



VARSINAIS-SUOMEN TAAJAMIEN MAANKÄYTÖN, PALVELUIDEN JA LIIKENTEEN VAIHEMAAKUNTAKAAVA

KAAVASELOSTUS

11.6.2018 / 27.8.2018

KAAVA-AINEISTON LUKUOHJE

Vaihemaakuntakaava

Maakuntakaava on kartalla esitetty yleispiirteinen suunnitelma maakunnan kehittämisen kannalta tarpeellisten alueiden käytöstä sekä yhdyskuntarakenteen periaatteista. Maakuntakaava voidaan laatia koko maakunnan kattavana kokonaiskaavana tai teema- tai osa-aluekohtaisena vaihekaavana.

Tässä 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.

Kaavakartta

Hyväksyttävässä vaihemaakuntakaavakartassa ratkaisuna esitetään ainoastaan teemaan kuuluvat uudet ja kumoutuvat merkinnät, poikkeuksena erilliskysymyksiä ratkaistavat kysymykset sekä esiin nousseet tekniset korjaustarpeet. Kaavakartalla luetellaan ratkaisua koskevat kaavamerkinnät. Kokonaisuutta tulee tarkastella ajantasaisesta maakuntakaavayhdistelmästä, jossa esitetään kaikki merkinnät.

Vaihemaakuntakaava kumoaa ja korvaa voimassa olevan maakuntakaavan

- aktiivisen maankäytön aluevaraus- (A, C, TP, T, E, R) ja kohdemarkintöjä (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 - kehittämisperiaatemerkinnät
- liikenteen merkintöjä

Lisäksi vaihemaakuntakaavassa tehdään valittujen teemojen ulkopuolisia teknisiä tarkistuksia ja korjauksia, jotka on erikseen lueteltu selostuksen luvussa 6.8.

Epävirallinen kaavakartta

Hyväksyttävä vaihemaakuntakaavakartta on himmeämpänä esitetyn, voimassa olevan kokonaismaakuntakaavan päällä. Tästä johtuen kartta sisältää myös kumoutuvia/korvattavia merkintöjä.

Kaavamerkinnät ja -määräykset -vihko

Kaavaratkaisua koskevat kaavamerkinnät määräyksiineen luetellaan erillisessä, hyväksyttävässä kaavamerkinnät ja -määräykset vihkossa.

Kaavakortit

Kaavaratkaisussa käytettävien merkintöjen sisältö ja perustelut kuvataan yksityiskohtaisemmin kaavakorteissa. Samassa yhteydessä kuvataan myös kaavan yleisratkaisua sekä ratkaisun vaikutuksia. Korteissa todetaan kaavaratkaisua koskevat lähtökohta-, tavoite-, selvitys- ja perusteluasiakirjat/liitteet sekä ne osa-alueet, joihin kohdistuvia vaikutuksia arvioidaan. Kortissa todetaan alkuperäinen, mahdollisesti muuttuva merkintä sekä muutos.

Selostus

Kaavaselostuksessa kuvataan kaavan tavoitteet, suunnittelun lähtökohdat, tietopohja johon kaavaratkaisu tukeutuu (selvitykset ja muut aineistot) sekä kaavaratkaisun sisältö ja vaikutukset.

Liitteet

Kaavaratkaisun muutokset perusteluineen esitetään teemakohtaisesti teemakartoilla sekä erillisissä perusteluasiakirjoissa. Liitteisiin on koottu myös lähtötilanneaineistoa taajamien kehityksestä sekä kaupan yksiköistä. Lisäksi on kooste luonnosvaiheen palautteesta vastineineen.

Varsinais-Suomen taajamien maankäytön, palveluiden

ja liikenteen vaihemaakuntakaava

Varsinais-Suomen liitto 2018

ISBN 978-952-320-018-0

www.varsinais-suomi.fi

SISÄLLYSLUETTELO

1	JOHDANTO	5
2	KAAVASELOSTUKSEN KESKEINEN SISÄLTÖ	7
3	MAAKUNTAKAAVA OSANA ALUEIDENKÄYTÖN SUUNNITTELUA	8
	3.1 Maankäyttö- ja rakennuslain tavoitteet, maakunnan suunnittelujärjestelmä	8
	3.2 Maakuntakaavoituksen tehtävät ja sisältö	8
4	OSALLISTUMINEN JA VUOROVAIKUTUS	10
	4.1 Osalliset ja tiedottaminen	10
	4.2 Kaavatyön vaiheet	10
5	VAIHEMAAKUNTAKAAVAN LÄHTÖKOHDAT JA TAVOITTEET	11
	5.1 Valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet	11
	5.2 Maankäyttö- ja rakennuslain vähittäiskauppaa koskevat säännökset	14
	5.3 Varsinais-Suomen tavoitteellinen aluerakenne 2035+	14
	5.4 Vaihemaakuntakaavan tavoitteet	16
	5.4.1 Taajamien maankäyttö	16
	5.4.2 Palvelut	16
	5.4.3 Liikenne	17
	5.5 Kaavatilanne ja vaihemaakuntakaavan suhde muihin maakuntakaavoihin	17
	5.6 Tietopohja ja laadittavat selvitykset	17
	5.6.1 Väestö- ja työpaikkakehitys Varsinais-Suomessa	17
	5.6.2 Varsinais-Suomen keskusverkkoselvitys	22
	5.6.3 Varsinais-Suomen kaupan palveluverkkoselvitys	28
	5.6.4 Liikennejärjestelmätyö	30
	5.6.5 Liikenneteeman erillisselvitykset	32
6	VAIHEMAAKUNTAKAAVAN SISÄLTÖ JA VAIKUTUKSET	35
	6.1 Strateginen maakuntakaava	35
	6.2 Viestin välittäminen ja vuorovaikutteinen suunnittelu	35
	6.3 MALPE-ajattelu ja kaupunkikehittämisen vyöhykkeet – palvelujen saavutettavuus	36
	6.4 Taajamien kehitys, uudisraivaamisesta sisäiseen kasvuun	36
	6.5 Taajamien maankäyttö – kaavaratkaisu	36
	6.5.1 Taajamat luovat keskusverkon ja jokaisella taajamalla on rooli ja identiteetti sen osana.	36
	6.5.2 Taajama-alueiden tarkastelun lähtökohdat	36
	6.5.3 Taajamien kehittämisen pääperiaatteet	37
	6.5.4 Uudet ja tarkentuneet maankäytön kohdemarkinnat	41
	6.5.5 Seutukuntaakohtaiset ratkaisut	41
	6.6 Kaupan ratkaisu	46
	6.6.1 Palveluverkko	46
	6.6.2 Kaupan merkinnät	47
	6.6.3 Mitoitus	48
	6.6.4 Seudullisesti merkittävän vähittäiskaupan alaraja	53
	6.7 Liikenteen ratkaisut	54
	6.7.1 Jalankulun, pyöräilyn ja joukkoliikenteen kehittäminen	55
	6.7.2 Raideliikenteen kehittäminen	56
	6.7.3 Rinnakkaisteiden kehittäminen	56
	6.7.4 Liikenneyhteyksien kehittäminen seutukunnittain	56
	6.7.5 Liikenneverkon merkintöjen harmonisointi	58

6.7.6 Liikenneverkon merkintöjen muutokset	58
6.8 Muut tarkistukset ja korjaukset	59
6.9 Kaavamerkinnät, -määräykset ja niiden vaikutukset	59
7 VAIHEMAAKUNTAKAAVAN VAIKUTUSTEN ARVIOINNIN YHTEENVETO	60
7.1 Ihmisten elinolot ja elinympäristö	60
7.2 Maa- ja kallioperä, vesi, ilma ja ilmasto	60
7.3 Kasvi- ja eläinlajit, luonnon monimuotoisuus ja luonnonvarat	61
7.4 Alue- ja yhdyskuntarakenne, yhdyskunta- ja energiatalous sekä liikenne	61
7.5 Kaupunkikuva, maisema, kulttuuriperintö ja rakennettu ympäristö	62
7.6 Elinkeinot ja talous	62
7.7 Ilmastonmuutoksen torjunta ja siihen sopeutuminen	63
7.8 Vaikutukset Natura 2000 -verkostoon	65
8 YHTEENVETO SAADUSTA PALAUTTEESTA	66
8.1 Luonnosvaihe 2015	66
8.2 Ehdotusvaihe 2017 - lausunnot	67
8.3 Ehdotusvaihe 2017 - nähtävillä olo	67
8.4 Hyväksyminen	68
9 MAAKUNTAKAAVAN TOTEUTUMINEN JA SEURANTA	68
9.1 Toteutuminen	68
9.2 Seuranta	69
LÄHTEET	69
HYVÄKSYTTÄVÄT KAAVA-AINEISTOT	71
Kaavakartta 1:175 000	
Kaavamerkinnät ja -määräykset	
TÄYDENTÄVÄ KARTTA-AINEISTO	71
Epävirallinen yhdistelmäkartta 1:175 000	
Kaupunkiseutukohtaiset kaavakartan suurennokset 1:75 000	
LIITTEET	71
Liite 0. Kaavakortit (Kaavamerkintöjen ja -määräysten perustelut, muutokset ja vaikutukset)	
Liitteet 1–5. Seutukuntakohtaiset teemakartat sekä maankäytön ja liikenteen muutokset	
Liite 6. Turun kaupunkiseudun vyöhykkeet ja palvelupisteet	
Liite 7. Kaavaratkaisun seutukuntakohtaiset perustelut	
Liite 8. Taajamatarkastelun lähtökohdat: Taajamarakenne, taajamaväestön osuus asukkaista ja asukastiheyskehitys sekä taajamien pinta-alan kehitys	
Liite 9. Luettelo Varsinais-Suomen yli 2 000 k-m ² kaupan yksiköistä 2014/2016.	
Liite 10. Varsinais-Suomen taajamien maankäytön, palveluiden ja liikenteen vaihemaakuntaaavaluonnoksen lausunnot ja mielipiteet sekä niihin laaditut vastineet.	
Liite 10b. Taajamien maankäytön, palveluiden ja liikenteen vaihemaakuntakaavan 1. ehdotuksesta saadut lausunnot sekä niihin laaditut vastineet	
Liite 10c. Varsinais-Suomen taajamien maankäytön, palveluiden ja liikenteen vaihemaakuntakaavan ehdotuksen muistutukset ja niihin laaditut vastineet	
Liite 11. Varsinais-Suomi. Keskusta-alueiden ulkopuolisten kaupan alueiden saavutettavuustarkastelu, Ramboll 2017	
Muut liiteaineistot	

1. JOHDANTO

Varsinais-Suomen maakuntakaava on laadittu seutukunnittain valmisteltuina kokonaismaakuntakaavoina. Vanhimman Turun kaupunkiseudun maakuntakaavan ympäristöministeriö vahvisti elokuussa 2004, Salon seudun maakuntakaavan marraskuussa 2008 ja viimeiset Loimaan seudun, Turun seudun kehyskuntien, Turunmaan ja Vakka-Suomen maakuntakaavat maaliskuussa 2013. Korkein hallinto-oikeus hylkäsi 31.10.2014 päätöksellään ympäristöministeriön 20.3.2013 vahvistuspäätöksistä tehty valitus. Varsinais-Suomen voimassa oleva lainvoimainen maakuntakaava on suurimmalta osin siten varsin tuore. Kokonaiskaavaa on täydennetty teemasisältöisillä Salo–Lohja-oikoradan (YM 2012) ja tuulivoiman vaihemaakuntakaavoilla (YM 2014).

Maakuntavaltuusto päätti kokouksessaan 10.6.2013 käynnistää Varsinais-Suomen kokonaismaakuntakaavan tarkistuksen. Kaava laaditaan taajamien maankäytön, palveluiden sekä liikenteen vaihemaakuntakaavana, jossa käsitellään

- keskusten ja taajamien maankäyttöä, erityisesti Turun kaupunkiseudulla rakennemallityöhön tukeutuen,
- vähittäiskaupan suuryksiköiden mitoitus ja sijoittuminen tarkistettun maankäyttö- ja rakennuslain mukaisesti sekä
- liikenneverkon kehittämistarpeet maakunnan liikennejärjestelmätyön perusteella.

Tässä maakuntakaavassa keskitytään ainoastaan taajamien maankäyttöön sekä taajamiin liittyviin liikenteen ja kaupan palveluverkon kehittämistavoitteisiin ja -kysymyksiin. Rajauksen ulkopuolelle jäävät teemat on pääosin ratkaistu joko aiemmissa maakuntakaavaprosesseissa tai ohjelmoitu seuraavien vaihemaakuntakaavojen aiheiksi. Kokonaisuutta tulee tarkastella ajantasaisesta maakuntakaavayhdistelmästä.

Varsinais-Suomen kesällä 2014 hyväksytyn maakuntastrategian visio on ”Varsinais-Suomessa elämisen laatu on parasta. Menestystä ja hyvinvointia maakuntaa rakennetaan yhteistyöllä ja kumppanuudella”. Maakuntakaavalla toteutetaan maakuntastrategian visiota. Vaihemaakuntakaavan valmistelua ja sen perusteena olevia selvityksiä on tehty maakuntastrategian kumppanuushengessä yhteistyössä keskeisten sidosryhmien kanssa.

Taajamien maankäytön tarkistusten taustalla on laaja maakunnan keskusverkkoanalyysi, joka täydentää Turun kaupunkiseudun työskäyntialueen 14 kunnan alueelle laadittua Turun kaupunkiseudun rakennemalli 2035 -työtä. Konsulttitoimeksiantona tehdystä kaupan palveluverkkoselvitystyössä keskeistä on ollut kunnista ja alan toimijoilta saadut tiedot kaupan nykytilasta ja kehitysnäkömistä. Tärkeänä keskustelufoorumina etenkin luonnosvaiheessa on toiminut maakunnan alueidenkäytön yhteistyöryhmä. Liikennejärjestelmätyössä laadituille Varsinais-Suomen liikennestrategia 2035 ja Turun kaupunkiseudun rakennemallialueen liikennejärjestelmäsuunnitelma -asiakirjoille keskeisenä lähtökohtana on ollut maakuntastrategian aluerakenteen visio vetovoimaisesta ja yhtenäisestä asunto- ja työmarkkina-alueesta.

Maakuntakaava on maankäyttö- ja rakennuslain mukainen juridinen sopimusasiakirja maakunnallisten ja valtakunnallisten alueidenkäyttöön kohdistuvien tarpeiden ja tavoitteiden edistämiseksi. Kaavan ja lain keskeisin tavoite on luoda edellytykset MRL 1 §:n mukaisesti hyvälle ympäristölle avoimeen, vuorovaikutteiseen prosessiin perustuvan suunnittelun avulla.

Vaihemaakuntakaavan keskeinen tavoite on kehittää maakuntakaavoitusta aiempaa strategisemmaksi työkaluksi ja korostaa alueidenkäytön ja liikenneverkon ratkaisujen merkitystä maakunnan vetovoimalle ja aluekehitykselle. Voimassa oleva maakuntakaava on useita vaihtoehtoisia kehityskuvia mahdollistava. Tässä vaihemaakuntakaavassa haetaan uusia keinoja, kaavamerkintöjä ja -määryksiä maakunnan yhteisten, eri prosessien (maakuntastrategia, rakennemalli, liikennejärjestelmätyö, MAL-sopimus) yhteydessä päätettyjen linjausten ja tavoitteiden ajoittamiseksi ja konkretisoidumiseksi – maakuntakaavan vaikuttavuuden lisäämiseksi ja viestin terävöittämiseksi.

Selvitykset osoittavat Varsinais-Suomen taajamien yhdyskuntarakenteen kehityksen olleen viimeisen kolmen vuosikymmenen aikana voimakkaasti laajenevaa, osin varsin suunnittelemattomasti hajaantuvaa. Vaihemaakuntakaavan strateginen tavoite on taajamien kasvun suuntaaminen nykyisille maakuntakaavan aktiivisen maankäytön alueille sekä keskeisille, erityisesti vetovoimaisuustekijöiltään kehitettävillä alueille. Kasvulla sisäänpain edistetään yhdyskuntarakenteen eheytymistä, mahdollistetaan liikennejärjestelmän tavoitteellinen kehittäminen ja parannetaan palveluiden saavutettavuutta. Yhdyskuntarakenteen eheytyksen kannalta oleellista on odotusarvojen oikea mitoittaminen. Ylimoitettut odotusarvot pysäyttävät rakenteiden luonnollisen uusiutumisen ja pakottavat hakemaan ratkaisuja olemassa olevan rakenteen ulkopuolelta.

Maakunnan kehitykselle on tärkeää kuntien välinen terve kilpailu. Parhaiten siinä onnistutaan, kun jokaisella kehitettävällä alueella on oma identiteettinsä ja roolinsa osana kokonaisuutta ja halu vahvuksiensa ja ominaispiirteittensä kehittämiseen yhteisillä pelisäännöillä. Kohdentamalla kilpailu keskeisten olemassa olevien taajama-alueiden kehittämiseen vahvistetaan samalla toimivaa keskusverkkoa ja koko seudun ja maakunnan yhteistä etua.

Yhteiskunnan kyky sopeutua ennustettaviin tai näköpiirissä oleviin muutoksiin tapahtuu hitaasti ja rakenteiden muuttaminen tapahtuu vaihteittain. Siksi muutokset alue- ja yhdyskuntarakenteessa ovat hitaita. Aiemmillä ja tänään tehtävillä valinnoilla vaikutetaan pitkälle tulevaisuuteen. Kestävällä rakenteen kehittämisellä on suuri merkitys paitsi globaalien ilmastotavoitteiden toteutumisen myös asukkaiden omaisuusturvan ja kuntien yhdyskuntatalouden kannalta.

Maakuntakaavoituksella on monta aikaulottuvuutta. Samanaikaisesti, kun strategisilla merkinnöillä tavoitellaan välttämättömiä suunnanmuutoksia ja asemoidutaan mahdollisiin suuriin automatisaation ja digitalisaation tuomiin toimintaympäristön muutoksiin, tulee kaavan mahdollistaa lähitulevaisuuden vaihtoehtoiset ratkaisut.

Kaavakartalla tärkeimmät, näkyvät muutokset ovat:

- aktiivisen maankäytön merkintöjen ja niiden rajausten (tekniset) tarkistukset,
- liikenneverkon merkintöjen tarkistukset liikennejärjestelmätöiden ja erillisselvitysten mukaisesti,
- seudullisesti merkittävän vähittäiskaupan sijainninohjaus ja mitoitus kaupan kehittämisen ja kilpailun turvaavilla merkinnöillä, sekä
- uudet toteutuksen ajoitusta ohjaavat, maankäytön, liikenteen ja kaupan palveluita koskevat yhteensitovat, strategiset kehittämisperiaatemerkinnot.

Maakuntakaavoituksen yleiseksi haasteeksi on tässä prosessissa osoittautunut, miten sovittaa yhteen runsaat lähtökohta- ja selvitysmateriaalit, lainsäädäntö ja siinä tapahtuvat kaavaprosesseja nopeammat muutokset sekä samanaikaiset tavoitteet strategisemmasta, mutta ohjaavammasta alueidenkäytön suunnitelmasta.

Viimeisillä maankäyttö- ja rakennuslain kaupan säädösten muutoksilla on ollut suuri vaikutus kaavaratkaisuun ja -prosessiin. Ehdotuksen valmistelussa on jouduttu odottamaan lain sisällön varmistumista. Tästä on ollut jossain määrin haittaa Turun kaupunkiseudulla, jossa maakuntakaavan tehtävä on MRL:n mukaisena kaava-asiakirjana laillistaa rakennemallin sisältö ja integroida se maakunnan tavoiteltuun aluerakenteeseen. Tilanteesta huolimatta alueen yleiskaavoitus on edennyt ja MAL-sopimuksilla on edistetty rakennemallin tavoitteita toteuttavia toimenpiteitä.

Pitkään jatkunut laskusuhdanne on kääntänyt kaupunkiseutujen kasvun sisäänpäin ja hillinnyt 1980-luvulta jatkunutta yhdyskuntarakenteen hajautumiskehitystä. Keskusta-alueita täydennysrakennetaan aktiivisesti, mutta samanaikaisesti niiden merkitys työpaikka-alueina on vähentynyt. Edellä mainittu yhdessä ostovoiman kehitysnäkymien ja muuttuvien kulutustottumusten kanssa ovat vähentäneet ja suunnanneet uudelleen kaupan ja palveluiden investointeja. Valmisteilla oleva sote- ja maakuntauudistus saattaa tuoda mukanaan kokonaan uusia alueidenkäytön haasteita.

Talouden nyt näyttäessä odotettuja elpymisen merkkejä, on erityisen tärkeää pitää kiinni vaihemaakuntakaavan lähtökohtina olevista yhteisistä MALPE-tavoitteista kestäviin ja vetovoimaisiin taajamiin tukeutuvan Varsinais-Suomen rakentamiseksi. Tähän tarvitaan kaavamuodoista- ja -tasoista riippumatonta, maakuntastrategian kumppanuusfoorumeissa tehtävää laajaa suunnitteluyhteistyötä.

2. KAAVASELOSTUKSEN KESKEINEN SISÄLTÖ

Maankäyttö- ja rakennusasetuksen 10 §:n mukaan tulee kaavaselostuksessa tuoda esille keskeiset tiedot kaavoitettavista alueista sekä miten ja mitä selvityksiä kaavaan merkittäviltä alueilta on tehty. Kaavaselostuksessa esitetään myös kaavoituksen lähtökohdat ja tavoitteet sekä esillä olleet vaihtoehdot. Kaavaan merkittävien kohteiden ja alueiden vaikutukset muuhun alueidenkäyttöön ja aluesuunnitteluun sekä arvio näiden yhteisvaikutuksista tulee esittää kaavaselostuksessa. Kaavan suhde valtakunnallisiin alueidenkäyttötavoitteisiin, maakuntasuunnitelmaan, alueellisiin kehittämisohjelmiin ja voimassa oleviin maakuntakaavoihin tulee selvittää.

Kaavaselostuksen kappaleissa 3 ja 4 on kuvattu yleisellä tasolla maankäyttö- ja rakennuslain tavoitteet, maakunnan suunnittelujärjestelmä ja maakuntakaavoituksen tehtävä ja sisältö sekä osallistumis- ja vuorovaikutusmenettelyt.

Kappaleessa 5 on kuvattu vaihemaakuntakaavan lähtökohdat ja tavoitteet; miten maakunnan alueelta laaditut strategiat ja valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet ohjaavat laadittavaa kaavaa sekä mikä vaihemaakuntakaavan suhde on maakunnan alueelta aiemmin laadittuihin maakuntakaavoihin. Lisäksi kappaleessa on kuvattu vaihemaakuntakaavaan vaikuttavat selvitykset sekä kaavatyön aikana tehtävät selvitykset.

Kappaleessa 6 on kuvattu vaihemaakuntakaavan sisältö eli kaava-merkinnät, niiden muutokset, merkitsemistapa ja kaavamääräykset perusteluineen.

Kappaleessa 7 on esitetty vaihemaakuntakaavan vaikutusten arvioinnin yhteenvedo mm. ihmisen elinympäristöön, maisemaan ja luonnonympäristöön.

Kappaleessa 8 on yhteenvedo kaavatyön eri vaiheista saadusta palautteesta ja palautteen perusteella tehdyistä muutoksista.

Kappaleessa 9 on kuvattu maakuntakaavan ohjausvaikutukset ja toteutumisen seuranta.

Kaavaselostuksen lopussa on lähdeluettelo ja liitteinä kaavaratkaisua selventäviä teemakarttoja, taulukoita sekä otteita tehdyistä selvityksistä.

3. MAAKUNTAKAAVA OSANA ALUEIDENKÄYTÖN SUUNNITTELUA

3.1 MAANKÄYTTÖ- JA RAKENNUSLAIN TAVOITTEET, MAAKUNNAN SUUNNITTELUJÄRJESTELMÄ

Maankäyttö- ja rakennuslain yleisenä tavoitteena on:

- järjestää alueiden käyttö ja rakentaminen niin, että ne luovat edellytykset hyvälle elinympäristölle,
- edistää ekologisesti, taloudellisesti, sosiaalisesti ja kulttuurisesti kestävää kehitystä,
- turvata jokaisen osallistumismahdollisuus asioiden valmisteluun, suunnittelun laatu ja vuorovaikutteisuus, asian- tunteuksen monipuolisuus ja avoin tiedottaminen.

Maankäyttö- ja rakennuslain mukaan alueiden käytön suunnitteluun tavoitteena on vuorovaikutteiseen suunnitteluun ja riittävään vaikutusten arviointiin perustuen edistää mm. yhdyskuntarakenteen ja alueiden käytön taloudellisuutta, sekä elinkeinoelämän toimintaedellytyksiä ja liikenteen tarkoituksenmukaista järjestämistä. Lisäksi lain tavoitteena on edistää mm. rakennetun ympäristön kauneutta ja kulttuuriarvojen vaalimista, luonnon monimuotoisuuden ja muiden luonnonarvojen säilymistä ja ympäristönsuojelua sekä ympäristöhaittojen ehkäisemistä.

Maakunnan kehittäminen ja suunnittelu perustuvat kolmeen asiakirjaan: maakuntasuunnitelmaan, maakuntakaavaan ja maakuntaohjelmaan. Varsinais-Suomessa maakuntasuunnitelma ja -ohjelma muodostavat yhdessä **maakuntastrategian**.

Maakuntasuunnitelma esittää vision Varsinais-Suomesta noin 30 vuoden kuluttua. Suunnitelma määrittelee yleispiirteisellä tasolla tavoitteet ja toimenpiteet halutun visiotilan saavuttamiseksi ja toteuttamiseksi. Siinä käsitellään yhteiskunnan eri toimintoja ja kehittämisstrategioita. Suunnitelmaa tarkistetaan joka neljäs vuosi valtuustokausittain.

Maakuntaohjelma on maakunnan toimijoiden yhteinen tahdonilmaisu maakuntasuunnitelman mukaisen visiotilan toteuttamisen edellyttämistä toimenpiteistä ja niiden tärkeysjärjestyksestä. Maakuntaohjelma laaditaan valtuustokausittain ja sitä tarkennetaan vuosittain laadittavalla toteuttamissuunnitelmalla.

Maakuntakaava on valtakunnallisia, maakunnallisia ja kunnallisia intressejä yhteen sovittava maankäytön suunnitelma. Maakuntakaavan avulla toteutetaan maakunnan kehittämisstrategiaa sekä sovitetaan yhteen eri sektoriviranomaisten alueidenkäyttöön liittyviä tavoitteita kuntatasolta nousevien, merkittävyydeltään kuntarajat ylittävien tavoitteiden kanssa. Maakuntakaava toimii myös valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden välittäjänä kuntakaavoitukseen. Maakuntakaavalla on merkittävä informatiivinen rooli alueen arvojen ja erityispiirteiden esille tuojana.

Maakuntakaavan asema kaavajärjestelmässä edellyttää, että se pidetään jatkuvasti ajan tasalla, sillä vanhentunut maakuntakaava voi hidastaa kuntien kaavoitusta ja vaikeuttaa maakunnan kehittämistä. Vaihemaakuntakaava täydentää ja tarkistaa voimassa olevaa seutukunnittain laadittua Varsinais-Suomen kokonaismaakuntakaavaa teemojensa osalta.

3.2 MAAKUNTAKAAVOITUKSEN TEHTÄVÄT JA SISÄLTÖ

Maakuntakaavan laatiminen perustuu maankäyttö- ja rakennuslakiin. Laissa määritellyjä tavoitteita täydentävät valtioneuvoston hyväksymät valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet, joiden tehtävänä on varmistaa valtakunnallisesti merkittävien kysymysten ja eri sektoreiden alueidenkäyttöön kohdistuvien intressien huomioon ottaminen maakunta- ja kuntatason kaavoituksessa ja alueidenkäyttöä koskeissa muissa ratkaisuissa. Maakuntakaava voidaan laatia myös vaiheittain tai osa-alueittain.

Maakuntakaava sisältää yleispiirteisen suunnitelman alueiden käytöstä maakunnassa tai sen osa-alueella. Maakuntakaavassa korostuvat valtakunnallisten, maakunnallisten ja seudullisten näkökulmien yhteensovittaminen ja huomioonottaminen. Aluevarauksia osoitetaan vain siltä osin ja sillä tarkkuudella kuin alueiden käyttöä koskevien valtakunnallisten tai maakunnallisten tavoitteiden kannalta taikka useamman kuin yhden kunnan alueiden käytön yhteensovittamiseksi on tarpeen.

Maakuntakaavoituksen tavoitteena on luoda edellytykset hyvälle elinympäristölle sekä edistää ekologisesti, taloudellisesti, sosiaalisesti ja kulttuurisesti kestävää kehitystä. Maakuntakaavaa laadittaessa kiinnitetään huomiota maakunnan oloista johtuviin erityisiin tarpeisiin, alueidenkäytön taloudellisuuteen ja siihen, ettei maanomistajalle tai muulle oikeuden haltijalle aiheudu kohtuutonta haittaa.

Taajamien maankäytön, palveluiden ja liikenteen vaihemaakuntakaava sovitetaan yhteen rajoittuvien alueiden maankäytön sekä jo vahvistettujen kaavojen aluevarausten ja -merkintöjen kanssa.

Maakuntakaava on erityisesti maakunnan kehittämisen ja ylikunnallisten tarpeiden sovittamisen sekä ympäristöpolitiikan väline. Maakuntakaavalla ei ohjata kuntien sisäisiä maankäyttöasioita, mikäli niillä ei ole ylikunnallista, maakunnallista tai valtakunnallista merkitystä. Maakuntakaavatasolla selvitetään entistä selkeämmin kestävä kehityksen reunaehdot. Maakuntakaava esitetään kartalla mittakaavassa 1:150 000, johon on kirjattu muuttuvat kaavamerkinnot ja -määräykset. Kaavakartta merkintöineen muodostaa oikeusvaikutteisen maakuntakaavan. Lisäksi kaavaan liittyy tämä kaavaselostus, joka selventää ja täydentää kaavakarttaa. Kaavaselostuksessa on perusteltu kaavassa tehdyt ratkaisut sekä kuvattu laadintaprosessin eri vaiheet ja kerrottu kaavan toteuttamisen tärkeimmät vaikutukset.

Maakuntasuunnitelmassa osoitetaan maakunnan tavoiteltu kehitys (MRL § 25). Maakuntasuunnitelma on pitkántähtäimen visio Varsinais-Suomen tavoitetilasta. Maakuntaohjelma sisältää tavoitetilän toteuttamisen edellyttämät kehityspotit ja toimenpiteet tärkeysjärjestyksessä. Maakuntasuunnitelma ja -ohjelma sisältyvät valtuustokausittain joka neljäs vuosi laadittavaan maakuntastrategiaan. Strategia laaditaan yhteistyössä Varsinais-Suomen liiton, kuntien ja valtion aluehallintoviranomaisten sekä alueiden kehittämisen kannalta merkittävien yhteisöjen, järjestöjen ja muiden toimijoiden kanssa. Ohjelmaa tarkennetaan vuosittain laadittavalla toteuttamissuunnitelmalla.

Maakuntakaava on kartalla esitetty yleispiirteinen suunnitelma maakunnan kehittämisen kannalta tarpeellisten alueiden käytöstä sekä yhdyskuntarakenteen periaatteista. Maakuntakaava voidaan laatia koko maakunnan kattavana kokonaiskaavana tai teema- tai osa-aluekohtaisena vaihekaavana.

Maakuntakaava tulee voimaan maakuntavaltuuston hyväksymispäätöksellä ilman aiempaa ympäristöministeriön vahvistusmenettelyä. Maakuntakaava on ohjeena laadittaessa tai muutettaessa yleiskaavaa ja asemakaavaa sekä ryhdyttäessä muutoin toimenpiteisiin alueiden käytön järjestämiseksi. Maakuntakaava ei ole voimassa oikeusvaikutteisen yleiskaavan eikä asemakaavan alueella.

Yleispiirteinen alueiden käytön suunnittelu on jatkuva prosessi. Voimassa olevien kaavojen tarkistustarpeita aiheuttavat sekä yhteiskunnallinen kehitys että muuttuva lainsäädäntö. Kokonaismaakuntakaavaa täydennetään, tarkistetaan ja ajantasaistetaan tarvittaessa teema- ja/tai aluekohtaisilla vaihemaakuntakaavoilla.

Varsinais-Suomen taajamien maankäytön, palveluiden ja liikenteen vaihemaakuntakaavassa käsitellään kolmea pääteemaa

- tarkistamalla taajamien maankäyttöä ja niitä koskevia ja täydentäviä aluevaraus- ja kohdemerkintöjä,
- ratkaisemalla seudullisesti merkittävien vähittäiskaupan suuryksiköiden sijainti- ja mitoituskysymykset, sekä
- tarkistamalla maakunnan liikenneverkon kehittämisen kannalta tarpeellisia merkintöjä.

Muita maakuntakaavoitukseen liittyviä, kokonaismaakuntakaavassa käsiteltyjä teemoja kuten luonnon ja kulttuuriperinnön tai maisemansuojelun kysymyksiä ei tässä vaihemaakuntakaavassa pääsääntöisesti käsitellä, mutta ne otetaan luonnollisesti huomioon tämän vaihemaakuntakaavan ratkaisuihin ja vaikutusten arvioinnissa.

4. OSALLISTUMINEN JA VUOROVAIKUTUS

4.1 OSALLISET JA TIEDOTTAMINEN

Osallisia ovat kaikki ne, joiden asumiseen, työnteeseen tai muihin oloihin kaavoituksella saattaa olla huomattavaa vaikutusta. Periaatteena on, että kaikilla osallisilla on halutessaan mahdollisuus sanoa mielipiteensä ja tulla kuulluksi maakuntakaavaa laadittaessa. Osallistumismenettelyllä luodaan edellytykset sille, että kaavan sisällöstä, vaikutuksista ja muista keskeisistä kysymyksistä keskustellaan riittävän aikaisessa vaiheessa kaikkien niiden (osallisten) kanssa, joita asiat koskevat.

Kaavalla osallisilla on kaavan valmisteluprosessin eri vaiheissa mahdollisuus vaikuttaa osallistumis- ja arviointisuunnitelman sisältöön, kaavan tavoitteisiin, sisältöön ja vaikutusarviointien riittävyyteen.

Kaavoitustyöstä ja sen vaiheista saa tietoa Varsinais-Suomen liitosta ja liiton kotisivuilta www.varsinais-suomi.fi sekä erikseen järjestettävissä tiedotus- ja keskustelutilaisuuksissa.

Maankäyttö- ja rakennuslainsäädännön mukainen kaavoituksen käynnistäminen sekä kaavan virallisia nähtävilläolovaiheita koskeva tiedottaminen tapahtuu kuuluttamalla maakunnallisissa lehdissä (Turun Sanomat ja Åbo Underrättelser).

Kaavan valmisteluun liittyvää palautetta kerätään valmistelun kaikissa vaiheissa. Palautetta voi antaa kirjallisesti tai suullisesti.

Kirjallista palautetta otetaan vastaan

- postitse: Varsinais-Suomen liitto, PL 273, 20101 Turku,
- sähköpostilla: kirjaamo@varsinais-suomi.fi.

Suullista palautetta kerätään

- tiedotus- ja keskustelutilaisuuksissa, puhelimitse (02) 2100 900 ja
- virastossa vierailevilta.

Kaavan virallisten nähtävilläolojen aikana jätettyyn kirjalliseen palautteeseen laaditaan vastineet, jotka maakuntahallitus hyväksyy. Vastineet julkaistaan kotisivuilla ja toimitetaan postitse niille mielipiteensä tai muistutuksensa jättäneille, jotka ovat ilmoittaneet osoitteensa.

4.2 KAAVATYÖN VAIHEET

Kaavatyö on jaettu viiteen vaiheeseen: aloitusvaihe, tavoitevaihe, valmistelu-/luonnosvaihe, ehdotusvaihe ja hyväksymisvaihe.

Aloitusvaiheessa kaavatyöstä laaditaan osallistumis- ja arviointisuunnitelma (OAS) ja kaava kuulutetaan vireille. OAS:ssa kuvataan mitä ja miten kaavoitustyötä tullaan tekemään. OAS:ssa on myös määriteltä kaavatyön alustava aikataulu sekä ne vaiheet, jolloin osallisilla on mahdollisuus antaa mielipiteensä tai muistutuksensa kaavasta. Osallistumis- ja arviointisuunnitelma on koko kaavan laadinnan aikana päivitystä vaativa asiakirja, jota päivitetään tarpeen vaatiessa. Aloitusvaiheessa pidetään maankäyttö- ja rakennuslain mukainen kaavatyön ensimmäinen viranomaisneuvottelu.

- Ilmoitus vaihemaakuntakaavan vireilletulosta on kuulutettu 23.1.2014.
- Ensimmäinen viranomaisneuvottelu on pidetty 13.12.2013.

Tavoitevaiheen aikana määritellään kaavan tavoitteet ja tarvittavat lisäselvitykset. Tavoitevaiheen aikana on käynnistetty ja laadittu selvityksiä sekä pidetty niihin liittyviä seminaareja.

- Kaupan palveluverkkoselvitys, työpaja 4.6.2013, seminaari 29.10.2013
- Liikennejärjestelmätyö

Luonnosvaiheessa valmistellaan ja esitetään alustava luonnos maakuntakaavasta, johon osallisilla on mahdollisuus antaa mielipiteensä tai lausuntonsa. Tarvittaessa tehtyjä selvityksiä tarkennetaan ja/tai laaditaan uusia selvityksiä, mikäli niille on tarvetta. Luonnosvaiheessa käydään neuvotteluita kaava-alueen kuntien ja muiden keskeisten sidosryhmien kanssa kaavamerkinnöistä.

- Maakuntakaavafoorumi 14.11.2014
- Maankäyttöjaosto 26.1.2015
- Maakuntahallituksen iltakoulu 25.3.2015
- Maakuntahallitus 18.5.2015
- Valmisteluvaiheen kuuleminen / luonnos nähtävillä 3.6.–10.7.2015
- Esittely maakuntavaltuustolle 8.6.2015
- Esittelytilaisuudet seutukunnittain Turku, Salo, Parainen, Loimaa, Uusikaupunki kesäkuussa 2015.

Maakuntahallitus antaa vastineet luonnosvaiheessa saatuaan kirjalliseen palautteeseen ja käy lähetekeskustelun ehdotusvaiheessa tehtävistä korjauksista.

- Maankäyttöjaosto 12.2.2016 (myös kaupallisten vaikutusten arviointi)
- Maakuntahallitus 21.3.2016
- Maakuntahallitus 18.4.2016

Ehdotusvaiheen ensimmäisessä vaiheessa kaava-aineistosta pyydetään lausunnot. Saatujen lausuntojen jälkeen järjestetään toinen viranomaisneuvottelu.

- Maankäyttöjaosto 7.3.2017
- Maakuntahallituksen iltakoulu 21.3.2017
- Maakuntahallitus 24.4.2017
- Ehdotus lausunnolla 28.4.–2.6.2017
- Viranomaisneuvottelu 17.8.2017

Ehdotusvaiheen toisessa vaiheessa ehdotus asetetaan lausuntojen perusteella tehtyjen mahdollisten tarkennusten jälkeen julkisesti nähtäville, jolloin osallisilla on mahdollisuus jättää kaavaratkaisusta muistutus.

- Maakuntahallitus 20.11.2017
- Ehdotus nähtävillä 15.12.2017–26.1.2018

Hyväksymisvaiheessa maakuntahallitus antaa vastineet ehdotusvaiheen palautteeseen ja esittää maakuntakaavaa maakuntavaltuustoon hyväksyttäväksi. Valtuuston päätöksestä tehty mahdolliset valitukset käsitellään hallinto-oikeuksissa.

- Maakuntahallitus 23.4.2018
- Maakuntavaltuusto 11.6.2018

5. VAIHEMAAKUNTAKAAVAN LÄHTÖKOHDAT JA TAVOITTEET

5.1 VALTAKUNNALLISET ALUEIDENKÄYTTÖTAVOITTEET

Valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet ovat maankäyttö- ja rakennuslain (22–24 §) mukainen ohjausväline, jolla valtioneuvosto linjaa koko maan kannalta merkittäviä alueidenkäytön kysymyksiä. Tavoitteet koskevat alue- ja yhdyskuntarakennetta, elinympäristön laatua, yhteysverkostoja, energiahuoltoa, luonto- ja kulttuuriperintöä sekä luonnonvarojen käyttöä. Valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet tulee MRL:n mukaan ottaa huomioon ja niitä tulee edistää maakunnan suunnittelussa, kuntien kaavoituksessa ja valtion viranomaisten toiminnassa. Valtioneuvosto hyväksyi tarkistetut tavoitteet 13.11.2008. Tavoitteissa painottuvat kestävä ja toimiva yhdyskuntarakenne, palveluiden saavutettavuus sekä liikennetarpeen minimointi.

Laatikoihin on poimittu erityisesti tätä vaihemaakuntakaavatyötä koskevat yleis- ja erityistavoitteet. Kaikki valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet tullaan huomioimaan prosessissa toisiinsa kytkeytyvänä kokonaisuutena myös tämän vaihemaakuntakaavan ulkopuolelle jäävien teemojen osalta.

TOIMIVA ALUERAKENNE

Yleistavoitteet

- Alueidenkäytöllä tuetaan aluerakenteen tasapainoista kehittämistä sekä elinkeinoelämän kilpailukyvyä ja kansainvälisen aseman vahvistamista hyödyntämällä mahdollisimman hyvin olemassa olevia rakenteita sekä edistämällä elinympäristön laadun parantamista ja luonnon voimavarojen kestävää hyödyntämistä. Aluerakenteen ja alueiden käytön kehittäminen perustuu ensisijaisesti alueiden omiin vahvuuksiin ja sijaintitekijöihin.
- Aluerakennetta kehitetään monikeskuksisena ja verkottuvana sekä hyviin liikenneyhteyksiin perustuvana kokonaisuutena. Toimivan aluerakenteen runkona kehitetään Helsingin seutua, maakuntakeskuksia sekä kaupunkiseutujen ja maaseudun keskusten muodostamaa verkostoa. Eteläisessä Suomessa aluerakenne perustuu erityisesti Helsingin ja alueen muiden kaupunkikeskusten välisiin raideliikenneyhteyksiin.

Erityistavoitteet

- Maakunnan suunnittelussa yhteistyössä maakuntien liittojen kesken on selvitettävä ne alue- ja yhdyskuntarakenteeseen ja muuhun alueidenkäyttöön liittyvät toimenpiteet, joilla edistetään ylitsemaakunnallisten kehittämis-
vyöhykkeiden muodostamista ja niiden kehittämisedellytyksiä. Maakunnan suunnittelussa on esitettävä valtakunnallisesti tärkeät vyöhykkeet sekä kaupunki- ja taajamaverkostot ja niiden kehittämisperiaatteet.
- Maakunnan suunnittelussa on selvitettävä maaseudun alue- ja yhdyskuntarakenteen sekä kyläverkoston kehittämiseen liittyvät toimenpiteet, joilla edistetään olemassa olevien rakenteiden hyödyntämistä, palvelujen saatavuutta, maaseudun elinkeinotoiminnan monipuolistamista sekä ympäristöarvojen säilymistä.

EHEYTYVÄ 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.
- 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.
- Alueidenkäytöllä edistetään elinkeinoelämän toimintaedellytyksiä osoittamalla elinkeinotoiminnalle riittävästi sijoittumismahdollisuuksia olemassa olevaa yhdyskuntarakennetta hyödyntäen. Runsaasti henkilöliikennettä aiheuttavat elinkeinoelämän toiminnot suunnataan olemassa olevan yhdyskuntarakenteen sisään tai muutoin hyvien joukkoliikenneyhteyksien äärelle.
- Kaupunkiseutujen työssäkäyntialueilla varmistetaan alueidenkäytölliset edellytykset asuntorakentamiselle ja sen tarkoituksenmukaiselle sijoittumiselle sekä hyvälle elinympäristölle.
- 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.
- Alueidenkäytössä kiinnitetään erityistä huomiota ihmisten terveydelle aiheutuvien haittojen ja riskien ennalta ehkäisemiseen ja olemassa olevien haittojen poistamiseen.
- Alueidenkäytön suunnittelussa olemassa olevat tai odotettavissa olevat ympäristöhaitat ja poikkeukselliset luonnonolot tunnistetaan ja niiden vaikutuksia ehkäistään. Alueidenkäytössä luodaan edellytykset ilmastomuutokseen sopeutumiselle.

Erityistavoitteet

- Maakuntakaavan ja yleiskaavan lähtökohtana on oltava perusteltu väestönkehitysarvio. Maakunnan suunnittelussa ja yleiskaavoituksessa on tarkasteltava pitkällä aikavälillä sekä taajama- että maaseutualueiden väestömäärän kehityksen erilaisia vaihtoehtoja.
- Maakuntakaavoituksessa ja yleiskaavoituksessa tulee edistää yhdyskuntarakenteen eheyttämistä ja esittää eheyttämiseen tarvittavat toimenpiteet. Erityisesti kaupunkiseuduilla on varmistettava henkilöautoliikenteen tarvetta vähentävä sekä joukkoliikennettä,
- kävelyä ja pyöräilyä edistävä liikennejärjestelmä. Kaupunkiseuduilla on myös varmistettava palvelujen saatavuutta edistävä keskusjärjestelmä ja palveluverkko sekä selvitettävä vähittäiskaupan suuryksiköiden sijoittuminen.
- Alueidenkäytön suunnittelulla on huolehdittava, että asunto- ja työpaikkarakentamiseen on tarjolla riittävästi tonttimaata.
- 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 vaikutusselvityksiin perustuen pystytään osoittamaan, että alueen käyttöönotto on kestävä kehityksen mukaista.
- Alueidenkäytön suunnittelussa on maaseudun asutusta sekä matkailu- ja muita vapaa-ajan toimintoja suunnattava tukemaan maaseudun taajamia ja kyläverkostoa sekä infrastruktuuria.
- Alueidenkäytön suunnittelussa on edistettävä olemassa olevan rakennuskannan hyödyntämistä sekä luotava edellytykset hyvälle taajamakuvalle. Taajamia kehitettäessä on huolehdittava siitä, että viheralueista muodostuu yhtenäisiä kokonaisuuksia.
- Alueidenkäytössä on varattava riittävät alueet jalankulun ja pyöräilyn verkostoja varten sekä edistettävä verkostojen jatkuvuutta, turvallisuutta ja laatua.
- Alueidenkäytössä on otettava huomioon viranomaisten selvitysten mukaiset tulvavaara-alueet ja pyrittävä ehkäisemään tulviin liittyvät riskit. Alueidenkäytön suunnittelussa uutta rakentamista ei tule sijoittaa tulvavaara-alueille. Tästä voidaan poiketa vain, jos tarve- ja vaikutusselvityksiin perustuen osoitetaan, että tulvariskit pystytään hallitsemaan ja että rakentaminen on kestävä kehityksen mukaista. Alueidenkäytön suunnittelussa on tarvittaessa osoitettava korvaavat alueidenkäyttötarkaisut yhdyskuntien toimivuuden kannalta erityisen tärkeille toiminnoille, joihin liittyy huomattavia ympäristö- tai henkilövahinkoriskejä.
- Yleis- ja asemakaavoituksessa on varauduttava lisääntyviin myrskyihin, rankkasateisiin ja taajamatulviin.

TOIMIVAT YHTEYSVERKOSTOT JA ENERGIAHUOLTO

Yleistavoitteet

- Liikennejärjestelmiä suunnitellaan ja kehitetään kokonaisuuksina, jotka käsittävät eri liikennemuodot ja palvelevat sekä asutusta että elinkeinoelämän toimintaedellytyksiä. Liikennejärjestelmä ja alueidenkäyttö sovitetaan yhteen siten, että vähennetään henkilöautoliikenteen tarvetta ja parannetaan ympäristöä vähän kuormittavien liikenne muotojen käyttöedellytyksiä. Erityistä huomiota kiinnitetään lisäksi liikenneturvallisuuden parantamiseen.
- Tarvittaviin liikenneyhteyksiin varaudutaan kehittämällä ensisijaisesti olemassa olevia pääliikenneyhteyksiä ja -verkostoja.

Erityistavoitteet

- Alueidenkäytössä on turvattava olemassa olevien valtakunnallisesti merkittävien ratojen, maanteiden ja vesi-väylien jatkuvuus ja kehittämismahdollisuudet sekä valtakunnallisesti merkittävien satamien ja lentoasemien sekä rajanylityspaikkojen kehittämismahdollisuudet.
- Alueidenkäytössä on edistettävä matka- ja kuljetusketjujen toimivuutta ja turvattava edellytykset julkiselle liikenteelle sekä eri liikennemuotojen yhteistyön kehittämiselle. 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.

LUONTO- JA KULTTUURIYMPÄRISTÖINÄ ERITYISET ALUEKOKONAIUUDET

Yleistavoitteet

- Alueidenkäytöllä edistetään rannikkoalueen, Lapin tunturialueiden ja Vuoksen vesistöalueen säilymistä luonto- ja kulttuuriarvojen kannalta erityisen merkittävänä alue- kokonaisuuksina. Samalla varmistetaan, että asumisen ja elinkeinotoiminnan harjoittamisen edellytykset säilyvät. Alueiden erityispiirteet tunnistetaan ja alueidenkäyttö sovitetaan mahdollisimman tasapainoisesti yhteen poikkeuksellisten luonnonolojen, luonnon kestokyvyn ja kulttuuriarvojen turvaamiseksi. Samalla tuetaan luonnonoloihin sopeutuneiden omaleimaisten kylä- ja kulttuuriympäristöjen säilymistä ehyinä.
- Saaristomerellä kiinnitetään huomiota alueen jakaantumiseen rannikko-, väli- ja ulkosaaristoon sekä niiden luonnon, kulttuuriympäristöjen ja asutuksen ominaispiirteiden säilymiseen. Samalla otetaan huomioon elinkeinoelämän ja pysyvän asutuksen tarpeet. Saaristomerellä turvataan kulttuurimaiseman kannalta merkittävien alueiden ja riittävän laajojen rakentamattomien alueiden säilyminen.

5.2 MAANKÄYTTÖ- JA RAKENNUSLAIN VÄHITTÄISKAUPPAA KOSKEVAT SÄÄNNÖKSET

Varsinais-Suomen kokonaismaakuntakaavan tarkistuksen motiivina ja lähtökohtana olivat maankäyttö- ja rakennuslain 1.4.2011 voimaan tulleen tarkistuksen yhteydessä kaupan palveluverkolle ja erityisesti vähittäiskaupan suuryksiköille kohdistetut uudet ohjaukselliset tavoitteet.

