningar om olika teman. För trafikens del har man utrett Utvecklingsstegen av regionalstågtrafiken i Egentliga Finland, Utredning om behov och lönsamhet i trafiken på Örö, Uppdatering av vägnätsplan för Pargas–Kimitoön och Regionstrukturutredning om alternativen för linjedragning av riksväg 10.

Raseborgs stads utlåtande om hur väl utredningarna utfallit i förslaget till landskapsplan för Egentliga Finland

Någon separat utredning av ny spårdragning och dess konsekvenser har inte gjorts. Det är omöjligt att bedöma konsekvenserna utan tillräckliga utredningar. Utan utredningar är det inte möjligt att värdera hur den förverkligade planen skulle påverka lokala förhållanden på Nylands sida. Dessutom måste man utreda miljökonsekvenserna då den nya spårdragningens infrastruktur har så stor betydelse.

Bedömningen av konsekvenserna av landskapsplanen har gjorts bristfälligt. Till bedömningen av konsekvenserna hör svaren till frågor ”vad” eller ”hur” även svaret till ”varför”. I sammandraget av bedömningen av konsekvenserna har man inte motiverat argumenten, trots att man i planen har anvisat ny markanvändning med betydande konsekvenser. Konsekvenserna har inte alls bedömts för den nya spårdragningens del fastän dess konsekvenser påverkar nästan alla bedömningsbara delområden.

SAMMANFATTNING AV RASEBORGS STADS UTLÅTANDE

Raseborgs stad framhåller att man inte kan godkänna förslaget till landskapsplan för Egentliga Finland då det strider mot MBL 24 § i det att man i förslaget har anvisat tvärkommunal markanvändning med betydande konsekvenser, dvs. Ny spårdragning Salo–Esbo, som inte tar hänsyn till de nationella målen för markanvändning.

Förslaget till landskapsplan kan inte heller godkännas då planmaterialet är bristfälligt. De faktorer som man

enligt MBL 28 § ska fästa särskild uppmärksamhet på inskränker sig inte enbart till det egna landskapet. Eftersom de har omfattande konsekvenser måste de beaktas inom hela det område, vars markanvändning påverkas av planen. MBL 28 § förutsätter även att markägare eller andra rättsinnehavare inte orsakar oskäligen olägenheter. Den nya spårdragningen orsakar oskäligen olägenhet för Raseborgs stad. Det är omöjligt att bedöma konsekvenserna av den nya spårdragningen då man i planmaterialet inte har presenterat utredningar om den i enlighet med MBL 9 §. Raseborgs stad anser att anvisandet av den nya spårdragningen har betydande konsekvenser. Därför man förutom att bedöma konsekvenserna enligt MBF 1 § också utarbeta en miljökonsekvensbedömning i enlighet med MKB-lagen och -förordningen för att trygga förverkligandet av MBL 9 §. Principen i MBL 29 § om presentationen av landskapsplanen, där man i beskrivningen presenterar de uppgifter som behövs för att bedöma planens mål, olika alternativ och deras konsekvenser samt grunderna för lösningarna, uppfylls inte.

Raseborgs stad ogillar också förfarandet om deltagande och växelverkan i landskapsplanen. Växelverkan med kommuner är klart riktat enbart till kommuner i det egna landskapet. Man borde ha tagit med Raseborgs stad i beredningsfasen då man i planen har anvisat en ny spårdragning vars förverkligande skulle ha betydande konsekvenser för Raseborgs stad vilket framförts tidigare i detta utlåtande. Beredningsfasen borde ha förverkligats i enlighet med MBL 62 § tillsammans med MKB förfarandet.

Raseborgs stad framställer att planförslaget läggs fram justerat till den delen att man föreslår att spårdragningen Esbo-Karis-Salo förbättras men att den nya spårdragningen Esbo-Lojo-Salo stryks.

Vastine

Vaihemaakuntakaavassa ei ole tarkistettu Turun ja Helsingin välisen nopean ratayhteyden merkintöjä, vaan ne perustuvat jo voimassa olevaan Salo-Lohja -ratalinjan vaihemaakuntakaavaan, jonka Ympäristöministeriö on vahvistanut 4.12.2012. Kyseisen kaavaprosessin vaiheessa on käyty lain mukainen vuorovaikutusprosessi, ja kyseisestä kaava-aineistosta löytyy Raaseporin lausunnossa vaadittavat asiakirjat, perustelut ja vaikutusten arviointi. Linjaus perustuu alustavaan yleissuunnitelmaan ja sen yhteydessä tehtyyn YVA-prosessin mukaiseen vaikutusten arviointiin. Varsinais-Suomen liitto ei näe perustelluksi poistaa voimassa olevan vaihemaakuntakaavan merkintää kaavakartalta. Maakuntakaavan mittakaava mahdollistaa linjauksen tarkentamisen käynnissä olevan yleissuunnittelun aikana.

Landskapsplanens trafikbeteckningar ska grunda sig på befintliga utredningar och planer, vilka motiverar i synnerhet investeringarna för att utveckla trafikinfrastrukturen och bedömer konsekvenserna av åtgärderna i fråga. Avsnitten med fyra körfält av riksväg 8 har anvisats på basis av den utarbetade utvecklingsutredningen. Under sådana förhållanden finns det inte grunder för att ändra beteckningarna.

Laus./muist. ant.

Rauman kaupunki

Pvm

31.5.2017

Dnro 91/2013

Seutukunta

X

Sisältö

Varsinais-Suomen vaihemaakuntakaavassa tulee ottaa huomioon valtatie vt8 merkitys muuttuneessa tilanteessa. Lisääntyvä liikenne, Satakunnan ja Varsinais-Suomen myönteinen kehitys, työvoiman ja tavaroiden liikkuvuus, satamaliikenteen kehitys, logistiikka- ja teollisuusalueiden muutokset sekä raideliikenteen haasteet ovat johtaneet tilanteeseen, jossa on ilmeistä, että valtatie 8 kehittämistä nelikaistaiseksi tulisi tutkia sekä Satakunnan että Varsinais-Suomen alueella.

Vastine

Maakuntakaavan liikennemerkitöjen tulee perustua olemassa oleviin selvityksiin ja suunnitelmiin, jotka perustelevat etenkin suuremmat investoinnit liikenneinfran kehittämiseksi ja arvioivat kyseisten toimenpiteiden vaikutukset. Valtatie 8 nelikaistaista-osuudet on osoitettu laaditun kehittämiselvityksen perusteella. Näin ollen ei ole perusteita muuttaa merkintöjä.