Vuoden 2011 lakimuutoksen myötä maankäyttö- ja rakennuslain kaupan ohjausta koskevat säännökset tulivat koskemaan kaikkia kaupan toimialoja. Ennen vuonna 2011 toteutettua lakimuutosta paljon tilaa vaativa erikoiskauppa ei ollut sääntelyn piirissä johtuen sille ominaisista suurista, paljon tilaa vaativista tuotteista (esimerkiksi autot, huonekalut ja rakennustarvikkeet), joiden myynti edellyttää ennen kaikkea hyviä liikenneyhteyksiä. Ongelmana lain tulkinnassa oli kuitenkin se, että paljon tilaa vaativan erikoistavara-kaupan käsitettä ei laissa määritelty, mikä aiheutti hankaluuksia lain soveltamisessa. Tilaa vaativa erikoiskauppa tuli kuitenkin sääntelyn piiriin vasta siirtymäajan jälkeen 15.4.2017.

Maankäyttö- ja rakennuslain 71 b §:ssä on esitetty maakunta- ja yleiskaavalle kolme erityistä sisältövaatimusta koskien vähittäiskaupan suuryksiköitä. Näiden mukaan on katsottava, että:

- suunnitellulla maankäytöllä ei ole merkittäviä haitallisia vaikutuksia keskusta-alueiden kaupallisiin palveluihin ja niiden kehittämiseen,
- alueelle sijoittuvat palvelut ovat mahdollisuuksien mukaan saavutettavissa joukkoliikenteellä ja kevyellä liikenteellä,
- suunniteltu maankäyttö edistää sellaisen palveluverkon kehitystä, jossa asiointimatkojen pituudet ovat kohtuulliset ja liikenteestä aiheutuvat haitalliset vaikutukset mahdollisimman vähäiset.

Maankäyttö- ja rakennuslain 1.5.2017 voimaan tulleilla muutoksilla toteutetaan Juha Sipilän hallitusohjelman kaavoituksen ja rakentamisen lupien sujuvoittamista koskevia toimenpiteitä (Kaavoituksen ja rakentamisen lupamenettelyjen sujuvoittaminen, HE 251/2016).

Muutoksen yhteydessä nostettiin vähittäiskaupan suuryksikön kokorajaa 2 000 kerrosneliömetristä 4 000 kerrosneliömetriin. Lakia sovelletaan myös olemassa olevan vähittäiskaupan myymälän merkittävään laajennukseen tai muuttamiseen vähittäiskaupan suuryksiköksi sekä myymäläkeskittymiin, joiden yhteenlaskettu vaikutus on verrattavissa vähittäiskaupan suuryksikköön (MRL 71 a §).

Muutoksella tarkistettiin myös vähittäiskaupan mitoitusvaatimuksia. Lain mukaan maakuntakaavassa tulee esittää merkitykseltään seudullisen vähittäiskaupan suuryksikön alaraja ja ainoastaan keskustatoimintomerkittyjen alueiden ulkopuolisten kaupan alueiden enimmäismitoitus riittävällä tarkkuudella. Seudullisuuden alaraja voi vaihdella alueittain riippuen sekä alueen ominaispiirteistä (esim. väestön määrä ja väestötiheys) että kaupan laadusta. Enimmäismitoituksen tavoitteena on varmistaa maakunnan tasapainoinen kehitys kaupan keskusverkon ja palvelurakenteen osalta. Seudullista alarajaa pienemmät vähittäiskaupan suuryksiköt kuuluvat edelleen MRL:n vähittäiskauppaa koskevien erityisten säännösten, mutta eivät maakuntakaavan sijainninhajauksen piiriin (MRL 71 b §). Vuoden 2017 muutoksen jälkeen vähittäiskaupan suuryksikön ensisijainen sijaintipaikka on edelleen keskusta-alue. Merkitykseltään

seudullisen vähittäiskaupan suuryksikön sijoittaminen maakuntakaavan keskustatoiminnoille tarkoitetun alueen ulkopuolelle edellyttää, että vähittäiskaupan suuryksikön sijoituspaikaksi tarkoitettu alue on maakuntakaavassa erityisesti osoitettu tähän tarkoitukseen. Ratkaisun perusteluilta edellytetään aiemman kaupan laadun sijaan kaupan palveluiden saavutettavuuden huomioon ottamista ja arviointia. Saavutettavuuden arviointi edellyttää joka tapauksessa kaupan laadun tuntemista ja määrittelyä, koska kaupan eri toimialoilla myös saavutettavuuden kriteerit vaihtelevat. Auto- ja venekaupalta ei voida edellyttää samaa saavutettavuutta kuin päivittäistavarakaupalta johtuen mm. kauppojen täysin erilaisesta asiointitiheydestä (MRL 71 c §).

Vähittäiskaupan suuryksikköä ei saa sijoittaa maakunta- tai yleiskaavan keskustatoiminnoille tarkoitetun alueen ulkopuolelle, ellei alue ole asemakaavassa erityisesti osoitettu tätä tarkoitusta varten (MRL 71 d §).

5.3 VARSINAIS-SUOMEN TAVOITTEELLINEN ALUERAKENNE 2035+

Varsinais-Suomen tavoitteellinen aluerakenne on kuvattu kesällä 2014 hyväksytyssä Varsinais-Suomen maakuntastrategiassa:

”Kestävän talouskasvun tavoite ja globaali kilpailu edellyttävät Varsinais-Suomelta monipuolista saavutettavuutta – niin kansainvälisissä yhteysverkostoissa, kansallisesti Suomen aluerakenteessa kuin paikallisesti yhdyskuntarakenteessakin. Fyysisen saavutettavuuden lisäksi alueen on oltava vetovoimainen ja helposti lähestyttävä.

Tukholma–Turku–Helsinki–Pietari-yhteys yhdistää Varsinais-Suomen pohjoismaiden pääkaupunkeihin sekä edelleen Keski-Euroopan ja Venäjän markkinoille. Kasvuvyöhykkeellä sijaitseva Turun kaupunkiseutu toimii porttina Skandinaviaan sekä läntiseen Eurooppaan. Sujuvat, ennakoitavat ja kestävin perustein rakentuvat kansalliset ja kansainväliset matka- ja kuljetus- ketjut palvelevat maakunnan eri osien alueellisiin vahvuuksiin nojautuvaa elinkeinoelämää. Alueen erityisominaisuudet huomioivat tietoliikenneyhteydet palvelevat luotettavasti maakunnan elinkeinoelämän tarpeita.

Varsinais-Suomen asema on tunnustettu osana pohjoista kasvuvyöhykettä, jonka haarat sitovat toimivien liikenneyhteyksien yhdistämät seutukunnat sekä Turun kaupunkiseudun osaksi Etelä-Suomen kaupunkiverkostoa. Varsinais-Suomi kytkeytyy Suomen aluerakenteeseen erityisesti pääkaupunkiseudulle, Tampereelle ja Poriin suuntautuvien pääyhteyskäytäviensä kautta. Näiden suuntien liikenteellinen palvelutaso on korkeatasoinen eri liikennemuodoilla ja mahdollistaa sujuvat työasiointimatkat, mutta tukee myös päivittäin pääkaupunkiseudulle pendelöivien tarpeita.

Varsinais-Suomen aluerakenteellinen kokonaisuus tukee aidosti tasapainoisen, monikeskuksisen ja vuorovaikutteisen aluerakenteen syntymistä. Taloudellisen toiminnan globalisaatio, osaavan työvoiman saatavuuden haasteet sekä työelämän muuttuvat tarpeet edistävät työmarkkina-alueiden laajentumista entisestään. Varsinais-Suomessa tämä tarkoittaa osin kaksitasoista rakennetta. Ensinnäkin Varsinais-Suomi muodostaa yhtenäisen työmarkkina-alueen, jossa asukkaiden arjen toimivuus, ympäristövaikutusten huomioon ottaminen sekä aluekehityksen näkökulma vaativat toimivien päivittäisten, kestäväällä tavalla tuotettujen työssäkäyntiyhteyksien kehittämistä. Toisaalta

Varsinais-Suomen vetovoimaiset elinympäristöt tukevat seutukuntien muodostamia, alueellisiin erityispiirteisiin, vahvuuksiin ja erikoistumiseen perustuvia päivittäisiä työssäkäyntialueita, joiden sisäiset yhteydet palvelevat asukkaiden ja elinkeinoelämän toiminnallisia tarpeita sekä julkisten palveluiden saavutettavuutta.

Hyvän toimintaympäristön edistämiseksi on omaksuttu maankäyttöä, asumisen tarpeita, palvelutarjontaa, liikennejärjestelmää ja elinkeinoelämää yhdistävä suunnittelu- ja kehittämisnäkökulma. Eri toimijoiden yhteistyön tavoitteena on luoda edellytykset paitsi kestäväille kaupunkimaiselle yhdyskuntarakenteelle, myös turvata maaseutumaisen asumisen yhteisöllisyys. Kestävän kasvun näkökulmasta merkityksellistä on yhdyskuntarakenteen kehittäminen olemassa olevia resursseja ja kestäviä kulkumuotoja hyödyntäen. Kumppanuusajattelulle rakentuva suunnittelu tukee osaltaan myös yhteiskunnan sosioekonomisista haasteista selviytymistä.”

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. Lähien energian ja lähiruoan hyödyntäminen ovat vastuullisuutta. Alueiden käyttöä, liikennejärjestelmää, tuotantorakenteita, käyttövoimaa, uusiutuvuutta ja kestävyyttä koskevat lähivuosisien 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.

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 tehtäväjakoon, yhteistyöhön ja terveeseen kilpailuun. Vetovoimaisen toimintaympäristön edellytyksenä on ennakkoluluton, sektorirajat ylittävä suunnittelu.

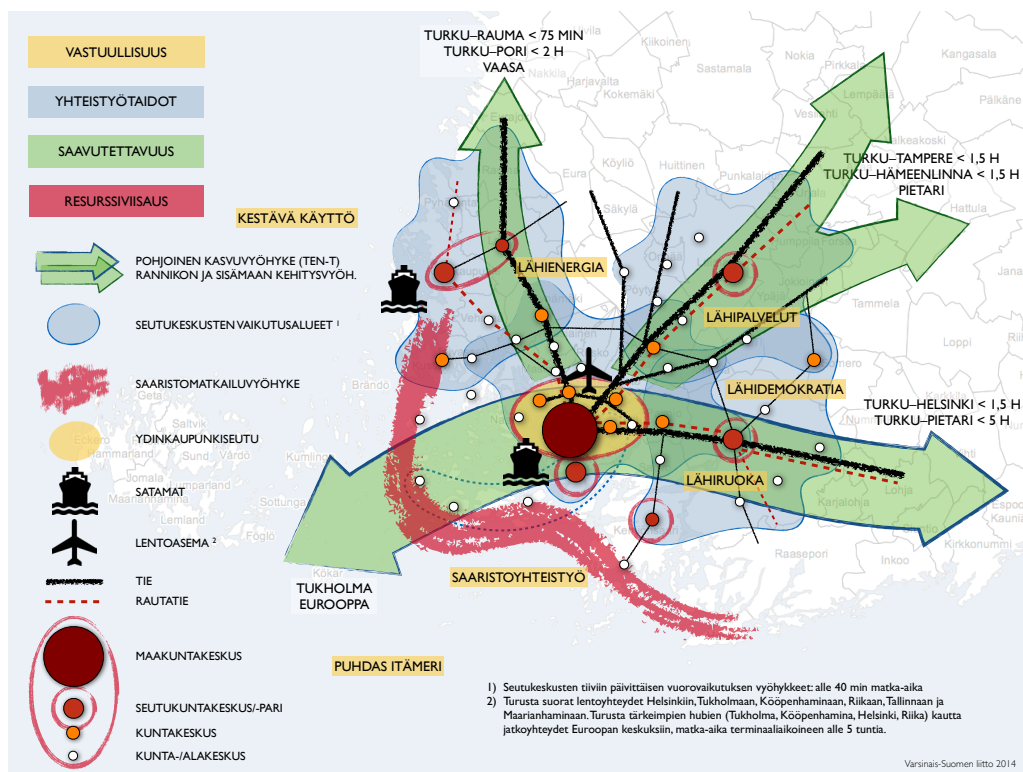
SAAVUTETTAVUUS

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

RESURSSIVIISAUS

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

Kuva 1. Varsinais-Suomen maakuntastrategian kärkiteemat aluerakenteessa.



Kuva 2. Varsinais-Suomen aluerakenne 2035+ ja maakuntastrategian kärkiteemat.

5.4 VAIHEMAAKUNTAKAAVAN TAVOITTEET

Vaihemaakuntakaavatyön päätavoite on täydentää ja ajantasaistaa Varsinais-Suomen voimassa olevaa, oikeusvaikutteista kokonaismaakuntakaavaa kolmen pääteeman osalta. Lisäksi vaihemaakuntakaavassa tullaan tekemään maankäytön tarkistuksia mm. puolustusvoimien käytöstä vapautuvilla alueilla, sekä mahdollisia muihin teemoihin liittyviä teknisiä korjauksia.

5.4.1 TAAJAMIEN MAANKÄYTTÖ

Turun kaupunkiseudun maakuntakaava (YM 2004) on Varsinais-Suomen ensimmäinen alueellinen kokonaismaakuntakaava. Kaava on laadittu vuosituhatosen vaihteessa tuoreeltaan tuolloin uuden maankäyttö- ja rakennuslain voimaantulon yhteydessä. Vaihemaakuntakaavalla yhdenmukaistetaan maankäytön taajamia koskevia merkintöjä ja niitä koskevia määräyksiä uudempien kaavaprosessin mukaisiksi.

Turun kaupunkiseudun rakennemallityöhön on kirjattu, että maakuntakaavaa tarkistetaan rakennemallin lähtökohdista, jotka kaupunkiseudun kunnat ovat hyväksyneet. Tämä tarkoittaa rakennemallin ratkaisujen suhteuttamista koko maakunnan aluerakenteelliseen kokonaisuuteen. Rakennemallin toteuttaminen, sen tavoitteiden ja ratkaisujen edistäminen, edellyttää oikeusvaikutteisten kaavojen laatimista maankäyttö- ja rakennuslain mukaisissa kaavaprosesseissa kaikilla kaavatasoilla. Lähtökohtaisesti voimassa olevan maakuntakaavan ja rakennemallin välillä ei ole suuria ristiriitoja, mutta kaavaprosessin avulla voidaan edelleen keskuksella maakunnan ja kaupunkiseudun alueiden käytön tavoitteista sekä sitouttaa eri toimijoita edistämään lopputulosta. Maankäytön

tarkistaminen perustuu maakunnan keskusverkon selkiyttämiseen sekä eri keskusten roolin ja identiteetin vahvistamiseen. Kysymyksiä, jotka maakuntakaavassa tulee taajamien maankäytön osalta ratkaista:

- maankäytön aluerajausten ja käyttötarkoitusten ja niitä koskevien kaavamääräysten tarkistukset,
- maankäytön tehostamisen ja yhdyskuntarakenteen tiivistämisen keinot jo rakennetuilla alueilla,
- taajamien mahdolliset uudet laajentumis- ja reservialueet ja niiden vaiheistaminen,
- lieverakentamisen hillitseminen taajamien kasvualueilla,
- maaseudun kehittämistä tukevan hajakentämisen ohjauksen yhdenmukaistaminen,
- mahdollisten strategisten kehittämisvyöhykkeiden ja -toimenpiteiden määrittely.

5.4.2 PALVELUT

Vaihemaakuntakaavalla tarkistetaan voimassa oleva maakuntakaava maankäyttö- ja rakennuslain vähittäiskauppaa koskevien erityisten säännösten mukaiseksi (MRL luku 9). Maakuntakaavalla tulee samanaikaisesti sekä turvata kaupan toimintaedellytykset että ratkaista seudullisesti/maakunnallisesti merkittävän kaupan sijainninhajauksen ja mitoituksen pelisäännöt. Vähittäiskaupan suuryksiköiden ensisijaisen sijaintipaikan ollessa keskusta-alue tulee huolehtia näiden keskusta-alueiden kehittymismahdollisuuksista. Tärkeää on myös huolehtia toimijoiden välisen aidon kilpailun edellytyksistä sekä keskusta-alueilla että nykyisillä ja mahdollisilla uusilla kaupan alueilla. Myös muita palveluita voidaan kaavassa käsitellä, jos niitä koskevia maankäytöllisiä tarpeita ilmenee prosessin aikana.

Kysymyksiä, jotka maakuntakaavassa tulee vähittäiskaupan osalta ratkaista:

- Varsinais-Suomen kaupan palveluverkon kokonaiskuva ja sen kehittämisvaihtoehdot,
- maakuntakaavojen keskustatoimintojen alueet ja niiden laajentumisalueet perusteluineen,
- keskusta-alueiden vetovoiman kehittämisen ja elinkeinoelämän toimintaedellytysten keinot,
- kaupan palveluiden saavutettavuuden turvaaminen kaikilla kulkumuodoilla,
- keskustojen ulkopuoliset vähittäiskaupan suuryksiköille osoitettavat alueet, niiden saavutettavuuden arviointikriteerit ja mitoitus,
- seudullisesti merkittävän vähittäiskaupan alarajan määrittely/tarkistaminen.

5.4.3 LIIKENNE

Vaihemaakuntakaavassa tarkistetaan voimassa olevan maakuntakaavan liikenneverkon merkintöjen ajantasaisuus. Maakuntakaavassa liikenneverkkoa tarkastellaan vahvasti myös aluekehittämisen näkökulmasta. Liikenneverkon kehittämistarpeet ovat sekä nykyhetken ongelmista johtuvia että tulevaisuuden visioita edistäviä. Tarpeet ovat tulleet esille mm. rakennemalliprosessin aikana ja liikennejärjestelmätyössä. Myös aiemmissa kaavaprosesseissa vahvistamattomiksi jääneiden liikenteen maakuntakaavamerkintöjen joukossa on uudelleen tarkasteltavia kohteita.

Kysymyksiä, jotka maakuntakaavassa tulee liikenteen osalta ratkaista:

- seudulliset liikenteen kehittämishankkeet, jotka eivät ole kunka-kaavoituksella edenneet/ratkaistavissa,
- taajamien ja liikenneverkon kehittämistoimenpiteiden yhteensovittaminen,
- kaupunkien yhdyskuntarakennetta jäsenöivät kehävylyt,
- kuntarakenteen muutoksista johtuvat liikenneverkon kehittämistarpeet,
- matkakeskukset,
- Liedon ohitustien ratkaisu,
- Kaarinantien kääntö,
- Helsinki-Turku nopean ratayhteyden raidevaraukset Paimion kohdalla, Turun ratapihan sijainti- ja turvallisuustekijät,
- voimassa olevan maakuntakaavan yhteystarvemerkitöjen suunnitteluvalmius,
- maakunnan poikittaisyhteyksien kehittäminen.

5.5 KAAVATILANNE JA VAIHHEMAAKUNTAKAAVAN SUHDE MUIHIN MAAKUNTAKAAVOIHIN

Varsinais-Suomen voimassa oleva maakuntakaava on valmisteltu ja vahvistunut kuudessa osassa:

- E18-moottoritien vaihemaakuntakaava, MV 22.10.2001 / YM 25.9.2002 (korvautunut Salon seudun maakuntakaavalla),
- Turun kaupunkiseudun maakuntakaava, MV 25.11.2002 / YM 23.8.2004 / KHO 7.2.2006,
- Salon seudun maakuntakaava, MV 11.12.2006 / YM 12.11.2008 / KHO – ei valituksia,
- Salo–Lohja-oikoradan vaihemaakuntakaava, MV 12.12.2011 / YM 4.12.2012 / KHO 19.6.2014,
- Loimaan seudun, Turun seudun kehyskuntien, Turunmaan ja

Vakka-Suomen maakuntakaavat, MV 10.12.2010 / YM 20.3.2013 / KHO 31.10.2014,

- Varsinais-Suomen tuulivoimavaihemaakuntakaava, MV 10.6.2013 / YM 9.9.2014 / KHO 29.1.2016.

Ympäristöministeriö on maakuntakaavojen vahvistamispäätösten yhteydessä antanut Varsinais-Suomen liitolle jatkosuunnitteluohjeita koskien mm.

- valtakunnallisten rakennetun kulttuuriympäristöjen ja maisema-alueiden merkitsemistä ja liikenneverkon merkintöjä (Turun kaupunkiseudun maakuntakaava),
- ekologisia yhteyksiä ja maakunnallisia luonnonarvoja (Loimaan seudun, Turun seudun kehyskuntien, Turunmaan ja Vakka-Suomen maakuntakaavat),
- maakunnallisesti merkittävää rakennettua kulttuuriperintöä (Turunmaan maakuntakaava) sekä
- Puolustusvoimilta vapautuvien alueiden maankäyttöä (Vakka-Suomen maakuntakaava).

Nämä ohjeet tullaan ottamaan huomioon tämän vaihemaakuntakaavan lähtökohtina siltä osin, kuin niitä voidaan vaihekaavan valittujen teemojen yhteydessä käsitellä. Mm. luonnonarvoja ja kulttuuriperintöä koskevat ohjeet tullaan ottamaan huomioon vasta seuraavissa vaihemaakuntakaavoissa.

Vaihemaakuntakaava kumoaa ja korvaa voimassa olevan maakuntakaavan

- aktiivisen maankäytön aluevaraus- (A, C, TP, T, E, R) ja kohde merkintöjä (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 - kehittämisperiaatmerkinnät,
- liikenteen merkintöjä.

Lisäksi vaihemaakuntakaavassa tehdään valittujen teemojen ulkopuolisia teknisiä tarkistuksia ja korjauksia, jotka on erikseen lueteltu tämän selostuksen luvussa 6.8.

5.6 TIETOPOHJA JA LAADITTAVAT SELVITYKSET

Vaihemaakuntakaavatyön tietopohja muodostuu eri lähteistä koottavasta maakunnan tilan ajantasaisesta seurannasta, muun maakunnan suunnittelun yhteydessä syntyvästä materiaalista sekä kaavatyötä varten laadittavista teemakohtaisista osin kaavaprosessin aikana laadituista erilliselvelyksistä.

5.6.1 VÄESTÖ- JA TYÖPAIKKAKEHITYS VARSINAIS-SUOMESSA

Varsinais-Suomen väestö on kasvanut tasaisesti viime vuosina, ja maakunnan asukasluku vuonna 2016 oli 475 543. Mikäli nykyinen kehitys jatkuu, asuu Varsinais-Suomessa yli puoli miljoonaa henkilöä vuonna 2035, mikä tarkoittaa yli 30 000 uutta asukasta. Tilastokeskuksen väestöennusteen mukaan tuleva väestönkasvu hiipuu jonkin veran 2030-luvulle tultaessa, koska nuoremmat ikäluokat ovat suuria ikäluokkia pienempiä. On kuitenkin luultavaa, että lisääntyvä maahanmuutto ja väestön yhä jatkuva keskittymisen Etelä-Suomen suuriin kasvukeskuksiin tulee kasvattamaan Varsinais-Suomen asukaslukua väestöennustetta enemmän.

Työpaikkamäärän ennustaminen on väestön kehityksen ennakointia haastavampaa, koska työpaikkakehitys ei seuraa vastaavia demografisia lainalaisuuksia kuin väestökehitys. Tulevan työpaikkakehityksen pohjana käytetään Valtion taloudellisen tutkimuskeskuksen (VATT) maakunnittaista työllisyyssennustetta. Ennusteen mukaan Varsinais-Suomen työpaikkojen määrä kasvaisi reilulla 20 000:lla vuoteen 2030 mennessä. Työpaikkojen määrän kasvu on nopeinta 2010-luvun loppupuolella, mikä perustuu oletukseen talouden toipumisesta vuonna 2009 alkaneesta laskusuhdanteesta.

Varsinais-Suomen sisäistä väestö- ja työpaikkakehitystä tarkastellaan neljän eri alueen kautta. Ensinnäkin Turun kaupunkiseudun rakennemallialueella tarkastellaan erikseen ydinalueen ja reuna-alueen kehitystä. Maakunnan muissa osissa tarkastelussa ovat erikseen seutukuntakeskusten keskustaajamat sekä näiden ulkopuoliset reuna-alueet. Tilastokeskuksen väestöennuste on saatavissa vain kunnittain, minkä vuoksi väestöennusteen mukainen asukasluvun muutosnopeus perustuu rakennemallialueen ydinalueella Turun, Kaarinan, Raision ja Naantalin ennustettuun väestönkasvuun. Seutukuntakeskusten keskustaajamien osalta väestönkasvu määritetään Uudenkaupungin, Loimaan ja Salon kuntien tietojen perusteella.

Rakennemallialueen ydinalueella väestönkasvu on kiihtynyt 2010-luvulla. Tämän vuoksi lyhyen aikavälin (2012–2015) väestön kasvutrendi on selvästi korkeampi kuin pitkän aikavälin trendi (2000–2015). Kuten koko maakunnassa, Tilastokeskuksen väestöennuste antaa kaikkein matalimman väestönkasvun arvion. Realistisimpana kasvuennusteena voitaneen pitää pitkän aikavälin trendiä, jolloin Turun ydinkaupunkiseudun väestö kasvaisi lähes 30 000 asukkaalla vuoteen 2035 mennessä.

Rakennemallialueen reuna-alueella kehitys on puolestaan ollut päinvastainen. Väestönkasvu alueella on viime vuosina käytännössä pysähtynyt, minkä vuoksi lyhyen aikavälin trendi antaa selvästi pitkän aikavälin trendiä matalamman asukasluvun vuonna 2035. Kehyskuntien väestönkasvun hiipuminen tulevaisuudessa saattaa myös jatkua, sillä monissa tutkimuksissa on arvioitu kaupunkimaisen asumispreferenssin yleistyvän pientaloasumista korostavan rinnalla (esim. Aro 2014). On kuitenkin oletettavaa, että kaikkein hitain trendiennuste ei sellaisenaan toteudu, vaan kaupunkiseudun ydinalueen kasvu tulee heijastumaan myös reuna-alueelle.

Salon, Loimaan ja Uudenkaupungin keskustaajamien väestökehityksessä on tapahtunut merkittävä notkahdus vuoden 2010 jälkeen. Tämä selittyy ennen kaikkea Salon matkapuhelinteollisuuden rakennemuutoksen aikaansaamalla muuttotappiolla, eikä kehityksen voi olettaa jatkuvan loputtomiin. Sen vuoksi todennäköisin väestöskenaario lienee pitkän aikavälin trendikehityksen mukainen hillitty väestönkasvu. Maakunnan reuna-alueiden väestö on sen sijaan laskenut tasaisesti, ja tämän trendin voi olettaa jatkuvan samansuuntaisena.

Työpaikkaennusteen alueellistamisessa on käytetty hyväksi tietoa eri alueiden toimialarakenteesta. Koska VATT:n työllisyyssennuste on tehty koko Varsinais-Suomeen 28 toimialan tarkkuudella, voidaan eri toimialojen kehitystrendejä hyödyntää myös maakuntaa

pienempien alueiden työpaikkakehityksen arvioinnissa. Tuloksia tarkasteltaessa on kuitenkin otettava huomioon, että työpaikkojen määrän ennustaminen on huomattavasti väestöennusteita epätarkempaa. VATT:n ennuste on tehty vuonna 2014, joten siinä ei ole myöskään voitu huomioida viimeaikaisimpia työllisyyshäilytyksen muutoksia.

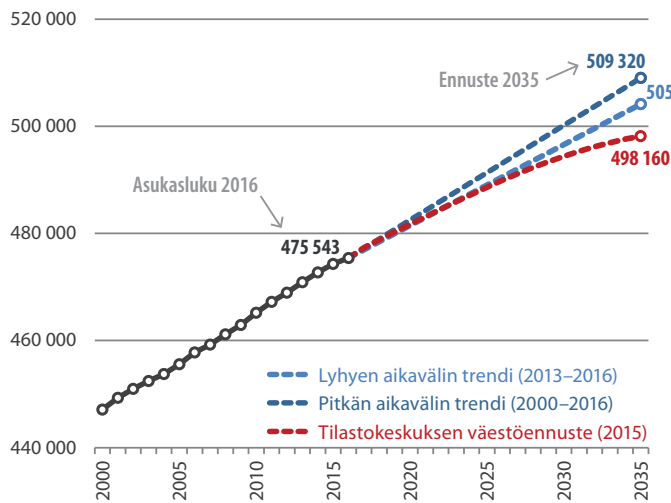
Turun seudun rakennemallialueen ydinalueella työpaikkojen määrän ennustetaan kasvavan reilulla 10 000:lla vuoteen 2030 mennessä, kun pitkän aikavälin trendikehitys ennustaa vain reilun 5000 työpaikan kasvua. Talouden toipuessa laskusuhdanteesta työpaikkakasvu on oletettavasti trendikehitystä nopeampaa. VATT:n ennustetta voidaan pitää todennäköisempänä, etenkin koska voimakkaasti kasvava väestö edellyttää myös merkittävää työpaikkakasvua.

Rakennemallialueen reunoille ennustetaan niin ikään merkittävää kasvua ja noin 4 000 uutta työpaikkaa. Pitkän aikavälin kehitystrendin sijaan näyttäisi työpaikkojen määrän laskevan nykyisestä. Tulevaan kehitykseen vaikuttaa merkittävästi se, kuinka paljon työpaikat tulevat jatkossa keskittymään Turun ydinkaupunkiseudulle. Koska seudun reuna-alueiden väestönkasvu on hidastunut, voi myös olettaa työpaikkojen määrän kasvun olevan VATT:n ennustetta hitaampaa.

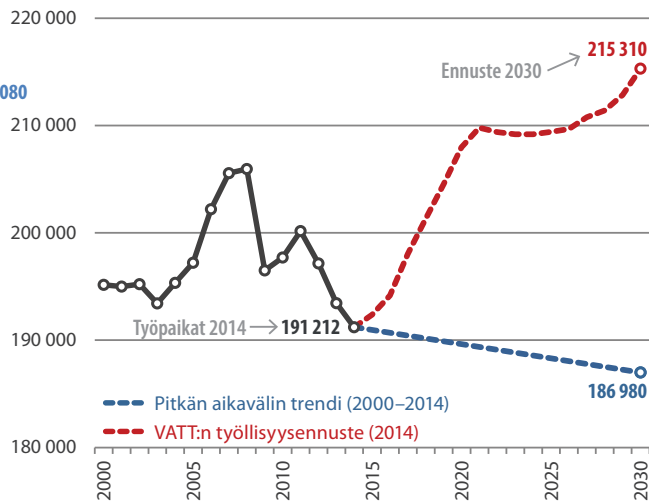
Salon, Loimaan ja Uudenkaupungin yhteenlaskettu työpaikkamäärä on supistunut merkittävästi vuoden 2010 jälkeen johtuen erityisesti Nokian matkapuhelinvalmistuksen loppumisesta Salossa. Notkahduksesta aiheutuva voimakkaasti laskeva työpaikkamäärän kehitystrendi ei sen vuoksi ole realistinen, vaan työpaikkojen määrän lasku tulee pysähtymään ja kääntymään uudelleen kasvuun. Tältä osin VATT:n ennusteen toteutumista voidaan pitää hyvin mahdollisena, ja Uudenkaupungin autotehtaan menestyksen myötä työpaikkojen määrä saattaa kasvaa jopa ennustettua enemmän.

Maakunnan reuna-alueiden työpaikkakehityksen trendi on vahvasti negatiivinen. VATT:n ennusteen mukaan työpaikkojen määrä lähtisi puolestaan nopeaan kasvuun. Todellinen kehitys lienee lähempänä trendin mukaista laskukäyrää. Kun huomioidaan väestön väheneminen alueella, ei voimakasta työpaikkamäärän kasvua ole odotettavissa.

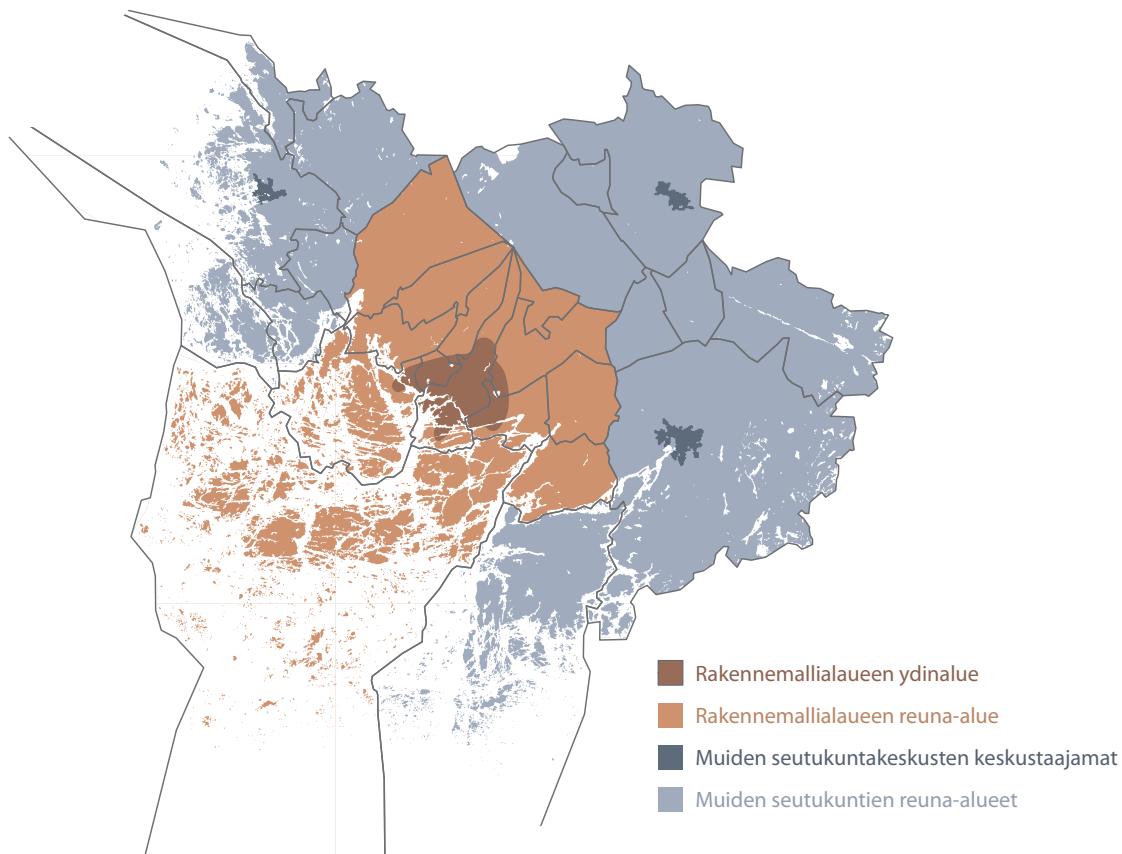
Väestökehitys Varsinais-Suomessa



Työpaikkakehitys Varsinais-Suomessa

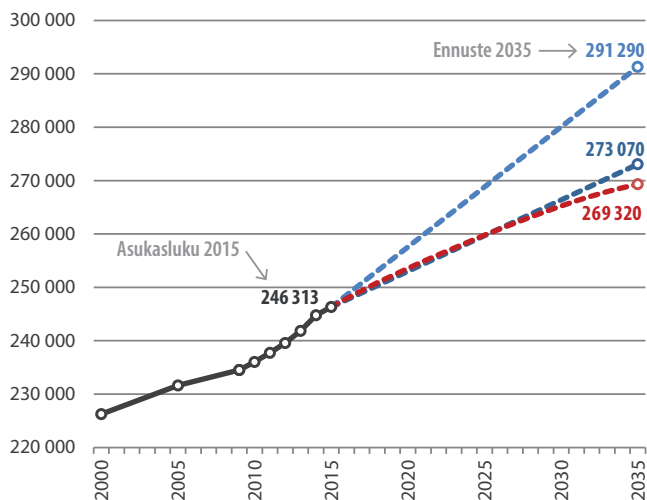


Kuva 3. Väestön ja työpaikkojen kehitys Varsinais-Suomessa (Lähde: Tilastokeskus, Valtion taloudellinen tutkimuskeskus).

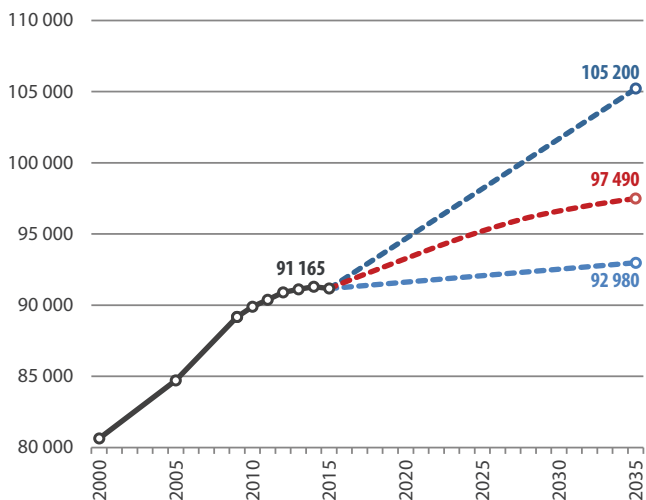


Kuva 4. Väestö- ja työpaikkatarkastelujen aluejako (Lähde: Maanmittauslaitos, YKR/SYKE 2015).

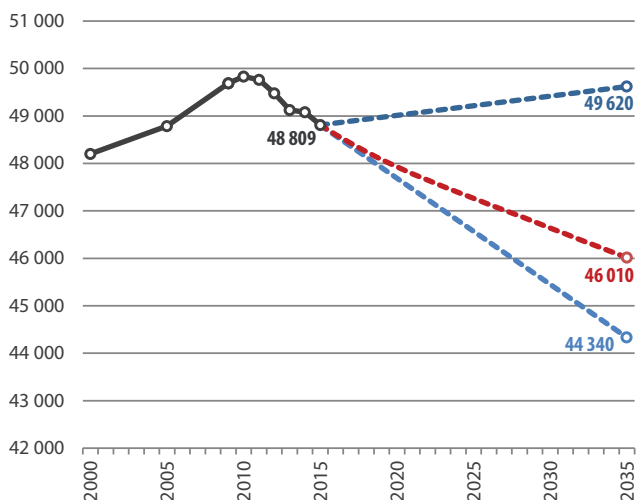
Väestökehitys rakennemallialueen ydinalueella



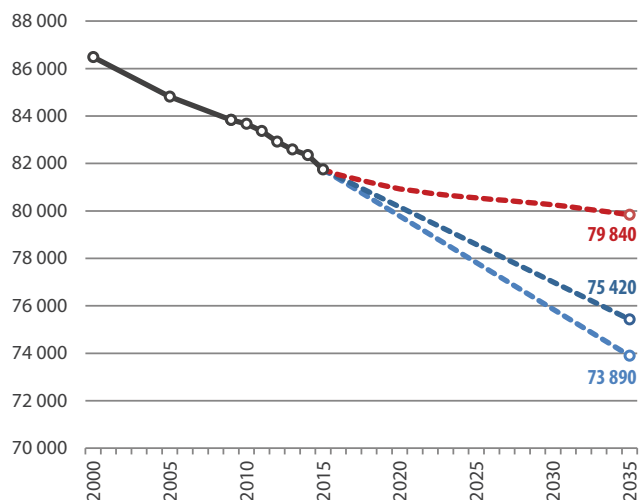
Väestökehitys rakennemallialueen reuna-alueella



Väestökehitys muiden seutukuntakeskusten keskustaajamissa



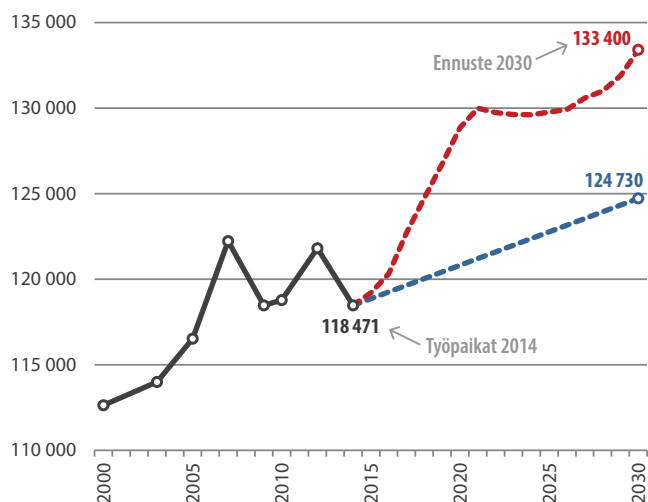
Väestökehitys muiden seutukuntien reuna-alueilla



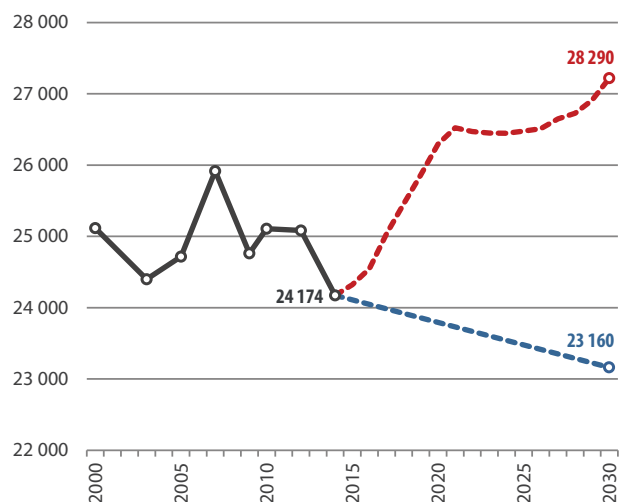
--- Lyhyen aikavälin trendi (2012–2015) --- Pitkän aikavälin trendi (2000–2015) --- Tilastokeskuksen väestöennuste (2015)

Kuva 5. Väestökehitys Varsinais-Suomen eri alueilla (Lähde: Tilastokeskus).

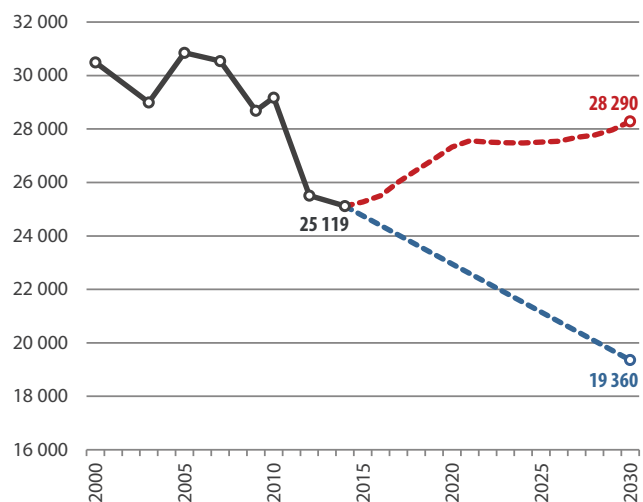
Työpaikkakehitys rakennemallialueen ydinalueella



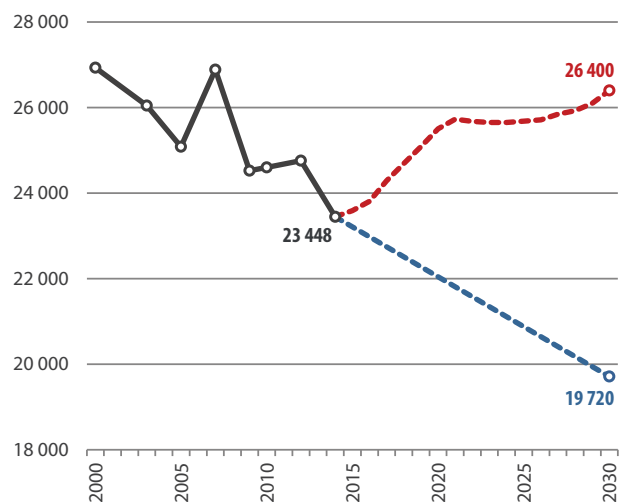
Työpaikkakehitys rakennemallialueen reuna-alueella



Työpaikkakehitys muiden seutukuntakeskusten keskustaajamissa



Työpaikkakehitys muiden seutukuntien reuna-alueilla



--- Pitkän aikavälin trendi (2000–2014) --- VATT:n työllisyyssennuste (2014)

Kuva 6. Työpaikkojen määrän kehitys Varsinais-Suomen eri alueilla (Lähde: Tilastokeskus, Valtion taloudellinen tutkimuskeskus).

5.6.2 VARSINAIS-SUOMEN KESKUSVERKKOSELVITYS

Varsinais-Suomen keskusverkkoselvityksessä kuvataan maakunnan rakennetta ja sen ominaisuuksia aikavälillä 1980–2010. Työssä selvitetään Varsinais-Suomen monikeskuisen kaupunki-, kuntakeskus- ja alakeskusrakenteen ja kehityksen nykytila. Työssä maakuntaa tarkastellaan kokonaisuutena ilman kuntarajoja.

Selvityksessä hahmotetaan keskusten suhteet toisiinsa sijainnin, väestön, työpaikkojen, palveluiden sekä työmatkaliikenteen näkökulmista. Työn tuloksena syntyy keskusten ominaisuuksiin perustuva luokittelu, jossa keskuksille annetaan niiden luonnetta kuvaavia määrittäjiä kuten esim. työssäkäyntikeskus tai asumisen keskus.

Selvityksessä tarkastellaan mm. seuraavia teemoja:

- maankäytön kehittyminen, taajamien pinta-alakehitys,
- väestökehitys ja asukastiheys,
- työpaikkakehitys,
- kerrosalan muutos ja aluetehokkuuden kehitys,
- palvelut,
- vaikutus- ja saavutettavuusalueet,
- joukkoliikenne, sekä
- keskuksen ominaisuuksista johdettavat vetovoimatekijät.

Selvitys raportoidaan Varsinais-Suomen liiton tietoisuina ja tämän selostuksen liitekarttoina.

Keskusverkkoanalyysi

Varsinais-Suomen keskusverkon analyysissä tarkastellaan maakunnan taajamarakenteen ominaisuuksia ja viime vuosikymmeninä siinä tapahtunutta kehitystä. Tarkastelun tavoitteena on ymmärtää millaisia erityyppisiä taajamia maakunnassa on, mitkä tekijät yhdistävät eri taajamia sekä miten ne eroavat toisistaan.

Perinteisesti kaupunkien, kuntakeskusten ja kylien muodostamaa keskusverkkoa on tarkasteltu hallinnollis-hierarkkisesta näkökulmasta, jossa keskukset on luokiteltu niiden hallinnollisen aseman mukaan. Tällaisia keskusluokkia ovat olleet mm. maakuntakeskus, seutukuntakeskus tai kuntakeskus. Useiden viimeaikaisten kuntaliitosten myötä hallinnollinen luokittelu on kuitenkin muuttunut epäjohdonmukaiseksi vanhojen kuntakeskusten muuttuessa uusien kuntien alakeskuksiksi. Taajamien jaottelu hallinnollisin perustein on huono lähtökohta maakuntakaavoitukselle, sillä saman hallinnollisen luokan keskukset voivat poiketa merkittävästi toisistaan esimerkiksi väestön määrällä tai palvelujen monipuolisuudella mitattuna.

Keskusverkkoanalyysi perustuukin ensisijaisesti muihin kuin hallinnollisiin tekijöihin. Analyysissä Varsinais-Suomen keskusverkon ominaisuuksia tarkastellaan:

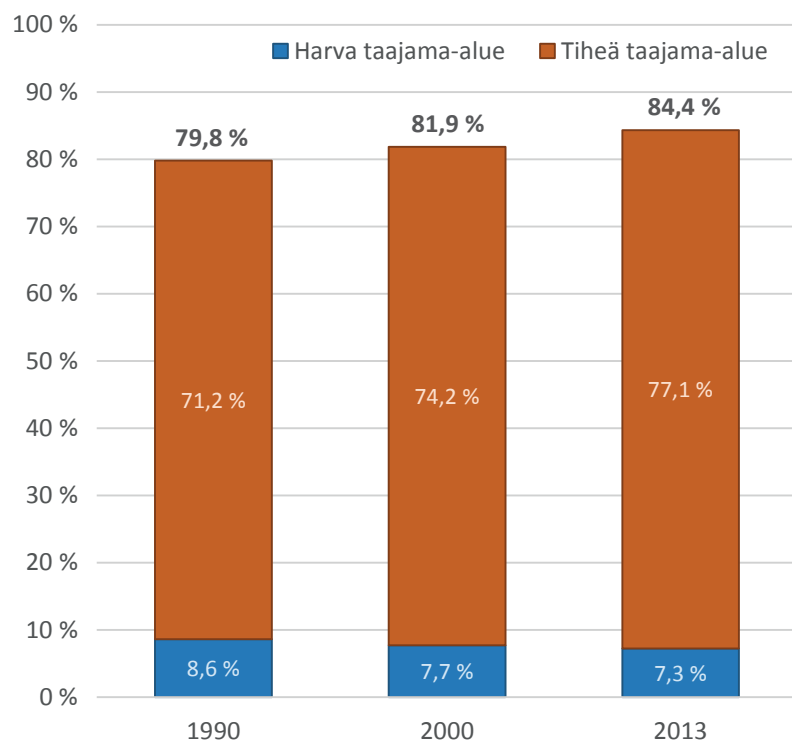
- väestön ja yhdyskuntarakenteen nykytilan,
- väestön ja yhdyskuntarakenteen viimeaikaisen kehityksen,
- palvelurakenteen ja
- työssäkäyntiliikenteen näkökulmista.

Keskusverkkoanalyysin lopussa nämä neljä näkökulmaa yhdistetään yhdeksi keskusverkkoa yleisellä tasolla kuvaavaksi synteesiksi. Tehtävät analyysit perustuvat yhdyskuntarakenteen seurantajärjestelmästä saatavaan ruututietoon sekä Varsinais-Suomen liiton ja maakunnan kuntien yhdessä keräämään palvelupisteaineistoon. Keskusverkkoanalyysi osoittaa, kuinka tärkeää on tarkastella taajamien ominaisuuksia myös muista kuin perinteisestä hallinnollisesta näkökulmasta. Paitsi että saman hallinnollisen tason keskukset voivat olla luonteeltaan täysin erilaisia, vaikuttaa keskusten kehitykseen myös niiden suhteellinen sijainti. Suurten kaupunkikeskusten läheisyydessä sijaitsevien taajamien kehitykseen ovat vaikuttaneet varsin erilaiset tekijät kauempana sijaitseviin taajamiin verrattuna. Keskuksia onkin tärkeää tarkastella osana laajempaa kokonaisuutta, jotta niiden ominaispiirteet voidaan ymmärtää kokonaisvaltaisesti.

Taajama

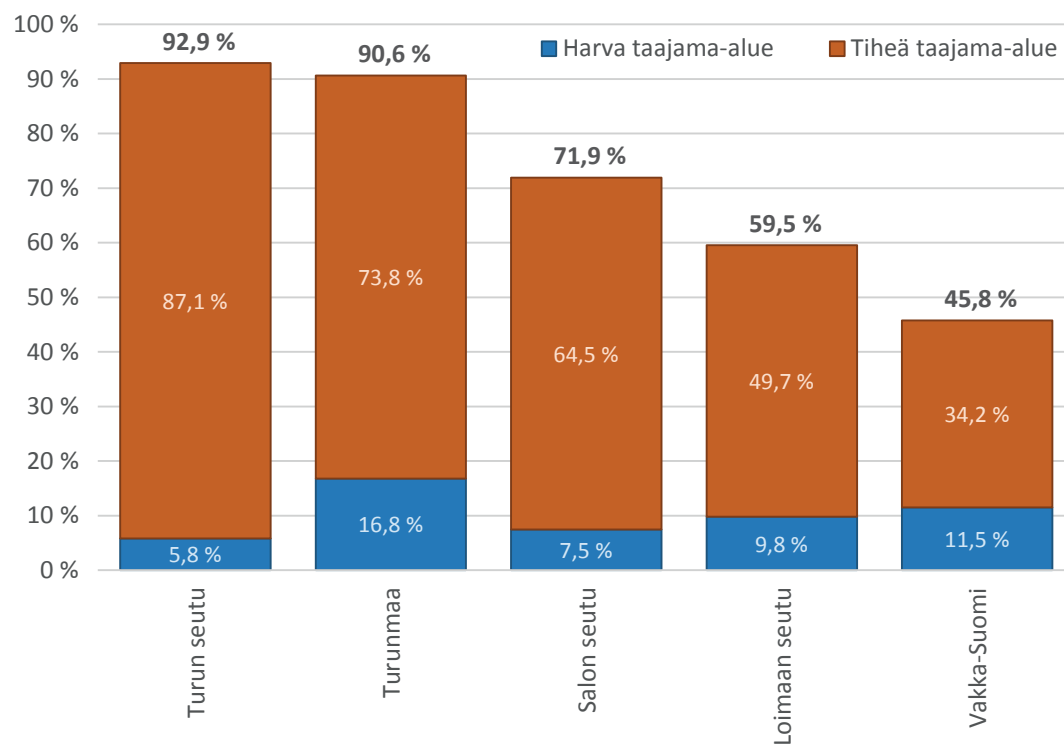
Taajamalla tarkoitetaan vähintään 200 asukkaan taajaan rakennettua aluetta, jossa rakennusten tiheys, kerrosala ja ryhmittyminen muodostavat taaja-asutusta. Suomen ympäristökeskuksen taajamarajaus jakautuu tiheään taajama-alueeseen ja harvaan taajama-alueeseen. Tiheä taajama-alue vastaa aluetehokkuudeltaan yleisesti jo rakennettua asemakaavoitettua taajama-aluetta ($e > 0,02$) ja harva taajama-alue pääosin asemakaavoittamatonta alhaisen tehokkuuden taajama-aluetta. Harva taajama-alue voi olla keskeneräistä asemakaava-aluetta, asemakaavan lähialuetta, tiheämpää tienvarsi-asutusta tai tiheään taajamaan kytkeytyvää, luonteeltaan kylämais-tä asutusta. Alueen muodostuminen taajamaksi tapahtuu väestö-, rakentamistiheys- ja -tehokkuuskriteerien täytyessä. Kriteerien täytyttyä taajamaväestöön sisällytetään alueella jo ennen kriteerien täyttymistä asuvat asukkaat. Taajama-alueiden laajentuessa taajamaväestön osuus siis kasvaa ja toisaalta taajama-alueet laajentuvat, kun taajama-alueen määritelmä täyttyy asutuksen levittäytyessä edelleen. Taajama-alueilla asuvan väestön osuutta (koko kunnan/maakunnan/maan) väestöstä kuvataan *taajama-asteella*

Taajama-aste Varsinais-Suomessa



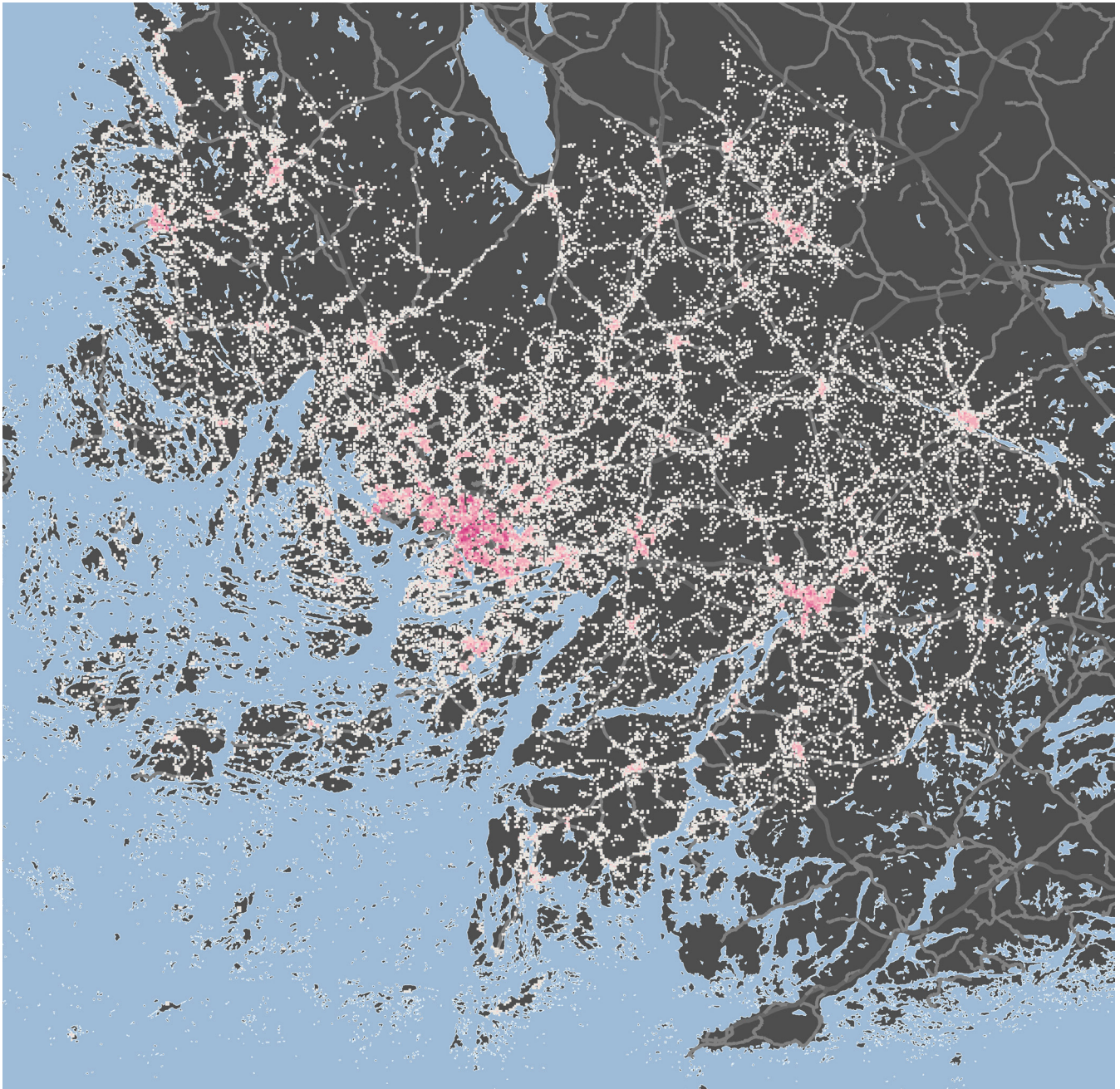
Kuva 7. Varsinais-Suomen taajama-astekehitys kertoo kaupungistumisesta sekä väestön keskittymisestä kaupunkiseuduille.

Taajama-aste seutukunnittain 2013



Kuva 8. Seutukunnittain kaupungistumisessa ja taajama-asteessa on havaittavissa selkeitä eroja.

Yhdyskuntarakenteen hajautuminen ja taajamien kehitykseen vaikuttavat tekijät



Kuva 9. Väestön levinneisyys Varsinais-Suomessa 2010 (Lähde: SYKE/YKR).

Yhdyskuntarakenteen hajautuminen siihen liittyvine tekijöineen on keskeinen taajamien kehitykseen liittyvä ilmiö. Hajautuminen synnyttää harvaa taajamaa ja on siten osa taajamien kehitystä. Hajautumisesta johtuvia muutoksia voidaan tarkastella taajamien maankäytön kehityksen näkökulmasta erityisesti taajamien pinta-alan muutoksena, asukastiheyskehityksenä ja rakentamisen aluetehokkuuden kehityksenä taajamassa.

Taajamien pinta-alan muutos on keskusverkkoaineistojen perusteella pääsääntöisesti tarkoittanut viimeisen 30 vuoden ajan taajamien laajentumista. Yhdyskuntasuunnittelumme on perin-

teisesti perustunut uusien maankäytönalueiden käyttöönotolle ja laajentumiselle. Suunnittelun lähtökohtana on yleisesti pidetty varautumista kasvupaineisiin ja siitä johtuvaan tulevaan muutokseen. Riittävää tonttivarantoa pidetään myös hyvänä kilpailuvalttina ja kunnan menestymisen edellytyksenä. Laajentuminen on tapahtunut kaavoittamalla suunnitellusti, mutta kaupungistumisen myötä, edullisten rakennuspaikkojen kysynnän kasvettua, myös kaavoitettujen alueiden reunoille suunnittelemattomasti suunnittelutarveratkaisuina ja poikkeuslupina, jolloin tapahtuu yhdyskuntarakenteen hajautumista.



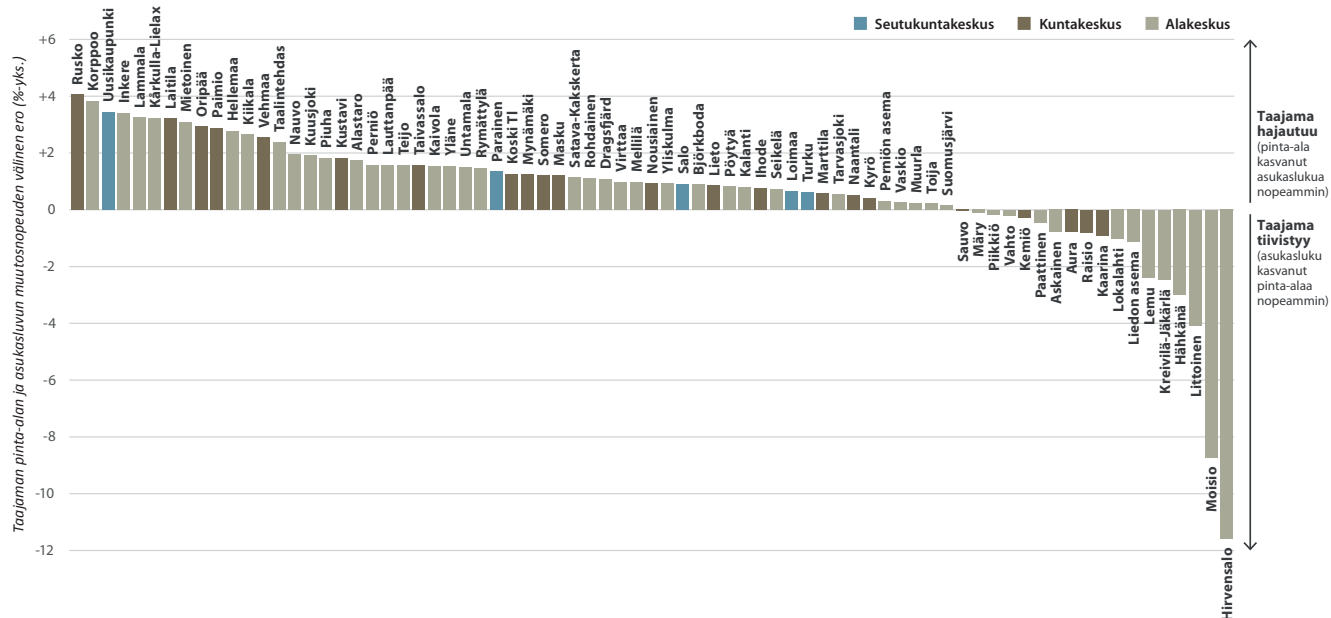
Kuva 10. Turun kaupunkiseudun taajamien laajentumis-kehitys 1980–2010 / (Lähde: Keskusverkkoaineistot).

Kaikki taajamat yht.	1980	1990	2000	2010		Muutos 80 - 10	Muutos 00 - 10
Taajamaväestö maakunnassa	305 676	334 059	359 253	384 626		78 950 25,8 %	25 373 7,1 %
Väestö taajaman ulkopuolella maakunnan sisällä	100 684	91 223	87 850	80 557		-20 127 -20,0 %	-7 293 -8,3 %
Väkiluku koko maakunnassa	406 360	425 282	447 103	465 183		58 823 14,5 %	18 080 4,0 %
Turun seudun taajamat yht.	1980	1990	2000	2010		Muutos 80 - 10	Muutos 00 - 10
Taajamaväestö Turun seudulla	223 587	237 997	261 832	282 916		59 329 26,5 %	21 084 8,1 %
Väestö taajaman ulkopuolella seudun sisällä	28 822	29 084	29 198	26 439		-2 383 -8,3 %	-2 759 -9,4 %
Väkiluku Turun seudulla	252 409	267 081	291 030	309 355		56 946 22,6 %	18 325 6,3 %
Salon seudun taajamat yht.	1980	1990	2000	2010		Muutos 80 - 10	Muutos 00 - 10
Taajamaväestö Salon seudulla	33 095	38 570	42 054	45 827		12 732 38,5 %	3 773 9,0 %
Väestö taajaman ulkopuolella seudun sisällä	24 832	21 266	20 339	18 738		-6 094 -24,5 %	-1 601 -7,9 %
Väkiluku Salon seudulla	57 927	59 836	62 393	64 565		6 638 11,5 %	2 172 3,5 %
Vakka-Suomen taajamat yht.	1980	1990	2000	2010		Muutos 80 - 10	Muutos 00 - 10
Taajamaväestö Vakka-Suomessa	19 991	23 035	21 597	20 355		364 1,8 %	-1 242 -5,8 %
Väestö taajaman ulkopuolella seudun sisällä	14 682	13 027	11 922	11 106		-3 576 -24,4 %	-816 -6,8 %
Väkiluku Vakka-Suomessa	34 673	36 062	33 519	31 461		-3 212 -9,3 %	-2 058 -6,1 %
Loimaan seudun taajamat yht.	1980	1990	2000	2010		Muutos 80 - 10	Muutos 00 - 10
Taajamaväestö Loimaan seudulla	16 188	20 054	20 008	21 399		5 211 32,2 %	1 391 7,0 %
Väestö taajaman ulkopuolella seudun sisällä	21 578	18 166	17 195	15 711		-5 867 -27,2 %	-1 484 -8,6 %
Väkiluku Loimaan seudulla	37 766	38 220	37 203	37 110		-656 -1,7 %	-93 -0,2 %
Turunmaan taajamat yht.	1980	1990	2000	2010		Muutos 80 - 10	Muutos 00 - 10
Taajamaväestö Turunmaalla	12 815	14 403	13 762	14 129		1 314 10,3 %	367 2,7 %
Väestö taajaman ulkopuolella seudun sisällä	10 770	9 680	9 196	8 563		-2 207 -20,5 %	-633 -6,9 %
Väkiluku Turunmaalla	23 585	24 083	22 958	22 692		-893 -3,8 %	-266 -1,2 %
Turku	1980	1990	2000	2010		Muutos 80 - 10	Muutos 00 - 10
Taajamaväestö	155 881	146 422	158 503	164 051		8 170 5,2 %	5 548 3,5 %
Väestö taajaman ulkopuolella kunnan sisällä	7 799	12 758	14 058	13 275		5 476 70,2 %	-783 -5,6 %
Väkiluku kunnassa jossa taajama sijaitsee	163 680	159 180	172 561	177 326		13 646 8,3 %	4 765 2,8 %
Salo	1980	1990	2000	2010		Muutos 80 - 10	Muutos 00 - 10
Taajamaväestö	21 182	23 863	27 418	30 451		9 269 43,8 %	3 033 11,1 %
Väestö taajaman ulkopuolella kunnan sisällä	26 456	25 971	25 186	24 784		-1 672 -6,3 %	-402 -1,6 %
Väkiluku kunnassa jossa taajama sijaitsee	47 638	49 834	52 604	55 235		7 597 15,9 %	2 631 5,0 %
Uusikaupunki	1980	1990	2000	2010		Muutos 80 - 10	Muutos 00 - 10
Taajamaväestö	11 314	12 085	11 080	10 190		-1 124 -9,9 %	-890 -8,0 %
Väestö taajaman ulkopuolella kunnan sisällä	6 012	6 347	5 939	5 643		-369 -6,1 %	-296 -5,0 %
Väkiluku kunnassa jossa taajama sijaitsee	17 326	18 432	17 019	15 833		-1 493 -8,6 %	-1 186 -7,0 %
Loimaa	1980	1990	2000	2010		Muutos 80 - 10	Muutos 00 - 10
Taajamaväestö	8 049	9 101	8 968	9 085		1 036 12,9 %	117 1,3 %
Väestö taajaman ulkopuolella kunnan sisällä	10 563	9 356	8 617	7 831		-2 732 -25,9 %	-786 -9,1 %
Väkiluku kunnassa jossa taajama sijaitsee	18 612	18 457	17 585	16 916		-1 696 -9,1 %	-669 -3,8 %
Parainen	1980	1990	2000	2010		Muutos 80 - 10	Muutos 00 - 10
Taajamaväestö	8 130	9 167	8 587	8 893		763 9,4 %	306 3,6 %
Väestö taajaman ulkopuolella kunnan sisällä	6 433	6 545	6 708	6 608		175 2,7 %	-100 -1,5 %
Väkiluku kunnassa jossa taajama sijaitsee	14 563	15 712	15 295	15 501		938 6,4 %	206 1,3 %

Kuva 11. Taajamaväestön kehitys seutukunnittain ja seutukeskuksissa.

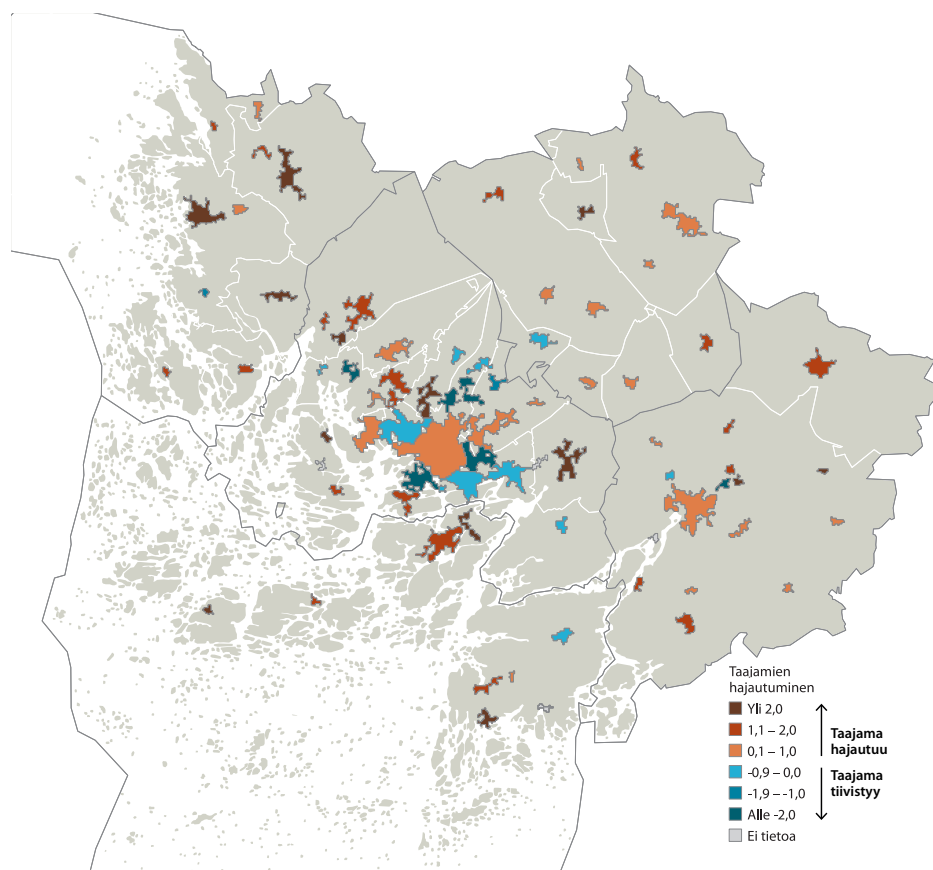
Asukastiheys varsinaisuomalaisissa taajamissa on keskusverkkoselvityksen aineistojen perusteella pääsääntöisesti laskenut samalla, kun taajamien pinta-ala on kasvanut. Asumisväljyyden lisääntyminen ja ihmisten asumisväljyyden tarve ovat myös vaikuttaneet

tähän. Kun asukasmäärä taajaman ydinalueella laskee ja vastaavasti taajamien reuna-alueet pinta-alallisesti laajenevat alhaisen tehokkuuden rakentamisella, yhdyskuntarakenne hajautuu.



Kuva 12. Taajamien hajautumis- tai tiivistymiskehityksen voimakkuus Varsinais-Suomessa vuosina 1980–2010.

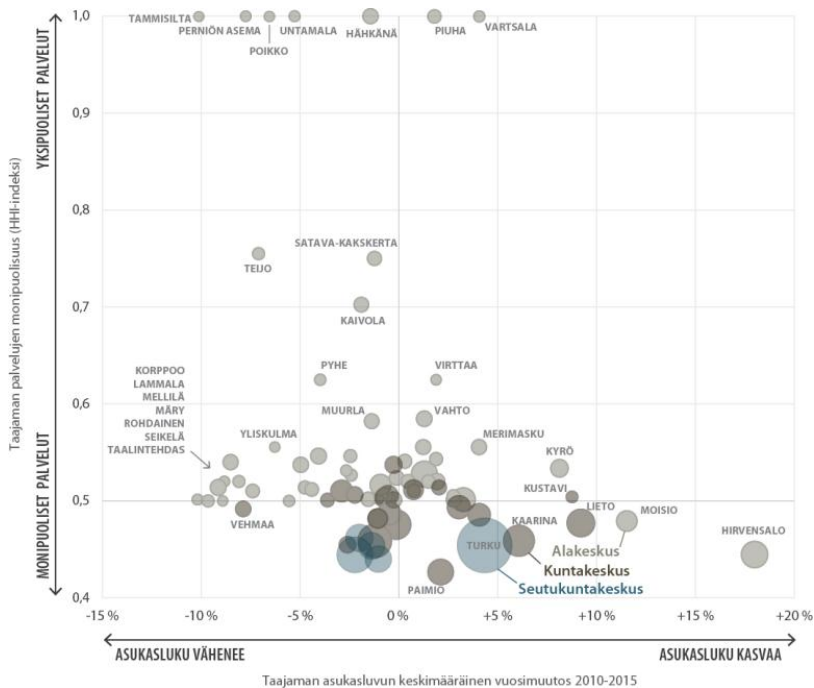
Arvot on laskettu vähentämällä taajaman pinta-alan muutosnopeudesta sen väestön muutosnopeus. Mikäli taajaman pinta-ala kasvaa väestöä nopeammin, sen yhdyskuntarakenne hajautuu. Taajaman väestön kasvaessa pinta-alaa nopeammin yhdyskuntarakenne tiivistyy. Kuntakeskus on määritetty kunnan väestöltään suurimpana taajamana.



Kuva 13. Taajamien hajautumis- tai tiivistymiskehityksen voimakkuus Varsinais-Suomessa vuosina 1980–2010.

Taajaman väestökehitys vaikuttaa suoraan sen palvelurakenteeseen. Taajaman asukasluvun pienentyessä sen kyky ylläpitää monipuolista palvelutarjontaa vähenee, kun taas kasvavissa taajamissa tarvitaan lisää palveluita. Varsinais-Suomessa nopeimmin kasvavat taajamat sijaitsevat pääsääntöisesti Turun lähialueilla, jossa on hyvä palvelutaso. Maakunnasta löytyy silti myös joukko taajamia joiden

väestö vähenee nopeasti ja joissa on kohtalaisen monipuolinen palvelutaso (kuvassa XX vasemman alanurkan taajamat). Näissä taajamissa on akuutti riski palvelujen häviämisestä. Taajamien palvelujen turvaamiseksi onkin tärkeää saada väestökato pysähtymään, ja tämän vuoksi niiden kehittämiseen tulee kiinnittää erityistä huomiota.



Kuva 14. Varsinais-Suomen taajamat väestökehityksen ja palvelujen monipuolisuuden suhteen tarkasteltuna. Kasvavissa taajamissa on potentiaalia palvelujen monipuolistumiselle, vähenevään asukasluvun taajamissa on riski palvelujen häviämisestä.

Taajamien vetovoimaisuus

Taajamien vetovoimaisuus muodostuu monista osatekijöistä. Veto-voimaiset taajamat ovat merkityksellisiä koko maakunnan alueellisen vetovoimaisuuden kehittämisessä. Eheä yhdyskuntarakenne on käsite, johon voidaan sisällyttää monia vetovoimaisuustekijöitä. Näitä ovat mm.:

Hyvin saavutettavat palvelut

Saavutettavuus muodostuu matkaetäisyydestä, matkaan käytettävästä ajasta, liikkumistavasta ja tarjolla olevista liikkumisen vaihtoehtoista. Etäällä sijaitsevat ja yksipuolisella liikkumistavalla saavutettavat palvelut tuottavat runsaasti liikennesuoritteita, niihin kulkemiseen kuluu aikaa, eivätkä ne ole välttämättä tasa-arvoisia kaikkia palvelun tarvitsijoita kohtaan. Tällaisten palveluiden saavutettavuus on heikko. Hyvin saavutettavat palvelut ovat sujuvan arjen kannalta tavoiteltavia.

Nykyiset kehityssuunnat eli yhdyskuntien hajautuminen ja palvelupisteiden vähentyminen pidentävät matkojen pituuksia heikentäen kävelyn ja pyöräilyn edellytyksiä. Samalla autonomistuksen kasvu, varsinkin autokaupunkialueella yleinen perheen toinen auto, vähentää merkittävästi muiden kulkutapojen käyttöä. Maankäytön kehittämisessä tarvitaan kävelyn ja pyöräilyn edellytysten nostamis-

ta suunnittelun lähtökohdaksi. Avainasemassa on uuden rakentamisen ohjaaminen kaupunkiseutujen jalankulku- ja pyöräilyvyöhykkeille ja pienempien taajamien keskustojen tuntumaan. Myös julkisen ja yksityisen palveluverkon kehitystä on tärkeää ohjata siten, että palvelut ovat saavutettavissa myös jalan ja pyörällä. (Turun seudun liikennejärjestelmäsuunnitelma)

Hyvä saavutettavuus polkupyörällä ja jalan edellyttää sujuvaa reittiä. Tämä edellyttää suunnittelussa epäjatkuuskohtien tarkastelua ja toteuttamisessa niiden poistamista. Sujuvat reitit parantavat palvelujen kytkeytyneisyyttä ja lisäävät koko alueen vetovoimaisuutta.

Hyvä ja monipuolinen palvelutaso

Yleisellä tasolla voidaan todeta, että Varsinais-Suomessa palvelut sijaitsevat pääsääntöisesti taajama-alueilla, ovat tieverkkoa pitkin hyvin saavutettavissa alle 2 km etäisyydeltä ja muodostavat taajaman sisällä kattavan saavutettavuuspinnan. Kattavuus ei kuitenkaan kerro palvelutasosta eikä välttämättä palvelun optimaalisesta sijainnista yhdyskuntarakenteesta, taajamassa tai suhteesta muihin palvelutarjontaa täydentäviin palveluihin.

Ns. lähipalvelujen, jotka ovat saavutettavissa kävellen ja pyörällä, merkitys taajaman vetovoimaisuudelle on suuri. Yhdyskuntarakenteen hajautuminen aiheuttaa taajamien palvelutason heikentymistä, kun palvelut totutaan hakemaan etäämpää autolla. Taajama-asukkaiden määrällä onkin keskeinen rooli palvelujen turvaamisessa.

Palveluita voidaan kategorisoida saavutettavuuden ja sen mukaan, kuinka paljon liikennesuoritteita palvelu tuottaa

- lähipalveluihin, jolloin saavutettavuusvyöhyke on n. 500–1000 m ja jotka ovat saavutettavissa kävellen ja pyörällä,
- joukkoliikenteellä saavutettaviin lähipalveluihin, jolloin palvelu sijaitsee optimaalisesti joukkoliikennereittiin nähden ja matka-aika pysyy kohtuullisena joukkoliikenteen hyvän palvelutason johdosta,
- lähiseudullisiin palveluihin, jolloin saavutettavuus autolla on keskeistä, mutta liikennesuoritteen määrä pysyy kohtuullisena etäisyyden ollessa n. 1–5/10 km,
- seudullisiin, autolla saavutettaviin palveluihin.
- Merkityksellistä eheän yhdyskuntarakenteen tavoittelussa on liikennesuoritemäärien vähentäminen ja monipuolisten kulkutapamuotojen tarjoaminen.

Työpaikka-alueet

Merkittävien työpaikka-alueiden sijainnilla on suuri merkitys yhdyskuntarakenteen eheyden kannalta. Työpaikkojen hyvä saavutettavuus autolla on Varsinais-Suomessa toteutunut. Tähän on vaikuttanut monien seudullisesti merkittävien työpaikka-alueiden sijainti taajama-alueen reunalla. Tämä ei kuitenkaan tarkoita, etteivät nämä alueet olisi integroituneet taajamaan. Niiden saavutettavuus myös joukkoliikenteellä tulisikin nähdä kehitettävänä vetovoimaisuustekijänä.

Palvelut muodostavat merkittäviä työpaikka-alueita erityisesti keskeisillä taajama-alueilla. Näiden merkitys vetovoimatekijöinä on suuri, sillä ne ylläpitävät ja kasvattavat paitsi suoraan myös välillisesti keskeisten taajama-alueiden ja keskustojen taloudellista kannattavuutta.

Viihtyisyys ja hyvä ympäristö – rakennetun ympäristön laatu

Taajaman keskustat ovat solmukohtia, joissa vetovoimatekijöiden tulisi olla monipuolisimmillaan. Monipuolinen rakenne sisältää lähipalveluja, sujuvia ja mielenkiintoisia reittejä, viihtyisiä julkisia tiloja, sekä keskustan ympäri vuorokauden elävänä pitäviä hyviä työpaikka- ja asuinympäristöjä. Tämä konkretisoituu rakennettuna ympäristönä, jolla omalta osaltaan luodaan viihtyisyyttä ja hyvää ympäristöä.

Tiivis ja selkeärajainen taajama-/kaupunkirakenne antaa paremmat edellytykset rakennetun ympäristön laadun parantamiseen. Taajamien palvelutason ja samalla vetovoimaisuuden kehittämisen edellytys on taajamien elinvoimaisuuden varmistaminen rakentamalla alueet valmiiksi ennen uusien alueiden käyttöön ottoa ja tarkastelemalla tehottomia alueita uudelleen. Samalla alueiden viihtyisyys paranee, kun rakennettu ympäristö on ilmeeltään viimeistellympää.

5.6.3 VARSINAIS-SUOMEN KAUPAN PALVELUVERKKOSELVITYS

Taajamien maankäytön, palveluiden ja liikenteen vaihemaakunta-kaavaa varten laadittiin Varsinais-Suomen kaupan palveluverkkoselvitys 2013. Selvityksen tekivät Mari Pitkäaho ja Eero Salminen Ramboll Finland Oy:stä. Työssä hyödynnettiin ympäristöhallinnon / Suomen ympäristökeskuksen aineistoja ja siihen osallistui myös Turun yliopiston kauppakorkeakoulun tutkimusryhmä professori Heli Marjasen johdolla. Työssä hyödynnettiin Turun kauppakorkeakoulun KUMU- ja Mylly-tutkimusten aineistoja. Selvitystä varten koottiin ohjausryhmä, joka kokoontui työn aikana viisi kertaa.

Palveluverkkoselvitystyön tavoitteena oli esittää lähtökohdat ja suositukset kaupan sijoittumiseksi, toimialakohtaiseksi kaupan mitoituksiksi ja suuryksiköiden seudullisuuden alarajaksi. Selvitysalueena oli koko Varsinais-Suomen maakunta. Työssä tarkasteltiin tarpeellisin osin myös naapurimaakuntien kaupallista toimintaympäristöä ja niiden kehitystä.

Kaupan palveluverkkoselvityksen tehtävänä oli:

- luoda kokonaiskuva vähittäiskaupan rakenteesta Varsinais-Suomessa, ja siinä edellisten selvitysten (2000, 2006) jälkeen tapahtuneista muutoksista (toteutuneet hankkeet),
- selvittää vähittäiskaupan nykyiset vaikutusalueet toimialoitain,
- hahmottaa vähittäiskaupan kehitysnäkymiä ja mitoitusarpeita tulevilla vuosikymmenillä vaihtoehtoisten skenaarioiden pohjalta.

Varsinainen kaavaratkaisun muodostuminen jätettiin tämän maankäyttö- ja rakennuslain mukaisen vaihemaakunta-kaavaprosessin tehtäväksi.

Kuntien nykytilannetta ja muutostekijöitä sekä hankkeita selvitettiin Webropol-kyselyllä, joka lähetettiin jokaiseen maakunnan tuolloiseen 28 kuntaan. Vastauksia saatiin 17 kunnasta. Vastaava kysely lähetettiin myös 52:lle kaupan toimijalle tai rakennusliikkeelle, joista 13 vastasi kyselyyn. Kyselyn lisäksi haastateltiin erikseen Keskon ja TOK:n edustajia.

Virkamiehille, kuntien luottamushenkilöille ja kaupan toimijoille järjestettiin työpaja 4.6.2013. Työpajassa käsiteltiin Varsinais-Suomen kaupan kehittymismahdollisuuksia skenaarioiden kautta. Työpajaan osallistui 51 henkeä.

Samanaikaisesti kaupan palveluverkkoselvityksen laatimisprosessin kanssa tehtiin asukaskysely asiointien suuntautumisesta. Kysely toteutettiin eHarava-palvelun avulla. Kyselyn analysoinnista vastasi Meri Malmari Turun kauppakorkeakoulusta.

Kaupan palveluverkkoselvitys jakautui kolmeen osaan:

- Kysyntä yleisesti ja Varsinais-Suomessa, tarkastelussa nykyinen väestö, väestönkasvu, kesäasukkaat, nykyinen kulutus, kulutuksen kasvu, laskennallinen pinta-alatarve, minimi- ja maksimivaihtoehdot kulutuspotentiaalin / pinta-alantarpeen kasvu.

- Tarjonta yleisesti ja Varsinais- Suomessa, tarkastelussa ulkoiset muutostekijät, yhdyskuntarakenteen eheyttäminen, ympäristötietoisuus, aukiololainsäädäntö, verotus, talouden näkymät, tehostamistarve, keskittäminen, joustavuus, monikäyttöisyys, tilapäiset käytöt, palveluiden liittäminen myymälöihin, uudet jakelukanavat, verkkokauppa, kuluttajien välinen kauppa ja vaihdanta, kilpailu, kaupan verkosto, sijoittuminen, volyymi, pinta-ala, liikevaihto, saavutettavuus.
- Mitoituskenaariot, vertailussa minimi: pienempi väestönkasvu, pienempi kulutuksen kasvu (pt 0,5%, et 1 %)

maksimi: suurempi väestönkasvu, suurempi kulutuksen kasvu (pt 1%, et 2 %)
molemmissa samat: kulutusluvut, myyntiteho € / myymälä-m² / vuosi, kesäasukkaiden määrä ja kasvu

- Työn kuluessa kehitettiin myös nykyisen kaupan pinta-alan kuvaamista ja arvioitiin erilaisten valmiiden tilastoaineistojen hyödynnettävyyttä kaupan palveluverkkoselvityksessä.
- Tavanomaisten tilasto- ja paikkatietoaineistojen lisäksi selvityksessä on käytetty vetovoimamallinnusta ns. Huffin painovoimamallin avulla, jossa arvioidaan tiettyssä pisteessä asuvan henkilön todennäköisyyttä asioida tiettyssä keskuksessa, kun hänellä on useita vaihtoehtoisia ja erikokoisia keskuksia valittavanaan. Painovoimamallia tullaan edelleen soveltamaan kaavaluonnoksen vaikutusten arvioinnissa.

	PT/ET SUUR- YKSIKÖISSÄ	TIVA SUUR- YKSIKÖISSÄ	YHT. SUUR- YKSIKÖISSÄ	KAUPPA < 2 000 k-m2	KAIKKI KAUPPA YHT.	SUURYKS. OSUUS %
LOIMAAN SEUTU	19 000	31 000	50 000	78 200	128 200	39,0 %
SALON SEUTU	78 600	75 000	153 600	88 100	241 700	63,5 %
VAKKA-SUOMI	21 500	3 300	24 800	78 900	103 700	23,9 %
TURUNMAA	13 400	6 000	19 400	25 400	44 800	43,3 %
TURUN SEUTU (PL. TURKU C)	325 400	374 600	700 000	146 900	846 900	82,7 %
TURUN SEUTU (ML. TURKU C)	442 900	374 600	817 500	274 400	1 091 900	74,9 %
KAUPPA YHT. (PL TURKU C)	457 900	489 900	947 800	417 500	1 365 300	69,4 %
KAUPPA YHT. (ML TURKU C)	575 400	489 900	1 065 300	545 000	1 610 300	66,2 %

Taulukko 1. Kauppa Varsinais-Suomessa 2011 (2014). Selvityksen mukaan Varsinais-Suomessa on vähittäiskauppaa yhteensä n. 1 610 300 k-m². Turun keskustan osuus on n. 245 000 k-m². Kaupasta 66,2 % on suuryksiköissä.

	KERROSALA 2011			KASVU MIN					
	KAUPPA YHT. (1)	ALLE 2000 M2	SUUR- YKSIKÖISSÄ	MIN %	KAIKKI KAUPPA	ALLE 2000 M2	SUUR- YKSIKÖISSÄ	KAIKKI KAUPPA YHT	
VARINAISSUOMEN VÄHITTÄISKAUPPA YHT. (PT, ET, TIVA)	1 610 300	545 000	1 065 300	34 %	547 827	170 431	377 396	2 158 127	
TURKU KESKUSTAN KAUPPA N. (2)	245 000	127 500	117 500	38 %	93 100	48 450	44 650	338 100	
TKU C itä	-	-	17 250	38 %	-	-	6 555	-	
TKU C länsi	-	-	100 250	38 %	-	-	38 095	-	
KAUPPA TURUN KESKUSTAN ULKOPUOLELLA	1 365 300	417 500	947 800	33 %	454 727	121 981	332 746	1 820 027	
LOIMAAN SEUTU	128 200	78 200	50 000	25 %	32 050	19 550	12 500	160 250	
SALON SEUTU	241 700	88 100	153 600	29 %	70 093	25 549	44 544	311 793	
TURUN SEUTU (PL. TURUN KESKUSTA)	846 900	146 900	700 000	38 %	321 822	55 822	266 000	1 168 722	
TURUNMAA	44 800	25 400	19 400	27 %	12 096	6 858	5 238	56 896	
VAKKA-SUOMI	103 700	78 900	24 800	18 %	18 666	14 202	4 464	122 366	

	KERROSALA 2011			KASVU MAX					
	KAUPPA YHT. (1)	ALLE 2000 M2	SUUR- YKSIKÖISSÄ	MAX %	KAIKKI KAUPPA	ALLE 2000 M2	SUUR- YKSIKÖISSÄ	KAIKKI KAUPPA YHT	
VARINAISSUOMEN VÄHITTÄISKAUPPA YHT. (PT, ET, TIVA)	1 610 300	545 000	1 065 300	79 %	1 275 753	421 022	854 731	2 886 053	
TURKU KESKUSTAN KAUPPA N. (2)	245 000	127 500	117 500	83 %	203 350	105 825	97 525	448 350	
TKU C itä	-	-	17 250	83 %	-	-	14 318	-	
TKU C länsi	-	-	100 250	83 %	-	-	83 208	-	
KAUPPA TURUN KESKUSTAN ULKOPUOLELLA	1 365 300	417 500	947 800	79 %	1 072 403	315 197	757 206	2 437 703	
LOIMAAN SEUTU	128 200	78 200	50 000	72 %	92 304	56 304	36 000	220 504	
SALON SEUTU	241 700	88 100	153 600	70 %	169 190	61 670	107 520	410 890	
TURUN SEUTU (PL. TURUN KESKUSTA)	846 900	146 900	700 000	83 %	702 927	121 927	581 000	1 549 827	
TURUNMAA	44 800	25 400	19 400	79 %	35 392	20 066	15 326	80 192	
VAKKA-SUOMI	103 700	78 900	24 800	70 %	72 590	55 230	17 360	176 290	

1) Varsinais-Suomen kaupan palveluverkkoselvitys 2013 Taulukko 12 s. 55

2) Varsinais-Suomen kaupan palveluverkkoselvitys 2013 taulukko 13, s. 56

Taulukko 2. Kaupan pinta-alan kasvu seutukunnittain Varsinais-Suomessa vuoteen 2035 mennessä. Selvityksen mukaan Varsinais-Suomessa vähittäiskaupan kasvu minimi- ja maksimivaihtoehtoilla on yhteensä n. 548 000 – 1 276 000 k-m². Taulukossa kasvu on oletettu jakautuvan suuryksiköille nykyisessä suhteessa.

Kaupan palveluverkkoselvityksen valmistumisen jälkeen on tilanne jossain määrin muuttunut. Talouden laskusuhdanne on jatkunut lähes kymmenen vuotta. Varsinais-Suomen väestö- ja työpaikka-kehitys on pysynyt maltillisena. Samaan aikaan vähittäiskauppa on ennennäkemättömässä rakennemuutoksessa, ja useat toimijat ovat joutuneet tarkistamaan toimintamallejaan. Tämä on näkynyt ensisijaisesti keskustojen kaupunkikuvassa ja -rakenteessa mm. kivijalkojen tyhjinä liiketiloina. Vasta vuoden 2016 lopulla on alkanut esiintyä elpymisen merkkejä maakunnan perinteisen tuotantoteollisuuden saatua merkittäviä uusia tilauksia. Talouden piristymisen on ensimmäisessä vaiheessa vaikuttanut pääasiassa kauppakeskusten liiketilojen kysyntään. Edellä mainitusta johtuen selvityksen kasvulukuja täytyy pitää suuntaa antavina ja suhteuttaa jatkossa vallitsevaan kehitykseen ja tarkistettuihin arvioihin.

Kaavaprosessin aikana on edelleen tarkistettu tietoja Varsinais-Suomen yli 2 000 k-m² kaupan yksiköistä (liite 9). Kaavaluonnoksen kaupan ratkaisusta on laadittu erillinen vaikutusten arviointi. (Varsinais-Suomen vaihemaakuntakaava. Kaupallisten vaikutusten arviointi. Ramboll 2015)

5.6.4 LIIKENNEJÄRJESTELMÄTYÖ

Maakuntakaavan keskeisinä liikennejärjestelmän osa-alan perusselvityksinä ovat koko maakunnan 27 kunnan alueelle laadittu Varsinais-Suomen liikennestrategia 2035+ sekä 13 kunnan alueelle laadittu Turun seudun (rakennemallialueen) liikennejärjestelmäsuunnitelma. Nämä asiakirjat on tuotettu yhdessä suunnittelu-prosessissa, joka käynnistyi helmikuussa 2013. Varsinais-Suomen maakuntahallitus hyväksyi Varsinais-Suomen liikennestrategian syyskuussa 2014 ja Turun seudun (rakennemallialueen) liikennejärjestelmäsuunnitelman marraskuussa 2014. Kaikki Turun rakennemallialueen 13 kuntaa ovat hyväksyneet suunnittelualueensa liikennejärjestelmäsuunnitelman.

Maakuntakaavan perusselvityksinä toimivissa Varsinais-Suomen liikennestrategiassa ja Turun seudun (rakennemallialueen) liikennejärjestelmäsuunnitelmassa liikennejärjestelmän kehittämistavoitteeksi on asetettu kestävien kulkutapojen (kävely, pyöräily ja joukkoliikenne) suosion ja kulkutapaosuuden kasvattaminen kaupunkialueilla, taajamissa ja kaukoliikenteessä. Yhteisen suunnittelu-prosessin keskeinen näkökulma on siten ollut kestävä liikumisen edistäminen. Tämän näkökulma on pyritty tuomaan vaihemaakuntakaavatyöhön mm. kehittämisperiaatmerkintöinä siinä määrin kuin maakuntakaavatasolla on mahdollista osoittaa.

Varsinais-Suomen liikennestrategiassa keskeinen näkökulma on ulkoisten maantie-, rata-, lento- ja vesiliikenteen yhteyksien kehittämistarpeiden ja -mahdollisuuksien arviointi siten, että alueen valtakunnallinen ja kansainvälinen saavutettavuus turvataan myös tulevaisuudessa. Liikennestrategiassa liikennejärjestelmän kehittämiseksi on asetettu tavoitteet elinkeinoelämän ja kestävä aluekehityksen edellytysten, kestävä liikumisen ja yhdyskuntarakenteen sekä maaseudun ja saariston liikenneyhteyksien suhteen. Varsinais-Suomen liikennestrategiassa on tunnistettu elinkeinoelämän keskeiseksi menestymisen tekijäksi osaavan työvoiman saatavuus sekä kuljetusten sujuvuus. Enenevästi erikoistuvan elinkeinoelämän työvoimatarpeiden tyydyttäminen asettaa haasteita kaikille yhteiskunnan eri sektoreille, mutta erityisesti liikennejärjestelmän

kehittämiselle. Varsinais-Suomessa työmarkkina-alue on laajentunut jo nyt koko maakunnan laajuiseksi. Sama kehitys on nähtävissä koko Etelä-Suomessa, jossa kaupunkiseutujen työssäkäynti- ja asiointialueet ovat laajentuneet ja metropolialue on levittäytymässä yhä laajemmalle maantieteelliselle alueelle. Tulevaisuudessa metropolialueen kasvun ohjaaminen Etelä-Suomen yhtenäiselle työssäkäyntialueelle tasapainottaa Suomen aluerakenteen viimeaikaista kehitystä ja kasvattaa Suomen kansainvälistä kilpailukykyä edistämällä työvoiman kysynnän ja tarjonnan kohtaamista. Kehityksellä on kuitenkin seurannaisvaikutuksensa liikennejärjestelmän kehittämiseen sekä kansallisessa että kansainvälisessä liikenteessä, jossa kasvava kysyntä on pystyttävä ohjaamaan kestäviin liikenne-muotoihin. Elinkeinoelämän kuljetuksille on puolestaan pystyttävä turvaamaan ennakoitavat ja kilpailukykyiset kuljetusketjut, yhteydet ja logistiset palvelut.

Varsinais-Suomessa seutu- ja yhdystieverkolla, maaseudun julkisessa liikenteessä sekä saaristoliikenteessä tavoitteena on turvata henkilö- ja tavaraliikennettä palvelevat peruspalvelutasoiset yhteydet, joka luovat edellytykset maaseudun ja saaristoalueen säilymiselle elävänä asumisen ja yrittämisen alueena. Suunnitteluprosessissa erityinen huomio on kiinnitetty maankäytön ja liikennejärjestelmän yhteensovittamiseen, missä tavoitteena on maankäytön ja liikenteen suunnittelu ja toteuttaminen kokonaisuutena siten, että kaavoitus- ja liikenneratkaisut tukevat toisiaan ja ohjaavat kehitystä kohti eri alueiden yhteisesti sovittuja ja alueiden vahvuuksista lähteviä kehittämistavoitteita.

Varsinais-Suomen liikennestrategiassa on muodostettu eri osapuolten yhteinen näkemys Varsinais-Suomen liikennejärjestelmän kehittämisestä ja sovittu lähivuosien kehittämistoimenpiteistä. Joitakin pidemmän ajan tavoitteita liikennejärjestelmän osa-alalla on liikennestrategiassa tarkoituksenmukaisesti osoitettu ratkaistavaksi maakuntakaavaprosessissa ja sen lakisäätteissä vuorovaikutusprosessissa. Tällaisia kysymyksiä ovat mm. valtatie 10 kehittäminen Liedon kohdalla tai kääntäminen Liedon pohjoispuolelta valtatielle 9 sekä Paraisten ja Kemiönsaaren välisten yhteyksien kehittäminen. Em. kysymyksiä on käsitelty erillisissä vaihemaakuntakaavaprosessissa varten laadituissa selvityksissä Valtatien 10 linjausvaihtoehtojen aluerakenneselvitys (2014) ja Parainen–Kemiönsaari-tieverkkosuunnitelman päivittäminen (2014).

Liikennestrategian tavoitteiden ja toimenpiteiden toteutumisesta laadittiin vuonna 2016 seuranta. Olemassa olevien tilastojen valossa henkilöautoliikenteen määrät ovat jatkaneet kasvuaan Turun kaupunkiseudun sisäntuloväylillä, kehätiellä ja valtatiellä 1 ja 8, kun muualla päätiestöllä henkilöliikenteen määrät ovat pysyneet ennallaan. Liikenteen toimivuusongelmia ilmenee etenkin Turun kaupunkiseudulla ja Turun kaupungin sisäntuloväylillä. Näistä pahimpiin on jo käynnissä tai käynnistymässä parantamishankkeita. Pitkämatkaisen joukkoliikenteen käyttäjämäärät Tampereen ja Helsingin suunnilla ovat vähentyneet. Raskaan liikenteen määrät pääteillä ovat pääosin vähentyneet johtuen talouden laskusuhdanteesta.

Seurantaraportin mukaan tavoitelluista, pääosin ajoneuvoliikennettä palvelevista toimenpiteistä merkittävä osa on lähtenyt käyntiin tai lähtemässä käyntiin lähivuosina, mutta joukkoliikenteen

toimenpiteet eivät ole lähteneet toteutumaan täysin tavoitellun mukaisesti. Tunnin junaan saatu suunnitteluraha tukee pitkämatkaisen joukkoliikenteen kehittämistä sekä Tunnin junan toteutumista pidemmällä aikavälillä. Helsingin ja Turun välille on saatu rahoitus nopean ratayhteyden jatkosuunnitteluun sekä nopeita junavuoroja, mutta toisaalta junavuoroja on karsittu. Myös Turun ja Tampereen välillä junavuoroja on karsittu, mutta toisaalta rahoitusta on saatu valtatie 9 perusväylänpitoon ja Vanhan Tampereentien tasoristeyksen muuttamiseksi alikulkusillaksi. Valtion joukkoliikennerahoitus on pysynyt usean vuoden samalla tasolla, eikä kaukoliikenteessä ole tarjota mobiilia ajantasaista matkustajainformaatiota. Toisaalta monta hanketta joukkoliikenteen palvelutason parantamiseksi on käynnistymässä, mm. liikennekaari, Turun matkakeskushanke, joukkoliikenneinfra ja liityntäpysäköinnin kehittäminen.

Turun seudun rakennemallialueelle on laadittu konkreettinen kehittämisohjelman sisältävä liikennejärjestelmäsuunnitelma. Liikennejärjestelmäsuunnitelman laatimisen lähtökohdaksi asetettiin Turun kaupunkiseudun rakennemalli 2035 -suunnitelmassa esitetty maankäyttöratkaisu ja rakennemalliratkaisulle osoitetut liikennejärjestelmän kehittämisen tavoitteet, joiden mukaisesti Turun seudun (rakennemallialueen) liikennejärjestelmäsuunnitelma pyrkii toimenpiteineen kestävien kulkutapojen (kävely, pyöräily ja joukkoliikenne) suosion ja kulkutapaosuuden kasvattamiseen. Turun seudun rakennemallialueella liikennejärjestelmäsuunnittelun keskeisinä periaatteina ovat siten olleet käyttäjälähtöisyyden huomioiminen, liikennetarpeen ja autorippuvuuden vähentäminen, kestävien liikennemuotojen edistäminen sekä maankäytön ja liikenteen yhteensovittaminen.

Turun seudun rakennemallialueen liikennejärjestelmäsuunnitelmassa esitettävät toimenpiteet käsittelevät liikenneverkkoja, liikennepalveluja sekä laajemmin liikkumiseen ja kuljetuksiin vaikuttavia tekijöitä, kuten yhdyskuntarakenteen muokkaamiseen, kuntien palvelujen kehittämiseen sekä elinkeinoelämän sijoittumiseen tai

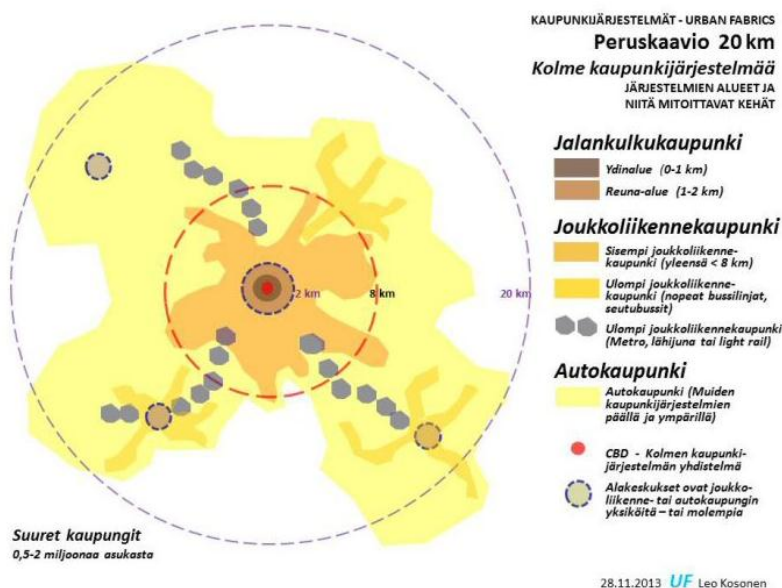
asennekasvatukseen liittyviä asioita. Suunnittelutyössä on otettu kantaa eri väylähankkeiden tarpeeseen, toteutuksen kiireellisyyteen ja lisäksi hankkeiden kytkentään maankäytön kehittämistavoitteisiin.

Vyöhykemenetelmä

Turun seudun (rakennemallialueen) liikennejärjestelmäsuunnitelman laadinnassa on lähdeaineistona hyödynnetty yhdyskuntarakenteen vyöhykkeisyydestä tehtyä tutkimusta ja tietopohjaa. Yhdyskuntarakenteen vyöhykkeisyyttä on tutkittu vuosina 2007–2013 Urban Zone (UZ) I ja II sekä 2017 päättyneessä Urban Zone III tutkimushankkeissa.

Vyöhykemenetelmän taustalla on laajempi Leo Kososen ja Peter Newmanin (2013) kehittämä Urban Fabrics -malli, joka tunnistaa kolme rinnakkaista, dynaamista kaupunkijärjestelmää. Jalankulkukaupunki, joukkoliikennekaupunki ja autokaupunki ovat sekä kaupunkien historiallisia kehitysvaiheita että nykyisten kaupunkien perusjärjestelmiä. Näiden kaupunkijärjestelmien pohjana on kaupunkilaisten päivittäinen arjen liikkuminen ja tutkimuksissa tunnistettu, noin tunnin mittainen päivittäinen liikkumisen aikabudjetti. Mallissa eri kaupunkijärjestelmät muodostavat päällekkäiset rakenteet – jalankulkuvyöhykkeillä samalla alueella vaikuttaa kolme järjestelmää, joukkoliikennevyöhykkeellä kaksi ja autokaupungin järjestelmä ulottuu lähes kaikkialle, mutta autovyöhykkeellä ei ole juurikaan muiden kaupunkijärjestelmien elementtejä.

Vyöhykemenetelmä antaa uudentyyppisiä mahdollisuuksia yhdyskuntarakenteen ja liikennejärjestelmän analysointiin ja suunnitteluun sekä tietopohjan yhdyskuntarakenteen seurannalle. Malli helpottaa kaupungin kehityksen tunnistamista, ymmärtämistä ja ohjausta. Urban Zone III -hankkeessa on kehitetty edelleen yhdyskuntarakenteen vyöhykemenetelmää suunnitteluvälineenä.



Kuva 15. Kolmen kaupunkijärjestelmän peruskaavio (Lähde: Kosonen 2013).

Jalankulku-, joukkoliikenne- ja autokaupungin järjestelmät kohtaavat kaupungin keskustassa. Jalankulkukaupungille on tyypillistä monipuolinen palvelutarjonta ja toimintoiltaan sekoittunut keskustatoimintojen rakenne. Jalankulkukaupungin rakenne tukee autotonta asumista. Varsinainen jalankulkuvyöhyke monipuolisine palveluineen ulottuu noin 1–2 kilometrin säteelle keskustasta.

Joukkoliikennekaupungin alueella joukkoliikenteen palvelutaso on kilpailukykyinen henkilöautoon verrattuna. Se vaatii riittävää asukastiheyttä, jotta joukkoliikennepalvelut voidaan järjestää tehokkaasti. Joukkoliikennekaupungin runko rakentuu keskustasta ja sormimaisesti päälinjojen varsilla sijoittuvista asukas- ja työpaikkakeskittymistä, eli perinteisesti kaupunkien lähiöistä. Varsinaiset kaupunkiliikenteen päälinjat ulottuvat yleensä 6–8 kilometrin etäisyydelle keskustasta.

Autokaupungin verkostomainen järjestelmä kattaa koko kaupunkialueen. Osin se on päällekkäinen jalankulku- ja joukkoliikennekaupungin kanssa, osin se levittäytyy niiden ympärille. Puhtaan autokaupunkialueen pääelementtejä ovat kaupunkiseudun reunamilla levittäytyvät väljät pientaloalueet ja autoliikenteen pääväylien varteen rakentuneet palvelukeskittymät. Ääritilanteessa autokaupunkialueilla henkilöauto on ainoa liikkumisvaihtoehto.

Turun seudun rakennemallialueen liikennejärjestelmäsuunnitelman esittämät maankäytön ja liikennejärjestelmän kehittämisen tavoitteet, periaatteet ja ratkaisut on tuotu vaihemaakuntakaavatyössä esille mm. kehittämisperiaattemerkintöinä siinä määrin kuin maakuntakaavatasolla on mahdollista osoittaa. Vaihemaakuntakaavatyössä esitetty ratkaisu tukee Turun kaupunkiseudun rakennemallissa esitettyä tavoitetta kasvattaa palveluiltaan sekoittuneen, lyhyiden etäisyyksien jalankulkukaupunkia sekä kunta- ja aluekeskuksiin perustuvaa joukkoliikennekaupunkia. Tämä on keskeinen edellytys myös rakennemalliin kirjatun liikenteen yleistavoitteen – liikkumisen tapoja uudistetaan – toteutumiseen.

5.6.5 LIIKENNETEEMAN ERILLISSELVITYKSET

Varsinais-Suomen paikallisjunaliikenteen kehityspolku

Varsinais-Suomen paikallisjunaliikenteen kehittämispolku -selvitys kokoa aikataulutetusti yhteen paikallisjunaliikenteen käynnistämiseksi tarpeelliset toimenpiteet eri osa-aloilla. Paikallisjunaliikenteen käynnistämistä on selvitetty ratateknisesti ja liikenteellisesti vuonna 2008. Tällöin selvitykset ja toimenpide-ehdotukset eivät johtaneet kaikkien toimijoiden yhteiseen tahtotilaan ja etenemiseen paikallisjunaliikenteen kehittämisessä.

Varsinais-Suomen paikallisjunaliikenteen kehittämispolku -selvitys tarkastelee lainsäädännön muutostarpeita ja infrastruktuuria koskevia kysymyksiä. Lisäksi selvitys käsittelee liikennöinnin kalustokysymyksiä ja esittää alustavia tarkasteluja liikennöintitaloudesta. Paikallisjunaliikenteen kehittäminen on Varsinais-Suomen liikennestrategiatyön esiin nostama kehittämisteema.

Selvityksessä on myös tarkasteltu mm. paikallisjunaliikenteen asemapaikkojen sijainnit kaavamerkintöjen uudistamisen pohjaksi kaikilla ratasuunnilla Turusta Saloon, Loimaalle, Uuteenkaupunkiin sekä Naantaliin.

Selvitys Örön saaren liikenteen tarpeista ja kannattavuudesta

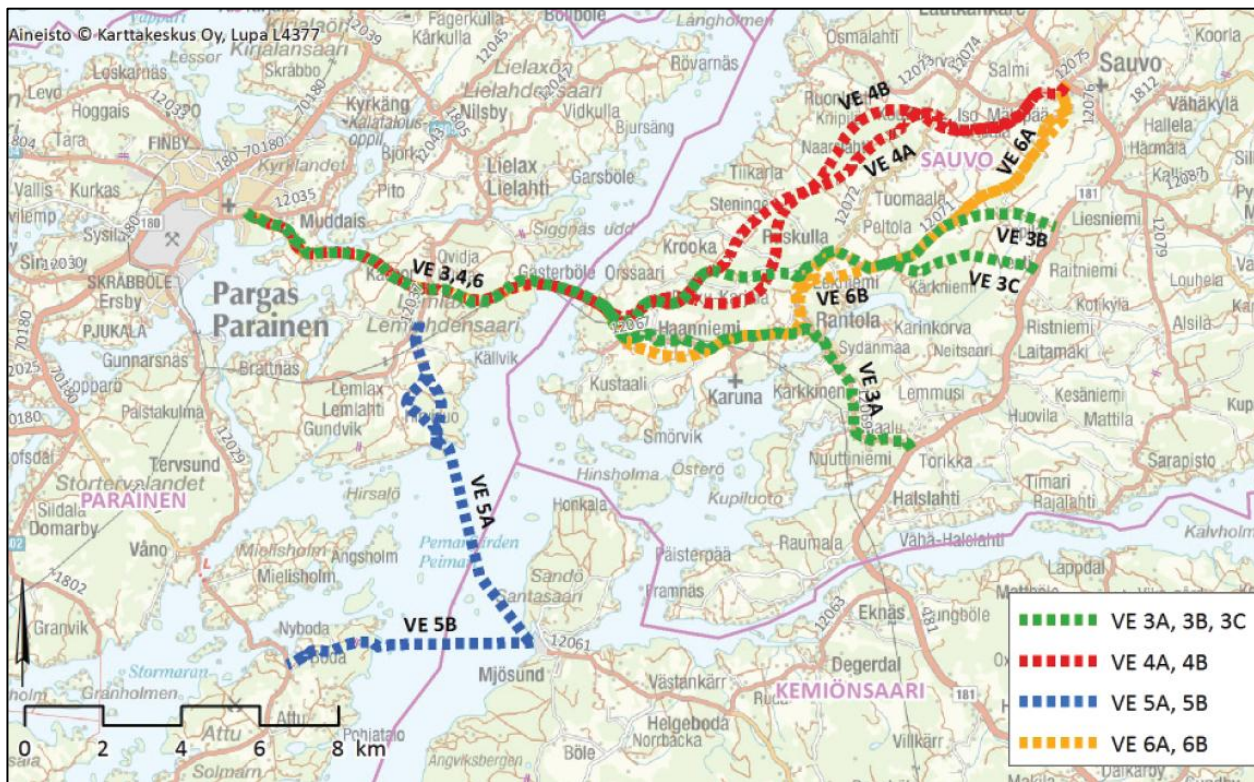
Örön saaren liikenteen tarpeita ja kannattavuutta on selvitetty erilliselivityksellä vuonna 2014. Selvityksen tavoite on ollut saaristoliikenteen järjestämisen edellytysten tarkastelu ulkosaaristossa Kemiönsaaren kunnan alueella sijaitsevaan Örön saareen, joka siirtyi vuoden 2014 lopussa Puolustusvoimilta Metsähallituksen hallintaan ja liitettiin osaksi Saaristomeren kansallispuistoa. Metsähallituksen tavoitteena on luoda Öröstä yleisölle avoin luontomatkailu- ja virkistyskohde. Kävijämäärän arvioidaan kehittyvän vuositasolla jopa 60 000 kävijään. Metsähallitus arvioi saarelle syntyvän pysyvää asutusta mahdollisesti jo vuonna 2015.

Selvityksessä on tarkasteltu valtion mahdollisesti avustaman saaristoliikenteen käynnistämisen edellytyksiä, tarpeita sekä kustannuksia ensisijaisesti välillä Kasnäs–Örö, mutta myös Hiittisten olemassa olevan yhteysalusreitin laajentamisen näkökulmasta. Liikenteen kysyntää on arvioitu huomioimalla Metsähallituksen kohteelle asettamat tavoitearviot, referenssikohteiden toteutuneet kävijämäärät vuonna 2013, sesonkivaihtelut, aikataululliset tekijät sekä alukseen liittyvät vaatimukset. Selvityksessä on arvioitu myös vaihtoehtoisia liikennemalleja ja -järjestelyjä raskaalle liikenteelle ja henkilöliikenteelle, sekä eriytettynä että yhdistettynä. Lisäksi selvityksessä on tarkasteltu sekä valtion avustaman että markkinalähtöisen liikenteen järjestämisen vaihtoehtoja ja tutkittu myös markkinalähtöisen liikenteen kannattavuuden edellytyksiä.

Selvityksen mukaan henkilöliikenteen järjestämiselle parhaimpaan sesonkiaikaan on olemassa sekä kannattavan liiketoiminnan edellytykset että potentiaalista kapasiteettia, eli valtion osallistumista tämän henkilöliikenteen avustamiseen kasvavassa mittakaavassa ei pidetä nykyisten liikenteen järjestämistä koskevien periaatteiden eikä myöskään liikenteeseen osoitettujen rahoitusresurssien vuoksi realistisena. Yhteysalusliikenteen järjestäminen kausipainotteisella liikennöintifrekvenssillä olisi Örön toimintaedellytysten tukemiseksi kuitenkin konsensusratkaisu, joka kattaisi saaren asukkaiden henkilöliikenteen, huoltoliikenteen ja raskaiden kuljetusten ympärivuotiset kuljetustarpeet. Ratkaisu täydentäisi matkailusesongin henkilöliikenteen kysyntää sekä tukisi koko seudun matkailua ja muuta elinkeinoelämää.

Parainen–Kemiönsaari-tieverkkosuunnitelman päivittäminen

Parainen–Kemiönsaari-tieverkkosuunnitelman päivittämisellä tarkasteltiin voimassa olevassa maakuntakaavassa esitetyn yhteystarvemerkinnän ajantasaisuutta Paraisten kaupungin ja Kemiönsaaren sekä Sauvon kuntien välillä. Yhteystarpeen selvittämistä on korostanut alueen teollisuusyritysten huoli nykyisen Saaristotien ja erityisesti Kirjalansalmen sillan kunnosta, koska Saaristotie on ainoa kiinteä yhteys Paraisilta mantereelle. Elinkeinoelämän näkökulmasta nykyisen yhteyden rinnalla tulee olla toimiva varayhteys, joka mahdollistaisi myös teollisuuden raskaiden kuljetusten hoitamisen erikoistilanteen aikana. Teollisuuden kuljetusten lisäksi uuden yhteyden painopisteenä on nähty kuntien välisen yhteistyön ja elinkeinoelämän edellytysten kehittäminen sekä alueen matkailupotentiaalin korostaminen.



Kuva 16. Parainen–Kemiönsaari-tieverkkoselvityksessä tarkastellut linjausvaihtoehdot alavaihtoehtoineen.

Selvityksen tavoitteena oli laatia vaihemaakuntakaavaa varten tieverkkosuunnitelma, jonka perusteella voidaan arvioida maakuntakaavan yhteysmerkinnän tarpeellisuus. Tieverkkosuunnitelman päivittämisen tavoitteena oli löytää realistiset vaihtoehdot uudelle yhteydelle sekä arvioida eri vaihtoehtojen vaikutukset. Tarkasteltuja pääsuuntavaihtoehtoja oli alustavasti neljä kappaletta: vaihtoehdot 3–6 alavaihtoehtoineen (Kuva 15). Jatkotarkasteluun valittiin vaihtoehdot 3A, 6B ja 5B.

Aikaisempien selvitysten yhteysvaihtoehtojen pohjalta muodostettiin kaksi eri skenaariota, joiden pohjalta yhteysvaihtoehtoja ja niiden vaikutuksia arvioitiin:

1. Nykyisen Saaristotien parannustoimenpiteet (mm. Kirjalansalmen sillan uusiminen, Kaarinan läntinen ohikulkutie) on toteutettu ja uuden yhteyden ensisijaiset käyttäjäryhmät ovat alueella asuvat sekä matkailijat.
2. Saaristoteille ei ole osoitettu parantamistoimenpiteitä ja siksi uuden yhteyden käyttäjäryhminä ovat säännölliset raskaan liikenteen kuljetukset sekä pääkaupunkiseudun suunnasta tuleva pitkän matkan liikenne.

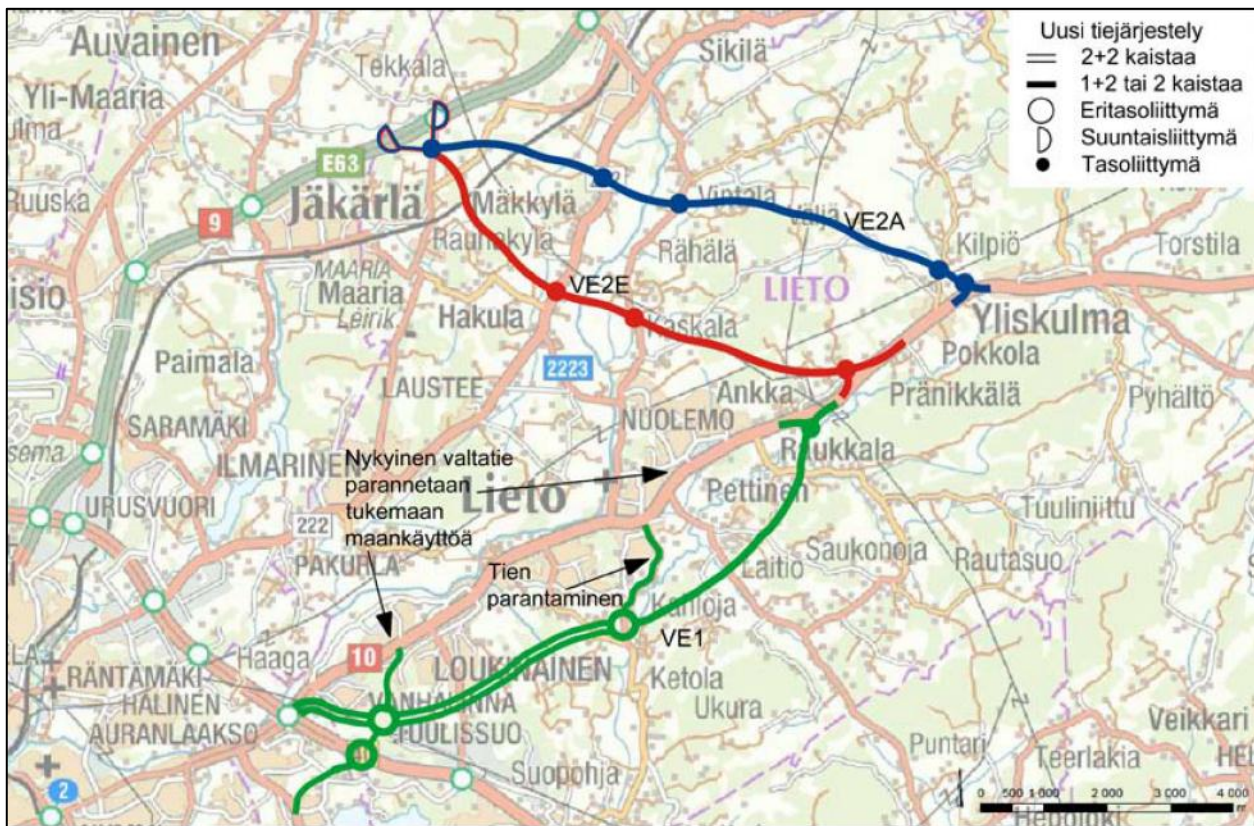
Kunkin linjausvaihtoehdon vaikutuksia arvioitiin eri osa-alueiden kannalta. Liikenteellisten vaikutusten osalta vaihtoehdot 3A ja 6B nousevat esille tasaväkisesti toteuttaen niitä tavoitteita, joita Saariston liikenteelle asetetut taustaskenaariot edellyttävät. Suhteessa asetettuihin tavoitteisiin, vaihtoehto 6B toteuttaa yhteysvaihtoehtojen liikenteelliset vaikutukset kattavammin. Paras linjausvaihtoehto ympäristövaikutusten kannalta on Atun saaren kautta kulkeva 5B, jossa uutta tietä rakennetaan vähiten. Ympäristövaikutusten osalta eniten vaikutuksia tuottaa linjausvaihtoehto 6B.

Huomioiden tarkasteltujen linjausvaihtoehtojen vaikutusten arviointi ja työlle asetetut tavoitteet, alueen tieverkon kehittämisessä prioriteettitilastarkjässä on selkeästi nykyisen Saaristotien yhteyden kehittäminen sekä toimivuuden varmistaminen niin henkilöautojen kuin raskaan liikenteen kuljetustenkin osalta. Tämä koskee erityisesti Kirjalansalmen siltaa, jonka kestävydestä nykyisillä ja vielä kasvavilla ajoneuvoyhdistelmien massoilla ei voida mennä takuuseen. Nyt esitetyt uudet yhteysvaihtoehdot eivät yksinään toimi saariston yhteytenä vaan täydentävät olemassa olevaa Saaristotietä ja mahdollistavat tiettyjen matkojen osalta vaihtoehtoisen reittivalinnan. Yhteyden seuraavat suunnitteluvaiheet ovat yleissuunnitelman laatiminen ja mahdollinen ympäristövaikutusten arviointi (YVA). Alueen kunnat voivat hyödyntää tieverkkosuunnitelman linjauksia omassa kaavoituksessaan ja näin varautua hankkeen mahdolliseen etenemiseen myöhemmin tulevaisuudessa.

Valtatien 10 linjausvaihtoehtojen aluerakenneselvitys

Valtatien 10 linjausvaihtoehtojen aluerakenneselvityksessä arvioitiin valtatie 10 linjausvaihtoehtojen aluerakenteellisia ja liikenteellisiä vaikutuksia Turun kaupunkiseudulla. Työssä laajennettiin ja tarkennettiin vuonna 2011 laaditun Selvitys valtatie 10 linjausvaihtoehtoista Liedossa (2011) -selvityksen tarkastelunäkökulmaa kuntatasolta koko seudun aluerakennetta ja liikennejärjestelmää tarkastelevaksi.

Tarkasteltaviksi linjausvaihtoehtoiksi valittiin vuoden 2011 selvityksen perusteella kolmen parhaiten toteutettavaksi soveltuvaa linjausvaihtoehtoa (VE0+, VE1, VE2A ja VE2E) (kuva 16). Tarkastelemissa huomioitiin erityisesti maankäytön kehittämismahdollisuudet vaikutusalueen kunnissa, linjausvaihtoehtojen vaikutukset autoliikenteen jakautumiseen väyläverkolle sekä vaikutukset kestävästi liikkumisen edistämiseen (jalankulku, pyöräily ja joukkoliikenne). Työn ulkopuolelle rajattiin linjausvaihtoehtojen vaikutukset luonnonoloihin, maisemaan ja kulttuuriympäristöön, koska näitä on arvioitu aiemmassa raportissa Selvitys valtatie 10 linjausvaihtoehtoista Liedossa.



Kuva 17. Tarkasteltavat linjausvaihtoehdot.

Selvityksen johtopäätökset ovat osin ristiriitaiset eivätkä yksistään anna selkeää suositusta ratkaisun pohjaksi. Liikenteellisesti tarkasteltuna autoliikenneverkon toimivuus jää huonoimmaksi vaihtoehdossa 0+ ja paranee eniten vaihtoehdossa 1. Vaihtoehto 1 parantaa eniten saavutettavuutta henkilöautolla ja saattaa siten edesauttaa henkilöautoistumista. Joukkoliikenteen edistämistä tukee eniten vaihtoehto 2. Maankäytön kehittämismahdollisuuksien näkökulmasta vaihtoehto 1 tukee parhaiten asetettuja tavoitteita kaupunkiseudun toimivasta aluerakenteesta ja eheytyvästä yhdyskuntarakenteesta paikallisesti ja osin seudullisestikin. Myös vaihtoehto 2 mahdollistaa Liedon keskustan kehittämisen eheänä ja tiivistyvänä aluekeskuksena sekä Hämeentien kehittämisen paikallista maankäyttöä palvelevana väylänä. Vaihtoehto 2 tukee parhaiten tavoitteita toimivista yhteysverkostoista vahvistamalla

valtakunnallisia pääyhteyksiä (Turku–Tampere-kehityskäytävä) sekä tukemalla satama-, lentokenttä- ja niihin kytkeytyvien logistiikka-alueiden kehittämistä.

Valtatien 10 kohta Liedossa on yksi Taajamien maankäytön, palveluiden ja liikenteen vaihemaakuntakaavan ristiriitaisimpia kohtia, ja ratkaisua tehdessä on huomioitu ympäristölliset, liikenteelliset, ja aluerakenteelliset tekijät, mutta myös esitetyn ratkaisun toteuttamisen reunaehdot. Vaihemaakuntakaavaluonnoksessa esitettävää ratkaisua varten on hyödynnetty Turun seudun (rakennemalli-alueen) liikennejärjestelmäsuunnitelman lisäksi sekä Valtatie 10 linjausvaihtoehtojen aluerakenneselvitys että Selvitys valtatie 10 linjausvaihtoehtoista Liedossa -raportteja aineistoinen kokonaiskuvan muodostamiseksi.

6 VAIHEMAAKUNTAKAAVAN SISÄLTÖ JA VAIKUTUKSET

Vaihemaakuntakaavan lähtökohdista ja tavoitteista nousevat maakunnan vetovoimakehityksen periaatteet

- Kohti strategista maakuntakaavoitusta – viestin välittäminen ja vuorovaikutteinen suunnittelu
- MALPE- ja kehittämisvyöhykeajattelu – palvelujen saavutettavuus – kestävä liikkuminen
- Kasvun suuntaaminen ja vaiheistaminen – uudisraivaamisesta sisäiseen kasvuun – MALPE-tavoitteita tukeva yhdyskuntarakenteen kehitys (MALPE= Maankäyttö, Asuminen, Liikenne, Palvelut, Elinkeinoelämä).

6.1 STRATEGINEN MAAKUNTAKAAVA

Vaihemaakuntakaavan keskeinen tavoite on kehittää maakuntakaavoitusta aiempaa strategisemmaksi työkaluksi ja korostaa alueidenkäytön ja liikenneverkon ratkaisujen merkitystä maakunnan vetovoimalle ja aluekehitykselle. Voimassa oleva maakuntakaava on useita vaihtoehtoisia kehityskuvia mahdollistava. Tässä vaihemaakuntakaavassa haetaan uusia keinoja, kaavamerkintöjä ja -määräyksiä maakunnan yhteisten, eri prosessien (maakuntastrategia, rakennemalli, liikennejärjestelmätyö, MAL-sopimus) yhteydessä päätettyjen linjausten ja tavoitteiden ajoittamiseksi ja konkretisoinniseksi – maakuntakaavan vaikuttavuuden lisäämiseksi ja viestin terävöittämiseksi.

Yleispiirteisyydestä strategisuuteen ja strategiaan haasteisiin vastaaminen

Maakuntakaavaa kutsutaan yleispiirteiseksi kaavaksi. Kokonaisuusmaakuntakaavassa aluevarauksilla osoitetaan kattavasti maakunnan maankäyttö ja alueet, joille aktiivinen maankäyttö ja rakentaminen kohdennetaan, ns. suunnitelmallisen yhdyskuntarakenteen iso kuva.

Strategisuus on ennen kaikkea valintoja. Kokonaisuusmaakuntakaavan tarkistaminen keskittyy tähän. Kehittämisperiaatteilla ja kokonaisuusvaltaisella MALPE-suunnitteluotteella kohdennetaan suunnittelua strategisesti tärkeille painopistealueille ja vastataan strategiaan haasteisiin – elin- ja vetovoimaisuuden kasvattamiseen, yhdyskuntarakenteen eheyttämiseen ja palveluiden turvaamiseen ja saavutettavuuteen.

Yhdyskuntarakenteen eheyttäminen on erityisesti kaupungistumiskysymys. Kaupunkikehityksen haaste on yhdyskuntarakenteen hajautuminen. Kaupunkiseutujen rakenteen hajautumiskehitystä pidetään yleisesti ongelmallisena. Rakenteen pirstaloituminen on yhdyskuntataloudellisesti kallista ja aiheuttaa pitkällä aikavälillä kuntataloudelle kustannuksia, jotka eivät hajautumiseen johtavaa päätöstä tehtäessä ole välttämättä vielä arvioitavissa. Kaupungistuminen ja väestön keskittyminen kaupunkiseuduille ovat kiihdyttäneet Turun kaupunkiseudun kuntien välistä kilpailua asukkaista ja toisaalta vaurastuminen ja autoistuminen ovat ohjanneet yhdyskuntarakenteemme kehittymistä niin asumisen kuin palvelujenkin sijoittamisen osalta. Uusien asuin-, työpaikka- ja kaupanalueiden suunnittelu on perustunut pitkälti ajatukseen niiden saavutettavuudesta yksityisautolla. Autokaupunkivyöhyke on laajentunut ja yhdessä suunnittelemattoman taajamakehityksen kanssa on yhdyskuntarakenteemme hajautunut.

Hitaamman kasvun ajan kehittämistoimenpide on vaiheistaminen ja kasvun vaikuttavuuden kohdentaminen kestävällä tavalla. Kuntien välinen kilpailu asettaa helposti kasvun osuutta tavoiteltaessa odotusarvot korkealle. Kasvun ollessa hitaampaa, on kehittämisen odotusarvot suhteutettava tilanteeseen. Maankäyttöpolitiikassa tämä edellyttää johdonmukaista suunnittelua, alueiden käyttönoton vaiheistamista sekä perusteltuun väestökehitykseen suhteutettua alueiden mitoittamista. Hitaamman kasvun aikana, strategian toteutuminen edellyttää priorisointia vaikuttavimpiin, yhdyskuntataloudellisesti kestäviin toimenpiteisiin.

Yhdyskuntarakenteen eheyttämiseen tähtäävät toimenpiteet ovat ensisijaisesti kehittämistoimenpiteitä. Kun taajamien kehittämiseen – monipuolisiin liikkumismahdollisuuksiin, helposti saavutettavien palvelujen turvaamiseen sekä uusien keskustaläheisten asumismuotojen kehittämiseen – panostetaan, vahvistetaan taajamien vetovoimaisuutta ja edellytykset yhdyskuntarakenteen eheytykselle ovat paremmat.

Kaupunkiseutujen kehitykselle on tärkeää kuntien välisen keskinäisen terveen kilpailun mahdollistaminen. Parhaiten siinä onnistutaan, kun jokaisella alueella ja kunnalla on oma identiteettinsä ja roolinsa osana kokonaisuutta sekä halu vahvuksiensa ja ominaispiirteittensä kehittämiseen. Kuntien välinen kilpailu tuleekin kohdentaa keskeisimpien kaupunkikehittämis-/taajama-alueiden kehittämiseen, jolloin edistetään kunnan kehitystä ja vahvistetaan toimivaa keskusverkkoa ja koko seudun yhteistä etua.

6.2 VIESTIN VÄLITTÄMINEN JA VUOROVAIKUTTEINEN SUUNNITTELU

Maakuntakaavatason strategisessa suunnittelussa määriteltyjen seudullisten kehittämisperiaatteiden edistäminen on tärkeää, jotta asetetut tavoitteet toteutuvat. Se tapahtuu varmistamalla, että kehittämismerkintöjen sisältö ja periaatteet siirtyvät eteenpäin yleis- ja asemakaavatasoille. Tämä edellyttää avointa ja jatkuvaa vuoropuhelua sekä suunnittelua yhdessä kuntien kanssa.

Maakuntakaavoitus sisältää pitkiä prosesseja, joissa kaavoihin on sisällytetty vuosien kuluessa syntyneitä strategisia, yhteisesti hyväksyttyjä suunnittelulinjauksia. Kun strategista linjausta katsotaan tarpeelliseksi muuttaa tarkentuneiden tavoitteiden saavuttamiseksi, tarkoittaa se kaavoituksessa uusien vaihtoehtoisien ratkaisumallien esittämistä ja muutosten laajaa hyväksyntää.

Kaavaprosessin aikana on käynyt yhä selvemmäksi, että maakuntakaavan suunnittelun pitkä aikajänne ja toisaalta nopeasti muuttuvat toimintaympäristöt edellyttävät suunnittelulta uudenlaista tarkastelutapaa. Maakuntakaavan ratkaisujen/muutosten tulisin löytyä kaksisuuntaisen selvittämisen ja vuorovaikutuksen kautta. Aluevarausten suhteen on tarkoituksenmukaista, että kunnat käyvät sisäistä vuorovaikutusta alueiden käyttötarkoituksen muutoksesta ja tuottavat perustelut maakuntakaavaan halutulle muutokselle.

Uusien ratkaisujen ja muutosten sisäistäminen edellyttää vaikutusten perustelemista sekä selkeää viestiä muutosten merkityksellisyydestä kokonaisratkaisulle.

6.3 MALPE-AJATELUN JA KAUPUNKIKEHITTÄMISEN VYÖHYKKEET – PALVELUJEN SAAVUTETTAVUUS

Maakuntakaavatyössä keskeistä on maankäytön, asumisen, liikenteen, palvelujen ja elinkeino -kysymysten yhteen sovittava tarkastelutapa. Strategiset kehittämismerkinnät sisältävät ajatuksen kaikkien näiden kaupunki- ja taajamakehittämiseen liittyvien osa-alueiden kokonaisvaltaisesta kaupunkisuunnittelusta.

Maakuntakaavassa tämän tarkastelun työkaluksi on erityisesti Turun kaupunkiseudulla ja osin Salossa otettu kaupunkivähyketarkastelu. Maakuntakaavan tavoitteiden toteutumista voidaan arvioida kaupunkivähykkeiden kehittymisenä: millaiset ovat tulevaisuuden kaupunkivähykkeet 2025–2035 ---- (2050)?

- Kuinka kaupunkikehittämisen kohdealueiden vetovoimaisuus on lisääntynyt maankäytön, liikenteen ja palveluiden yhteen sovittavan kaupunkisuunnittelun keinoin?
- Kuinka RM 35 -alueiden toteuttamisessa on onnistuttu?
- Kuinka palveluiden saavutettavuutta joukkoliikenteellä on parannettu?

6.4 TAAJAMIEN KEHITYS, UUDISRAIVAAMISESTA SISÄISEEN KASVUUN

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 eheyttymistä.

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 kehittämiselle sisältävät moniulotteisimman mm. joukkoliikenteen kehittämiseen tukeutuvan keinovalikoiman, jonka periaatteita sovelletaan kaupunkiseuduittain taajamakohtaisesti mm. sijainti, koko ja ominaisuudet huomioiden.

6.5 TAAJAMIEN MAANKÄYTTÖ – KAAVARATKAISU

Kaavatyö keskittyy aktiivisen maankäytön alueiden rajausten tarkistamiseen. Suuria alueiden lisäystarpeita ei juurikaan ole johtuen siitä, että nykyiset maakuntakaavan maankäytön aluevaraukset ovat varsin laajoja ja mahdollistavia. Kaavatyön pääpaino onkin strategisissa kehittämismerkinnöissä – niiden määrittelemisessä ja kehittämisessä.

6.5.1 TAAJAMAT LUOVAT KESKUSVERKON JA JOKAISELLA TAAJAMALLA ON ROOLI JA IDENTITEETTI SEN OSANA

Toimivat ja elinvoimaiset ydintaajamat ovat tasapainoisen keskusverkon edellytys. Taajamien yhdyskuntarakenteen eheyttäminen vahvistaa koko seudun ja maakunnan aluerakennetta minkä lisäksi rakennetun lähiympäristön laatu paranee. Näin ollen maakunnallisessa tarkastelussa jokaisella taajamalla on ns. seudullista merkitystä.

Identiteetin ja roolin tärkeänä muodostajana toimivat taajaman ominaispiirteet. Ne ovat fyysisiä, rakennuksista ja kaupunkitiloista muodostavia tekijöitä, piirteitä, jotka ovat muodostuneet ihmisten toiminnan tuloksena pitkän ajan kuluessa ja jotka kertovat ajallisena kerrostumana paikan historiasta. Rakennetulle ympäristölle kehityksen antavat maisemalliset tekijät sekä sijainti määrittelevät myös identiteettiä. Varsinais-Suomessa monet taajamat sijaitsevat kulttuurihistoriallisesti arvokkailla maisema-alueilla, joiden tarjoamat maisemapuitteet tulisi nähdä myös vetovoimatekijöinä. Näiden asioiden lisäksi paikan ominaislaatua määrittelevät paikan käyttötarkoitukseen liittyvät kokemukset. Paikan identiteetti ja yhteisöllisyys ovatkin vahvasti sidoksissa toisiinsa.

Nämä moniulotteiset ominaispiirteet luovat lähtökohdan taajamien suunnittelulle ja kehittämiselle, alueiden mitoitukselle ja rakentamisen määrälle. Ympäristön kannalta tasapainoisten ratkaisujen löytäminen edellyttää suunniteltavien asioiden suhteuttamista lähtökohtana olevaan kehikseen.

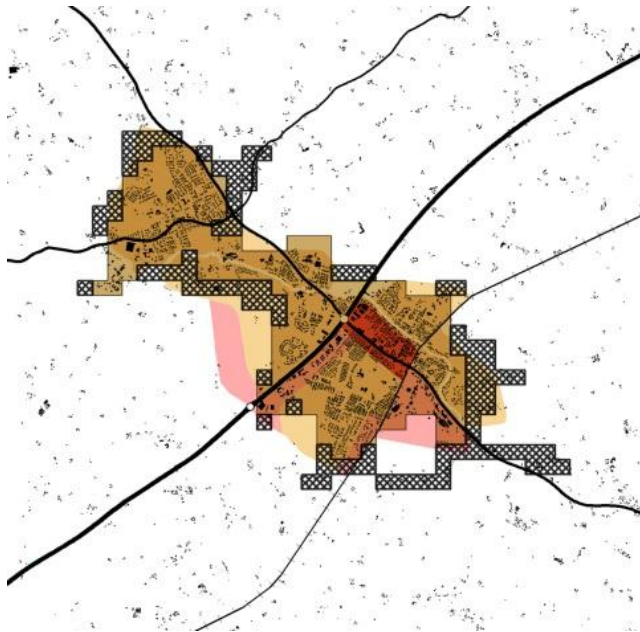
6.5.2 TAAJAMA-ALUEIDEN TARKASTELUN LÄHTÖKOHDAT

Taajamien keskeisen kehitettävän taajama-alueen ytimen tunnistaminen perustuu aineistoihin. Kaavatyössä keskeisenä lähtöaineistona on käytetty SYKEN YKR ruututietoa. Yhdyskuntarakenteen seurantajärjestelmä on paikkatietojärjestelmä, joka mahdollistaa tietojen laskennan aluemaisiin kohteisiin. Rajaus perustuu 250*250 ruudukkoon, jossa huomioidaan asukasluvun lisäksi rakennusten lukumäärä, kerrosala ja keskittyneisyys. Järjestelmällä on pystytty luomaan valtakunnallisesti yhtenäinen kokonaiskuva yhdyskuntarakenteen tilasta ja kehityssuunnista, josta saadaan yhdyskuntarakenteessa tapahtuneita muutoksia koskevaa vertailukelpoista tietoa.

YKR-taajaman jakaminen tiheään ja harvaan taajama-aluerajaukseen mahdollistaa keskeisten kehitettävien taajama-alueiden ja ns. lievealueiden reunojen tunnistamisen.

Rakennettu ympäristö on näkyvää ja konkreettista. Kolmiportainen kaavoitusjärjestelmämme perustuu strategisemmasta/yleispiirteisemmästä kaavasta etenemisestä kohti yksityiskohtaisempaa asemakaavasuunnittelua. Jokaisella kaavoitustasolla on roolinsa osana rakennetun ympäristön suunnittelua. Paras lopputulos saadaan, kun kaavoitusketju on mahdollisimman yhtenäinen tavoitteiltaan ja sisällöiltään. Suunnitteluketjun lopputulos näkyy rakennettuna ympäristönä.

Tämä havainnollistuu maakuntakaavatasolla parhaiten rakeisuus-aineistolla, jossa piirtyy havainnollisesti esiin taajamien rakenne. Tässä aineistossa on keskeistä tunnistaa alueiden yleiskaavoissa määritellyt aluevaraukset – tiivistämisen ja tehostamisen mahdollisuudet mutta myös esim. keskeisten virkistysalueiden asettamat reunaehdot.



Kuva 18. Esimerkinä Loimaan taajamatarkastelu, jossa alimmaisena piirtyy esiin maakuntakaavan aktiivisen maankäytön alueet. Sen päällä näkyvät rasteroitu harvan taajaman alue ja ruskea tiiviin taajaman alue. Rakennettua ympäristöä taajamissa ja taajamien ulkopuolella havainnollistaa rakeisuuskuva. Verrattaessa mm. rakeisuuskuva aktiivisen maankäytön alueisiin voidaan todeta nykyisten aluevarausten laajuus.

Lähtökohdat taajama-alueiden tarkastelulle seutukohtaisesti on esitetty liitteessä 8: Taajamatarkastelun lähtökohdat: Taajamarakenne, taajamaväestön osuus asukkaista ja asukastiheyskehitys sekä taajamien pinta-alan kehitys.

6.5.3 TAAJAMIEN KEHITTÄMISEN PÄÄPERIAATTEET

Katset tulee tulevina vuosikymmeninä kääntää taajamien sisään. Yhdyskuntataloudellisesti kestävä suunnittelu ja rakentamisen ohjaus keskittyy olemassa olevan rakenteen kehittämiseen, sisäisten muutostarpeiden tunnistamiseen sekä keskeneräisten alueiden tiivistämiseen ja valmiiksi saattamiseen. Lähtökohtana ovat alueen ominaispiirteet ja rakennetun ympäristön laatu.

Kuntien välinen terve kilpailuasetelma tulee nähdä katalysaattorina strategisesti keskeisten taajama-alueiden kehittämiselle. Kaavassa osoitetaan ensisijaisesti kehitettävät taajama-alueet, joilla on suuri merkitys koko seudun kaupunkikehitykselle. Maankäytön, liikenteen ja palvelujen suunnittelun tulee olla yhteen sovitettavaa kaupunkikuvasuunnittelua, jonka lähtökohtana on koko alueen sekä erillisten keskusta-alueiden vetovoimaisuuden voimakas kasvattaminen.

Palvelujen turvaamisen edellytys on riittävä määrä palveluita tarvitsevia asukkaita. Taajamissa asuvien asukkaiden määrää mitataan asukastiheydellä. Kuten keskusverkkoselvityksen aineistoista

ilmenee, on asukastiheys pääsääntöisesti varsinaissuomalaisissa taajamissa laskenut. Asukastiheyden laskun pysäyttäminen on ensisijaisesti taajamien palvelujen säilymisen kannalta tärkeää.

Enemmän asukkaita tarkoittaakin parempia palveluita. Keskeisten taajama-alueiden ja kehittämiskohdealueiden asukastiheyden laskun pysäyttäminen ja kasvuun kääntäminen varmistaa paremman palvelutason säilymisen sekä monipuolisempien liikkumismuotojen ml. joukko- ja paikallisjunaliikenteen kehittämisen.

Maankäytön ohjaamisen lisäksi maakuntakaavassa osoitetaan tulevaisuuden suuntia. Strategisesta suunnittelusta rakentamiseen voi maakuntatasolla kulua kymmeniä vuosia. Kehittämisperiaattemerkintöjen tarkoitus on kohdentaa suunnittelun ajoitusta ja luoda aikaperspektiiviä: mihin tähdätään seuraavat kymmenen, kaksikymmentä vuotta ja mitkä alueet aktivoituvat vasta vuoden 2035 jälkeen. Näin varmistetaan, että suunnitelmalliselle maankäytölle on alueita tulevaisuudessakin. Tämän vuoksi on tärkeää ottaa yhdyskuntarakenteen tarkasteluun mukaan myös kaupunkiseudun kaavoittamattomia taajamien reuna-alueita, joilla tapahtuu suunnittelematonta kasvua.

Maakuntakaavatyölle asetetuissa tavoitteissa on nostettu esiin kysymyksiä, jotka tulee taajamien maankäytön osalta ratkaista. Näitä ovat mm:

- maankäytön tehostamisen ja yhdyskuntarakenteen tiivistämisen keinot jo rakennetuilla alueilla,
- mahdollisten strategisten kehittämisvyöhykkeiden ja -toimintojen määrittelytaajamien mahdolliset uudet laajentumis- ja reservialueet ja niiden vaiheistaminen,
- lieverakentamisen hillitseminen taajamien kasvualueilla,
- maaseudun kehittämistä tukevan hajarakentamisen ohjauksen yhdenmukaistaminen.

Keskeiset taajama-alueet - Kaupunki- ja taajamatoimintojen kehittämisen kohdealueet

Kaupunkikehittämisen kohdealue -kehittämisperiaattemerkintää käytetään kaikilla kaupunkiseuduilla seutukeskuksissa. Merkinnän sisältövaatimukset sovitetaan kunkin kaupunkiseudun mittakaavaan ja lähtökohtiin. Turun kaupunkiseudulla suunnittelukokonaisuus on monipuolisin ja sisältää joukkoliikennevyöhykkeen maankäytön ja palvelujen kehittämisen ja saavutettavuuden parantamisen. Merkintään sisältyy myös paikallisjunaliikenteen toimintamahdollisuuksien turvaaminen asemapaikkojen yhteydessä.

Merkinnän lähtökohtana on Turun kaupunkiseudulla käytetyn merkinnän jatkokehittäminen. Merkinnän sisältöä laajennetaan käsittämään monipuolisemmin maankäytön, liikenteen ja palvelujen suunnittelun yhteensovittaminen.

Kaupunkikehittämisen kohdealueille sijoittuu

- alueita, joiden luonne ja käyttötarkoitus ovat muuttumassa (kehittyvät alueet),
- alueita, joiden luonteva ja tarkoituksenmukainen täydentäminen on mahdollista (täydentyvät ja tiivistyvät alueet),
- uusia sekä laajentuvia aktiivisen maankäytön alueita.

Kaupunkikehittämisen kohdealueilla tulee varmistaa, että keskuksissa työpaikkojen säilyminen turvataan. Tällä on iso välillinen merkitys koko keskustan taloudelliselle elinvoimaisuudelle – monipuolisten palvelujen tuottamisen kannattavuudelle. Myös merkittävien työpaikka-alueiden, mukaan lukien keskustahakuisen seudullisesti merkittävien vähittäiskaupan alueiden, sijainti joukkoliikennevyöhykkeellä tulevaisuudessa on tavoiteltavaa.

Taajamatoimintojen kehittämisen kohdealuemerkinnällä osoitetaan paitsi seudullisen palveluverkon kannalta merkityksellisiä taajamia, myös pitkän tähtäimen suunnitteluun kytkeytyviä paikallisjuna-asemapaikkoja. Suunnittelun 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.

Taajamatoimintojen kehittämisen kohdealue -merkinnän lähtökohta on ollut aiemmilta kaavakierroksilta Raideliikenteeseen tukeutuva taajamatoimintojen kehittämisen kohdealue -merkintä määräyksineen, mikä selittää merkinnän kaaviomaisen luonteen erityisesti kehitettäviä paikallisjuna-asemapaikkoja osoitettaessa. Merkintää on ts. laajennettu käsittämään keskusverkon ominaispiirteiltään monipuolisimmat ja sijainniltaan keskeiset kuntakeskustajaamat. Näiden lisäksi säilyvät aiemmillä kaavakierroksilla määritellyt kehitettävät paikallisjuna-asemapaikat.

Taajamatoimintojen kehittämisen kohdealueita koskevat pääsääntöisesti samat tavoitteet ja kehittämisperiaatteet kuin kaupunkikehittämisen kohdealueita. Painopiste palveluiden saavutettavuuden edistämisessä taajama-alueen sisällä on kevyen liikenteen reittien kehittämisessä. Taajaman vetovoimaisuustekijöiden vahvistaminen edellyttää taajaman keskeisen kehitettävän ydinalueen tunnistamista ja kehittämis-toimenpiteiden määrittelyä. Kehittämis-toimenpiteiden onnistumisen mittareina voidaan arvioida esimerkiksi:

- onnistumista keskeisen taajama-alueen asukasmäärän kasvattamisessa/asukastiheyden laskun pysäyttämässä,
- onnistumista keskeisten (lähi)palvelujen säilyttämisessä/lisäämisessä sekä palvelujen kytkentöjen parantamisessa,
- kevyen liikenteen reittien sujuvoitumista ja parantumista reittien lisä- ja täydennysrakentamisella,
- joukkoliikenteen käyttäjien kasvuna.

Taajamiin tiivistä liittyvät tuotannon työpaikka-alueet - Teollisuuden ja logistiikan kehittämisen kohdealueet

Erityisesti tiivistyväällä Turun kaupunkiseudulla, jossa on muutospaineita lisätä asumiseen soveltuvia alueita keskustojen läheisyydestä, on tarpeellista osoittaa maakunnan vetovoimaisuuden kannalta keskeisiä tuotanto- ja logistiikka-alueita, joiden toiminta- ja kehitymis-edellytykset tiivistyvässä kaupunkirakenteessa tulee turvata.

Lisäksi osoitetaan uusia kehittämisalueita, joiden sijainti on yhdyskuntarakenteessa hyvin saavutettava ja joiden suunnittelu ja toteutus tulee kytkeä alueen liikennejärjestelyitä koskeviin päätöksiin, suunnitelmiin ja toteuttamiseen.

Merkinnällä muodostetaan kokonaisvaltainen suunnittelukehys, joka huomioi alueiden ominaispiirteet ja vahvuudet ja haastaa kehittämään niitä. Lähtökohtana on alueiden elinvoimakehityksen turvaaminen siten, että suunnittelussa otetaan huomioon kokonaisvaltaisesti:

- hyvä saavutettavuus ja liikenteen sujuvuus kansainvälisessä tieverkossa,
- alueen elinkeinoelämän vahvuudet,
- rakennetun ympäristön laatu, sekä
- alueen vaikutuspiiriin kuuluvat herkäät kulttuuriperintö-, luonto- ja virkistysalueet.

Merkinnän tarkoitus on huomioida suunnittelun pitkä aikajänne ja toisaalta nopeasti muuttuva toimintaympäristö. Sillä mahdollistetaan kaksisuuntainen, joustava suunnittelu tunnistamalla alueiden sisäisiä muutostarpeita ja toteamalla muutos- ja kehittämistarvealueet. Monet osoitetuista alueista sijoittuvat kansainväliselle E-18 Ten-T-korridorille. Sujuvan liikenteen varmistaminen kansainvälisessä verkossa on ensiarvoista alueiden kilpailukykyille. Yhdyskuntarakenteen ja kaupunkikuvan eheyttämiseksi on tärkeää huomioida rinnakkaistie- ja katujärjestelyjen merkitys osana maankäyttöä ja väyläsuunnittelun ratkaisujen yhteensovittamista. Tähän liittyy alueiden saavutettavuuden turvaaminen myös kestävästi. Kevyen liikenteen reitteihin liittyvien estevaikutusten vähentäminen sekä joukkoliikenteen käytettävyyden edistäminen matkakettujen solmupisteitä kehittämällä on huomioitava suunnittelussa.

Kehittämismerkinnän sisään jää myös runsaasti ns. herkkiä reuna-ehdoalueita: arvokasta maisema-alueita, rakennettua kulttuuriperintöä, arvokkaita virkistysalueita sekä ekologisia yhteyksiä. Aktiivisen toiminnan ja arvojen rajapinnan tunnistaminen on tärkeää.

Kehittämislle turvattavat alueet - Yhdyskuntarakenteen laajentumisen selvitysalueet

Merkinnän tarkoitus on ennakoida pitkän aikavälin kehitystä ja varmistaa, että suunnitellulle ja kestäväälle laajentumiselle on tulevaisuudessakin reserviä. Tunnistetaan alueita, joilla yhdyskuntarakenteen laajentumisesta on merkkejä sekä painotetaan yhdyskuntarakenteen laajentumisen vaikutusten selvittämisen tarvetta sekä rakentamisen edellytyksiä. Mahdollistetaan kaksisuuntainen vuorovaikutteinen arviointi rakentamisen vaikutuksista yhdyskuntarakenteelle. Alueiden sijainti yhdyskuntarakenteessa perusteleen alueen turvaamista yhdyskuntarakenteen suunnitellulle, pitkällä aikavälillä tapahtuvalle mahdolliselle laajentumiselle.

Alueille etupainotteisesti kohdistettava kasvu estää tai hidastaa kaupunkiseudun tai yksittäisen taajaman kehittämistä, ja näin ollen aiheuttaa yhdyskuntarakenteen hajautumista. Koska osalle alueita kohdistuu rakentamispainetta ja niillä tapahtuu suunniteltua tonta taajama-aluekehitystä, on ne huomioitava tavoiteltaessa yhdyskuntarakenteen eheyttämistä.

Hitaamman kasvun huomioiminen suunnittelussa edellyttää nykyiselläänkin laajojen ja mahdollistavien taajamatoimintojen alueiden suunnittelun vaiheistamista. Keskeistä onkin selvittää näiden selvitysalueiden merkitys yhdyskuntarakenteen kehitykselle ja edetä sitten suunnitelmallisesti, mikäli seudun perusteltu väestöke-

hitys ym. mahdollistaa alueiden aktiivisemman tarkastelun. Kaavan lähtökohta on, että näiden ns. reservialueiden toteuttaminen tulee ajankohtaiseksi vasta kehittämiskohdealueiden tavoitellun kehityksen toteutumisen jälkeen.

Muutokset perusteluineen on esitetty seutukohtaisesti liitteissä 1–5: Seutukunta-kohtaiset teemakartat sekä maankäytön ja liikenteen muutokset sekä liitteessä 7: Kaavaratkaisun seutukunta-kohtaiset perustelut.

Yhdyskuntarakenteen raja

Vaihemaakuntakaavan luonnoksessa ollut Yhdyskuntarakenteen raja -merkintä osoittautui maakuntakaavan mittakaavan ja yleispiirteisyyden vuoksi hankalaksi ja vaikeasti tulkittavaksi työkaluksi. Riittävän laajojen rakennetun ja rakentamattoman alueen reunavyöhykkeiden määrittely yhtenäisin kriteerein merkinnän varsinaisen merkityksen mukaisesti ei ollut mahdollista. Aktiivisen maankäytön merkinnät määrittäksineen osoittavat tavoitellun taajamarakenteen laajuuden. Erityisen kriittiset suunnat, joille taajamarakenteen ei tule laajentua voidaan päätellä muiden maakuntakaavamerkintöjen avulla (mm. virkistys, liikenne, maisema).

Aktiivisen maankäytön alueet ja kohteet

- keskustatoimintojen alue (C) / kohteet (c)
- mahdollinen tuleva keskustatoimintojen alue (C/m)
- taajamatoimintojen alue (A) / kylä-kohteet (at)
- työpaikkatoimintojen alue (TP) / kohteet (tp)
- muuttuva työpaikkatoimintojen alue (TP/m)
- teollisuustoimintojen alue (T) / kohteet (t)
- erityistoimintojen alue (E) / kohteet (ep, ea, et)
- retkeily- ja matkailutoimintojen alue (R) / kohteet (r).

Aktiivisen maankäytön alueet ovat nykyisellään laajoja ja mahdollistavia. Tämän vuoksi tarkistamistarpeita on pääasiassa ollut Turun kaupunkiseudulla ja Salon seudulla, joissa kokonaismaakuntakaavojen laadinnasta on kulunut eniten aikaa.

Kaavaan on tehty alueisiin ja kohteisiin liittyviä tarkistuksia, jotka perustuvat pääasiassa kokonaismaakuntakaavan vahvistumisen jälkeen laadittuihin ja vahvistuneisiin, kaavaprosessin aikana vuoro-vaikutusvaiheessa olleisiin yleis- ja asemakaavoihin sekä kaavaprosessin aikana esiin nousseisiin taajamien maankäytön vähäisiin muutostarpeisiin.

Kohdemerkintöjen osalta tarkastelu on rajattu taajamiin tiiviisti kytkeytyviin tai niiden ratkaisua täydentäviin merkintöihin. Lisäksi on tehty vähäisessä määrin valittujen teemojen ulkopuolisia teknisiä tarkistuksia ja korjauksia.

Kaavassa osoitetaan ne alueet, jotka ovat yleis- / asemakaavoitettuja taajama-alueita sekä kestävästi yhdyskuntarakenteen laajentumiseen soveltuvia asemakaavoitettavia alueita. Kyseiset alueet sisältävät mm. vanhoja, uusia, keskeneräisiä sekä muuttuvia alueita.

Keskustatoimintojen alue C

Keskusta-alueet luovat maakunnan aluerakenteen rungon ja ovat vetovoimakehityksen moottoreita: ne ovat sekoittuneiden

toimintojen keskittymiä, joissa asuminen, työ, palvelut, kulttuuri- ja vapaa-aika kohtaavat. Samalla ne ovat eri liikennemuotojen ja matkaketjujen solmuja. Kaupungistumisen ja kaupan rakenne muutoksen jatkuessa keskusta-alueet ovat alttiita myös eriasteisille ongelmille: ruuhkautuminen, rakenteen yksipuolistuminen, sekä eriarvoistuminen. Maakuntakaavan tavoitteena on luoda edellytykset sekä tasapainoisen keskusverkon että kestävien keskusten kehittämiselle.

Keskusta-alueet mahdollisine laajentumisalueineen on osoitettu keskustatoimintojen alueina C. Keskustatoimintojen alueina on osoitettu maakunta-/seutukeskukset sekä kunta- ja alakeskukset, joilla on merkittävää seudullista vaikutusta (Turku, Raisio, Kaarina, Lieto, Naantali, Paimio, Mynämäki, Laitila, Uusikaupunki, Parainen, Kemiö, Loimaa, Salo, Perniö ja Somero). Keskusta-alueilla kaikenlaisen sekoittuneiden toimintojen ja kaupan palveluiden kaupunki-/taajamakuvaan sovitettu kehittäminen on toivottavaa. C-alueita ei muuttuneiden säädösten mukaisesti ole mitoitettu, mutta luvun 6.6.3 taulukoissa on osoitettu alueiden nykytilanteeseen perustuva suhteellinen/tavoitteellinen osuus laskennallisesta tilantarpeesta yli 2 000 k-m²:n kokoisissa yksiköissä.

Kaavaratkaisussa on osoitettu uudella merkinnällä Auran taajamaan tuleva keskustatoimintojen alue C/m. Merkinnän lähtökohtana on kaupan palveluverkkoselvityksessä esiin tullut potentiaali (mm. vaikutusalueen ostovoima) kehittyvänä keskuksena. Merkinnällä kannustetaan kehittämään Auran taajama-alueita entistä monipuolisemmaksi ja ympäristöltään vetovoimaisemmaksi keskustaksi. C/m -merkinnällä on osoitettu myös nopeasti kehittyvä Turun Itäharjun alue. Alue on mm. osa raitiotiekaupunkia ja sen maankäyttöä ja roolia rakenteessa on tutkittu useissa suunnitelmissa ja selvityksissä.

Useimmilla keskusta-alueilla kaupan palveluiden voimakas kehittäminen tarkoittaa samalla myös huomattavia kaupunkirakenteellisia ja -kuvallisia uudistuksia – kasvun aktiivista suuntaamista sisäänpäin kehittämisperiaatemerkinnän tavoitteiden ja suunnittelumääräysten mukaisesti rakenteen arvot ja erityispiirteet huomioivalla tavalla.

Merkitykseltään paikalliskeskuksiksi jääneet Suomenselän ja Kiskon C-kohdemerkinnät on poistettu. Halikon C-alue on muutettu työpaikkatoimintojen alueeksi (TP), jolla on ja vähittäiskaupan suuryksikön kohdemerkintä (km). Kuntaliitoksen johdosta Kaarinan Piikkiön C-alue on korvattu taajamatoimintojen merkinnällä A.

Taajamatoimintojen alue A

Toimivat ja elinvoimaiset ydintaajamat ovat tasapainoisen keskusverkon edellytys. Maakunnallisessa tarkastelussa täten jokaisella taajamalla on ns. seudullista merkitystä.

Taajamia kehitetään kohdistamalla kasvua sisäänpäin, jolloin taajaman asukasmäärä kasvaa. Tällä on merkitystä alueen viihtyisyydelle ja vetovoimaisuudelle. Taajamatoimintojen alueiden merkitys on lähipalvelujen edellytysten turvaamisessa. Keskeistä on taajamatoimintojen alueen sisällä tapahtuvan suunnittelun johdonmukaisuus ja kokonaisvaltaisuus.

Taajamatoimintojen alueet ovat nykyisellään laajoja ja mahdollistavia. Tämän vuoksi tarkistamistarpeita on pääasiassa ollut Turun kaupunkiseudulla ja Salon seudulla, joissa kokonaismaakuntakaavojen laadinnasta on kulunut eniten aikaa.

Taajamatoimintojen alueiden tarkistukset ja laajennukset perustuvat pääasiassa kokonaismaakuntakaavan vahvistumisen jälkeen laadittuihin ja vahvistuneisiin, sekä kaavaprosessin aikana vuorovaikutusvaiheessa olleisiin yleis- ja asemakaavoihin sekä kaavaprosessin aikana esiin nousseisiin muutostarpeisiin, joissa taajamatoimintojen alueen laajentaminen on yhdyskuntarakenteellisesti kestävää. Laajentuminen on pääasiassa tapahtunut M- ja V-alueille. Ratkaisua sisältää myös kohteita joissa taajama-aluetta on supistettu.

Uusi suunnittelumääräys korostaa suunnittelun merkitystä johdonmukaisessa yhdyskuntarakenteen ja kaupunki- ja taajamakuvaan kehittämisessä.

Kylien (at) osalta tarkastelu on rajattu taajamatoimintoja tarkentaviin/täydentäviin merkintöihin. Osa kylämerkinnöistä on korvattu taajamatoimintojen merkinnällä kuntakaavoitukseen ja rakentamisen painopisteisiin nojautuen: Hellemaa (Naantali) ja Merikulma sekä Mathildedal (Salo). Taajamatoimintojen alueista kylämerkinnäksi on muutettu alue Merimaskussa (Naantali). Lisäksi Kauhanoja (Loimaa) ja Rekijoki (Salo) on tehty teknisinä tarkistuksina.

Työpaikkatoimintojen alue TP

Merkinnällä osoitetaan olemassa olevia ja kehittyviä työpaikka-alueita. Merkintää on käytetty pääasiassa käyttötarkoitusta tarkentavissa muutoksissa sekä taajamarakenteeseen liittyvien uusien alueiden merkitsemisessä.

Monille kaupunkikehittämisen kohdealueella sijaitseville työpaikka-alueille on ominaista niiden luonteen muuntuminen edelleen palvelupainotteisemmaksi.

Tuotantopainotteiset ja logistiikkaan tukeutuvat työpaikka-alueet sijaitsevat teollisuuden ja logistiikan kehittämisen kohdealueella.

Vähittäiskauppa seudullisesti merkittävässä suuryksiköissä alueella edellyttää erillistä kaupan merkintää.

Työpaikkatoimintojen alueiden tarkistukset ja laajennukset perustuvat pääasiassa kokonaismaakuntakaavan vahvistumisen jälkeen laadittuihin ja vahvistuneisiin, sekä kaavaprosessin aikana vuorovaikutusvaiheessa olleisiin yleis- ja asemakaavoihin sekä kaavaprosessin aikana esiin nousseisiin muutostarpeisiin, joissa alueen laajentaminen on yhdyskuntarakenteellisesti kestävää. Laajentuminen on pääasiassa tapahtunut M- ja V-alueille.

Muutuva työpaikkatoimintojen alue TP/m

Osa voimassa olevan maakuntakaavan työpaikkatoimintojen alueista on ns. rakennemuutosalueita, joiden maankäyttöön kohdistuu lähivuosina voimakkaita, mutta toistaiseksi vielä osin määrittelemättömiä kehittämis- ja muutospaineita. (Turun kaupunkiseudun rakennemalli 2035. Turun kaupunkiseudun rakennemuutosalueet, TSEK, Real Projekti 2012)

Ensisijaisesti näiden alueiden sisältä haetaan vaihtoehtoisia ratkaisuja taajaman kehittämiselle laajentumiskehityksen sijaan. Erityisesti uudelleentarkasteluun tulevat muuttuvat sekä keskenäiset, käyttötarkoitukseltaan vanhentuneet alueet. Näiden, ns. brownfield-alueiden käänteinen TP-alueiden muutos tiivistää yhdyskuntarakennetta ja mahdollistaa uusien, palveluita lähellä olevien asuin ympäristöjen ja sekoittuneiden toimintojen alueiden rakentamisen.

Nämä alueet on osoitettu TP/m-merkinnällä: Kaarinassa Piispanristi ja Salossa Valuri–Ollikkalan alue, Laitilassa keskustan laajentumisalue VT8:n lounaispuolella.

Teollisuustoimintojen alue T

Merkintää on käytetty pääasiassa käyttötarkoitusta tarkentavissa muutoksissa sekä pienehköjen, taajamarakenteeseen ja olemassa oleviin alueisiin liittyvien uusien alueiden merkitsemisessä.

Tuotantopainotteiset ja logistiikkaan tukeutuvat työpaikka-alueet sijaitsevat teollisuuden ja logistiikan kehittämisen kohdealueella.

Teollisuustoimintojen alueiden tarkistukset ja laajennukset perustuvat pääasiassa kokonaismaakuntakaavan vahvistumisen jälkeen laadittuihin ja vahvistuneisiin, sekä kaavaprosessin aikana vuorovaikutusvaiheessa olleisiin yleis- ja asemakaavoihin sekä kaavaprosessin aikana esiin nousseisiin muutostarpeisiin, joissa alueen laajentaminen on yhdyskuntarakenteellisesti kestävää. Laajentuminen on pääasiassa tapahtunut M-alueille.

Erityistoimintojen alue E

Erityistoimintojen alueiden tarkistukset ja laajennukset perustuvat pääasiassa kokonaismaakuntakaavan vahvistumisen jälkeen laadittuihin ja vahvistuneisiin, sekä kaavaprosessin aikana vuorovaikutusvaiheessa olleisiin yleis- ja asemakaavoihin sekä kaavaprosessin aikana esiin nousseisiin muutostarpeisiin, joissa alueen laajentaminen on yhdyskuntarakenteellisesti kestävää. Laajentuminen on pääasiassa tapahtunut T- tai M-alueille.

Lisäksi muutetaan E-alueiksi merkintätekniikänä korjauksena seuraavat TKS:n maakuntakaavassa vahvistamattomaksi jääneet Turun alueet (seutukaava ER2): Kallanpää, Koivuluoto ja Heikkilä.

Aluemerkinällä on tarkistettu Turun Saramäen maa-ainesaluetta (aiemmin teollisuustoimintojen aluetta T) ja Liedon Kailassuonkallion aluetta.

Raideliikenteen alue LR

Turun Saramäkeen on osoitettu uusi terminaaliratapiha.

Lentoliikenteen alue LL

Turun lentokentän ympäristöministeriön 23.8.2004 vahvistuspäätöksen mukaiset kaksi erillistä lentoliikennealuetta on tekniikana korjauksena yhdistetty. Lisäksi on tehty vähäinen LL -alueen muutos LR -alueeksi (Saramäki: terminaaliratapiha-alue). Ei muutoksia määräyksissä.

Satama-alue LS

Merkinnällä osoitetaan taajamarakenteen sisällä olemassa olevat satamat. Ei muutoksia aluevarauksissa eikä määräyksissä.

Retkeily- ja matkailutoimintojen alue R

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

Aluemerkinällä on tarkistettu Liedon Zoolandian ja Naantalin Virpi-Porhonkallion alueita. Lisäksi uusina kohteina on osoitettu Pyhärannan Reila ja Kemiönsaaren Örö (puolustusvoimien Metsähallitukselle siirtynyt E-alueet), sekä Raision Palovuoren moottorirata-alue sekä Oripään Lentokentän viereinen alue.

Reila ja Örö on osoitettu matkailutoimintojen kohdemerkinnällä (r). Alueet eivät matkailun edistämiseen liittyvinä erilliskysymyksiä varsinaisesti kuulu tämän vaihemaakuntakaavan teema- ja aluerajaukseen (ks. luku 6.8).

Vaihemaakuntakaavan aktiivista maankäyttöä koskevat merkinnät ja määräykset on kuvattu liitteessä 0: Kaavakortit (Kaavamerkintöjen ja -määräysten perustelut, muutokset ja vaikutukset).

Aktiivisen maankäytön muutokset perusteluineen on esitetty seutukohtaisesti liitteissä 1–5: Seutukuntaohittaiset teemakartat sekä maankäytön ja liikenteen muutokset sekä liitteessä 7: Kaavaratkaisun seutukuntaohittaiset perustelut.

6.5.4 UUDET JA TARKENTUNEET MAANKÄYTÖN KOHDEMERKINNÄT

Kohde-numero	Kohteen lyhenne	Kunta	Seutukunta	KOHDE	NIMI
621	at	Merimasku	Turun seutu	Kylä	Merimasku
214	at	Loimaa	Loimaan seutu	Kylä	Kauhanoja
401	at	Salo	Salon seutu	Kylä	Rekijoki
401	ea	Salo	Salon seutu	Eriyistoimintojen kohde, ampumarata	Ampumarata
402	ea	Somero	Salon seutu	Eriyistoimintojen kohde, ampumarata	Aholan ampumarata
802	ep	Kemiönsaari	Turunmaa	Eriyistoimintojen kohde, puolustusvoimat	Örö
601	km	Masku	Turun seutu	Vähittäiskaupan kohde	Riviera
602	km	Turku	Turun seutu	Vähittäiskaupan kohde	Vätti
601	kms	Kaarina	Turun seutu	Tilaa vaativan erikoistavarakaupan kohde	Ravattula
602	kms	Turku	Turun seutu	Tilaa vaativan erikoistavarakaupan kohde	Kärsämäki, Prisma
401	kms	Salo	Salon seutu	Tilaa vaativan erikoistavarakaupan kohde	Halikko
603	kms	Turku	Turun seutu	Tilaa vaativan erikoistavarakaupan kohde	Manhattan
809	r	Kemiönsaari	Turunmaa	Retkeily- ja matkailutoimintojen kohde	Örö
013	r	Pyhäranta	Vakka-Suomi	Retkeily- ja matkailutoimintojen kohde	Reila
604	r	Raisio	Turun seutu	Retkeily- ja matkailutoimintojen kohde	Raision moottoriajorata
202	r	Oripää	Loimaan seutu	Retkeily- ja matkailutoimintojen kohde	Oripää
401	t	Salo	Salon seutu	Teollisuustoimintojen kohde	Kuusjoki
402	t	Salo	Salon seutu	Teollisuustoimintojen kohde	Vehasen saha
805	t	Kemiönsaari	Turunmaa	Teollisuuskohde	Taalintehdas
001	tp	Laitila	Vakka-Suomi	Työpaikkakohde	Virvoitusjuomatehdas
401	tp	Salo	Salon seutu	Työpaikkakohde	Piihovi

6.5.5 SEUTUKUNTAOHTAISET RATKAISUT

Kaupunkiseudut ovat erilaisia ja edellyttävät yhdyskuntarakenteen ominaispiirteet huomioivia ratkaisuja. Selostuksessa on kuvattu yksityiskohtaisemmin Turun kaupunkiseutu, joka sisältää laajimman kokonaisuuden. Muiden seutujen ratkaisut on esitetty liitteiden teemakartoilla ja taulukoissa.

Turun kaupunkiseutu ja kehyskunnat

Ratkaisu on esitetty ja perusteltu seuraavissa liitteissä:

- Kaavakarttaote 1:75 000. Turun kaupunkiseutu ja kehyskunnat
- Liite 1–5. Taajamat / Turun kaupunkiseutu ja kehyskunnat
- Liite 7. Kaavaratkaisun seutukuntaohittaiset perustelut (taulukko) / Turun kaupunkiseutu ja kehyskunnat

Maakuntakaavan tarkistuksen lähtökohta on Turun kaupunkiseudun rakennemalli 2035. Rakennemalli on hyväksytty kaikissa alueen kunnissa kesällä 2012. Maakuntahallitus päätti kokouksessaan 23.4.2012 ”hyväksyä Turun kaupunkiseudun rakennemalli 2035 -loppuraportin hyödynnettäväksi seuraavassa maakuntakaavan tarkistuksessa ja muussa maakunnan suunnittelussa.” Rakennemallin laatimisen lähtökohtana ja tavoitteena oli koko sen prosessin ajan mallin toteuttaminen maakuntakaavan tarkistamisen kautta.

Maakuntakaavaprosessin eräs tärkeä tavoite on ollut yhteistyön ja keskustelun lisääminen kuntien kanssa. Valmistelun aikana järjestetyissä kuntatapaamisissa ja työpalaverissa on käyty keskustelua rakennemallissa suunnittelulle asetettujen tavoitteiden toteuttamiskeinoista. Lähtökohtaisesti voimassa olevan maakuntakaavan ja rakennemallin välillä ei ole suuria ristiriitoja, mutta kaavaprosessin avulla voidaan edelleen keskustella maakunnan ja kaupunkiseudun alueiden käytön tavoitteista sekä sitouttaa eri toimijoita edistämään lopputulosta.

Turun kaupunkiseudun alueella suunnittelussa käytetty aineisto on kaikkein laajin. Kehittämismerkintöjen rajaukset ja ratkaisut perustuvat seuraaviin aineistoihin:

Varsinais-Suomen liitto:

- Keskusverkkoaineisto ja tietoisuina toteutetut analyysit

Suomen ympäristökeskus:

- YKR ruutuaineisto
- tiheä ja harva taajama
- Urban Zone 1–3

Turun kaupunkiseudun rakennemalli 2035:

- muutosalueet tavoitteellisine asukasmäärineen sekä vaiheistuksineen (ennen vuotta 2025 / vuosina 2025–2035 toteutettavat alueet)

Turun seudun liikennejärjestelmäsuunnitelma 2035:

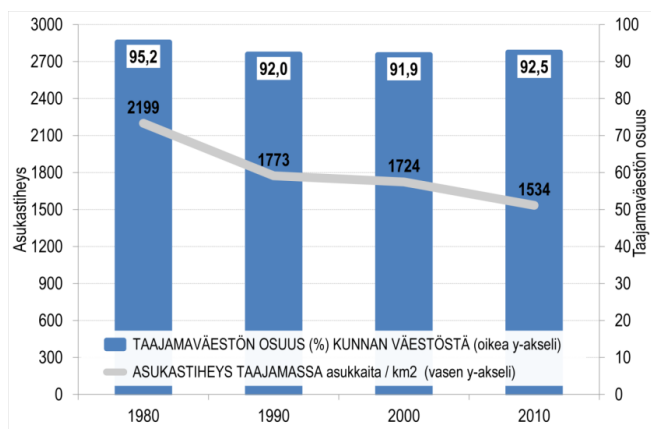
- liikkumisvyöhykkeet / kaupunkivyöhykkeet
 - jalankulukaupunki
 - joukkoliikennekaupunki
 - autokaupunki
- Rakennemallin suunniteltujen maankäyttöalueiden asukassaavutettavuustarkastelu joukkoliikenteellä
- Turun kaupunkiseudun runkobussilinjasto

Turun kaupunki:

- FÖLI-linjat 2014

Varsinais-Suomen ELY:

- kuntien ympärivuotista asutusta koskevat suunnittelu-
tarveratkaisut ja poikkeamispäätökset



Kuva 19. Esimerkkinä Turun taajamaväestön osuus kunnan väestöstä sekä asukastiheyskehitys. Yleisesti kannattavan joukkoliikenteen rajana pidetään 2000 as/km² (Lähde: kuva keskusverkkoaineistosta).

Kaupunkikehittämisen kohdealue on laajennettu käsittämään joukkoliikennekaupungin sekä runkobussilinjoiden kattamat alueet. Tulevaisuuden tavoite vuosille 2025–2035 on sisällyttää myös isot, palvelupainotteisemmat työpaikka-alueet joukkoliikenteen kattamaan vyöhykkeeseen.

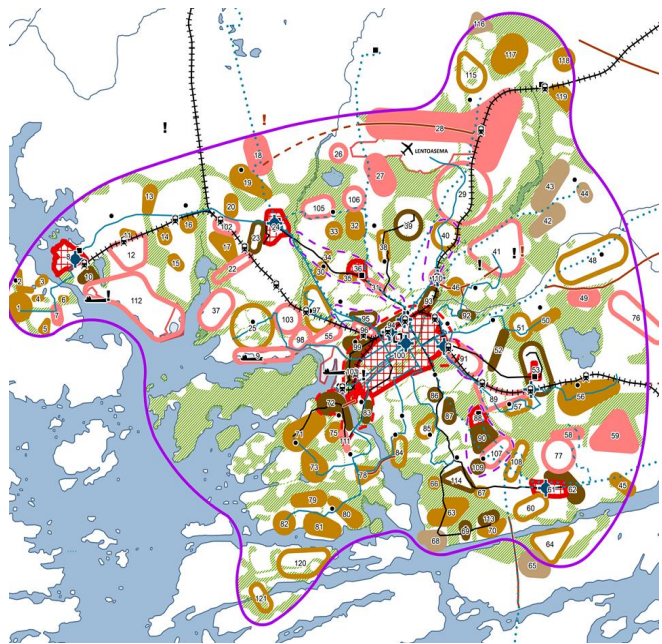
Kaupunkivyöhykkeiden kehitys tukeutuu rakennemallissa osoitettujen muutosalueiden toteutumiselle. Nykyisten vyöhykkeiden sisään jäävien RM35-alueiden merkitys on vahvistaa joukkoliikennevyöhykettä asukastiheyden kasvulla. Nykyisten vyöhykkeiden ulkopuolelle jäävät alueet ovat merkityksellisiä tavoiteltaessa kattavampia joukkoliikennevyöhykkeitä.

Ydinkaupunkialuerajauksen tarkentuminen

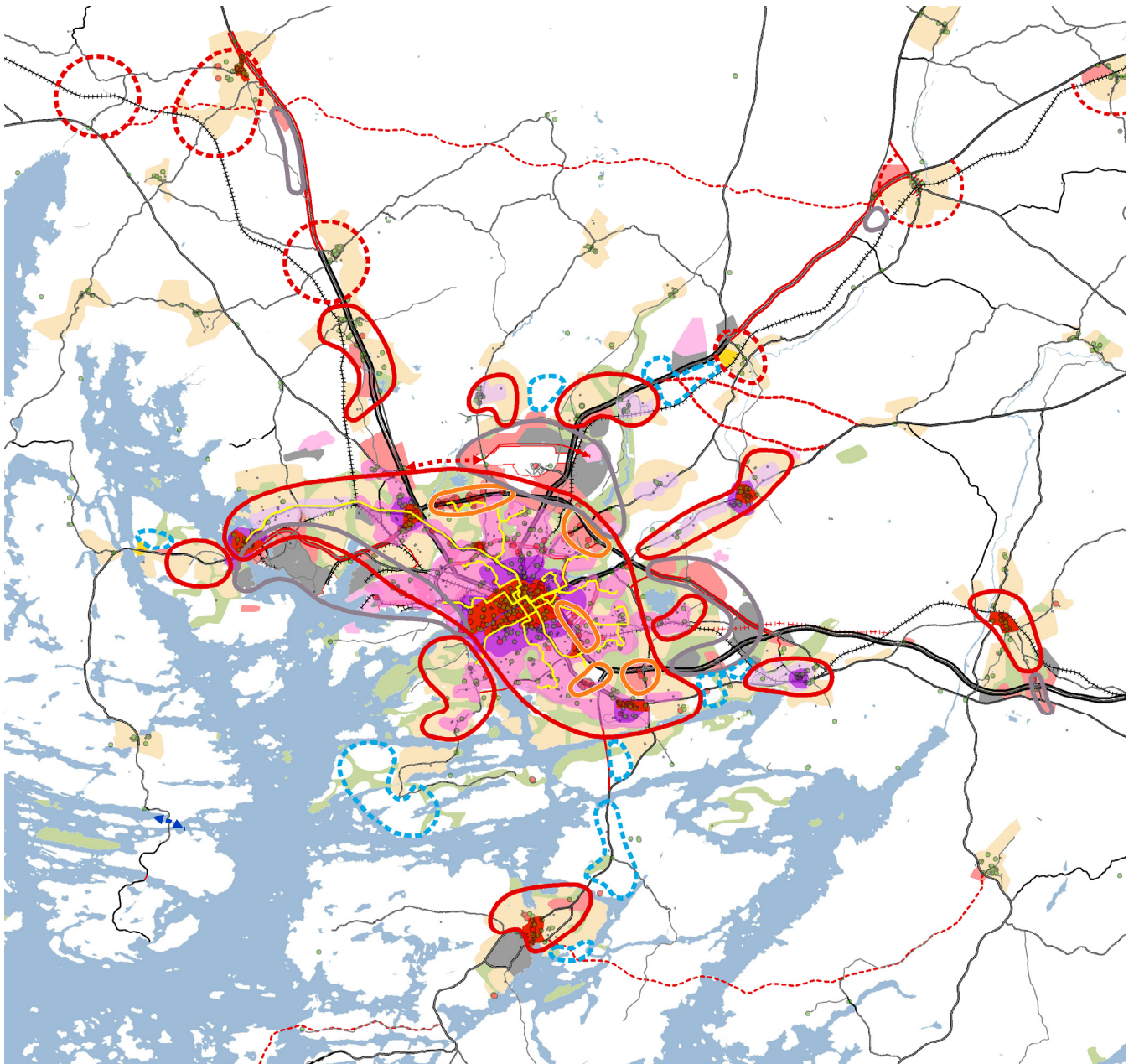
kaupunkikehittämisen kohdealueeksi ja satelliiteiksi

Rakennemallissa esitetty ydinkaupunkialuerajaus perustuu rakennemallin maankäyttöalueiden muodostamaan yleispiirteiseen alueeseen. Kaavaprosessin aikana on pidetty tarpeellisenä tarkentaa rajausta, jotta ydinkaupunkialueella sijaitsevien eriluonteisten alueiden kehittämistarpeet saadaan paremmin esiin ja potentiaaliset mahdollisuudet kohdennettua.

Kaupunkikehittämisen kohdealuemerkintä on sisällöltään tasavertainen kaikilla alueilla ml. satelliitit. Virkistysalueita tarkastellaan reunaehtona ja merkittävänä kaupunkikehittämisen laatutekijänä.

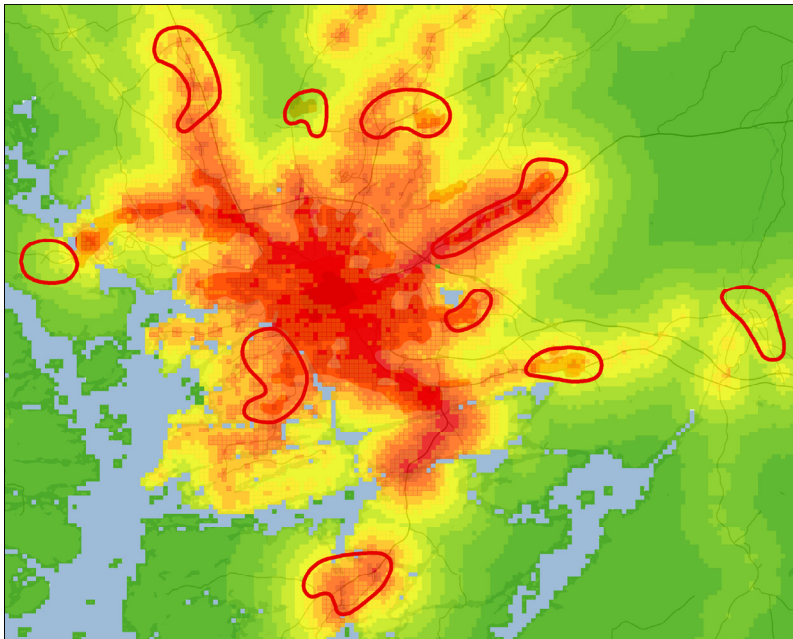


Kuva 20. Turun kaupunkiseudun rakennemalli 2035. Maankäytön muutosalueet ja ydinkaupunkialueen rajaus.

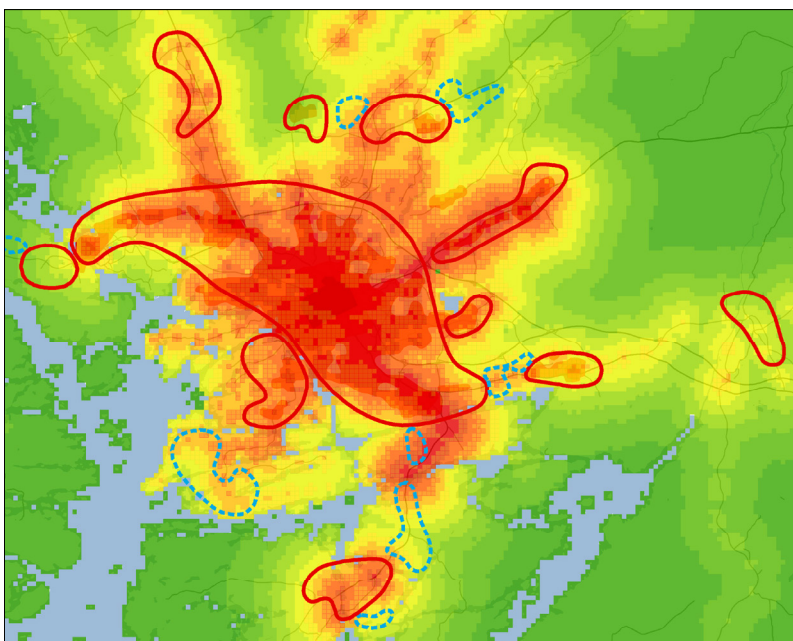


Kuva 21. Kaupunkikehittämisen kohdealue ja satelliitit -rajauksen sisään jäävät keskeiset taajama-alueet ja palvelupainotteisemmiksi muuttuneet työpaikka-alueet. Kaupunkikehittämisen kohdealuearajausta tarkistetaan huomioimaan kokonaisvaltaisemmin kaikki aktiivisen kaupunkikehittämisen osa-alueet: asuminen, palvelut, työpaikat sekä niiden välinen monipuolinen saavutettavuus.

Turun ympäryskuntien taajamien kehittäminen satelliittitaajamina perustuu monipuolisten asuin- ja työpaikka-alueitten kehittämiseen. Nopeat joukkoliikenneyhteydet perustuvat kehittämisalueiden toteutumisen mahdollistamaan parempaan kannattavuuteen.



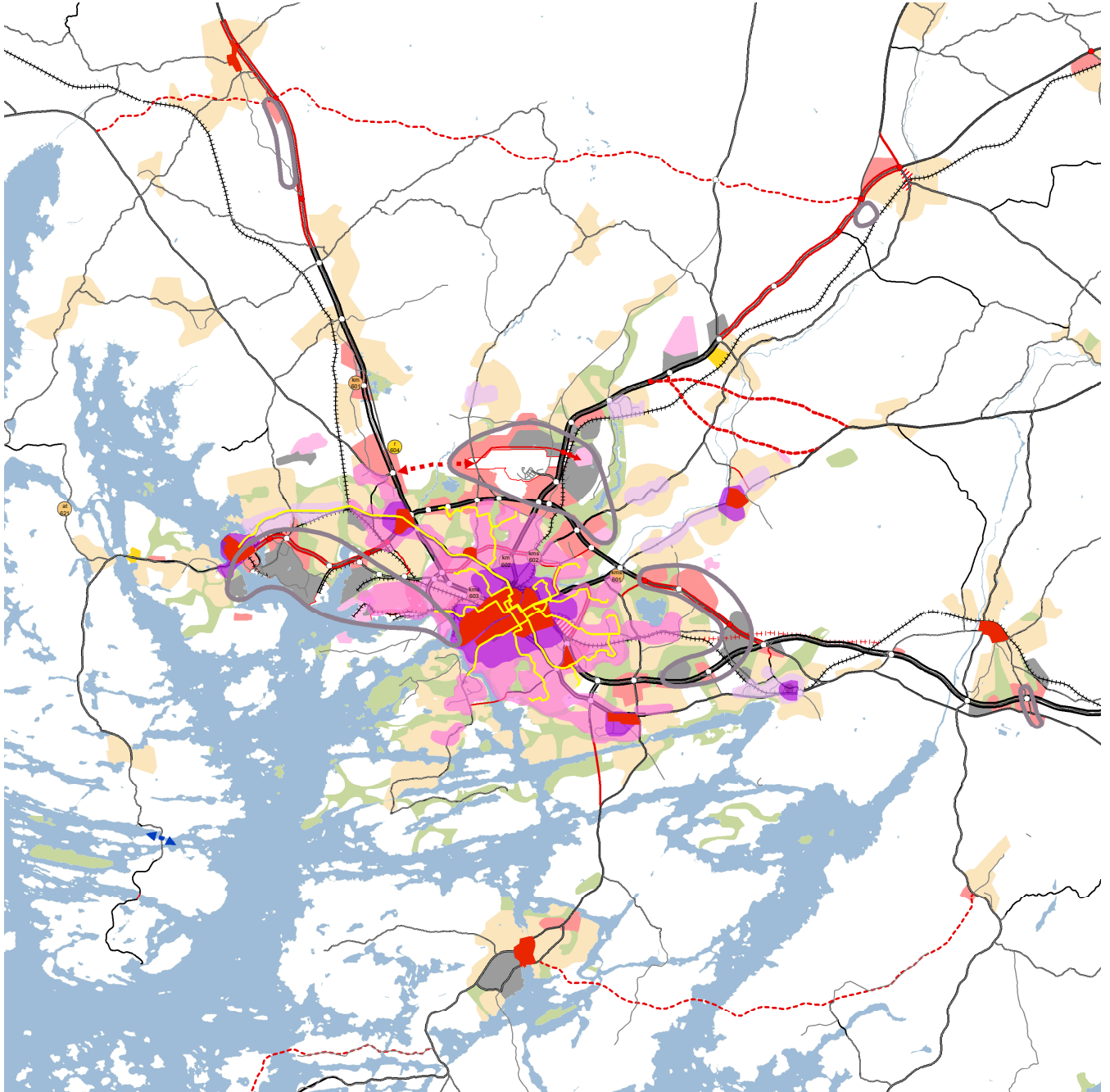
Kuva 22. Asukassaavutettavuus joukkoliikenteellä, satelliittien kaupunkikehittämisaalueet



Kuva 23. Asukassaavutettavuus joukkoliikenteellä, satelliittien kaupunkikehittämisaalueet ja yhdyskuntarakenteen laajentumisen selvitysalueet.

Uusi taso vyöhykkeisiin - teollisuuden ja logistiikan kehittämisen kohdealue

Erityisesti tiivistyvällä Turun kaupunkiseudulla, jossa on muutospai-
neita lisätä asumiseen soveltuvia alueita keskustojen läheisyydestä,
on tarpeellista osoittaa maakunnan vetovoimaisuuden kannalta
keskeisiä tuotanto- ja logistiikka-alueita, joiden toiminta- ja kehitty-
misedellytykset tiivistyvässä kaupunkirakenteessa tulee turvata.



Kuva 24. Teollisuuden ja logistiikan kehittämisen kohdealue -rajauksen sisään jäävät keskeiset tuotantoon ja logistiikkaan tukeutuvat työpaikka-alueet:
ns. Blue Industry Park -alue ja satamat vaikutusalueineen, Lentokenttä / Logi-City-alue, sekä E18-vyöhyke.

Turun saarien osalta lausunnoissa esiin nousevat tavoitteet ovat osin ristiriitaisia. Toisaalta saaret koetaan haja-asutusalueeseen verrattavissa olevaksi alueeksi, jonka rakentamisen halutaan tapahtuvan ns. itseohjautuvana ja suunnittelutarveratkaisuihin ja yleiskaavoitukseen perustuen. Toisaalta keskeisen, tiehen tukeutuvan Satava-Kaksikerran nähdään olevan jo osa Turun yhdyskuntarakennetta, jonka kehittämisen tulevaisuudessa tulee perustua kaavoitukseen. Ratkaisu osoittaa Satava-Kaksikerran taajamatoimintojen alueeksi Rakennemalli 2035 mukaisesti. Harvaksi taajama-alueeksi muodostunut Kaksikerran länsi-eteläosa osoitetaan yhdyskuntarakenteen laajentumisen selvitysalueeksi. Ratkaisu mahdollistaa yleiskaavoituksellisen selvittämisen ja suunnittelun.

6.6 KAUPAN RATKAISU

6.6.1 PALVELUVERKKO

Varsinais-Suomen taajamien maankäytön, palveluiden ja liikenteen vaihemaakuntakaavan kaavatekniset sisältötavoitteet kaupan osalta ovat:

- Keskittyä vain ja ainoastaan seudullisesti merkittävän vähittäiskaupan sijainninhajaukseen ja mitoittamiseen.
- Osoittaa keskustojen lisäksi alueet, joilla seudullisesti merkittävää vähittäiskauppaa voidaan kehittää suuryksiköissä.
- Määritellä aluekohtaisesti kaupan enimmäismäärä.
- Määritellä seudullisesti merkittävän suuryksikön alaraja ja kytkä se tasapainoisen palveluverkon ja yhdyskuntarakenteen kehittämiseksi vyöhykeajatteluun (strat. kaupunkikehittämisen kohdealuemerkinnät).
- Osoittaa kaupan alueet riittävän väljin merkinnoin kilpailun edellytysten toteuttamiseksi.
- Jättää kuntakaavoitukselle pelivaraa paikallisesti merkittävän kaupan kehittämiselle MRL:n puitteissa, selvityksiin perustuen, kunnan omasta palveluverkosta ja saavutettavuudesta huolehtien.

Kaupan palveluverkkoselvityksen mukaan

"Kaupan sijoittumisperiaatteissa ei tule olemaan merkittävää muutosta vuoteen 2035 mennessä; valtaosa kaupan palveluista tulee jatkossakin sijoittumaan Turun kaupunkiseudulle, seutu- ja kuntakeskuksiin sekä suurimpiin taajamiin. Päivittäistavarakaupan verkoston sijoittumisessa korostuu lähiasutuksen määrä ja kauppojen sijainti mukailee jatkossakin vahvasti väestön sijoittumista. Päivittäistavara-kaupan verkosto on tiheä ja myymälöiden pääasiallisia sijaintipaikkoja ovat kaupunkien ja kuntien keskustat sekä kaupan alueet, mutta verkostoa täydentävät myös pienempien taajamien, asuinalueiden ja kylien lähikaupat. Erikoiskaupassa ja tilaa vievässä erikoiskaupassa korostuvat tarjonnan monipuolisuus, määrä ja laatu. Erikoiskaupan myymälät sijoittuvatkin pääasiassa sinne, missä on muita myymälöitä, sillä kasautumisedut (agglomeraatioedut) ovat erikoiskaupassa suuret; kuluttajat haluavat usein vertailla tuotteita ja vierailla yhdellä asiointikerralla monessa lähekkäin sijaitsevassa liikkeessä. Erikoiskaupan pääasiallisena sijaintipaikkana ovat kaupunkikeskustat ja kaupakeskukset, mutta myös muut kaupan alueet ja esimerkiksi suurempien päivittäistavarakauppojen etumyymälät. Tilaa vievässä erikoistavarakaupassa keskittymisen edut ovat suurimmat ja kaupat hakeutuvatkin usein toisten tilaa vievien kauppojen läheisyyteen. Keskustahakuista erikoiskauppaa enemmän tiva-kaupan sijoittumista määrittävät hyvät liikenne yhteydet. Tämän vuoksi tilaa vievän kaupan

sijainti on usein keskustojen reuna-alueilla tai liikenteen solmukohdissa. Tärkeimpiä tekijöitä ovat hyvät liikenne yhteydet moneen suuntaan, alueen näkyvyys tielle, suuret tontit ja hyvät pysäköintimahdollisuudet."

Selvityksen yhteydessä tehty hankekartoitus osoittaa, että Varsinais-Suomen kaupan palveluverkko on yleisesti ottaen aluerakenteellisesti vakiintuneessa tilassa. Pitkään jatkunut laskusuhdanne ja kaupan rakennemuutos on hillinnyt investointeja ja toteutuneet keskittyvät olemassa oleviin kaupan alueiden yhteyteen. Uusille seudullisesti merkittävälle kaupan alueille ei ole esitetty tarvetta. Vähäinen kasvu ja kaupan ns. nollasummapeli näkyy ostovoiman suuntautumisena pois Turun ja muiden kaupunkien keskustojen perinteisistä kaupan kortteleista. Turussa tähän vaikuttaa erityisesti myös keskustan yleinen työpaikkakehitys. Maankäyttö- ja rakennuslain tavoitteiden ja sisältövaatimusten toteutuminen on tässä tilanteessa erityisen vaikeaa, koska pienilläkin, voimassa oleviin asemakaavoihin tukeutuvilla paikallisilla hankkeilla voi korjaavan kasvun puuttuessa olla merkittäviä vaikutuksia.

Maakuntakaavaluonnoksen kaupan ratkaisusta laadittiin erillinen vaikutusten arviointi (Varsinais-Suomen vaihemaakuntakaava. Kaupallisten vaikutusten arviointi. Ramboll 2015): *"Huffin mallilla saatujen tulosten perusteella kaavaratkaisulla ei ole merkittäviä vaikutuksia keskustatoimintojen alueiden kaupalliselle kehittämiselle, vaikka suurin osa kaavan osoittamasta lisämitoituksesta toteutuisi keskustan ulkopuolisissa kaupan keskittymissä. Keskustojen ja nykyisten keskustan ulkopuolisten vähittäiskaupan alueiden kehittämisedellytysten turvaamiseksi on vaihemaakuntakaavassa kuitenkin kiinnitettävä erityistä huomiota keskustan ulkopuolisten tilaa vievän kaupan (kmt) alueiden toimialarakenteen rajaamiseen, sillä laajuudella, ettei ole vaarana esimerkiksi toimialaliukumien synnyttämä kilpailuasetelma erityisesti keskustatoimintojen alueiden kanssa. Näille ns. tilaa vievän kaupan alueille voivat maakuntakaavan määräysten mukaan sijoittua rauta-, kodinkone-, puutarha-, auto- ja venekauppa. Kmt-alueille voi sijoittua seudullisuuden rajojen puitteissa paikallisia suuryksiköitä myös muilta toimialoilta, mikä saattaa synnyttää keskustojen kanssa kilpailevaa tarjontaa, jos kuntakaavoituksen ratkaisuja ei arvioida huolellisesti. Vaikutusten arvioinnissa toimialaliukumien vaikutusta on arvioitu ns. katastrofiskenaariona, jossa valtaosa kaupasta toteutuisi keskustatoimintojen ulkopuolella ml. kmt-alueet. Skenaarion perusteella kmt-alueilla toteutuva keskustahakuinen erikoiskauppa heikentäisi merkittävästi keskustojen kehittämisedellytyksiä johtuen alueiden suuresta lukumäärästä ja kaupallisten toimintojen laajuudesta."*

Em. perusteella vaihemaakuntakaavan kaupan ratkaisu on pääosin nykytilanteen toteava ja keskustojen ja olevien kaupan alueiden kehityksen turvaava. Kokonaan uusille alueille ei selvitysten ja saadun palautteen perusteella ole Varsinais-Suomessa esitetty tarvetta: *"Pikemminkin on nähtävissä kehityskulku, että kauppa keskittyy yhä enenevässä määrin nykyisille, hyväksi todetuille kaupan alueille, jossa ne saavuttavat toisten toimijoiden läheisyyden ansiosta keskittymis- ja kasautumisetuja. Sijoittumispäätöksissä ei oteta riskejä, jolloin vakiintuneet kaupan alueet ovat kiinnostavampia. Yhä tiukemmassa taloudellisessa tilanteessa kaupan sijoittumispäätöksiä tehdään entistä kriittisemmin, millä saattaa olla vaikutuksia Turun kaupunkiseudun pienempien kaupan alueiden (esim. Masku, Piispanristi, Krossi) toiminta- ja kehittämisedellytyksiin. Pienempien kaupallisten keskustien*

kohdalla tuleekin ensisijaisesti miettiä niiden roolia maakunnan kaupan palveluverkossa ja uudistaa alueita niiden vahvuuksiin nojaten. Näiden alueiden kehittämisen kohdalla ei kuitenkaan tule keskittyä ainoastaan uusien lisäneliöiden rakentamiseen, vaan uudistaa alueiden palvelutarjontaa myös joko olemassa olevien liikekiinteistöjä hyödyntämällä tai vanhoja tiloja korvaavia ratkaisuja etsimällä.” (Varsinais-Suomen vaihemaakuntakaava. Kaupallisten vaikutusten arviointi. Ramboll 2015).

6.6.2 KAUPAN MERKINNÄT

Taajamien maankäytön, palveluiden ja liikenteen vaihemaakuntakaavassa on osoitettu

- mitoittamattomina ensisijaisina kaupan alueina seudullisesti merkittävät ja sellaisina kehitettävät Keskustatoimintojen alueet (C)
- seudullisesti merkittävät ja sellaisina kehitettävät, keskustatoimintojen alueiden (C) ulkopuoliset kaupan alueet on osoitettu mitoitetuina kehittämisperiaatemerkinällä Vähittäiskaupan kehittämisen kohdealue (VKK)
- Vähittäiskaupan suuryksikkö -kohdemerkinällä (km, kms) on osoitettu olemassa olevat, em. alueiden ulkopuolelle jäävät seudullisesti merkittävän vähittäiskaupan suuryksikön alarajan ylittävät vähittäiskaupan suuryksiköt ja keskittymät. Merkinällä turvataan nykyisen kaupan säilyminen ja kehittämismahdollisuudet. Osa voimassa olevan maakuntakaavan km-merkinnöistä on korvattu vyöhykemerkinällä, osa poistettu merkitykseltään paikallisina.

Kaikki km- ja kms-kohteet sijaitsevat kaupunkikehittämisen kohdealueilla. Erityisesti kms-kohteiden osalta tulee huolehtia kestävä ja monipuolisen saavutettavuuden turvaamisesta ja parantamisesta; km-kohteet on jo kuntakaavoituksella osoitettu kaupan toimialoille, joiden osalla saavutettavuuskriteereistä voidaan nykytilanteesta tinkiä. Mahdollisissa muutostilanteissa on näidenkin kohdalla varmistettava, että MRL:n sisältövaatimukset täyttyvät.

Alueiden saavutettavuutta ja saavutettavuuden kehittämismahdollisuuksia on arvioitu muuttuneen maankäyttö- ja rakennuslain 71 c §:n mukaisesti suhteessa MRL:n erityisiin sisältövaatimuksiin (71 b §). Keskustan ulkopuolisten kaupan alueiden saavutettavuutta on arvioitu erillisraportissa: Varsinais-Suomi – Keskustan ulkopuolisten kaupan alueiden saavutettavuustarkastelu. Ramboll 2017.

Tarkastelussa on arvioitu Varsinais-Suomen vaihemaakuntakaavan keskustan ulkopuolisten kaupan alueiden ja kohteiden saavutettavuutta sekä fyysisen saavutettavuuden että koetun saavutettavuuden kautta. Päähuomio on ollut alueen lähiasutuksen ja työpaikkojen määrässä sekä alueen saavutettavuudessa kevyellä liikenteellä ja joukkoliikenteellä. Arviot perustuvat sekä laskettuihin tunnuslukuihin että asiantuntija-arvioihin. Arvioivat osa-alueet ovat olleet:

- Väestö 0-2 kilometrin säteellä kohteesta
- Työpaikkamäärä
- Joukkoliikenne
- Kevyen liikenteen infra
- Urban Zone -vyöhyke
- Kaupallisten toimintojen monipuolisuus
- Ympäristön käveltävyys
- Ympäristön esteettömyys ja laatu
- Kehityspotentiaali.

Arvioinnin perusteella on suunnittelumääräyksellä asetettu erikseen nimetyille alueille keskustahakuisen vähittäiskaupan seudullisille suuryksiköille joukkoliikenteen ja kevyen liikenteen hyvää saavutettavuutta ja ympäristön laatua painottavat kriteerit. Nämä alueet (Raisio Mylly-Hauninen-Kuninkoja eteläosa, Turun Itäharju-Biolaakso, Kaarinan Piispanristi) ovat myös mitoitukseltaan suurimpia. Jos näiden alueiden hyvästä ja monipuolisesta saavutettavuudesta ei huolehdita, on liikenteen ruuhkautuminen todennäköistä. Samalla uusien liikenneinfran investointien tarve näillä alueilla kasvaa, mikä saattaa vaikeuttaa tavoitellun koko maakunnan tasapainoisen kehittämisen.

Kaavaluonnoksesta laadittu vaikutusten arviointi osoittaa, että maakuntatasolla alueiden väliset saavutettavuuserot ovat pieniä. Merkittävimmät erot, vaikutukset ja mahdolliset muutospaineet kohdistuvat lähipalveluiden kehittymiseen ja saavutettavuuteen.

- ”Yhteenveto vaikutuksista palveluiden saavutettavuuteen Vaihemaakuntakaavassa mitoitetut (HUOM. mitoitukselta luovuttu luonnosvaiheen jälkeen) keskustatoimintojen alueet sekä keskustan ulkopuoliset kaupan alueet ovat maakunnan tasolla hyvin saavutettavissa kävellen ja pyörällä (noin 60 % asukkaista alle 3 km:n etäisyydellä lähimmästä keskuksesta) sekä henkilöautolla (77 % asukkaista alle 5 minuutin ajoajan etäisyydellä lähimmästä keskuksesta)
- Vaihemaakuntakaavassa osoitettu mitoituksen kasvu on ohjattu hyvin kävellen, pyörällä ja joukkoliikenteellä saavutettaville yhdyskuntarakenteen vyöhykkeille
- Maakuntakaavan ja rakennemallin tavoite tiivistyvistä yhdyskuntarakenteesta parantaa lähipalveluiden toimintaedellytyksiä, saavutettavuutta ja asukkaiden arjen sujuvuutta
- Kaavaratkaisu tukee kaupan tasapainoista kehittymistä Turun kaupunkiseudulla, mikä parantaa kaupan suhteellista saavutettavuutta erityisesti kaupunkiseudun itä/eteläpuolelta katsottuna
- Kaavaratkaisu ei tuota kokonaan uusia kaupan keskuksia, joten vaikutus suoraan saavutettavuuteen on vähäinen. Suhteellinen saavutettavuus (tavoitettavuus) paranee tarjonnan monipuolistumisen myötä”

(Varsinais-Suomen vaihemaakuntakaava. Kaupallisten vaikutusten arviointi. Ramboll 2015)

Tavoitellun kaupan palveluverkon (MRL 71 b §) rakentamista ja lähipalveluiden säilymistä ei voida turvata pelkillä kaupaa ohjaavilla kaavamerkinnöillä ja -määräyksillä. Onnistuminen edellyttää sekä maankäytön että liikennejärjestelmän yhteistä kehitystä maakuntakaavassa esitetyin periaattein. Suuri vaikutus on myös talouden ja muun lainsäädännön kehityksellä, erityisesti kaupan toimialoja ja aukioloaikoja koskevien säännösten muutoksilla.

”Tiivistyvällä asutuksella ja uusilla työpaikoilla on sen sijaan suuri merkitys paikallisten lähipalvelujen turvaamisessa ja kehittämisessä. Lähipalvelut toimivat eri logiikalla kuin pääasiassa keskenään asiainneista kilpailevat suuryksikköalueet ja -keskukset. Lähipalvelujen turvaaminen on keskeistä niin haja-asutusalueilla kuin esimerkiksi Turun kaupunkiseudun kehittyvissä lähiöissä. Lähiasutuksella ja -työpaikoilla on kuitenkin keskeinen rooli myös suurempien seutukeskusten ja Turun keskustan kaupan ja palveluiden kehittämisen kannalta. Vaikka vaihe-

maakuntakaavaluonnos tukee keskustaa painottavalla mitoituksen kasvulla erityisesti keskustatoimintojen alueiden kehittymistä, ei se kuitenkaan yksinään riitä; keskustojen kaupallisessa kehittämisessä fokukseen tuleekin ottaa entistä vahvemmin se, minkälaisilla muilla yhdyskunta- ja kaupunkisuunnittelun keinoilla voidaan paremmin tukea elinvoimaisten, viihtyisien ja toimivien keskustojen syntymistä. Pienempien keskustun ja lähiöiden lähipalveluita maakuntakaava ei ohjaa kuin välillisesti osoittamalla seudullisuuden alarajat, joita pienempien yksiköiden sijoittuminen voidaan ratkaista kuntakaavoituksella. Lähipalveluiden säilymistä ja kehittymistä voidaan tukea asumisella ja julkisilla palveluilla pienemmissä keskustoissa.” (Varsinais-Suomen vaihemaakuntakaava. Kaupallisten vaikutusten arviointi. Ramboll 2015)

6.6.3 MITOITUS

MRL 71 b §: ”Vähittäiskaupan suuryksiköiden enimmäismitoitus on osoitettava maakuntakaavassa osoitettujen keskustatoimintojen alueiden ulkopuolella riittävällä tarkkuudella.”

Vaihemaakuntakaavan riittäväksi tarkkuudeksi on laadittujen selvitysten ja käytettävissä olevista tietoaineistojen perusteella valittu 2 000 k-m²:n yksiköt. Mitoituksessa on käytetty vähittäiskaupan yksiköitä, joiden koko on vähintään 2 000 k-m². Sitä pienempien yksiköiden osuus maakuntakaavan kaupan alueilla on maakuntakaavan mittakaavassa ja tarkkuudessa marginaalinen. Maakuntakaavassa osoitetuilla keskustatoimintojen alueiden ulkopuolisilla, seudullisesti merkittävillä kaupan alueilla (VKK) ja kohteilla (km, kms) kokonaismoitus sisältää kaiken kaupan em. periaatteen mukaisesti laskettuna. Kaupan palveluverkon kehittymistä ja alueiden mitoituksen toteutumista on syytä seurata myös muiden niiden vähittäiskaupan hankkeiden yhteydessä, jotka eivät ylitä vähittäiskaupan suuryksikön uutta alarajaa.

Alueiden ja kohteiden mitoitus perustuu kaupan selvityksen seutukuntakohtaiseen vähittäiskaupan tilantarvetarkasteluun ja seutukuntakohtaiseen kasvuarvioon (Varsinais-Suomen kaupan palveluverkkoselvitys 2013, luku 5.4 ss. 74–75, taulukko 17). **Kasvu on jaettu alueille kaupan nykyisen rakenteen suhteessa. Mitoitusta on tarkistettu kunkin alueen saavutettavuutta, kasvupotentiaalia, toteutumisastetta ja seudullista merkitystä arvioiden/painottaen.**

”Vaihemaakuntakaavaluonnoksen kaupan ratkaisu suuryksikköalueiden mitoitusta koskien on erittäin joustava ja mahdollistava; suhteessa ostovoiman ja tilantarpeen ennakoituun kehitykseen nähden suuryksikköalueiden mitoituksen kasvu jopa 537 000 k-m²:lla (HUOM! ehdotuksen mitoitetuilla kaupan alueilla 355 000 k-m²:lla, C-alueet ei mukana) (67 %; ehdotus 55 %, C-alueet ei mukana) on hyvin suuri suhteessa koko vähittäiskaupalle arvioituun lisäpinta-alantarpeeseen sekä kaupan kehitysnäkyymiin. Maakuntakaavan mitoituksessa kuitenkin päädytään väistämättä ylimitoitukseen, jos myös pienemille keskuksille ja seutukeskuksille halutaan mahdollistaa kasvua ja

samalla antaa kehittymisedellytyksiä myös olemassa oleville suurille keskuksille. Kaupan investoinnit keskittyvät alueellisesti voimakkaasti ja painottuvat suurimpiin keskuksiin. Elinkeinoelämän toimintaedellytysten ja toimivan kilpailun edistämiseksi ei ole perusteltua lukita näiden alueiden kehittymistä maakuntakaavan mitoituksella, vaan niillekin on osoitettava kasvumahdollisuuksia. Jos samanaikaisesti halutaan maakuntakaavoituksen keinoin tukea myös pienempien keskustun kehitystä, on niillekin osoitettava kasvua, mikä johtaa tiettyyn ylimitoitukseen kokonaisratkaisussa.” (Varsinais-Suomen vaihemaakuntakaava. Kaupallisten vaikutusten arviointi. Ramboll 2015)

Keskustatoimintojen alueita (C) ei muuttuneiden säädösten mukaisesti ole mitoitettu, mutta kaupan palveluverkon suunnittelu ja arviointi edellyttävät tietoa keskusta-alueiden kaupan rakenteesta ja määrästä.

”Merkittävimpänä tulevaisuuden ongelmana voidaan pitää maakunnassa sijaitsevien keskustatoimintojen alueiden kehittämistä koskevat haasteet. Maakuntakaavoituksen osoittama mitoitus luo keskustojen kehittymiselle kaavoituksellisesti mahdollisuuksia, mutta tiiviissä kaupunkimaisessa ympäristössä kaupan monipuolinen kehittäminen on hankalaa, kallista sekä hidasta. Syynä tälle ovat tilanpuute sekä hyvien kauppapaikkojen vähäisyys, mutta myös toimitilakehittämisen ja -rakentamisen liiketoimintalogiikkaa koskeva yksipuolisuus ja jäykkyys. Keskustojen kehittäminen vaatii uusia, innovatiivisia ratkaisuja sekä uudenlaisen näkökulman, jossa korostuvat rohkeus, näkemyksellisyys, monipuoliset kiinteistökehittämisen ratkaisut, toimintojen yhdistäminen sekä eri toimijoiden välinen tiivis yhteistyö.” (Varsinais-Suomen vaihemaakuntakaava. Kaupallisten vaikutusten arviointi. Ramboll 2015)

Vaihemaakuntakaavan kaupan alueet on kuvattu liitteenä olevilla teemakartoilla (Liitteet 2–6. Seutukuntakohtaiset teemakartat sekä maankäytön ja liikenteen muutokset / Kauppa). Vaihemaakuntakaavan kaupan alueiden saavutettavuudesta on laadittu erillisselvitys (Liite 11. Varsinais-Suomi. Keskusta-alueiden ulkopuolisten kaupan alueiden saavutettavuustarkastelu. Ramboll 2017).

Seuraavista taulukoista käyvät ilmi seutukuntakohtaisesti vähittäiskaupan volyymi, laskennallinen tilantarve 2035 seutukuntakohtaisella minimikasvulla (Varsinais-Suomen kaupan palveluverkkoselvitys 2013. Ramboll 2013), keskustatoimintojen alueiden suhteellinen/tavoitteellinen osuus sekä vaihemaakuntakaavan **Vähittäiskaupan kehitettävien kohdealueiden ja Vähittäiskapan suuryksikkö -kohteiden kokonaismoitus** (keltaiset taulukot). Kokonaismoitus sisältää kaiken kaupan edellä kuvatun periaatteen mukaisesti laskettuna.

TURUN SEUTU

TURUN SEUTU	
KAIKKI VÄHITTÄISKAUPPA 2011	1 080 400
KAUPPA ALLE 2 000 k-m2 YKSIKÖISSÄ 2011	221 400
KAUPPA YLI 2 000 k-m2 YKSIKÖISSÄ 2011 (TARK. 2016) ML. KAIKKI C-ALUEET	859 000
LASK. TILANTARVE ALLE 2 000 k-m2 YKSIKÖISSÄ 2035 38% MIN. KASVULLA	306 300
LASK. TILANTARVE YLI 2 000 k-m2 YKSIKÖISSÄ 2035 38% MIN. KASVULLA ML. KAIKKI C-ALUEET	1 188 500
LASK. TILANTARVE KAIKKI VÄHITTÄISKAUPPA 2035 38% MIN. KASVULLA	1 494 800

TURUN SEUTU		NYKYTILANNE		
MAAKUNTAKAAVAN MITOITTAMATTOMAT C-ALUEET	MAANK	> 2 000	> 4 000	TAVOITT. OSUUS
Turku C	C	117 500	104 900	162 600
Länsikeskus C	C	71 700	56 300	99 200
Skanssi C	C	33 400	33 400	46 200
Raisio C	C	9 400	4 400	13 000
Kaarina C	C	11 000	7 500	15 200
Lieto C	C	9 100	4 300	12 600
Naantali C	C	5 900	0	8 200
Mynämäki C	C	0	0	8 000
Paimio C	C	11 500	4 600	15 900
MAAKUNTAKAAVAN MITOITTAMATTOMAT C-ALUEET YHT.		269 500	215 400	380 900

MUUT YLI 2 000 k-m2 YKSIKÖT	89 700	51 300	124 100
-----------------------------	--------	--------	---------

MAAKUNTAKAAVAN MITOITETUT KAUPAN VYÖH. JA KOHTEET	MAANK	MERKINTÄ	> 2 000	> 4 000	MAX KERROSALA
Turku - Itäharju-Biolaakso	C/m, TP	VKK	64 800	49 300	86 000
Turku - Oriketo-Topinoja	TP	VKK	22 700	16 600	50 000
Turku - Rieskalähteentie	TP	km	26 200	26 200	32 000
Turku - Kärsämäki	TP	kms	17 800	14 000	20 000
Turku - Manhattan	TP, A	kms	18 000	18 000	30 000
Raisio - Mylly-Hauninen-Kuninkoja	TP	VKK	248 100	225 100	330 000
Kaarina - Piispanristi	TP/m	VKK	33 300	14 000	60 000
Kaarina - Krossi	TP	VKK	19 200	16 500	80 000
Kaarina - Ravattula	TP	kms	17 300	14 700	20 000
Masku - Riviera	TP	km	27 900	24 300	50 000
MAAKUNTAKAAVAN MITOITUS YHTEENSÄ			495 300	418 700	758 000

YHTEENSÄ	854 500	685 400	1 569 300
----------	---------	---------	-----------

Kuva 25. Turun seudun kaupan nykytila, tilantarve ja maakuntakaavan kaupan alueiden mitoitus.

SALON SEUTU

SALON SEUTU	
KAIKKI VÄHITTÄISKAUPPA 2011	229 700
KAUPPA ALLE 2 000 k-m2 YKSIKÖISSÄ 2011	44 600
KAUPPA YLI 2 000 k-m2 YKSIKÖISSÄ 2011 (TARK. 2016) ML. KAIKKI C-ALUEET	185 100
LASK. TILANTARVE ALLE 2 000 k-m2 YKSIKÖISSÄ 2035 29 % MIN. KASVULLA	57 400
LASK. TILANTARVE YLI 2 000 k-m2 YKSIKÖISSÄ 2035 29 % MIN. KASVULLA ML. KAIKKI C-ALUEET	238 000
LASK. TILANTARVE KAIKKI VÄHITTÄISKAUPPA 2035 29 % MIN. KASVULLA	295 400

SALON SEUTU	NYKYTILANNE		
MAAKUNTAKAAVAN MITOITTAMATTOMAT C-ALUEET	MAANK	MERK	TAVOITT. OSUUS
Salo C	C		67 100
Perniö C	C		4 100
Somero C	C		10 000
YHTEENSÄ			81 200

MAAKUNTAKAAVAN MITOITETUT KAUPAN VYÖH. JA KOHTEET	MAANK	MERKINTÄ	> 2 000	> 4 000	MAX KERROSALA
Halikko	TP	kms	36 900	36 900	50 000
Meriniitty	TP	VKK	65 000	42 000	120 000
Valuri-Ollikkala	TP	VKK	20 000		40 000
YHTEENSÄ			121 900	78 900	210 000

YHTEENSÄ	185 100	131 100	348 600
----------	---------	---------	---------

Kuva 26. Salon seudun kaupan nykytila, tilantarve ja maakuntakaavan kaupan alueiden mitoitus.

LOIMAAN SEUTU

LOIMAAN SEUTU	
KAIKKI VÄHITTÄISKAUPPA 2011	129 000
KAUPPA ALLE 2 000 k-m2 YKSIKÖISSÄ 2011	70 200
KAUPPA YLI 2 000 k-m2 YKSIKÖISSÄ 2011 (TARK. 2016) ML. KAIKKI C-ALUEET	58 800
LASK. TILANTARVE ALLE 2 000 k-m2 YKSIKÖISSÄ 2035 25 % MIN. KASVULLA	88 200
LASK. TILANTARVE YLI 2 000 k-m2 YKSIKÖISSÄ 2035 25 % MIN. KASVULLA ML. KAIKKI C-ALUEET	73 900
LASK. TILANTARVE KAIKKI VÄHITTÄISKAUPPA 2035 25 % MIN. KASVULLA	162 100

LOIMAAN SEUTU	NYKYTILANNE		
MAAKUNTAKAAVAN MITOITTAMATTOMAT C-ALUEET	> 2 000	> 4 000	TAVOITT. OSUUS
Loimaa C	28 000	24 200	35 200
Aura C/m	2 800		3 500
YHTEENSÄ	30 800	24 200	38 700

MAAKUNTAKAAVAN MITOITETUT KAUPAN VYÖH. JA KOHTEET	MAANK	MERKINTÄ	> 2 000	> 4 000	MAX KERROSALA
Niittukulma/VT9	TP	VKK	28 000	9 900	50 000

YHTEENSÄ	58 800	34 100	176 900
----------	--------	--------	---------

Kuva 27. Loimaan seudun kaupan nykytila, tilantarve ja maakuntakaavan kaupan alueiden mitoitus.

VAKKA-SUOMI

VAKKA-SUOMI	
KAIKKI VÄHITTÄISKAUPPA 2011	118 700
KAUPPA ALLE 2 000 k-m2 YKSIKÖISSÄ 2011	94 000
KAUPPA YLI 2 000 k-m2 YKSIKÖISSÄ 2011 (TARK. 2016) ML. KAIKKI C-ALUEET	22 700
LASK. TILANTARVE ALLE 2 000 k-m2 YKSIKÖISSÄ 2035 18 % MIN. KASVULLA	110 800
LASK. TILANTARVE YLI 2 000 k-m2 YKSIKÖISSÄ 2035 18 % MIN. KASVULLA ML. KAIKKI C-ALUEET	29 100
LASK. TILANTARVE KAIKKI VÄHITTÄISKAUPPA 2035 18 % MIN. KASVULLA	139 900

VAKKA-SUOMI	NYKYTILANNE		
MAAKUNTAKAAVAN MITOITTAMATTOMAT C-ALUEET	MAANK	MERK	TAVOITT. OSUUS
Uusikaupunki C	C		13 000
Laitila C	C		13 700
YHTEENSÄ	22 700	11 400	26 700

MAAKUNTAKAAVAN MITOITETUT KAUPAN VYÖH. JA KOHTEET	MAANK	MERKINTÄ	> 2 000	> 4 000	MAX KERROSALA
Laitila - keskustan laajennus	TP/m	VKK	2 000	0	8 000

YHTEENSÄ	24 700	11 400	145 500
----------	--------	--------	---------

Kuva 28. Vakka-Suomen kaupan nykytila, tilantarve ja maakuntakaavan kaupan alueiden mitoitus.

TURUNMAA

TURUNMAA	
KAIKKI VÄHITTÄISKAUPPA 2011	90 300
KAUPPA ALLE 2 000 k-m2 YKSIKÖISSÄ 2011	68 800
KAUPPA YLI 2 000 k-m2 YKSIKÖISSÄ 2011 (TARK. 2016) ML. KAIKKI C-ALUEET	36 300
LASK. TILANTARVE ALLE 2 000 k-m2 YKSIKÖISSÄ 2035 27 % MIN. KASVULLA	87 200
LASK. TILANTARVE YLI 2 000 k-m2 YKSIKÖISSÄ 2035 27 % MIN. KASVULLA ML. KAIKKI C-ALUEET	27 300
LASK. TILANTARVE KAIKKI VÄHITTÄISKAUPPA 2035 27 % MIN. KASVULLA	114 500

MUUT YLI 2 000 k-m2 PAIKALLISET YKSIKÖT (Parainen Österby ja Kemiönsaari Dragsfjärd) YHT.	6 700	0	8 500
---	-------	---	-------

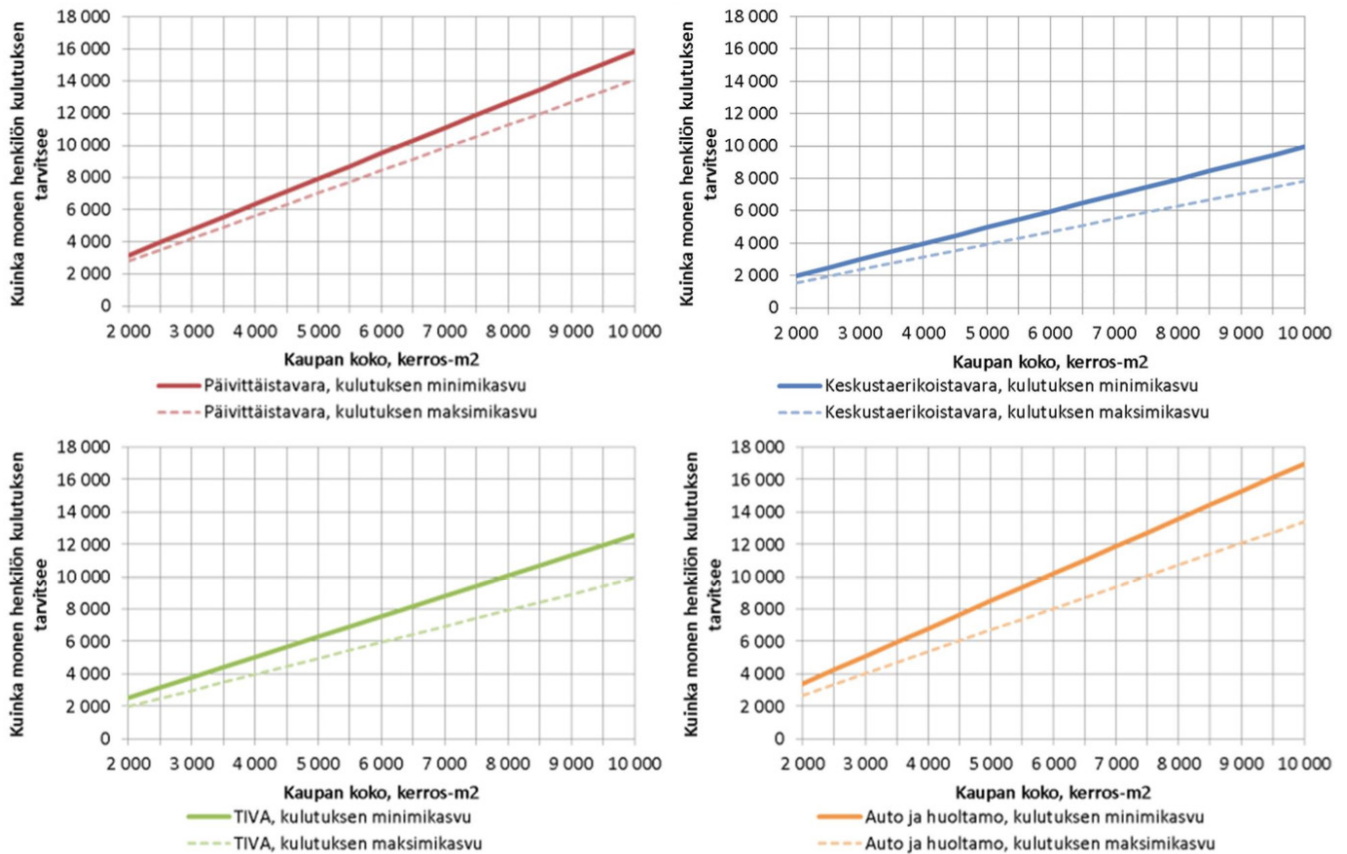
TURUNMAA		NYKYTILANNE		
MAAKUNTAKAAVAN MITOITTAMATTOMAT C-ALUEET	MAANK	> 2 000	> 4 000	TAVOITT. OSUUS
Parainen C	C	7 300	0	9 300
Kemiö C	C	7 500	0	9 500
MAAKUNTAKAAVAN MITOITTAMATTOMAT C-ALUEET YHT.		14 800		18 800
YHTEENSÄ		21 500	0	114 500

Kuva 29. Turunmaan kaupan nykytila, tilantarve. Turunmaalla ei ole maakuntakaavan keskustatoimintojen alueiden ulkopuolisia kaupan alueita.

6.6.4 SEUDULLISESTI MERKITTÄVÄN VÄHITTÄISKAUPAN ALARAJA

Ympäristöministeriön opas vähittäiskaupan suuryksiköiden kaavoituksesta määrittelee seudullisesti merkittävän vähittäiskaupan suuryksikön kahdella ehdolla:

- Suuryksikkö vaikuttaa merkittävästi alueen muissa kunnissa ja/ tai saman kunnan muissa keskuksissa sijaitsevien vähittäiskaupan myymälöiden myyntiin.
- Suuryksikkö saa asiakkaita merkittävästi oman sijaintikuntansa ulkopuolelta tai saman kunnan muista keskuksista.



Kuva 30. Eri vähittäiskaupan toimialojen pinta-alan ja tarvittavan väestöpohjan suhde minimi ja maksimi kulutuksen kasvulla (Lähde: Varsinais-Suomen kaupan palveluverkkoselvitys, kuva 57 s. 83).

Varsinais-Suomen kaupan palveluverkkoselvitys 2013 (luku 6.5 ss. 82–84): "Loimaan seudun, Turun seudun kehyskuntien, Turunmaan ja Vakka-Suomen vahvistetussa maakuntakaavassa esitetty seudullisesti merkittävän kokoraja 6 000 kerros-m² seutukeskuksissa ja toiminnallisella (korj. HS) Turun kaupunkiseudulla sekä 3 000 kerros-m² muilla alueilla on linjassa edellä esitettyjen tarkastelujen kanssa. Näiden pinta-alojen edellyttämä väestöpohja olisi vuonna 2035 edellä esitettyjen tunnuslukujen mukaisesti:

- 6 000 k-m²
päivittäistavarakauppaa edellyttää 8 500–9 500 henkilön väestöpohjaa

keskustaerikoiskauppaa edellyttää 4 700–6 000 henkilön väestöpohjaa
tiva-kauppaa edellyttää 5 900–7 500 henkilön väestöpohjaa

auto- ja huoltamokauppaa edellyttää 8 000–10 200 henkilön väestöpohjaa

- 3 000 k-m²:
päivittäistavarakauppaa edellyttää 4 200–4 800 henkilön väestöpohjaa

keskustaerikoiskauppaa edellyttää 2 400–3 000 henkilön väestöpohjaa

tiva-kauppaa edellyttää 3 000–3 800 henkilön väestöpohjaa

auto- ja huoltamokauppaa edellyttää 4 000–5 000 henkilön väestöpohjaa

6 000 k-m² suuryksikön väestöpohjan ehto toteutuu kaikissa seutukeskuksissa 10 km säteellä keskuksesta. Vastaavasti 3 000 k-m² edellyt-

tämä 2 400–4 200 asukkaan väestöpohja löytyy vähintään 10 km säteellä kaikista isoista paikalliskeskuksista. Näin ollen voidaan todeta, että tämänkokoiset yksiköt löytävät asiakkaansa lähialueeltaan ja ovat siten merkitykseltään paikallisia.”

Maankäyttö- ja rakennuslain 2017 muutosten nostettua vähittäiskaupan suuryksikön kokorajan 2 000:sta 4 000 kerrosneliömetriin ei ole enää em. perustein mahdollisuutta eikä tarvetta seudullisesti merkittävän alarajan määrittelylle Turun kaupunkiseudun ja muiden seutukeskusten ulkopuolella.

Kuten edellä on todettu MRL:n muutoksen jälkeen kaupan sijainninohjauksen ensisijainen kriteeri on laadun sijaan saavutettavuus. Seudullisesti merkittävän vähittäiskaupan alarajan määrittelyssä on tästä huolimatta edelleen tarve toimialakohtaiselle jaottelulle, sillä vähittäiskaupan tilavaatimukset vaihtelevat huomattavasti kaupan laadun mukaan.

Maakuntakaavan yleismääräys (kumoo vastaavan aiemman)

Seudullisesti merkittävän **erillisen päivittäistavarakaupan** suuryksikön alaraja on kuntien keskustaajamien kaupunki- ja taajamatoimintojen kehittämisen kohdealueilla:

- Turussa, Kaarinassa, Raisiossa, Naantalissa, Liedossa, Ruskolla, Maskussa, Paraisilla, Loimaalla, Salossa, Uudessakaupungissa ja Laitilassa 6 000 k-m²

Seudullisesti merkittävän **päivittäis- ja erikoistavarakaupan** suuryksikön alaraja on kuntien keskustaajamien kaupunki- ja taajamatoimintojen kehittämisen kohdealueilla:

- Turussa, Kaarinassa ja Raisiossa 10 000 k-m²
- Naantalissa, Liedossa, Ruskolla, Maskussa, Paraisilla, Loimaalla, Salossa, Uudessakaupungissa ja Laitilassa 6 000 k-m²

Seudullisesti merkittävän **paljon tilaa vaativan erikoistavarakaupan** suuryksikön alaraja on kuntien keskustaajamien kaupunki- ja taajamatoimintojen kehittämisen kohdealueilla:

- Turussa, Kaarinassa ja Raisiossa 15 000 k-m²
- Naantalissa, Liedossa, Ruskolla, Maskussa, Paraisilla, Loimaalla, Salossa, Uudessakaupungissa ja Laitilassa 6 000 k-m²

Seudullisesti merkittävän vähittäiskaupan alaraja em. keskusten ja kaupunkikehittämisen ja taajamatoimintojen kohdealueiden ulkopuolella kaikilla kaupan toimialoilla on 4 000 k-m².

Edellä mainitut alarajat ovat voimassa, ellei selvityksin muuta osoiteta. Merkitykseltään seudullisella vähittäiskaupan suuryksiköllä tarkoitetaan myös useasta myymälästä koostuvaa vähittäiskaupan aluetta/keskittymää, joka on vaikutuksiltaan verrattavissa merkitykseltään seudulliseen vähittäiskaupan suuryksikköön. Vähittäiskaupan suuryksiköiden mitoitus ja toteutus on suunniteltava siten, etteivät ne aiheuta merkittäviä haitallisia vaikutuksia kaupan palveluverkon tasapainoiselle kehittämiselle.

Alarajaa sovelletaan keskustatoimintojen alueiden ja vähittäiskaupan kehittämisen kohdealueiden ulkopuolella.

Korvautuvat ja kumoutuvat kaupan merkinnät

Seuraavat voimassa olevan maakuntakaavan vähittäiskaupan

suuryksikön km-kohdamerkinnot korvautuvat vähittäiskaupan kehittämisen kohdealuemerkinnällä: Raisio - Mylly, Turku - Kupittaa asema, Turku - Itäharju, Kaarina - Piispanristi (korvautuvat C tai VKK-merkinnällä).

Keskustatoimintojen aluemarkintä (C) korvaa Turku - Kupittaa -km-kohdamerkinnot (Citymarket).

Merkitykseltään ja kooltaan paikallisena ja vähittäiskaupan suuryksikön rajan alittavana kumoutuu/poistuu Turku - Halinen -vähittäiskaupan suuryksikön km-kohdamerkinnot.

Vaihemaakuntakaavan erityiset kauppaa koskevat merkinnät ja määräykset on kuvattu liitteessä 0: Kaavakortit (Kaavamerkintöjen ja -määräysten perustelut, muutokset ja vaikutukset).

6.7 LIIKENTEEN RATKAISUT

Vaihemaakuntakaavassa liikenneverkkoa on tarkasteltu pitkäjänteisen, mahdollistavan aluekehittämisen näkökulmasta maakunnan strategiset kehittämistavoitteet huomioiden. Tarkistuksessa on huomioitu Varsinais-Suomen liikennestrategian osoittama tahtotila liikennejärjestelmän kehittämisestä. Kaavatyössä on arvioitu merkintöjen toteuttamisen tarpeellisuus ja toteuttamisen reunaehdot sekä liikenteen että maankäytön tavoitteiden näkökulmasta.

Kaavaa ohjaavissa strategioissa ja liikennejärjestelmäsuunnitelmissa ei ole vielä huomioitu liikenteen automatisaation, digitalisaation sekä liikenteen palvelujen merkityksen kasvua, mitkä nousivat työn aikana valtakunnan tasolla merkittäviksi tavoitteiksi. Vaikka näitä ei ole esitetty kaavan tavoitteissa, kaavamerkinnot ja -määräykset edesauttavat joka tapauksessa uudenlaisen liikenneympäristön syntymistä rakenteen tiivistyessä ja täydentyessä. Tiivis ja monipuolinen yhdyskuntarakenne lisää mahdollisuuksia esim. yhteiskäyttöautojen käyttöön sekä automaattisesti toimivien joukkoliikennelinjojen kehittämiseen.

Kaavassa on sovitettu liikenteen merkinnät niin, että muodostavat toimivan kokonaisuuden vaihemaakuntakaavassa esitettyjen uuden aluevarausten ja -merkintöjen kanssa, mutta myös jo vahvistettujen kaavojen aluevarausten ja -merkintöjen kanssa. Liikenneverkon merkintöjen ajantasaisuus, suunnitteluvälineet ja tarve on tarkistettu. Liikenneverkon merkintöjä on yhtenäistetty voimassa olevista maakuntakaavoista niin, että merkinnät ja määräykset ovat jokaisen seutukunnan alueella yhteneväiset. Muutoin vaihemaakuntakaavassa on keskitytty pääosin taajamien maankäyttöön ja taajamiin liittyviin liikenteen kehittämistavoitteisiin ja -kysymyksiin. Rajauksen ulkopuolelle jäävät teemat on pääosin ratkaistu joko aiemmissa maakuntakaavaprosesseissa tai ohjelmoitu osaksi seuraavia vaihe-maakuntakaavoja.

Liikenneverkon kehittämistarpeet ovat ilmenneet erityisesti Turun kaupunkiseudun rakennemallityössä sekä Varsinais-Suomen liikennestrategian ja Turun seudun (rakennemallialueen) liikennejärjestelmäsuunnitelman valmisteluprosessissa. Erilliselvityksiä on hyödynnetty liikenteen ratkaisujen perustana.

Turun seudun (rakennemallialueen) liikennejärjestelmäsuunnitelman sisältämiä liikenteen ja maankäytön näkökulmat yhdistäviä

saavutettavuustarkasteluja on hyödynnetty erityisesti kehittämisperiaatemerkinnoissä. Kehittämisperiaatemerkinnoin maakuntakaavaan on tuotu Turun kaupunkiseudun rakennemallityön liikennejärjestelmää koskettavia tavoitteita sekä Turun seudun (rakennemallialueen) liikennejärjestelmäsuunnitelman kestävää liikennejärjestelmää käsittelevät tavoitteet siinä määrin kuin ne maakuntakaavatasolla on mahdollista osoittaa.

Selostuksessa on kuvattu yksityiskohtaisemmin vaikutuksiltaan merkittävät liikenteen kehittämistavoitteet. Pienemmät tarkistukset sekä vaikutuksiltaan vähäisemmät merkinnät on esitetty liitteiden teemakartoilla.

Liikenteen ratkaisut on esitetty ja perusteltu seuraavissa liitteissä:

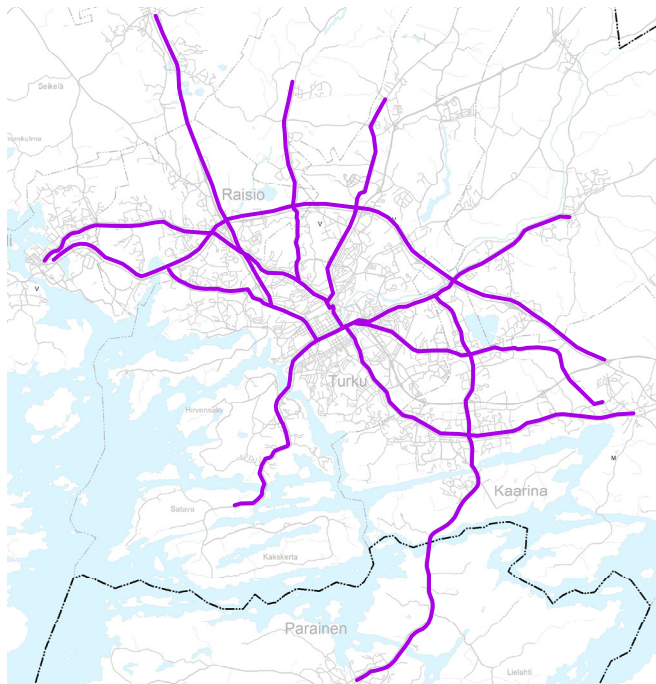
- Kaavakarttaote 1:75 000
- Liitteet 1–5. Seutukuntaakohtaiset teemakartat sekä maankäytön ja liikenteen muutokset
- Liite 7. Kaavaratkaisun seutukuntaakohtaiset perustelut (taulukko)

6.7.1 JALANKULUN, PYÖRÄILYN JA JOUKKOLIIKENTEEN KEHITTÄMINEN

Vaihemaakuntakaavan keskeisenä tavoitteena on jalankulun, pyöräilyn sekä joukkoliikenteen aseman vahvistaminen asukkaiden liikkumistottumuksissa. Vaihemaakuntakaavan suunnittelumääräyksillä pyritään tiivistämään, täydentämään ja monipuolistamaan olemassa olevia taajamia, mikä parantaa kestävien liikkumismuotojen edellytyksiä.

Parhaimmat edellytykset jalankululle, pyöräilylle sekä joukkoliikenteelle on jo nyt tiheästi asutuissa ja monipuolisen rakenteen omaavissa taajamissa eli vaihemaakuntakaavan kaupunkikehittämisen ja taajamatoimintojen kehittämisen kohdealueilla, mikä on huomioitu määräyksissä. Kaupunkikehittämisen kohdealueen määräyksiin on kirjattu:

”Alueen vetovoimaisuutta tulee parantaa kokonaisvaltaisella kaupunkisuunnittelulla. Alue, jolla yhdyskuntarakennetta tulee tiivistää



ja rakentamistehokkuutta lisätä. Rakenteen tiivistämisen tulee olla ympäristön laatua kehittävää ja ominaispiirteet huomioivaa. Alueen kehittämisen tulee tukea kävely-, pyöräily- ja joukkoliikennereittien parantamista sekä edistää palveluiden saavutettavuutta ja turvaamista. Kehitettävät pyöräilyn seudulliset laatuvaikuttajat on esitetty ohjeellisina erillisellä liitekartalla. Asemapaikkojen yhteydessä alueen maankäyttö suunnitellaan ja mitoitetaan paikallisjunaliikenteen toimintaedellytyksiä suosivaksi ja matkaketjuja tukevaksi. Alueen kehittämisessä tulee turvata luonto-, kulttuuriympäristö- ja maisema-arvot sekä yhtenäisten virkistysalueiden ja ekologisten yhteyksien jatkuvuus.”

Taajamatoimintojen kehittämisen kohdealueen määräyksiin on kirjattu:

”Alueen vetovoimaisuutta tulee parantaa turvaamalla alueen palvelut maankäyttöä kehittämällä ja edistämällä palvelujen kestävää saavutettavuutta. Asemapaikkojen yhteydessä alueen maankäyttö ja liikenneverkko suunnitellaan ja mitoitetaan paikallisjunaliikenteen toimintaedellytyksiä suosivaksi ja matkaketjuja tukevaksi. Alueen kehittämisessä tulee turvata luonto-, kulttuuriympäristö- ja maisema-arvot sekä yhtenäisten virkistysalueiden ja ekologisten yhteyksien jatkuvuus.”

Turun seudun osalta pyöräilyn seudullista asemaa on vahvistettu osoittamalla liitteessä 1 ohjeelliset pyöräilyn seudulliset laatuvaikuttajat, joiden sijainti tarkentuu jatkosuunnittelussa. Tavoitteena on, että Turun seudun työmatkaliikenteen pääsuunnille rakentuu turvalliset, sujuvat ja nopeat pyöräilyvaikuttajat. Teiden kunnossapidon tulee tukea mahdollisimman hyvin ympärivuotista pyöräilyä.

Jotta vähittäiskauppa olisi kestävin kulkumuodoin saavutettavissa Turun seudulla, on vähittäiskaupan kehittämisen kohdealue -merkinnän määräyksiin kirjattu:

”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.”

Vähittäiskauppojen suuryksiköiden merkintää (km) on myös tarkennettu keskustahakuisen erikoistavarakaupan osalta s-merkinnällä:

”Alueelle voidaan yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa osoittaa merkitykseltään seudullisia vähittäiskaupan suuryksiköitä tai keskittymiä. Keskustahakuisen erikoistavarakaupan seudullisten suuryksiköiden toteuttaminen alueella edellyttää joukkoliikenteen ja kevyen liikenteen hyvää saavutettavuutta ja ympäristön laatua parantavaa kehittämistä.”

Myös kehittyvien työpaikka-alueiden saavutettavuus kestävin keinoin on asetettu tavoitteeksi kirjaamalla Teollisuuden ja logistiikan kehittämisen kohdealueen määräyksiin:

”Alueen suunnittelussa tulee edistää maankäytön ja kestävä liikennejärjestelmän yhteensovittamista sekä varmistaa monipuolinen saavutettavuus ja valtakunnallisen liikenteen sujuvuus.”

Jotta myös pidemmän tähtäimen maankäytön suunnitelmissa huomioitaisiin kestävätkä kulkumuodot, on yhdyskuntarakenteen laajentumisen selvitysalue -merkinnän määräyksiin kirjattu:

”Mahdollinen alueiden käyttöönotto tulee ajoittaa aikaan, jolloin seudun yhdyskuntarakenteen kestävä kehitys sen mahdollistaa. Suunnittelulla voidaan tutkia alueen pitkän aikavälin kehittämisedellytyksiä arvioimalla vaikutukset ensisijaisten kaupunkikehittämisen kohdealueiden toteuttamiseen. Rakentaminen alueella ei saa laadullaan ja määrällään heikentää kaupunkikehittämisaalueiden ja taajamatoimintojen alueiden toteuttamista. Alueen suunnittelun tulee tukea kestävästä liikenneyrjästellmän tavoitteita.”

Yllä mainitut kehittämisperiaatemerkinnot kattavat maakunnallisesti merkittävimmät keskukset ympäröivine taajamineen ja tukevat näin ollen keskeisten alueiden liikenneympäristön kehittämistä kestävässä suuntaan.

6.7.2 RAIDELIIKENTEEN KEHITTÄMINEN

Helsinki-Turku nopean raideyhteyden rakentaminen on osa Etelä-Suomen toiminnallisen aluerakenteen kehittämistä osana Euroopan laajuista Ten-T-korridorin. Investoinnin täysimääräinen hyödyntäminen edellyttää maakunnan sisäisen saavutettavuuden parantamista ja matkakustusten toteuttamista osana asemanseutujen maankäytön tehostamista. Em. toimenpiteet edellyttävät myös Turku–Uusikaupunki-radan sähköistämistä VAK-ratapihatoimintojen vähentämiseksi, mille on myönnetty rahoitus keväällä 2017.

Varsinais-Suomen paikallisjunaliikenteen tavoitteena on yhdistää kestävin liikennemuodoin Turun ja Loimaan, Salon sekä Uudenkaupungin seutukustusten tiiviin päivittäisen vuorovaikutuksen vyöhykkeet Varsinais-Suomen maakunnan yhtenäiseksi työ- ja asuntomarkkina-alueeksi. Paikallisjunaliikenteen kehittäminen tukee myös matkailuelinkeinon kehittämistä erityisesti Uudessa-kaupungissa ja Naantalissa.

Paikallisjunaliikenteen asemapaikkaverkosto on vaihemaakunta-kaavatyössä tarkistettu yhtenäisin kriteerein kaikilla ratasuunnilla. Asemapaikkajen merkintätapa on yhtenäistetty ja kaikki raideliikennepaikat, joilla junat eivät nyt pysähdy, on osoitettu merkinnällä uusi raideliikennepaikka. Kaavakartalle on lisätty lainvoimaisesta maakuntakaavasta puuttuvat Kärämäki, Maaria, Liedon asema ja Paimio. Halikon asemapaikkaa on tarkennettu ja Artukainen on poistettu. Kaikki maakuntakaavassa osoitetut raideliikennepaikat ovat vanhoja/entisiä asemia tai seisakkeita. Asemapaikkajen toteuttaminen riippuu Varsinais-Suomen paikallisjunaliikenteen vaiheittaisesta kehittämisestä.

Asemapaikkajen sijainti tarkentuu edelleen jatkosuunnittelussa. Asemapaikkajihin tulee kuntakaavoituksessa varautua maankäytöllisesti kehittämällä ja tiivistämällä maankäyttöä asemanseutujen läheisyydessä ja mahdollistamalla sekä autojen että polkupyörien liityntäpysäköinti paikallisjunaliikenteen käynnistyttyä. Paikallisjunaliikenteen ensimmäisessä vaiheessa kaukojunat pysähtyvät Paimiossa, Aurassa ja Kyrössä.

Turun, Salon ja Loimaan raideliikennepaikat sisältyvät merkintään matkakeskus. Matkakeskukset on osoitettu lainvoimaisissa maakun-

takaavoissa. Matkakeskukissa tulee huomioida liityntäpysäköinnin ja sähköautojen latauspistetarpeet sekä matkakettujen sujuvuus eri liikumispaikkajen välillä. Matkakeskukset toimivat liikenteen solmukohtina monipuolisine toimintoineen. Saramäkeen on osoitettu terminaaliratapihalle aluevaraus.

Paimion rataoikaisusta on laadittu yleissuunnitelma (1992), mutta oikaisun suunnitteluvaihe ei 1990-luvun alun jälkeen ole edistetty ja Liikennevirasto on lausunnoissaan puoltanut oikaisun poistamista Paimion yleiskaavoituksen yhteydessä. Paimion kohdalta poistetaan merkintä uusi rautatie.

6.7.3 RINNAKKAISTEIDEN KEHITTÄMINEN

Rinnakkaisteita ei ole osoitettu maakuntakaavakartalle maakuntakaavan strategisen luonteen ja mittakaavan vuoksi. Rinnakkaisteiden ja maankäytön kytkeytyminen niihin tulee tutkia alemmalla kaavatasolla, esimerkiksi Turun seudulla kaupunkiseudun rakennemallissa tai kuntien yleiskaavoissa, mikä on osoitettu yleismääräyksen kautta: ”Pääteiden rinnakkaisväylien tarve tulee tutkia ja niiden sijainti sekä ympäröivän maankäytön kytkeytyminen tulee ratkaista jatkosuunnittelun yhteydessä.”

6.7.4 LIIKENNEYHTYKSIEN KEHITTÄMINEN SEUTUKUNNITTAIN

Turun seutu

Valtatie 10

Valtatie 10 on Varsinais-Suomen pääyhteys Hämeen kaupunkikeskuksiin Forssaan, Hämeenlinnaan ja Lahteen. Samalla tie toimii Liedon ja Turun välisen henkilöauto-, joukko- ja pyöräliikenteen pääyhteytenä, jonka varteen kaupunkiseudun kasvukuntiin kuuluvan Liedon maankäyttö on rakentunut. Pääosa valtatie 10 liikenteestä Liedon ja Turun välillä on Liedon taajaman tuottamaa liikennettä, erityisesti työmatka- ja vapaa-ajan asiointiliikennettä. Liedon kasvun myötä liikennemäärät ovat lisääntyneet, mikä on johtanut ongelmiin valtatie 10 liikenteen sujuvuudessa ja liikenneturvallisuudessa. Lisäksi Liedon taajaman halkaiseva valtatie 10 vaikeuttaa merkittävästi kunnan maankäytön kehittämistä aiheuttaen melu- ja tärinähaittoja sekä estevaikutuksia. Ongelmia on lievennetty liittymäjärjestelyillä ja liikennevaloilla, vaihtuvalla nopeusrajoitusjärjestelmällä ja kevyen liikenteen alikulkujärjestelyillä, mutta kevyempi keinovalikoima ei enää pitkään riitä.

Vaihemaakuntakaavassa on osoitettu kaksi vaihtoehtoista ohjeellista valtatielinjausta valtatie 10 käännöstä valtatielle 9. Lopullinen linjaus ratkaistaan Liedon kunnan yleiskaavoituksessa sekä tarkemmassa suunnittelussa. Valtatie 10 liittymien valtatiehen 9 ratkaistaan eritasoliittymäratkaisuin hyödyntäen osin olemassa olevia eritasoratkaisuja.

Valtatie 10 kääntäminen Liedon pohjoispuolelta jo moottoritieksi rakennetulle valtatielle 9 ohjaa läpikulkuliikenteen pois Liedon taajaman kohdalta ja mahdollistaa Liedon keskustan kehittämisen eheänä ja tiivistyvänä aluekeskuksena sekä Hämeentien kehittämisen paikallista maankäyttöä palvelevana väylänä, mikä on tuotu esille kaavassa vaihtuvana tieluokitusmerkintänä vt/yt. Kääntö tukee valtakunnallisia alueidenkäyttötavoitteita toimivista yhteysverkostoista vahvistamalla valtakunnallisia pääyhteyksiä (Turku–Tampere-kehityskäytävä). Lisäksi kääntö edistää satama-,

lentokenttä- ja niihin kytkeytyvien logistiikka-alueiden kehittämistä. Kääntö vahvistaa Turun Kehätien roolia raskaan liikenteen reittinä valtatie 10 suuntaan.

Ohjeelliset valtatielinjaukset kulkevat 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.”

Valtatien 10 kääntö valtatielle 9 edellyttää, että nykyinen valtatie 10 väylä saneerataan maankäyttöä ja kaupunkiseudun sisäistä liikennettä hyvin palvelevaksi, viihtyisäksi ja turvallisesti taajamaväyläksi, joka tukee vahvan joukkoliikennekäytävän muodostamista Turusta Lietoon nykyiselle valtatie 10 linjaukselle.

Naantalin satamayhteydet

Naantalin sataman raskaan liikenteen pääreitti kulkee Viestitietä pitkin ja Vanton eritasoliittymän kautta. Kyseisellä reitillä sijaitsevan höyryputken vuoksi ylilevät ja ylikorkeat kuljetukset ohjataan Järveläntielle. Naantalin maankäytön kehitysnäkymät huomioiden on tavoitteellista ohjata satamaliikenne kokonaisuudessaan Viestitien ja Vanton eritasoliittymän kautta Kehätielle vaihemaakuntakaavan tavoitevuoteen 2035 mennessä. Viestitie on osoitettu toteutuneena yhdystienä kaavakartalle.

Turun Kehätie

Turun Kehätie (kantatie 40) on osa TEN-T-ydinverkkokäytävää. Se on maakunnan ainoa poikittaista liikennettä välittävä päätieyhteys, jonka toimivuuden turvaaminen on kriittistä koko lounaisrannikon liikennejärjestelmälle ja elinkeinoelämän kuljetuksille. Kaupunkiseudun kasvu sekä Kehätien varsialueiden voimakas teollisuus- ja liiketilarakentaminen kasvattavat nopeasti tien liikennemääriä. Kehätie palvelee satama- ja satamasidonnoisen raskaan liikenteen reittinä Turusta valtateille 1, 8, 9 ja 10. Kehätien toimivuuden turvaaminen on tärkeää kansainväliselle, kansalliselle ja seudulliselle liikenteelle. Kehätie on osoitettu vaihemaakuntakaavassa kauttaaltaan kaksiajo-raisena, ja eritasoliittymävaraukset on tarkistettu voimassa sekä käynnissä olevien suunnitelmien pohjalta.

Turun välikehä sekä valtakunnalliset sisääntuloreitit

Turun seudun rakennemalli 2035+ -suunnitelman mukaisesti väestönkasvun painopiste sijoittuu Turun Kehätien (kantatie 40) sisäpuoliselle alueelle tulevana vuosikymmeninä. Turun välikehän (Suiikkilantie–Markulantie–Halistenväylä–Hämeen valtatie–Jaanintie–Skarppakullantie–Eteläkaari) merkityksen ja liikennemäärien odotetaan edelleen kasvavan. Rakennemallissa ja Turun seudun liikennejärjestelmäsuunnitelmassa on esitetty välikehän kehittämistä toteuttamalla Kärämäen ratasilta, Halistenväylä sekä Uittamonsilta, ja lisäksi varautumalla välikehän nelikaistaistukseen. Turun välikehää kehitetään viihtyisänä, urbaanina yhteytenä, jossa maankäytön mahdollisuudet hyödynnetään tehokkaasti.

Turun välikehän Turun Kehätiehen kytkevä Koroistenkaari toimii osana Turun pääkatuverkkoa ja vähentää Kehätieltä paikallis-

ta liikennettä. Lisäksi yhteys palvelee Topinojan kaatopaikalle suuntautuvaa liikennettä sekä tien pohjoispäähän kaavailtua uutta maankäyttöä.

Valtakunnallisen liikenteen sisääntuloreittejä Turkuun valtateilla 1, 8, 9 ja 10 kehitetään urbaaneina, kaupunkirakenteen huomioivina ja liikenteellisesti sujuvinä pääreitteinä.

Turun lentoasema – logistiikka- ja teollisuusalueiden liikenneyhteydet

Vaihemaakuntakaavassa esitetään Turun seudun rakennemalliratkaisun mukaiset liikenneyhteydet lentokentän pohjoispuolella palvelemaan suunniteltua laajaa teollisuus- ja logistiikka-alueita. Liikenneyhteys toimii myös Moisiontien korvaavana poikittaisyhteytenä Vahdontien ja valtatie 9 välillä, ja sen toteuttaminen tapahtuu alueen kehittämisen edellyttämässä aikataulussa. Vahdontieltä on osoitettu valtatielle 8 tieliikenteen yhteystarve. Jatkosuunnittelussa on huomioitava erityisesti uuden tieyhteyden vaikutukset ekologisiin yhteyksiin.

Kurkela–Kirjala-tieyhteys ja Kaarinantie

Paraisten ja Kaarinan välisen seututien 180 (Saaristotie) ongelmina ovat heikko liikenneturvallisuus ja paheneva ruuhkautuminen. Pitkällä tähtäimellä ratkaisuna on Kaarinan keskustan länsipuolitse ohittavan Kurkela–Kirjala-tieyhteyden toteuttaminen. Uusi yhteys lyhentäisi merkittävästi Paraisilta Turkuun suuntautuvia matkojen matka-aikaa ja parantaisi seudullisten kuljetusten sujuvuutta ja turvallisuutta. Vaihemaakuntakaavassa on tarkennettu voimassa olevaa maakuntakaavaa osoittamalla Kurkela–Kirjala-välille uusi seututie.

Kaarinantien nykyiset liikenteelliset ongelmat sekä Kurkela–Kirjala-yhteyden toteuttaminen edellyttävät Kaarinantien sujuvuuden turvaamista, jotta liikenne pohjoiseen ei ohjaudu ainoastaan Turun Jaanintien kautta. Kaarinantien kehittäminen edellyttää yhteyden toimivuuden parantamista liittymä- ja rinnakkaiskatujärjestelyjen sekä lisäkaistojen avulla. Kaarinantie on osoitettu seututienä.

Vaihemaakuntakaavaan on osoitettu Kaarinantien kääntö (maantie 2200), jonka tavoitteena on parantaa Turun Kehätien (kantatie 40), valtatie 10 sekä maantien 2200 muodostaman liikenteellisen solmukohdan tieverkkoa pitkällä aikavälillä liikenteellisesti toimivaksi ja maankäytön kehittämistavoitteiden mukaiseksi. Nykytilan keskeisinä ongelmina alueella ovat Kaarinantien ja valtatie 10 liittymän ruuhkautuminen sekä valtatie 10 liikenteellinen toimivuus Kaarinantien ja Kauselan eritasoliittymien välillä. Alueen liikenneturvallisuus on huono. Lyhyellä aikavälillä Kaarinantien kääntö -hankkeelle vaihtoehtona on nykyisten liittymien ja tieverkon kehittäminen, mutta pitkäjänteistä Kaarinantien käännölle vaihtoehtoja kehittämistä hankaloittaa Ravattulan liikekeskuksen sijainti Turun Kehätien, valtatie 10 sekä maantien 2200 muodostaman risteysalueen tuntumassa.

Vahdontie

Yt-merkintä välillä Turun kehätie (kt40) – Vahdontie (yt2012) kumotaan, sillä kyseinen tieosuus on muutettu yksityistieksi.

Turunmaa

Paraisten ja Sauvon välisten yhteyksien kehittämisessä ensisijaista on nykyisen Saaristotien yhteyden kehittäminen ja sen toimivuuden varmistaminen niin henkilöautojen kuin raskaan liikenteen kuljetustenkin osalta. Paraisten teollisuuden kuljetuksille on kuitenkin tärkeää osoittaa Saaristotien reitille vaihtoehtoinen varareitti, minkä takia Paraisten ja Sauvon välille on osoitettu ohjeellinen uusi seututie, joka tarjoaa vaihtoehtoisen reitin pääkaupunkiseudulle myös normaalitilanteessa. Lisäksi se mahdollistaa yhdessä nykyisen maantien 12069 kanssa alueen kuntien välille lyhyemmät yhteydet. Tämä edistää yhteistyön ja elinkeinoelämän sekä matkailun toimintojen kehittämistä.

Matkailun ja ulkoilun yhteystarvemerkinän sijaintia Mjösundin ja Atun välillä Kemiönsaarella on tarkastettu suunnittelua vastaavaksi.

Örön saarelle johtavat olemassa olevat ja mahdolliset uudet veneväylät on osoitettu merkinnällä uusi veneväylä. Väylät parantavat veneilyn turvallisuutta sekä matkailuelinkeinon toimintaedellytyksiä Örön saarella.

Loimaan seutu

Pöytyän kunnassa Kyrön ja Riihikosken välisen tieyhteyden kehittäminen on kunnan sisäisen toiminnan kannalta tarpeellista. Taajamien välisen yhteyden kehittäminen tapahtuu ensisijaisesti olemassa olevia yhteyksiä kehittämällä. Uuden tieyhteyden toteuttaminen ei ole hyvin pitkälläkään tähtäimellä näköpiirissä, yhteystarve on paikallinen, eikä yhteyden suunnittelua ole edistetty. Tieliikenteen yhteystarvemerkinä välillä Kyrö–Riihikoski kumotaan. Tavoitteena on, että olemassa olevaa Jalkalantietä kehitetään Riihikosken ja Kyrön taajamien välillä, mikä parantaa taajamien välisiä yhteyksiä.

Valtatie 9 on osoitettu kehitettävän moottoritietasoiseksi Auran keskustaan asti. Osana moottoritiejärjestelyä sekä valtatie 9 liikenneturvallisuuden ja -suvuuden parantamista myös kantatien 41 linjausta on muutettu olemassa oleviin suunnitelmien mukaiseksi.

Vakka-Suomi

Valtiolla 8 Laitilassa on erityinen taajamien maankäytön ja liikenteen yhteensovittamistarve. Pohjoinen eritasoliittymä tulee toteuttaa valtakunnallinen maisema-alue huomioiden ja eteläinen eritasoliittymä kaupunkikuvaan sopivana, tilaa säästävänä ratkaisuna. Vaihemaakuntakaavassa on esitetty tähän liittyen Erik Sorolaisentie merkinnällä yhdystie tai pääkatu, eli katua voi jatkossa kehittää kehäväylänä.

Pyhärannassa Ropan ja Ihoden väliselle uudelle yhteydelle ei ole merkittävää liikenteellistä tai maankäytöllistä tarvetta. Yhteyden toteuttaminen ei ole näköpiirissä hyvin pitkälläkään aikavälillä, eikä yhteyden suunnitteluvalmiutta ole edistetty. Tavoitteeksi asetetaan olemassa olevan Verhokyläntien kehittäminen. Tieliikenteen yhteystarvemerkinä välillä Ropa–Ihode kumotaan. Pyhärannan Ihodessa on käynnissä yleiskaavatyö, jonka perusteella eritasoliittymän sijaintia on tarkennettu Ihodessa.

Salon seutu

Vaihemaakuntakaavassa on osoitettu uudet pitkän aikavälin eritasoliittymävaraukset Haukkalaan ja Salaisiin. Eritasoliittymien

toteuttaminen edellyttää tienpitäjän kanssa yhteistyössä tehtäviä vaikutustenarviointoja. Salaisiin suunniteltu eritasoliittymä sijaitsee Märyn ja Piihovin liittymien välissä. Salaisiin suunnitellun liittymän alue kytkeytyy vahvasti nykyiseen yhdyskuntarakenteeseen ja sen kehittämismahdollisuuksiin, eikä liittymää ole tarkoitus kehittää Salon ensisijaisena sisääntuloreittinä. Voimassa olevassa maakuntakaavassa Salaisiin osoitettu yhteystarvemerkinä poistetaan. Suunniteltu liittymä sijaitsee Salon taajamarakenteen pohjoisreunalla ja sen eteläpuoli on keskustaajaman tulevaa laajenemisuutta. Mikäli Salon alueen kasvu jatkuu vahvana, on Salaisten alueella useita sen potentiaalia edistäviä tekijöitä: alueen sijainti, melko lyhyt etäisyys keskustaan ja kytkeytyminen Salon merkittäviin asuntoalueisiin, kaupungin maanomistus ja lähellä sijaitsevat vesihuolto- ja viemäriverkostot. Salaisten liittymän toteuttaminen ei ole kuitenkaan todennäköistä lyhyellä aikavälillä.

Haukkalan liittymä on Piihovin ja Muurlan liittymien väliin suunniteltu eritasoliittymä, josta on noin 4,5 kilometrin etäisyys em. eritasoliittymiin. Alueelle on Salon yleiskaavassa 2020 osoitettu eritasoliittymän yhteystarve tarkoituksena parantaa keskustan itäisten osien sekä Perttelin saavutettavuutta moottoritietä käsin. Haukkalaan osoitettu uusi eritasoliittymä ja etelään suuntautuva yhteystarve kytkeytyvät Metsäjaanun ja Korvenmäen teollisuusalueiden kasvuun sekä maakuntakaavassa osoitettavaan maankäytön selvitysalueeseen. Salon Korvenmäkeen toteutettava jätevoimala lisää alueelle suuntautuvaa raskaan liikenteen määrää entisestään. Maankäytölliset ja yhdyskuntarakenteelliset tekijät puoltavat Haukkalan hyödyntämistä yritystoimintaan. Liikenneyhteyden toteuttaminen moottoritiele muiden liittymien kautta ei ole järkevää, sillä lähimmät liittymät sijaitsevat kaukana, eikä lähellä ole valmiita rinnakkaisia tieyhteyksiä. Perttelin taajaman suuntaan osoitettu yhteystarve tukeutuu olemassa olevien tieyhteyksien parantamiseen. Uusi eritasoliittymä ja uusi sekä osin parannettava tieyhteys parantavat Perttelin taajaman saavutettavuutta.

Kantatien 52 Salon keskustan ohitustien ensimmäisen vaiheen toteuttaminen käynnistyi vuonna 2015. Ensimmäisestä vaiheesta jätettiin toteuttamatta ESA-radan, kantatien 52 ja Kiskontien liittymäkohtaan tarpeellinen eritasoliittymä, joka osoitetaan maakuntakaavassa eritasoliittymävarauksena. Eritasoliittymävaraus liittyy ESA-radan toteuttamiseen. Kaavakartalla on esitetty myös ohitustien suunniteltu loppuosa eritasoliittymineen.

6.7.5 LIIKENNEVERKON MERKINTÖJEN HARMONISOINTI

Maakuntakaavakartalla on harmonisoitu eri seutujen maakuntakaavojen liikenneverkon merkinnät ja määräykset yhdenmukaisiksi vastaamaan parhaiten nykytilanteen ohjeistusta. Vesiliikenteen harmonisoinnissa on lähtöaineistona käytetty Liikenneviraston aineistoa.

6.7.6 LIIKENNEVERKON MERKINTÖJEN MUUTOKSET

Uudet liikenteen merkinnät:

Eritasoliittymävaraukset:

Ruona (Naantali)

Krookila (Raisio)

Raisionkaari (Raisio)
Raision keskustatunneli (Raisio)
Valtatien 10 yhdistymisen valtatielle 9 (Lieto)
Salainen (Salo)
Haukkala (Salo)
Kantatie 52 uuteen linjaukseen liittyvät eritasoliittymät (Salo)

Tieluokka:

Raisionkaari (yt) (Raisio)
Laitilan kehätie (yt) (Laitila)
Valtatie 10 Liedon keskustan kohdalla vt/yt (Lieto)
Kaarinantie (st)
Kurkelantie (st)

Valtatien 10 kääntö valtatielle 9 (vt) (Lieto)

Turun kehätie nelikaistainen välillä Järvelän eritasoliittymä - Raision keskustatunneli (Naantali, Raisio)

Yhteystarvemerkinnot:

Valtatie 8 - Vahdontie (Raisio - Rusko)
Haukkala (Salo)
Pertteli (Salo)
Saramäen raideliikenteen ratapiha (LR) (Turku)

Koroistenkaari (yt) (Turku)

Toteutuneet ja uudet väylät Örön saarelle (Kemiönsaari)

Raideliikenteen (paikallisjunaliikenne) asemapaikat: Kärsämäki, Maaria, Paimio, Liedon asema, Littoinen

Tarkistettavat liikenteen merkinnät:

Halistenväylän linjaus, (yt) (Turku)
Uittamo–Hirvensalo-tie- ja siltayhteyden linjaus (yt) (Turku)
Kurkela–Kirjala-tieyhteys (st) (Kaarina)
Parainen–Sauvo-tieyhteys (st) (Parainen, Sauvo)
Lentoaseman pohjoispuolisen tieyhteyden linjaus (yt) (Turku)
Kaarinantien kääntö (st) (Kaarina)
Piikkiö–Kirismäki yhdystien (Hadvalantien pohjoispää) linjaus (yt) (Kaarina)
Kantatien 41 kääntö (kt) (Aura)
Valtatien 8 eritasoliittymän sijainti Ihoden kohdalla (Pyhäranta)
Lentoliikennealue (LL) (Turku)
Mjösundin ja Atun välinen matkailun yhteystarvemerkinnot (Kemiönsaari)
Ropa–Ihode (st) (Pyhäranta)

Muuttuneet, toteutuneina osoitettavat liikenteen merkinnät:

Kantatie 52, 1. vaihe (kt) (Salo)
Moottoritie Muurla–Lohja (mo) (Salo)
Moottoritie Raisio–Nousiainen valtatiellä 8 (mo) (Raisio, Masku, Nousiainen)
Raunion sahan yhteys valtatielle 10 (yt) (Koski TI)
Suikkilantien nelikaistaistus (yt) (Turku)
Yhteystarvemerkinnot, satamayhteys (Naantali)
Lövön kiinteä yhteys (yt) (Kemiönsaari)
Eritasoliittymävaraukset:

Marjamäki tieyhteyksineen (Raisio)
Tuulissuo (Lieto)
Päivästä (Aura)
Humikkala (Masku)
Masku (Masku)
Nousiainen (Nousiainen)
Vanto (Naantali)
Lahnajärvi (Salo)
Suomusjärvi (Salo)

Kruusila (Salo)
Muurla (Salo)
Piihovi (Salo)
Märy (Salo)

Kumoutuvat liikenteen merkinnät:

Paimion rataoikaisu (Paimio)
Yhteystarvemerkinnot Ropa–Ihode (Pyhäranta)
Yhteystarvemerkinnot Salainen (Salo)
Yhteystarvemerkinnot Kyrö–Riihikoski (Pöytyä)
Yhteystarvemerkinnot Turun lentokentän itäpuolella pohjois-etelä-suuntaisesti (Turku)
Raideliikennepaikka Artukainen (Turku)
Yhteystarvemerkinnot Liedon taajaman eteläpuolitse (Lieto)
Yhdystie (välillä Turun kehätie (kt40) – Vahdontie (yt2012)
Eritasoliittymävaraukset:
Vahdontie–Valtatie 9 (Turku)
Kalevanramppi (Turku)
Sippaantie (Lieto)
Raision keskusta (Raisio)
Satakunnantie–Markulantie (Turku)
Nuijamaankatu–Markulantie (Turku)
Tampereen valtatie–Markulantie (Turku)
Valtatien 10 eteläinen linjaus (2 kpl) (Lieto)

6.8 MUUT TARKISTUKSET JA KORJAUKSET

Vaihekaavunkaava sisältää varsinaisten teemojen sekä taajamarakenteen ulkopuolella tehtyjä tarkistuksia ja korjauksia:

- Puolustusvoimien käytöstä vapautuneet alueet Pyhärannan Reilassa ja Kemiönsaaren Örössä on poistettu erityistoimintojen alueiden E-aluemerkinnät. Alueiden pohjamaankäyttö on muutettu S- (Örö) ja MRV-merkinnäksi (Reila) ja alueille on lisätty matkailutoimintojen r-kohdemerkinnät. Örössä on lisäksi ep-kohdemerkinnällä osoitettu puolustusvoimien hallintaan jäävä alue.
- Maakuntakaavan suojavyöhykemerkinnät 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.
- Salon Hevonpään ja Someron Pajulan seudullisesti merkittävät olemassa olevat ampumaradat on osoitettu ea-kohde-merkinnöillä.
- Uutena kylämerkintänä (at) on teknisenä korjauksena osoitettu Kauhanoja (Loimaa). Rekijoki (Salo) at-merkinnän sijainti on tarkistettu.
- Eri kaavaprosesseissa vahvistuneita merkintöjä on yhdenmukaistettu.

6.9 KAAVAMERKINNÄT, -MÄÄRÄYKSET JA NIIDEN VAIKUTUKSET

Kaavamerkinnot, merkintöjen selitykset, suunnittelumääräykset perusteluineen ja vaikutukset on esitetty liitteessä 0: Kaavakortit (Kaavamerkintöjen ja -määräysten perustelut, muutokset ja vaikutukset).

7 VAIHEMAAKUNTAKAAVAN VAIKUTUSTEN ARVIOINNIN YHTEENVETO

Vaihemaakuntakaava-alue on koko Varsinais-Suomen maakunta. Kaavan vaikutusalue ulottuu erityisesti kaupan palveluiden ja liikenneyhteyksien osalta naapurimaakuntiin ja niiden lähimpiin kuntakeskuksiin.

Vaikutusten arviointi on keskeinen osa kaavan laadintaprosessia ja vuorovaikutteista suunnittelua. Arvioinnin tehtävänä on tuottaa suunnittelijoille, osallisille sekä päättäjille tietoja kaavan toteuttamisen vaikutuksista, vaikutusten merkittävydestä sekä haitallisten vaikutusten lieventämismahdollisuuksista.

Maankäyttö- ja rakennuslain 9 §:n mukainen vaikutusten arviointi tehdään sillä tarkkuudella kuin maakuntakaava yleispiirteisenä kaavana edellyttää. Vaikutuksia selvitetessä otetaan huomioon maakuntakaavan tehtävä ja tarkoitus sekä aikaisemmin tehdyt selvitykset siinä laajuudessa, että voidaan arvioida riittävässä määrin maakuntakaavan toteuttamisen vaikutuksia (MRA 1 §):

- ihmisten elinoloihin ja elinympäristöön
- maa- ja kallioperään, veteen, ilmaan ja ilmastoon
- kasvi- ja eläinlajeihin, luonnon monimuotoisuuteen ja luonnon-varoihin
- alue- ja yhdyskuntarakenteeseen, yhdyskunta- ja energia-talouteen sekä liikenteeseen
- kaupunkikuvaan, maisemaan, kulttuuriperintöön ja rakennet-tuun ympäristöön
- elinkeinoihin ja talouteen
- Ilmastomuutoksen torjuntaan ja siihen sopeutumiseen.

Mahdolliset vaikutukset Natura 2000 -verkostoon ja luonnonsuo-jelualueisiin arvioidaan tarvittaessa ja kaavatyössä varaudutaan vaikutusten selvittämiseen luonnonsuojelulain 65 §:n edellyttämäl-lä tarkkuudella.

Arviointitulokset saatetaan osallisten, viranomaisten ja yhteisöjen tietoon ja edelleen arvioitaviksi. Tuloksiin voi tutustua osana kaava-materiaalia, jota toimitetaan kirjallisessa ja sähköisessä muodossa. Arvioinnin tehtävänä on tuottaa kaavaprosessille ja siihen osallistu-ville monipuolista, ajantasaista ja objektiivista tietoa.

Kaavaratkaisun laadintaa ovat ohjanneet kuntien yleiskaavat, meneillään olevat yleiskaavaprosessit, asemakaavat, asemakaava-prosessit, tehdyt selvitykset sekä Turun kaupunkiseudun rakenne-malli. Monien kaavaratkaisussa osoitettujen aktiivisen maankäytön laajentumisalueet on ratkaistu ja vaikutukset arvioitu jo kuntakaa-voitusprosesseissa, jolloin vaihemaakuntakaavaratkaisun rooli on ollut päivittävä ja jo tehtyihin kaavaratkaisuihin tukeutuva.

Merkintä- ja toimenpidekohtaisia vaikutuksia on kuvattu tarkem-min kohdekorteissa liitteessä 0.

7.1 IHMISTEN ELINOLOT JA ELINYMPÄRISTÖ

Kaavaratkaisu edistää taajamien vetovoimaisuutta yhdyskuntara-kenteen eheyttämisen kautta. Eheä yhdyskuntarakenne on käsite, johon voidaan sisällyttää monia elinoloihin liitettäviä tekijöitä: hyvin saavutettavat palvelut, hyvä ja monipuolinen palvelutaso, työpaik-kojen hyvä saavutettavuus ja keskustatyöpaikkojen turvaaminen. Lisäksi tiivis ja selkeärajainen taajama-/kaupunkirakenne antaa paremmat edellytykset rakennetun ympäristön laadun parantami-

seen. Asukasmäärän kasvu taajamissa turvaa alueiden lähipalvelu-jen säilymistä ja lisää keskustojen viihtyisyyttä ja vetovoimaisuutta. Näillä kaikilla on vaikutusta ihmisten elinoloihin ja -ympäristöön.

Sisäänpäin kasvavan yhdyskuntarakenteen -periaate tiivistää ja tehostaa rakennetta ja aiheuttaa paineita muuttaa seudullisia viher yhteyksiä sekä paikallisia lähivirkistysalueita rakentamisen alueiksi. Olospäin laajentuva rakenne puolestaan kutistaa maa-kunnallisia M- ja V-alueita. Tällä kehityksellä voi olla vaikutusta lähivirkistysalueiden luonteeseen, kokoon ja saavutettavuuteen, mikäli tarkemmassa suunnittelussa alueisiin ei sisällytetä riittävästi paikallisia virkistysalueita ja turvata virkistysreittien jatkuvuutta.

Erityyppiset, joukkoliikenteeseen tukeutuvat asuinympäristöt pa-rantavat maakunnan houkuttelevuutta ja kilpailukykyä. Työssäkäyn-tialueiden kasvaessa niin maakunnan sisällä kuin maakuntien välil-läkin pitkät työmatkat on tavoitteellista ohjata joukkoliikenteeseen, mitä kaavaratkaisu tukee mm. raideliikennepaikkojen osoittamisella sekä taajamia kehittämällä. Paremmat joukkoliikenteen edellytykset parantavat ihmisten työllistymisnäkömiä ja etenkin pitkämatkaisessa joukkoliikenteessä liikkumiseen käytettyä aikaa voi hyödyntää monipuolisemmin kuin henkilöautossa. Joukkoliikenteen osuuden kasvu vähentää elinympäristöihin kantautuvaa melua sekä päästö-jä. Raideliikenteen kehittämisellä voidaan saada nykyistä laajemmat alueet monipuolisen joukkoliikenteen piiriin.

Valtakunnallisten väylien kehittäminen parantaa liikenneturval-lisuutta. Toisaalta suuret väylähankkeet lisäävät yhdyskuntara-kenteen hajautumista ja liikennesuoritetta, joilla on vastakkaiset vaikutukset kuin joukkoliikenteen palvelutason paranemisella.

Työpaikkojen ja kaupallisten alueiden kehittyminen taajamien lai-doilla nopeiden valtakunnallisten sekä kansainvälisten liikenneyh-teyksien varrelle voi heikentää työpaikkojen ja palvelujen saavutet-tavuutta kävellessä, pyörällä ja joukkoliikenteellä. Kehitystä voidaan kuitenkin hillitä huomioimalla kestävät liikennemuodot yritys- ja palvelualueiden suunnittelussa ja edistämällä alueiden saavutetta-vuutta kestävin menetelmin seudullisessa liikennesuunnittelussa sekä liikennehankkeiden toteuttamisessa.

Tavoitellun yhdyskuntarakenteen suuntaviivojen esittäminen pitkän aikavälin strategisilla merkinnöillä lisää suunnittelun osa-puolten ja osallisten mahdollisuuksia reagoida ajoissa keskeisiin alueidenkäyttöä koskeviin päätöksiin. Tulevaisuuden ratkaisujen suunnittelu helpottuu, kun palveluverkon rakenne on pysyvämpi ja lähipalvelujen toimintaedellytykset turvattavia.

7.2 MAA- JA KALLIOPERÄ, VESI, ILMA JA ILMASTO

Yhdyskuntarakenteen laajentuminen ja uusien tielinjausten sekä täydentävän infrastruktuurin rakentaminen muuttaa maa- ja kallio-perää. Suuret infrahankkeet vaikuttavat ympäristöönsä vähintään paikallisesti. Liikenneväylien rakentaminen lisää maa-ainesten käyttöä ja siirtoa. Kunkin hankkeen yhteydessä on aina tutkittava etenemistie, jossa ratkaisut perustuvat olemassa olevan infra-struktuurin tehokkaaseen hyödyntämiseen. Maakunnassa etenee samanaikaisesti useita tiesuunnitteluhankkeita, joiden yhteydessä on laadittu ja tullaan laatimaan kattavat vaikutusten arvioinnit. Maakuntakaavaratkaisu tukeutuu näihin suunnitteluprosesseihin.

Pohjavesien osalta kaavassa on osoitettu muutamille pohjavesialueille uutta aktiivista taajamatoimintojen maankäyttöä. Maakuntakaavaehdotuksessa pohjavesialueille sijoittuvat, käyttö-tarkoitukseltaan tarkentuneet alueet perustuvat kuntakaavoituksessa edistettyihin ratkaisuihin eikä kokonaan uusia työpaikka- tai teollisuusalueita ole kaavaratkaisussa pohjavesialueille osoitettu. Maankäyttö 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 kokonaisuusmaakuntakaavan pohjavesialueita koskeva suojelumääräys, jossa edellytetään, että pohjaveden laatua tai riittävyttä ei saa vaarantaa alueelle tehtävissä toimenpiteissä.

Parantuva tieverkko lisää mahdollisesti yksityisautoilua. Vastaavasti raideliikenteen sekä kestävien liikennemuotojen edistäminen tiivistämällä ja täydentämällä taajamia vähentää yksityisautoilua. Liikenteen päästöt lisääntyvät, jos kestävien liikennemuotojen osuutta asukkaiden liikkumisessa ei pystytä nostamaan.

7.3 KASVI- JA ELÄINLAJIT, LUONNON MONIMUOTOISUUS JA LUONNONVARAT

Vaihemaakuntakaava ei käsittele suojelu- tai ekologisten yhteyksien teemaa, mutta ottaa ne huomioon valituissa maankäytön ja liikenteen kaavaratkaisussa. Valtaosa nyt suojelualueiden (S) läheisyydessä (vaihemaakuntakaavassa) osoitetut V ja M alueiden muutokset A ja TP -alueiksi ovat jo kuntakaavoituksen tai muun yksityiskohtaisemman suunnittelun osoittamaa, jolloin suojelun kytketymisen ratkaisut on tehty yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa. Vaihemaakuntakaavan rooli on näissä vallitsevan tilanteen päiivittäminen.

Maakuntakaavan tarkkuus, mittakaava ja merkintöjen luonne sisältää kaavatasojen periaatteellisen linjauksen, että esim. maakuntakaavan A-alueen sisään kuuluu myös viher-, suojelu- ja muu ympäristön laadun takaavia maankäyttöä ja rakentamisen ratkaisuja, jos ne ovat paikallisia tai mittakaavaltaan pienialaisia. Peruseriaatteen vaihemaakuntakaavassa on myös se, että alueiden ympäristö- ja luontoarvot turvataan kokonaisuusmaakuntakaavassa olevien suojelu- ja muilla alueiden käyttöä ohjaavilla kaavamerkinnoilla ja erityislainsäädännöllä.

Maankäytön tiivistämiseen ja täydentämiseen perustuva kehittäminen säästää taajama-alueiden ulkopuolista luontoa ja turvaa sekä mahdollistaa siten luonnon monimuotoisuuden, arvokkaiden luontoalueiden ja luontotyyppien säilymisen. Tämä edellyttää sisäänpäin kasvun -periaatteeseen sitoutumista tulevaisuuskuntakaavoitusprosesseissa. Ulospäin laajentuva rakenne kutistaa maakunnallisia M- ja V-alueita. Tällä kehityksellä voi olla vaikutusta lähivirkistysalueiden kokoon ja saavutettavuuteen sekä paikallisiin ekologisiin kokonaisuuksiin, mikäli tarkemmassa suunnittelussa ei alueisiin riittävästi sisällytetä paikallisia virkistysalueita ja -reittejä.

Suuret infrahankkeet saattavat uhata ekologisia verkostoja. Rakentaminen lisää uusiutumattomien luonnonvarojen ja maa-ainesten käyttöä. Suurten infrahankkeiden toteuttaminen edellyttää suunnittelun yhteydessä hankekohtaista laajempaa arviointia.

Kokonaisuutena Varsinais-Suomen taajamien maankäytön, palveluiden ja liikenteen vaihemaakuntakaava pyrkii ohjaamaan taajamien positiivista kasvua niin, että ympäristön ja yhteiskunnan kannalta kestävä tulevaisuus on mahdollista. Luonnonarvojen ja -varojen vaihemaakuntakaava tulee käsittelemään syvällisemmin ekologisten yhteyksien ja kytkeytyvyyden teemaa.

7.4 ALUE- JA YHDYSKUNTARAKENNE, YHDYSKUNTA- JA ENERGIALOUS SEKÄ LIIKENNE

Vaihemaakuntakaavan perusratkaisu hyödyntää ja täydentää olemassa olevaa alue- ja yhdyskuntarakennetta. Panostettaessa taajamien kehittämiseen – monipuolisiin liikkumismahdollisuuksiin, helposti saavutettavien palvelujen turvaamiseen sekä uusien keskustalähteiden asumismuotojen kehittämiseen – taajamien vetovoima vahvistuu. Käyttötarkoitukseltaan muuttuvien alueiden (ml. brownfield-alueiden) kehittäminen tiivistää yhdyskuntarakennetta ja mahdollistaa uusien sekoittuneiden toimintojen alueiden rakentumisen.

Taajamien kasvun suuntaaminen nykyisille maakuntakaavan aktiivisen maankäytön alueille edistää yhdyskuntarakenteen eheytymistä ja parantaa palveluiden säilymistä sekä saavutettavuutta asutuksen läheisyydessä. Olemassa olevan yhdyskuntarakenteen, infran sekä palvelurakenteen hyödyntäminen on kustannustehokasta ja vähentää liikkumisen tarvetta eri alueiden välillä. Täydentyvä taajamarakenne luo paremmat mahdollisuudet joukkoliikenteelle, kävelylle, pyöräilylle, liikenteen automatisaatiolle sekä liikkumisen palveluistumiselle ja vähentää näin henkilöautoilun tarvetta. Paikallisjunaliikenteeseen tukeutuvat kehittämissperiaatemerkinnot mahdollistavat tulevaisuudessa osin raideliikenteeseen tukeutuvan aluerakenteen kehittymisen olemassa olevaa rataverkkoa ja pääosin olemassa olevia asemapaikkoja hyödyntäen. Kävelyä ja pyöräilyä tukevan infran rakentaminen ja joukkoliikennepalvelujen järjestäminen on yhdyskuntataloudellisesti kannattavampaa kuin henkilöautoa tukevan liikenneverkon kehittäminen. Etenkin Turun kaupunkiseudulla henkilöautoilun kasvu lisää merkittäviä paineita joko olemassa olevan tie- ja katuverkon kehittämiseksi tai uusien teiden tai katuojien rakentamiseksi, mikä ei ole yhdyskunta- ja energiataloudellisesti kannattavaa. Paikoin ollaan myös tilanteissa, jossa liikenteen sujuvuutta ei voida parantaa tilavarausten ja ympäristölisten syiden takia.

Vaihemaakuntakaavassa osoitetut uudet taajamatoimintojen alueet laajentavat olemassa olevia taajama-alueita, mutta tukeutuvat kuitenkin pääosin olemassa olevaan infraan ja palvelurakenteeseen. Laajenevissa taajamissa välimatkat palveluihin kasvavat, mikä voi heikentää paikoin kestävien kulkutapojen houkuttelevuutta liikkumisessa.

Maakuntakaavan alue- ja yhdyskuntarakenteelliset vaikutuskeinot liikkumistarpeeseen ja kulkumuotovalintoihin ovat välillisiä, mutta pitkäaikaisia ja siten merkittäviä. Lähipalveluiden ylläpitäminen ja kehittäminen olemassa olevien taajamien yhteydessä vähentää josain määrin liikkumistarvetta. Raideyhteyksien parantamisen sekä maankäytön tiivistämisen joukkoliikenteen kannalta edullisilla alueilla parantaa joukkoliikenteen kilpailukykyä ja houkuttelevuutta. Kaikki edellä mainitut tekijät hillitsevät osaltaan henkilöautoliikenne-

teen kasvua. Toisaalta ajoneuvoliikenteen olosuhteiden parantaminen lisää henkilöauton kilpailukykyä suhteessa kestäviin liikenne-
muotoihin. Tieliikenteen parantamistoimenpiteet sekä seudullisesti
merkittävien kaupan palveluiden kehittäminen keskusta-alueiden
ulkopuolella voivat yhdessä kumulatiivisesti parantaa sellaisten
palvelukeskittymien kilpailukykyä, jotka ovat helposti saavutetta-
vissa henkilöautoilla, mutta eivät kestävin kulkumuodoin. Tämä voi
heikentää keskusta-alueiden palveluiden kehittämistä.

Osa nykyisistä keskustojen ulkopuolelle sijoittuvista kaupan alueista
ei täysin tue kestäviä kulkumuotoja, mikä voi heikentää tieverkon
toimivuutta varsinkin, jos alueet toteutuvat suunnitellussa laajuus-
nessaan. Kehitettävät työpaikka-alueet laajentavat olemassa olevia
alueita ja sijaitsevat suunniteltujen tai olemassa olevien eritasoliit-
tymien yhteydessä ja valtakunnallisten väylien varsilla. Monet näistä
yritysalueista vaativat merkittäviä panoksia infraan, ja joukkoliiken-
teen järjestäminen näille alueille voi olla haasteellista. Kaupallisten
ja yritysalueiden kehittäminen taajamien reunoilla lisää paineita
liikenneverkon kehittämiselle, mikä heikentää puolestaan alueiden
yhdyskunta- ja energiataloudellisuutta.

Kehittämistoimenpiteet kohdistuvat pääosin olemassa olevaan
tieverkkoon, mikä on yhdyskuntataloudelle edullisempaa kuin
uuden tieverkon rakentaminen. Toimenpiteet ovat tästä huolimatta
yhteiskunnalle kalliita. Paikoin on osoitettu myös aivan uusia teitä
ja yhteystarpeita, mikä lisää kertaluontoisesti infran rakentamisen
aiheuttamia kustannuksia sekä pitkäaikaisemmin infran ylläpidon
kustannuksia.

Tieliikenteen kehittämistoimenpiteet ovat yhteiskunnalle kalliita ja
toimenpiteet tukevat yksityisautoilua, mutta toisaalta tiehankkeet
parantavat liikenneturvallisuutta ja logistisesta sijainnista riippu-
vaisten yritysten kehittymisedellytyksiä maakunnassa. Väylä- ja
satamamerkinnot turvaavat merenkulun toimintaedellytykset.

7.5 KAUPUNKIKUVA, MAISEMA, KULTTUURIKERINÖ JA RAKENNETTU YMPÄRISTÖ

Vaihemaaakuntakaava tukeutuu maiseman, kulttuuriperinnön ja ra-
kennetun ympäristön suojelumerkintöjen osalta voimassa olevien
maakuntakaavojen merkintöihin. Taajamiin kohdistuvan maan-
käytön aluevarausten tarkentuminen tai alueeseen kohdistuva
taajamatoimintojen kehittämisperiaatemerkinä ei muuta koko-
naismaakuntakaavassa määriteltyjä periaatteita ottaa huomioon
valtakunnallisesti ja maakunnallisesti arvokkaat kulttuuriympäristöt.

Varsinais-Suomen rikkaasta kulttuuriympäristöstä johtuva erityis-
piirre on useiden taajama-alueiden sijainti maisemallisesti arvok-
kailla alueilla, mikä luo lähtökohdan maankäytön suunnittelulle ja
rakentamisen ohjaukselle. Kehittämisperiaatteisiin sisältyy arvokai-
den alueiden huomioiminen alueiden kehittämisen kokonaisval-
taisessa tarkastelussa. Aluevarausten laajennukset, jotka sijaitsevat
kulttuuriympäristöllisesti arvokkailla alueilla, ovat pääsääntöisesti
olemassa olevien alueiden laajennuksia ja jatkavat johdonmukai-
sesti taajamarakennetta. Näitä alueita koskevat samat suunnittelun
reunaehdot kuin voimassa olevien aluevarausten suunnittelua ja
nämä on huomioitu kokonaismaakuntakaavassa alueiden kehittä-
misen lähtökohtana.

Kaavaratkaisu edistää kokonaisvaltaista kaupunkisuunnittelua, joka
huomioi rakennetun ja rakentamattoman ympäristön ominaispiir-
teet. Ympäristön kannalta tasapainoisten ratkaisujen löytäminen
edellyttää suunniteltavien asioiden suhteuttamista lähtökohtana
olevaan kehikseen. Kaavan periaatteita toteuttamalla voidaan kau-
punki- ja taajamakuva parantaa. Taajamien yhdyskuntarakenteen
eheyttäminen vahvistaa koko seudun ja maakunnan aluerakennet-
ta ja lisäksi rakennetun lähiympäristön laatu paranee.

Kaavaratkaisu ohjaa rakentamista jo rakentuneille taajama-alueille,
mikä edistää maisemallisesti tärkeiden alueiden säilymistä. Tosin
arvokkaille maisema-alueille paikoitellen laajentuvat taajamatoi-
mintojen alueet muuttavat maisemaa ja mahdollisesti maisema-
rajausta. Rakennetun ympäristön tiivistyminen aiheuttaa muutos-
painetta taajama-alueilla. Tällöin uusi maankäyttö saattaa paikoin
olla ristiriidassa kulttuuriympäristökokonaisuuksien säilyttämisen
ja tasapainoisen kehittämisen kanssa, vaikka suoria vaikutuksia
yksittäisiin kohteisiin ei aiheutuisi.

Kaavaehdotuksen taajama-alueita koskevat aluevarauslaajennuk-
set rakentamattomille V-, M- ja MRV-alueille ovat pääsääntöisesti
vähäisiä. Osa alueista sijaitsee tai sivuaa jossain määrin arvokkaita
maisema-alueita. Merkittävimmät alueet, jotka voivat muuttaa mai-
semaa ja maisemaraajausta sijaitsevat Salossa, Paimiossa ja Liedossa.
Saloon ja Paimioon osoitetut laajennukset perustuvat oikeus-
vaikutteisiin yleiskaavoihin. Liedossa vt10 kaakkoispuolelle jäävä
taajamatoimintojen alueen laajennus perustuu poistuvan eteläisen
ohituksen tielinjauksen tuomiin maankäytön kehittämismahdolli-
suuksiin. Maisema-alueen reunaan mukailevien taajamatoimintojen
alueiden tarkemmat rajaukset ja muutosten aiheuttamat vaikutuk-
set maisemarakukseen arvioidaan tarkemmassa suunnittelussa.

Liikenteen järjestelyjen aiheuttamiin mahdollisiin kielteisiin kult-
tuuriympäristöön kohdistuviin vaikutuksiin on kiinnitettävä erityistä
huomiota. Huonosti suunniteltuina uudet infraverkon tekniset
rakenteet voivat heikentää kaupunkikuvan ja maiseman arvoja.
Liikenteen kasvu sekä uudet tielinjaukset tuottavat uusia rakenteita,
jotka tulee osata sovittaa ympäristöön sen arvojen edellyttämällä
tavalla. Suunnittelustandardeja tulee voida soveltaa alueen olosuh-
teiden edellyttämällä tavalla.

7.6 ELINKEINOT JA TALOUS

Kustannustehokkaan infran rakentaminen sekä olemassa olevan
palvelurakenteen hyödyntäminen tukevat kuntien taloudellista
toimintaa. Kuntien ja alueiden ominaispiirteiden hyödyntäminen
luo monenlaisia asumisen mahdollisuuksia maakuntaan ja luo kun-
tien sekä alueiden välille tervettä kilpailua. Kilpailun kohdistuessa
keskeisimpiin kaupunkikehittämisen kohdealueisiin ja taajama-alu-
eisiin, syntyy taloudellinen ja toimiva keskus- sekä palveluverkko.

Kaavan mahdollistama elinkeinoelämän kehittyminen kansainväli-
siin ja kansallisiin solmukohtiin tukee maakunnan elinkeinoelämän
ja aluetalouden kasvua. Kaupan ratkaisulla edistetään elinkeinoelä-
män toimivaa kilpailua sekä keskusta-alueilla että olemassa olevilla
hyväksi todetuilla kaupan alueilla. Todennäköistä on, että palve-
lutarjonta tulee uudistumaan lisärakentamisen lisäksi olemassa
olevia liikekiinteistöjä hyödyntämällä ja vanhoja tiloja korvaavilla

ratkaisuilla. Alueita kehitettäessä tulee huolehtia koko maakunnan elinkeinoelämän kaikkia sektoreita palvelevan liikenneverkon tasa-
puolisesta kehittämisestä sekä tehtyjen ja tulevien valtakunnallisten
liikenneinvestointien tarkoituksenmukaisesta hyödyntämisestä.

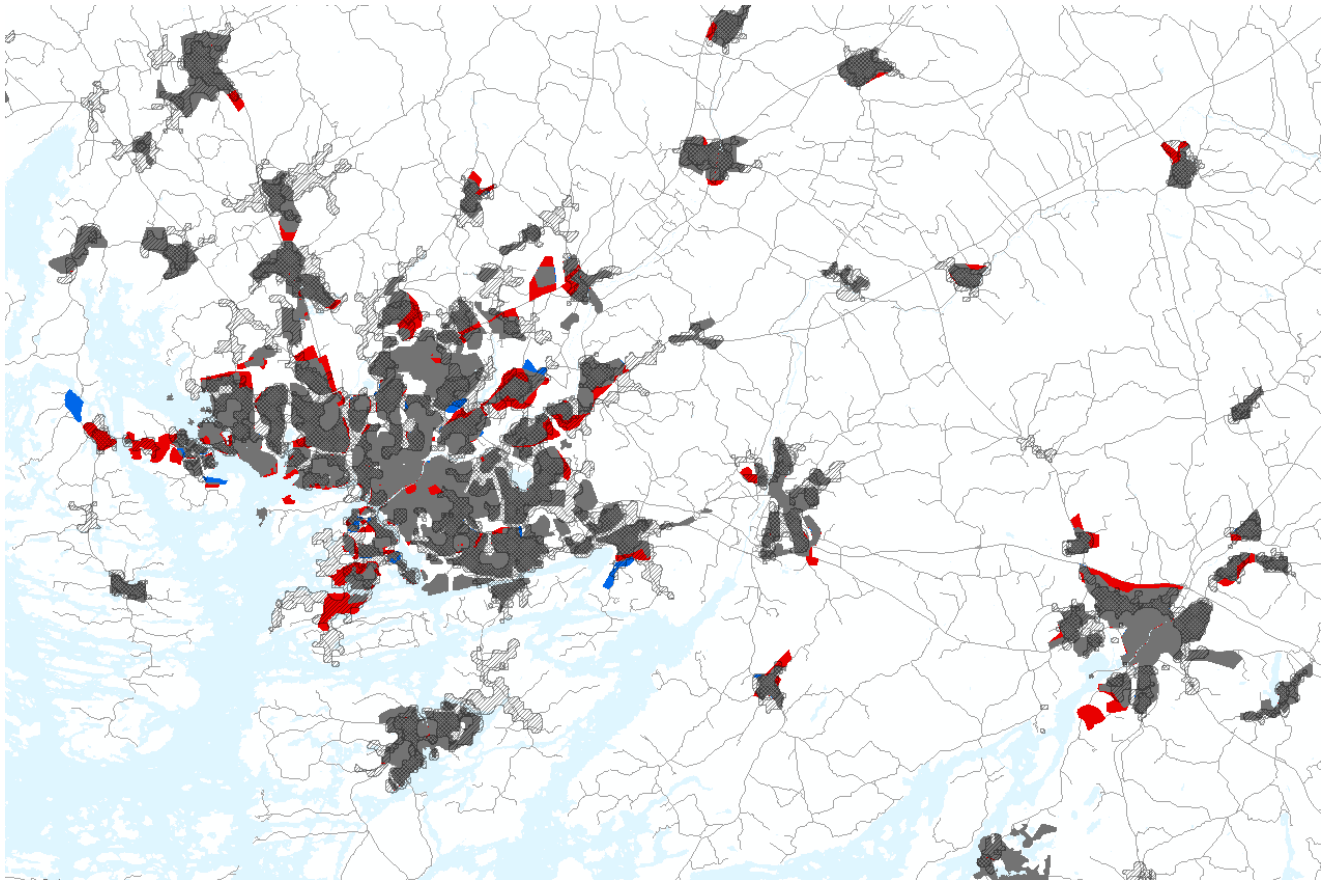
7.7 ILMASTONMUUTOKSEN TORJUNTA JA SIIHEN SOPEUTUMINEN

Ilmastonmuutos, sen torjunta ja siihen sopeutuminen, on kansal-
linen, kansainvälinen ja globaali kysymys. Maakuntakaava edistää
osaltaan kansallisia ja kansainvälisiä tavoitteita ja sopimuksia ilmas-
tonmuutoksen hillitsemiseksi ja siihen sopeutumiseksi. Vuonna
2016 julkaistu kansallinen energia- ja ilmastostrategia on tiukenta-
nut erityisesti liikenteen päästöjen vähentämistavoitteita.

Maakuntakaava edellyttää ja edistää sellaisia hanke- ja suunnitte-
luratkaisuja, jotka vähentävät päästöjä ja hillitsevät ilmastonmuu-
tosta. Alue- ja yhdyskuntarakenteeseen sekä liikennejärjestelmään
liittyvät päätökset vaikuttavat pitkällä aikavälillä merkittävästi
päästöihin. Luomalla jalankululle, pyöräilylle sekä joukkoliikenteel-
le suotuisat olosuhteet ja mahdollistamalla kuljetusten sujuvuus
maakunnassa (kanta- ja valtatiet eritasoliittymineen ja kehittyvät
yritysalueet näiden varrella sekä rautatieverkon turvaaminen ja
liikenteen solmukohtien ja yritysalueiden kehittäminen näiden lä-
heisyydessä) vähennetään kasvihuonepäästöjen syntyä ja torjutaan
ilmastonmuutosta.

Tällä hetkellä jo merkittävä osa aktiivisen maankäytön alueista mm.
Turun ja Salon kaupunkiseuduilla sijaitsee autokaupunkialueilla ja
edellisestä maakuntakaavakierroksesta alueet ovat pinta-alallisesti
kasvaneet kuntakaavoituksella. Tällä maakuntakaavakierroksella
autokaupunkivyyhykkeelle osoitetut täysin uudet, vielä kaavoitta-
mattomat aktiivisen maankäytön alueet sijoittuvat rakenteellisesti
hyvien kulkuyhteyksien varrelle tai laajentavat yhdyskuntaraken-
netta johdonmukaisesti. Autokaupungin laajeneminen vaikeuttaa
pyrkimyksiä hillitä kasvihuonekaasupäästöjen määrää. Rakenteen
hajautumisen riski on edelleen suurin etenkin Turun kaupunkiseu-
dulla, mikäli MAL -sopimuksen periaatteisiin ei täysin sitouduta.
Tämä kehitys hidastaa hiilineutraali maakunta -tavoitteisiin pääse-
mistä.

Maakuntakaavan eri toimintojen ja tuotannon kasvuun tähtäävät
tavoitteet lisäävät liikennettä ja kulutusta, mikä voi lisätä kasvihuo-
nepäästöjä. Maakuntakaavaa toteuttavien ja edistävien toimenpi-
teiden vaikuttavuus on riippuvainen myös teknisistä ratkaisuista.
Vähäpäästöisemmät energiaratkaisut, uudet liikkumispalvelut ja
etätyöskentelyn lisääntyminen voivat esimerkiksi hillitä päästöjen
kasvua, vaikka talous kasvaisikin.



Kuva 31. Harmaa rasterointi kuvaa taajama-alueiden autokaupunkivyyhykkeitä Turun ja Salon kaupunkiseuduilla. Punaiset alueet kuvaavat
lisääntyneitä aktiivisen maankäytön alueita ja siniset supistuneita alueita.

Ilmastomuutoksen kokonaisvaikutuksia arvioitaessa tulee tiedostaa liikenteen ja energiantuotannon päästöjen lisäksi myös hiilen kiertokulusta poistuvat hiilinielut. Tie- ja infrarakentamisella menettään pysyvästi hiilensidontaan sopivaa maa-alaa. Merkittävimmät metsäkatoa aiheuttavat toimet ovat rakentaminen ja pellonraivaus. Suomessa on metsämaata siirtynyt muihin maankäyttöluokkiin 2000-luvulla vuosittain noin 18 tuhatta hehtaaria.

Kokonaisuutena maakuntakaava ohjaa kehitystä ilmastonmuutoksen kannalta kestävämpään suuntaan ja antaa mahdollisuuksia varautua tulevaisuuden muutospaineisiin ja kehityskulkuihin. Tulevaisuuden rakentamispainetta suunnataan mahdollisimman toimivaksi yhdyskuntarakenteelliseksi kokonaisuudeksi mutta myös aiheutetaan uusien alueiden ja väylien suunnittelulla riskiä hiilinielujen vähenemiseen.

Kaavoitusta tulee jatkossa kehittää yhä selkeämmin kokonaisvaltaisesti myönteisten ilmastovaikutusten tavoitteiden näkökulmista. Maakuntakaavan vaikuttavuus edellyttää kuitenkin poliittiselta päätöksenteolta, asukkailta ja yrityksiltä arvovalintoja usein tilanteissa, joihin maakuntakaavan ohjausvaikutus ei ulotu.

Maankäyttö	Maakuntakaava-yhdistelmä (km ²)	TPLMK (km ²)	Muutos TPLMK-kaavassa	Muutos %
A	413,4	439,5	26,1	6,3 %
C	13,3	21,5	8,2	61,8 %
TP	63,3	68,9	5,5	8,8 %
TP/m	0,0	2,8	2,8	100,0 %
S	1 056,3	1 058,5	2,2	0,2 %
MRV	2 537,2	2 562,0	24,8	1,0 %
R	30,5	31,4	0,9	2,8 %
T	33,0	33,8	0,7	2,2 %
C/m	0,0	1,5	1,5	100,0 %
LR	0,0	0,4	0,4	100,0 %
LL	4,3	4,3	0,1	1,4 %
LS	2,3	2,3	0,0	0,0 %
E	65,6	63,8	-1,8	-2,8 %
V	152,5	141,1	-11,4	-7,5 %
M	7 013,3	6 986,4	-27,0	-0,4 %

Muutos voimassaolevan kokonaismaakuntakaavan aluevarauksiin maankäyttöluokittain

Taulukossa verrataan voimassa olevien maakuntakaavojen yhdistelmän pohjamaankäyttöluokkia käsillä olevan maakuntakaavaehdotuksen maankäyttöön. Vaihemaakuntakaavaehdotuksessa ei maankäyttöluokkia tarkisteta kuin tietyistä teemoista, mutta pinta-alan perustuvan muutosvertailun mahdollistamiseksi myös muuttumattomat maankäyttöluokat on sisällytetty tähän taulukointiin.

7.8 VAIKUTUKSET NATURA 2000 -VERKOSTOON

Örön saari (FI0200193)

Varsinais-Suomen taajamien maankäytön, palveluiden ja liikenteen vaihemaakuntakaavaan on osoitettu Dragsfjärdin itäisen saariston rantaosayleiskaavan muutoksen yhteydessä Örön saarelle tehtyt kaavaratkaisut alueen muuttuessa pääosiltaan suojelualueeksi. Puolustusvoimien käytöstä vapautuneilta alueilta on poistettu erityistointojen alueiden merkinnät (E). Näiden alueiden maankäyttö on muutettu MRV-merkinnäksi ja alueille on lisätty matkailutoimintojen r-kohdemerkinnät. Örössä on lisäksi ep-kohdemerkinnällä osoitettu puolustusvoimien hallintaan jäävä alue.

Rantaosayleiskaavaprosessissa tehtiin luonnonsuojelulain 65 §:n mukainen Natura-arviointi, jossa arvioitiin Dragsfjärdin itäisen saariston rantaosayleiskaavan muutoksen vaikutuksista Örön saaren Natura-alueen (FI0200193, aluetyypit SCI) luontoarvoihin. Saman kaavaprosessin viranomaisneuvotteluissa todettiin ELY-keskuksen kanssa, että rantaosayleiskaavan Natura-arviointi on riittävä ja soveltuu samalla myös valmisteilla olevaan vaihemaakuntakaavaan.

Varsinais-Suomen ELY-keskus on antanut 26.5.2015 lausunnon luonnonsuojelulain 65 §:n mukaisesta arvioinnista Örön saarelle laadittavan rantaosayleiskaavan muutoksen vaikutuksista Örön Natura-alueeseen (FI0200193). Lausunnon johtopäätöksenä on: "Varsinais-Suomen ELY-keskuksen näemyksen mukaan Natura-arviointi on tehty asianmukaisella tavalla ja johtopäätökset hankkeen vaikutuksista Örön Natura-alueen luontotyyppiin on perusteltu hyvin. Myös uhanalaiset lajit on otettu arvioinnissa hyvin huomioon. Arvioinnissa esitetyt periaatteet noudattaen kyseisen hankkeen ei voida katsoa merkittävästi heikentävän niitä luontoarvoja joiden suojelemiseksi alueet on sisällytetty Natura 2000-verkostoon."

Vaihemaakuntakaavan kaavaratkaisuilla ei ole merkittäviä vaikutuksia Örön saari Natura-alueelle.

Rauvolanlahti (FI0200060)

Varsinais-Suomen taajamien maankäytön, palveluiden ja liikenteen vaihemaakuntakaavan ratkaisut perustuvat liikennejärjestelmäsuunnitelmaan ja rakennemalliin. Rauvolanlahden (FI0200060) Natura 2000 -alueen luonnonsuojelulain 65 §:n mukainen vaikutusten arviointi on tehty Turun kaupungin Hirvensalon osayleiskaavaprosessissa.

Turun kaupunki on täydentänyt Hirvensalon osayleiskaavan alkupeleistä Natura-arviointia ELY:n lausunnossa esiin nostamien seikkojen osalta. Varsinais-Suomen ELY-keskus on antanut 29.3.2018 luonnonsuojelulain 65 §:n mukaisen lausunnon Hirvensalon osayleiskaavan Natura 2000 -alueisiin aiheutuvista vaikutuksista laaditusta arvioinnista. ELY-keskuksen lausunnossa todetaan yhteenvetona, että kaava-alueen ulkopuolelle ulottuvan melutorjunnan sisältö on Hirvensalon osayleiskaavassa tarpeen muotoilla kaavamääräyksessä niin, että sen velvoittavuus ulottuu yksiselitteisesti kaava-alueen ulkopuolelle. ELY-keskuksen mukaan em. tarkennuksella Hirvensalon osayleiskaavan ehdotus (4.12.2017) ei todennäköisesti merkittävästi heikennä niitä luontoarvoja, joiden perusteella alue on valittu Natura 2000 -verkostoon.

Hirvensalon osayleiskaavan Natura-arvioinnin, Natura-arvioinnin täydennyksen ja niistä saatujen ELY:n luonnonsuojelulain 65 §:n

mukaisten lausuntojen perusteella on todettavissa, että Varsinais-Suomen taajamien maankäytön, palveluiden ja liikenteen vaihemaakuntakaavan ratkaisut eivät todennäköisesti merkittävästi heikennä niitä luontoarvoja, joiden perusteella Rauvolanlahti (FI0200060) on valittu Natura 2000 -verkostoon.

Ruissalon lehdot (FI0200057)

Varsinais-Suomen taajamien maankäytön, palveluiden ja liikenteen vaihemaakuntakaava ei osoita muuttuvaa maankäyttöä tai liikennettä, joka kohdistuisi Ruissalon lehdot Natura-alueelle. Puolustusvoimien alueet merkitään kaavakarttaan teknisenä korjauksena seutukaavan aluevarausten jäätyä voimaan Turun kaupunkiseudun maakuntakaavan vahvistamisvaiheessa ko. alueilla. Alueen ympäristö- ja luontoarvot turvataan kokonaisuusmaakuntakaavassa olevien suojelu- ja muilla alueiden käyttöä ohjaavilla kaavamerkinnöillä ja erityislainsäädännöllä.

Hirvensalon osayleiskaavan ehdotusvaiheen osalta Turun kaupunki on tehnyt Natura-arvioinnin ja saanut siitä lausunnon ELY-keskuksesta. Arvioinnin ja lausunnon perusteella osayleiskaavan vaikutukset eivät merkittävästi heikennä Ruissalon lehdot Natura-alueella.

Vaihemaakuntakaavan kaavaratkaisuilla ei ole merkittäviä vaikutuksia Ruissalon lehdot Natura-alueelle.

Aneriojärvi (FI0200122)

Varsinais-Suomen taajamien maankäytön, palveluiden ja liikenteen vaihemaakuntakaava ei osoita muuttuvaa maankäyttöä tai liikennettä, joka kohdistuisi Aneriojärven Natura-alueelle. Taajamatoimintojen kehittämisen kohdealue on strateginen merkintä, joka ei aiheuta vaikutuksia Natura-alueelle. Alueen ympäristö- ja luontoarvot turvataan kokonaisuusmaakuntakaavassa olevien suojelu- ja muilla alueiden käyttöä ohjaavilla kaavamerkinnöillä ja erityislainsäädännöllä.

Vaihemaakuntakaavan kaavaratkaisuilla ei ole merkittäviä vaikutuksia Aneriojärven Natura-alueelle.

Selin saaristo (FI0200064)

Varsinais-Suomen taajamien maankäytön, palveluiden ja liikenteen vaihemaakuntakaava ei osoita muuttuvaa maankäyttöä tai liikennettä, joka kohdistuisi Selin saaristo Natura-alueelle. Alueen ympäristö- ja luontoarvot turvataan kokonaisuusmaakuntakaavassa olevien suojelu- ja muilla alueiden käyttöä ohjaavilla kaavamerkinnöillä ja erityislainsäädännöllä.

Vaihemaakuntakaavan kaavaratkaisuilla ei ole merkittäviä vaikutuksia Selin saaristo Natura-alueelle.

Pomponrahka (FI0200061)

Varsinais-Suomen taajamien maankäytön, palveluiden ja liikenteen vaihemaakuntakaava ei osoita muuttuvaa maankäyttöä tai liikennettä, joka kohdistuisi Pomponrahka Natura-alueelle. Pomponrahkaa lähimmät maankäyttöä koskevat muutokset ovat ohikulkutien eteläpuolella. Alueen ympäristö- ja luontoarvot turvataan kokonaisuusmaakuntakaavassa olevien suojelu- ja muilla alueiden käyttöä ohjaavilla kaavamerkinnöillä ja erityislainsäädännöllä.

Vaihemaakuntakaavan kaavaratkaisuilla ei ole merkittäviä vaikutuksia Pomponrahka Natura-alueelle.

8 YHTEENVETO SAADUSTA PALAUTTEESTA

8.1 LUONNOSVAIHE 2015

Varsinais-Suomen taajamien maankäytön, palveluiden ja liikenteen vaihemaakuntakaavaluonnoksesta saatiin 48 lausuntoa ja 20 mielipidettä. Palautteesta saatiin vastauksia ja kehittämisehdotuksia haettuihin, luonnoksessa hieman provosoidenkin esitettyihin ratkaisuihin, jotka koskivat maakuntakaavan strategisuutta sekä kaupan palveluverkon ja liikenneverkon rakenteita.

Yleisimmin palautteessa nousivat esiin seuraavat teemat, joiden tarkastelua jatketaan yhteistyössä kuntien ja muiden toimijoiden kanssa ehdotusta laadittaessa:

- Maakuntakaavan tehtävä ja rooli kuntakaavoituksen ohjauksessa sekä kaupunkiseudun elinvoimaisuuden edistämisessä.
- Maakuntakaavan merkintöjen sitovuus/ohjeellisuus sekä mittakaavasta ja vaiheittain laadinnasta johtuvat tulkinnot.
- Kaavan teemat ja ratkaistavat kysymykset.
- Kehittämisperiaattemerkinnät sekä Turun kaupunkiseudulla ydinkaupunkialueen rajaus.
- Aktiivisen maankäytön aluevarausmerkintöjen rajaukset ja merkitys kuntakaavoituksessa.
- Kaupan alueiden mitoitus.

Kaavatyön eräs keskeinen tavoite on ollut kehittää maakuntakaavoituksen sisältöä ja strategista esittämistapaa. Prosessin aikana ja saadun palautteen perusteella on käynyt yhä selvemmäksi, että maakuntakaavan suunnittelun pitkä aikajänne ja toisaalta nopeasti muuttuva toimintaympäristö edellyttävät suunnittelulta uudenlaista tarkastelutapaa. Tavoitteena on edelleen kehittää kaavan esitystapaa kohti vyöhykesuunnittelua, jossa taajamaan kuuluvien maankäyttötarkoitusten järjestäminen voisi tapahtua joustavammin ja kestävästi liikennejärjestelmää tukien. Vyöhykesuunnittelun lisäksi tärkeänä työkaluna ovat olleet strategiset kehittämisperiaattemerkinnät, joiden tarkoituksena on kohdentaa seudun elinvoimaisuuden kannalta merkityksellisiä kehittämisen painopisteitä.

Otteet luonnosvaiheen palautteeseen laaditusta yleisvastineesta:

”Maakuntakaavan tehtävä

Lausunnoissa nostetaan esiin maakuntakaavan rooli kuntakaavoituksen ohjausvälineenä ja entistä strategisempaan suuntaan vietävää suunnittelua pidetään yleisesti hyvänä ja oikeasuuntaisena. Tälle kehitykselle ristiriitaisena pidetään erityisesti kaupan ohjauksen sitovuutta ja rajoittavuutta. Lausunnoissa on painotettu, että maakuntakaavan tulisi entistä voimakkaammin keskittyä kaupunkiseudun elinvoimaisuuteen ja sitä edistäviin toimiin. Tämän nähdään toteutuvan parhaiten siten, että maakuntakaava mahdollistaa ja sallii enemmän liikkumavaraa sekä tukee kuntien ratkaisuvaltaa maankäytön kehittämisen että kilpailukyvyndistämisen osalta.

Maakuntakaavan merkintöjen sitovuus/ohjeellisuus sekä mittakaavasta ja vaiheittain laadinnasta johtuvat tulkinnot

Lausunnoissa on tuotu esiin tarve selventää maakuntakaavojen määristysten sitovuutta/ohjeellisuutta. Samoin maakuntakaavan mittakaavasta johtuva merkintöjen tulkinta kaipaa selventämistä. Vaiheittain laadittava kaava asettaa myös haasteita kaavan tulkitsemiselle, jota on syytä selventää.

Taajamien maankäyttö yleisesti

Kaavan tavoitetta kasvattaa taajama-alueita pääsääntöisesti sisään-päin, pidetään pääsääntöisesti kannatettavana. Lausunnoissa on toisaalta otettu myös kantaa taajamien kasvualueiden, ns. lievealueiden rakentumisen ohjaustarpeeseen sekä taajamien ulkopuolisten alueiden kehittämiseen maakuntakaavalla.

Kauppa

Vaihemaakuntakaavan kaupan ratkaisu on saanut sekä myönteistä että kielteistä, osin ristiriitastakin palautetta. Keskustojen elinvoiman turvaaminen koetaan yleisesti tärkeäksi, mutta mitoitus rajoittavaksi, osin turhaksikin. Uusia keskustojen ulkopuolisia seudullisen kaupan alueita ei ole maakuntakaavaluonnoksessa olevien lisäksi esitetty. Alueiden rajauksiin, toimialamäärittelyihin ja mitoitukseen toivotaan tarkistuksia. Seudullisesti merkittävän vähittäiskaupan alarajan esitystapaa pidetään vaikealukuisena.

Liikenne

Liikenneverkon ratkaisusta saadussa palautteesta esille nousevat jo valmisteluvaiheessa tunnistetut teemat: Varsinais-Suomen asema ja ulkoiset yhteydet, VAK- ja terminaaliratapihat, Liedon VT 10 kääntö ja Parainen-Nauvo kiinteä yhteys.

Kaupunkikehittämisen kohdealue

Kaupunkikehittämisen kohdealue -merkintää ja seutukeskuskohtaisia rajauksia on pidetty pääsääntöisesti hyvänä ratkaisuna. Turun kaupunkiseudun kuntien lausunnoissa on painotusta kuitenkin pidetty liiaksi taajamatoimintojen alueisiin kohdistuvana ja edellytetty ydinkaupunkialueen kaupunkikehittämisen kohdealueen rajauksen tarkistamista rakennemallissa esitetyn rajauksen mukaiseksi lisätynä Liedon keskustaajamalla.

Taajamatoimintojen kehittämisen kohdealue

Merkintää on esitetty käytettävän laajemmin kuvaamaan seudullisia kehitettäviä taajama-alueita (mm. Salon seutu) ja osaa kaupunkikehittämisen kohdealueista (satelliittit) on esitetty muutettavaksi taajamatoimintojen kehittämisen kohdealueiksi satelliittikohdealueiden erillaisuuden vuoksi (Turun kaupunkiseutu).

Muut strategiset kehittämisperiaattemerkinnät

Uusia strategisia kehittämisperiaattemerkintöjä pidetään oikeasuuntaisina, mutta niihin kaivataan tarkennusta. Erityisesti sinisellä katkoviivalla osoitetut alueet, joilla taajama-alueen laajentumisen vaikutukset seudun yhdyskuntarakenteen kehitykselle on selvitettävä, on koettu sisällöltään, selvittämisvelvoitteiltaan ja prosessiltaan tarkennusta vaativaksi. Yhdyskuntarakenteen raja -merkintään on suhtauduttu varauksellisesti ja sen sisällön/rajausten tarkistamista tai merkinnän poistamista kokonaan esitetään monissa lausunnoissa.

Aktiivisen maankäytön aluemerkinnot

Turun kaupunkiseudun kuntien lausunnoissa todetaan, että aktiivisen maankäytön aluemerkinnoilla on suuri merkitys kuntien kaavoitukselle ja että kuntien tarpeet tulee paremmin huomioida, jotta kuntien kaavoitus on tulevaisuudessakin maakuntakaavan maankäytön mukaista.

Lausunnoissa on esitetty mm. tarkistamistarpeita C-alueisiin sekä näkemyksiä käyttötarkoitukseltaan muuttuvien alueiden aluevaraus-

merkitemistapaan. Lausunnoissa on jo tehtyjen tarkistusten lisäksi osoitettu aktiivisen maankäytön aluevarausten tarkistamistarpeita. Lisäksi merkittävimpien laajentuvien alueiden osalta tulee perusteluina esittää taajamatarkastelun tuloksia.

Turun saarien osalta ovat lausunnoissa esiin nousevat tavoitteet osin ristiriitaisia. Toisaalta saaret koetaan haja-asutusalueeseen verrattavissa olevaksi alueeksi, jonka rakentumisen halutaan tapahtuvan ns. itseohjautuvana ja suunnittelutarveratkaisuihin ja yleiskaavoitukseen perustuen. Toisaalta keskeisen, tiehen tukeutuvan Satava-Kakserran nähdään olevan jo osa Turun yhdyskuntarakennetta, jonka kehittäminen tulevaisuudessa tulee perustua kaavoitukseen.”

Katso liite 10. Varsinais-Suomen taajamien maankäytön, palveluiden ja liikenteen vaihemaakuntakaavaluonnoksen lausunnot ja mielipiteet sekä niihin laaditut vastineet.

8.2 EHDOTUSVAIHE 2017 - LAUSUNNOT

Vaihemaakuntakaavaehdotuksesta saatiin 37 lausuntoa. 11 tahoa ilmoitti, ettei anna lausuntoa tai ettei sillä ole aihetta lausunnon antamiseen.

Saadut lausunnot osoittivat, että periaatteessa teknisesti yksinkertaisen vaihemaakuntakaavan suhde voimassa olevaan kokonaismaakuntakaavaan on vaikeasti ymmärrettävissä jopa kaavoituksen ammattilaisten piirissä. Teemakohtainen vaihemaakuntakaavoitus tarjoaa kokonaiskaavoitusta paremmat mahdollisuudet syventyä kulloinkin käsitellyssä olevaan teemaan (vrt. oikorata, tuulivoima). Samalla kuitenkin kasvaa riski, että sisältöjä arvioidaan maakuntakaavan strategisuuden ja yleispiirteisyyden edellyttämää tarkkuutta yksityiskohtaisemmin.

Muutosten suhde muihin voimassa oleviin, muuttumattomiin kaavamerkintöihin tulisi käydä ilmi epävirallisen yhdistelmäkaavakartan, teemakarttojen sekä vaikutusten arvioinnin avulla. Erityisesti liikenteen muutosten havainnollistaminen osoittautui vaikeaksi, koska merkintöjen ja määräysten harmonisoinnin vuoksi koko teema kaikkine merkintöineen näytettiin kaavakartalla, vaikka vain pieneen, luettelossa eriteltyn osaan kohdistui muutoksia.

Saaduissa lausunnoissa merkintöihin esitetyt muutokset olivat pieniä ja pääsääntöisesti teknisiä korjauksia, joista osa oli pienimitakaavaisen, yleispiirteisen maakuntakaavakartan esitystavan ja tulkinnan marginaaliin sisältyviä.

Merkityksellisimmät lausunnoissa todetut puutteet kohdistuivat kaavan vaikutusten arviointiin sekä epäselvyyksiin vähittäiskaupan suuryksiköiden määräyksissä.

Useassa lausunnossa todettiin, että Varsinais-Suomen kuluneen vuoden aikana kohdistunut taloudellinen kehitys – positiivinen rakennemuutos – ei riittävällä tavalla näy vaihemaakuntakaavan tavoitteissa ja mitoituksessa.

Liite 10 b Varsinais-Suomen taajamien maankäytön, palveluiden ja liikenteen vaihemaakuntakaavan 1. ehdotuksen lausunnot ja niihin laaditut vastineet.

8.3 EHDOTUSVAIHE 2017 - 2018 NÄHTÄVILLÄ OLO

Varsinais-Suomen taajamien maankäytön, palveluiden ja liikenteen vaihemaakuntakaavaehdotus oli maakuntahallituksen päätöksen ja MRL 65 § ja MRA 12 §:n mukaisesti julkisesti nähtävillä 15.12.2017–26.1.2018 välisen ajan. Ehdotuksesta saatiin määräaikaan mennessä yhteensä 17 muistutusta, joista osa oli nimetty lausunnoksi. Määräajan jälkeen tulivat vielä Loimaan ja Paimion kaupunkien lausunnoiksi nimeämät kannanotot.

Muistutusten keskeinen sisältö/kohdistuminen
Turku

- Blue Industry Park: telakan (T) ja Upalingontien alueen (TP) maankäyttö
- Halisten taajamatoimintojen alueen (A) rajaus
- Orikedon/Topinon maankäyttö (TP ja E)
- LogiCity-alueen maankäyttö (T/TP) ja lentokentän melualueet, Loimaa
- moottoritiemerkinnän jatkaminen, Pyhäranta
- taajamatoimintojen kehittämisen kohdealue merkintä ja/tai keskustatoimintojen alue (C) Sauvo
- taajamatoimintojen kehittämisen kohdealue merkintä, Laitila
- pohjoinen eritasoliittymä

Muut (yksityiset 6, yhdistykset 6)

Yksityisten muistutukset kohdistuvat

- Turun saarille osoitettuun Yhdyskuntarakenteen laajentumisen selvitysalue -kehittämisperiaatemarkintään,
- Koski TI kunnan uuteen työpaikka-aluemerkintään ja taajamatoimintojen aluerajauksen laajuuteen, sekä nähtäville asettamisen kuulusmenettelyyn,
- Espoo-Salo radan paikallisjunaliikennemahdollisuuden puuttumiseen välillä Muurla-Suomusjärvi, ratalinjauksen sijaintiin erillään moottoritien liikennekäytävästä sekä Suomusjärvelle osoitettuun Taajamatoimintojen kehittämisen kohdealue -kehittämisperiaatemarkintään,
- Suomusjärvelle (Kitula/Salo) osoitettuun Taajamatoimintojen kehittämisen kohdealue -kehittämisperiaatemarkintään sekä Espoo-Salo ratalinjaukseen,
- Liedossa valtatie 10 liittyviin liikenneturvallisuuskysymyksiin välillä Yliskulma-Tarvasjoki,
- Ruskolla sijaitsevan Vahdontien yhdystiemarkintään

Yhdistysten muistutukset kohdistuvat

- Turun saarten Satava-Kakserran taajamatoimintojen aluevarauksen laajuuteen ja Yhdyskuntarakenteen laajentumisen selvitysalue -kehittämisperiaatemarkintään sekä selostuksen sisältöön kyseisten merkintöjen osalta (Kaksertaseura ry)

- maakuntakaavan laadintaan vaiheittain (vaihemaakuntakaavan luettavuus ja tulkinta), Yhdyskuntarakenteen laajentumisen selvitysalue -kehittämisperiaattemerkintään yleisesti, Turun saarten kaavoittamiseen asuinkäyttöön, Uittamon siltayhteyteen sekä Turun välikehän kehittämiseen (Meidän Turku -Värt Åbo ry)
- Vt 10 eteläisen ohitustien kumoamiseen (linjaus halutaan säilyttää) sekä vt 10 liikenneturvallisuus- ja sujuvuuskysymyksiin (Keskustan Liedon paikallisyhdistys)
- Liedon ns. 10 -tien pohjoiseen kääntöön Vt 9:lle ja siitä aiheutuviin vaikutuksiin (Liedon Maamiesseura ry)
- Turun lentokentän pohjoispuolisiin työpaikka-aluevarauksiin (Santalankulman omakotiyhdistys),
- pyöräilyn seudullisten laatuikäytävien kattavuuteen ja merkitsemistavan riittävyteen ja vaikuttavuuteen, pyöräilyn yhdistämiseen tiiviimmäksi osaksi muita liikkumismuotoja mm. tulevaisuuden lähijunat, vanhetuneeseen termiin kevyt liikenne (Turun polkupyöräilijät ry)

Saatuihin muistutuksiin on laadittu vastineet. Muistutusten perusteella on tehty kaavaehdotukseen neljä tekniluonteista korjausta:

- Turku: telakka-alueen teollisuustoimintojen alueen (T) rajauksen tarkistus,
- Turku: Halisten taajamatointojen alueen (A) rajauksen tarkistus,
- Rusko: Vahdontien yt-merkinnän poisto välillä Kehätie–Ruskontie,
- Laitila: VT8 pohjoisen eritasoliittymän kumoamismerkinnän poisto.

Muut muistutuksissa esille nostetut tarkistus- ja korjausesitykset eivät ole kaavaa varten laadittujen selvitysten mukaan perusteltavissa, mittakaavaltaan ja sisällöltään maakuntakaavatasoisia tai ne tullaan teemasisältönsä vuoksi ratkaisemaan seuraavien kaavaprosessien yhteydessä.

Kaavaehdotuksen nähtävilläolon jälkeen selostusta on täydennetty. Kaavamerkintöihin ja -määräyksiin on tehty seuraavat tekniset korjaukset

- maa- ja metsätalousalueen voimassa oleva aluekohtainen suunnittelumääräys (harmonisointi)

- vähittäiskaupan kehittämisen kohdealueen suunnittelumääräyksen tarkennus
- kumoutuvan vähittäiskaupan suuryksikön km-merkintä

Liite 10C Varsinais-Suomen taajamien maankäytön, palveluiden ja liikenteen vaihemaakuntakaavan ehdotuksen muistutukset ja niihin laaditut vastineet.

8.4 HYVÄKSYMINEEN

Maakuntavaltuusto hyväksyi Varsinais-Suomen taajamien maankäytön, palveluiden ja liikenteen vaihemaakuntakaavan kokouksessaan 11.6.2018. Hyväksymispäätöksestä tehtiin 2 kpl valituksia, jotka tullaan käsittelemään muutoksenhakuviranomaisena toimivassa Turun hallinto-oikeudessa.

Maakuntahallitus määräsi päätöksellään 27.8.2018 maankäyttö- ja rakennuslain 201 § mukaisesti vaihemaakuntakaavan tulemaan voimaan ennen kuin se on saanut lainvoiman. Kaavan voimaantulosta on kuulutettu maankäyttö- ja rakennusasetuksen 93 §:n mukaisesti välittömästi määräyksen antamisen jälkeen: Varsinais-Suomen liiton toimisto on lähettänyt kuulutuskirjeen liiton jäsenkunnille, joiden on tullut kuuluttaa maakuntakaavan hyväksymispäätöksestä kunkin kunnan oman kunnallisten ilmoitusten julkaisukäytännön mukaisesti. Kuulutus on ollut näkyvissä kunnan omalle ilmoitustaululle.

Maakuntahallituksen päätös on lähetetty välittömästi tiedoksi muutoksenhakuviranomaiselle Turun hallinto-oikeudelle. Lisäksi voimaantullut maakuntakaava on saatettu tiedoksi niille ministeriöille, joita asia koskee sekä muille asetuksen 95 §:ssä mainituille viranomaisille.

Maankäyttö- ja rakennusasetuksen 93 §:n mukaan maakuntakaava on tullut voimaan, kun siitä on kuulutettu maakuntakaavan alueeseen kuuluvissa kunnissa niin kuin kunnalliset ilmoitukset niissä julkaistaan.

9 MAAKUNTAKAAVAN TOTEUTUMINEN JA SEURANTA

9.1 TOTEUTUMINEN

Maakuntakaava velvoittaa viranomaisia toiminnassaan edistämään kaavan toteutumista.

Maankäyttö- ja rakennuslain 32 §:n mukaan *maakuntakaava on ohjeena laadittaessa ja muutettaessa yleiskaavaa ja asemakaavaa sekä ryhdyttäessä muutoin toimenpiteisiin alueiden käytön järjestämiseksi. Viranomaisten on suunnitellensa alueiden käyttöä koskevia toimenpiteitä ja päättäessään niiden toteuttamisesta otettava maakuntakaava huomioon, pyrittävä edistämään kaavan toteuttamista ja katsottava, ettei toimenpiteillä vaikeuteta kaavan toteuttamista. Maakuntakaava ei ole oikeusvaikutteisen yleiskaavan eikä asemakaavan alueella voimassa muutoin kuin 1 momentissa tarkoitetun kaavojen muuttamista koskevan vaikutuksen osalta.*

Maakunnan liiton keskeisin toteutustyökalu on maakuntastrategian visiota toteuttava kumppanuusfoorumitoiminta. Liitto järjestää vuosittain useita sidosryhmille suunnattuja suunnittelufoorumeita, joissa käsitellään maakuntakaavaa ja sen tavoitteita edistäviä teemoja.

Lisäksi maakunnan liitto toteuttaa maakuntakaavaa mm. antaessaan lausuntoja kuntien maankäytön suunnitelmista ja muista hankkeista, sekä osallistumalla yhteistyöhankkeiden valmisteluun ja toteutukseen.

Käytännössä maakuntakaavaa toteutetaan kuntien yleis- ja asemakaavoilla, joiden tavoitteena ovat eri rakennushankkeiden toteuttaminen. Infrastruktuurihankkeiden rahoitus on suurelta osin julkista,

valtion tai kuntien rahoitusta, mutta muu rakentaminen tehdään pääosin yksityisellä rahoituksella. Maakuntakaavassa ei oteta yksityiskohtaisesti kantaa rakentamisen tehokkuuteen tai tarkkaan sijaintiin. Pääpaino on strategisissa kehittämisperiaatemerkinnöissä ja niihin liittyvissä tavoitteellisissa suunnittelumääräyksissä – eri toimintojen ja arvojen yhteensovittamisessa hyvää ympäristöä ja kestävä kehitystä tukevalla tavalla.

Maakunnan liikennejärjestelmätyössä laadittavassa liikennestrategiassa luodaan maakunnan yhteinen näkemys liikennejärjestelmän kehittämisestä ja määritellään toteutuksen kärkihankkeet. Hallituskausittain laadittavassa liikennepoliittisessa selonteossa priorisoidaan hankkeet kansallisella tasolla. Suurten liikenneinvestointien toteuttamisessa valtion rahoitus on merkittävä. Suuret liikenneinvestoinnit päätetään eduskunnassa. Maakuntakaavan yleispiirteisyys yhdessä perusteellisten ja tarkkojen selvitysten tuottaman yksityiskohtaisen tiedon kanssa asettaa karttatekniselle esitystavalle haasteita. Maakuntakaavan tarkistaminen teemakohtaisille vaihekaavoilla vaikeuttaa kokonaisuuden hahmottamista. Kaavan sisällön lukeminen ja tulkitseminen tulee jatkossa yhä enemmän tukeutumaan digitaalisen kaavayhdistelmän käyttöön.

9.2 SEURANTA

Maakuntakaavan toteutumisen seuranta ja edistäminen on merkittävässä roolissa sekä kuntien kanssa käytävissä viranomais- ja kehitysneuvotteluissa että maankäytön suunnitteluun liittyvissä yhteistyöhankkeissa. Kuntakaavoituksesta annetavat lausunnot ovat myös tärkeä maakuntakaavan toteutumisen seurannan ja edistämisen seurantaväline. Lisäksi maankäytön toteutumista seurataan kuntatasolla vuosittaisten talous- ja toimintasuunnitelmien ja kaavoituskatsausten avulla.

Toteutumisen seurantaa ollaan kehittämässä järjestelmällisempään ja ajantasaisempaan suuntaan. Seuranta rakennetaan taajamien maankäytön, palveluiden ja liikenteen vaihemaakuntakaavaa varten tehdyn keskusverkkoselvityksen pohjalta. Selvityksessä tarkasteltiin taajamien kehitystä 1990–2010 -välisenä aikana. Seurannasta on tarkoitus tehdä jatkuvaa hyödyntäen Lounaistietoon vietyä Turun kaupunkiseudun rakennemallin ja MAL-sopimuksen toteutumisen seurannan indikaattoreita.

Maakuntakaavoitus on muuttumassa aiempaa strategisemmaksi ja liikennejärjestelmätyöltä edellytetään syvempää integrointia alueidenkäytön suunnitteluun. Samalla tulee kehittää suunnitteluvälineitä ja -prosesseja vastaamaan uusia vaatimuksia. Tavoitteena on yksi avoin ja vuorovaikutteinen jatkuvan aluerakenteen- ja liikennejärjestelmätyön prosessi, joka tuottaa sisällöt lakisääteisiin maakuntakaavoihin ja liikennejärjestelmäsuunnitelmiin.

LÄHTEET

- Arcus Oy ja Oy VR-Rata Ab (2008). Saramäen alueen terminaaliraitteistojen yleissuunnittelu, suunnitelmaselostus. 22 s.
- Aro, T. (2014). Nurmijärvi ilmiöstä Helsinki ilmiöön! [<http://www.timoaro.fi/2014/12/>] 27.5.2015.
- Destia Oy (2014). Parainen–Kemiönsaari tieverkkosuunnitelman päivittäminen. Varsinais-Suomen liitto. 45 s.
- Elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus (2010). Turun kehätien (kantatie 40) parantaminen välillä Kausela–Kisäsmäki. Yleissuunnitelma. Varsinais-Suomen Elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksen julkaisuja. 85 s.
- Elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus (2010). Kaarinan läntinen ohikulkutie. Yleissuunnitelma. Varsinais-Suomen Elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksen julkaisuja. 60 s.
- Elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus (2012). Valtatien 8 parantaminen Laitilan keskustan kohdalla. Tiesuunnitelma. Luonnos.
- Elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus (2013). Mt 2200 Kaarinantien kääntö. Ympäristövaikutusten arviointiselostus. 73 s.
- Elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus (2013). Valtatien 9 ja maantien 224 Auran keskustan eritasoliittymän alustava yleissuunnitelma.
- Elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus (2014). Turku–Tampere-kehityskäytäväselvitys. Loppuraportti. 56 s.
- Elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus (2014). E 18 Turun kehätie. Kehittämisselvitys. 28 s.
- Elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus (2014). Kantatien 52 parantaminen Perniöntien (Toravuori) - mt 110 välillä, Salo (Tiesuunnitelma).
- Elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus (2014). Pääteiden E8 ja E18 aluevaraussuunnitelma Raision keskustan kohdalla. Raportteja 6/2014. 39 s.
- Finavia (2009). Lentokoneliikenteen ennuste 2027. Karkean tason tarkastelu. Muistio 28.5.2009.
- Helsingin ratakeskus (1992). Paimion–Piikkiön radanoikaisu. Yleissuunnitelma. 20 s.

Kosonen, L. (2013). Kolmen kaupunkijärjestelmän malli. <<http://www.urbanfabrics.fi/Main/HomePage-fi>> 11.5.2015.

Laaksonen, M. (2014). Varsinais-Suomen paikallisjunaliikenteen kehityspolku (julkaisematon selvitys).

Marjanen, H. ja M. Malmari (2012). Ostoksia ja elämyksiä – ostoskäyttäytymisen muutos, ostosmatkojen suuntautuminen ja ostopaikan valintakriteerit Turun työssäkäyntialueella KUMU 2011 -tutkimuksen valossa. Turun kauppakorkeakoulu, Turun yliopisto. 174 s.

Merenkulkulaitos (2002). Öron väylän ympäristövaikutusten arviointiselostus. 101 s.

Pöyry (2010). Turun kaupunkiseudun rakennemalli 2035. Loppuraportti 2.4.2012 ja ydinkaupunkiseudun kartta.

Ramboll (2011). Turun lentoaseman ja yleiskaavojen alueet. Vesitarkastelu, pohjavesiselvitys ja Natura-arviointi. 72 s.

Ramboll (2013). Varsinais-Suomen kaupan palveluverkkoselvitys 2013. Loppuraportti. 111 s.

Ramboll (2014). Valtatien 10 linjausvaihtoehtojen aluerakenneselvitys. 25 s.

Ramboll (2015). HOTPOT – kulkumuotojen keitos vaativaankin makuun. Valtatien 8 suunnittelukilpailun voittajatyö. 25 s.

Ramboll (2015). Varsinais-Suomen vaihemaakuntakaava. Kaupallisten vaikutusten arviointi. 53 s.

Ramboll (2015). Vt8 liikennejärjestelyt Laitilan kaupungin kohdalla, Liikenteen ja maankäytön selvitys. 54 s.

Ramboll (2017). Varsinais-Suomi. Keskusta-alueiden ulkopuolisten kaupan alueiden saavutettavuustarkastelu. 21 s.

Ratahallintokeskus (2009). Turun tavaratapiha. Muistio 27.10.2009.

Real projekti (2012). Turun rakennemuutosalueet. Kiinteistö- ja elinkeinotaloudellinen analyysi. 58 s.

Ristimäki, M., M. Tiitu, H. Kalenoja, V. Helminen ja P. Söderström (2013). Yhdyskuntarakenteen vyöhykkeet Suomessa. Jalankulku-, joukkoliikenne- ja autovyöhykkeiden kehitys vuosina 1985–2010. Suomen Ympäristökeskuksen raportteja 32. 141 s.

Ristimäki, M. ja tutkimusryhmä. (2017). Yhdyskuntarakenteen tulevaisuus kaupunkiseuduilla. Kaupunkikudokset ja vyöhykkeet. Suomen Ympäristökeskuksen raportteja 4/2017. 182 s.

Ruskon kunta (2013). Ruskon eteläosan osayleiskaava. Turun lentoaseman ympäristön osayleiskaava. Ehdotus.

Ryytänen, E., A. Vaahtera, T. Raivio ja Y. Gilbert (2013). Turun Ratapihan VAK-riskitaso ja Turun konepaja-alueen asemakaava- ja asemakaava-muutosehdotus. Loppuraportti (viranomaiskäyttöön). 36 s.

Salon kaupunki (2014). Potentiaaliset yritysalueet Salossa. Salon yritysalueiden kehittäminen osana Etelä-Suomen kehityskäytävää. 61 s.

Sito Oy (2009). Hirvensalon uuden sillan (Uittamonsilta) vaikutusten arviointi mantereeseen puolella. Turun kaupunki, Ympäristö- ja kaavoitusvirasto. 16 s.

Sito Oy (2011). Selvitys valtatie 10 linjausvaihtoehtoista Liedossa. Varsinais-Suomen liitto. 79 s.

Sweco (2014). Pyhärannan kunta. Ihoden osayleiskaavan liikenneselvitys. Sweco Ympäristö Oy, Tampere. 23 s.

Tiehallinto (2004). Kantatien 52 liikenteellinen ja yhdyskuntarakenteellinen tarkastelu. Tiehallinto, Tampere. 39 s.

Tiehallinto (2004). Kantatie 52, Salon itäisen ohikulkutien rakentaminen. Yleissuunnitelma. 20 s.

Tiehallinto (2008). Kaarinan läntinen ohikulkutie. Ympäristövaikutusten arviointiselostus ja alustava yleissuunnitelma. 77 s.

Tiehallinto (2008). Tiehallinnon ja Merenkulkulaitoksen selvitys Saaristotien ja Öron väylän kehittämisestä maakuntakaavaa varten. Muistio 11.12.2008.

Tiehallinto (2009). Valtatie 8 parantaminen Laitilan keskustan kohdalla. Liikenteellinen selvitys. 20 s.

Turun kaupunki (2001). Turun yleiskaava 2020.

Turun kaupunki (2010). Hirvensalon osayleiskaava. Luonnoskartta.

Turun kaupunki (2014). Asemakaavan ja asemakaavanmuutosehdotukset ”Mustasuo” ja ”Maa-ainespuisto”.

Turun kaupunkiseudun kuntien ja valtion välinen maankäytön, asumisen ja liikenteen aiesopimus vuosille 2012–2015 (2012). 15 s.

Turun kaupunkiseudun MAL-ryhmä (2014). Turun kaupunkiseudun asunto- ja maapoliittinen ohjelma 2014–2017. 34 s.

Turun kaupunkiseudun MAL-ryhmä. Seudullisen rakennemallin toteuttamisohjelma: Haja-asutus ja lieverakentamisen ohjauksen sekä asemakaavoitettaviksi ohjelmoitujen alueiden vyöhyketarkastelu.

Valtion ja Turun kaupunkiseudun kuntien välinen maankäytön, asumisen ja liikenteen sopimus 2016–2019. (2016). 36 s.

Varsinais-Suomen liitto (2008). Öron väylän tarve ja liikennemääräarvio. 23 s.

Varsinais-Suomen liitto (2014). Varsinais-Suomen maakuntastrategia. 70 s.

Varsinais-Suomen liitto (2014). Varsinais-Suomen liikennestrategia 2035+. 61 s.

Varsinais-Suomen liitto (2014). Turun seudun (rakennemallialueen) liikennejärjestelmäsuunnitelma. 56 s.

Varsinais-Suomen liitto (2015). Maakunnan tila. Katsaus Varsinais-Suomen kehitykseen syksyllä 2015. 34 s.

Wahlström, I. ja S. Kajander (2014). Selvitys Öron saaren liikenteen tarpeista ja kannattavuudesta. Merenkulkualan koulutus- ja tutkimuskeskus, Turun yliopisto. 43 s.

WSP Finland Oy (2015). Parainen–Nauvo kiinteä yhteys, Haverön ja lauttapaikan siltavaihtoehtojen toteutettavuusselvitys. Varsinais-Suomen ELY-keskus. 23 s.

YM, TEM, LVM ja MMM (2015). Uusiutumiskykyinen ja mahdollistava Suomi. Aluerakenteen ja liikennejärjestelmän kehityskuva 2050. 48 s.

Kuntien asema- ja yleiskaavat, muut suunnitelmat ja selvitykset.

Ympäristöhallinnon julkaisut, tutkimukset ja tietoaaineistot.

HYVÄKSYTTÄVÄT KAAVA-AINEISTOT

KAAVAKARTTA 1:175 000

KAAVAMERKINNÄT JA -MÄÄRÄYKSET

TÄYDENTÄVÄ KARTTA-AINEISTO

EPÄVIRALLINEN YHDISTELMÄKARTTA 1:175 000

KAUPUNKISEUTUKOHTAISET KAAVAKARTAN SUURENNOKSET 1:75 000

LIITTEET

LIITE 0.

KAAVAKORTIT (KAAVAMERKINTÖJEN JA -MÄÄRÄYSTEN PERUSTELUT, MUUTOKSET JA VAIKUTUKSET)

LIITTEET 1–5.

SEUTUKUNTAKOHTAISET TEEMAKARTAT SEKÄ MAANKÄYTÖN JA LIIKENTEEN MUUTOKSET

LIITE 6.

TURUN KAUPUNKISEUDUN VYÖHYKKEET JA PALVELUPISTEET

LIITE 7.

KAAVARATKAISUN SEUTUKUNTAKOHTAISET PERUSTELUT

LIITE 8.

TAAJAMATARKASTELUN LÄHTÖKOHDAT: TAAJAMARAKENNE, TAAJAMAVÄESTÖN OSUUS ASUKKAISTA JA ASUKASTIHEYDSKEHITYS SEKÄ TAAJAMIEN PINTA-ALAN KEHITYS

LIITE 9.

LUETTELO VARSINAIS-SUOMEN YLI 2 000 K-M² KAUPAN YKSIKÖISTÄ 2014/2016.

LIITE 10.

VARSINAIS-SUOMEN TAAJAMIEN MAANKÄYTÖN, PALVELUIDEN JA LIIKENTEEN VAIHEMAAKUNTAKAVALUONNOKSEN LAUSUNNOT JA MIELIPITEET SEKÄ NIIHIN LAADITUT VASTINEET.

LIITE 10B.

TAAJAMIEN MAANKÄYTÖN, PALVELUIDEN JA LIIKENTEEN VAIHEMAAKUNTAKAAVAN 1. EHDOTUKSESTA SAADUT LAUSUNNOT SEKÄ NIIHIN LAADITUT VASTINEET

LIITE 10C.

VARSINAIS-SUOMEN TAAJAMIEN MAANKÄYTÖN, PALVELUIDEN JA LIIKENTEEN VAIHEMAAKUNTAKAAVAN EHDOTUKSEN MUISTUTUKSET JA NIIHIN LAADITUT VASTINEET.

LIITE 11.

VARSINAIS-SUOMI. KESKUSTA-ALUEIDEN ULKOPUOLISTEN KAUPAN ALUEIDEN SAAVUTETTAVUUSTARKASTELU. RAMBOLL 2017

MUUT LIITEAINEISTOT:

KESKUSVERKKOSELVITYKSEN RAPORTOINTI VARSINAIS-SUOMEN LIITON TIETOISKUINA: [HTTP://WWW.LOUNAISTIETO.FI](http://www.lounaistieto.fi)

PALVELUT VARSINAIS-SUOMEN TAAJAMISSA ANALYYSI 4.4.2017

TAAJAMIEN YHDYSKUNTARAKENNE HAJAUTUU VARSINAIS-SUOMESSA, TIETOISKU 7.4.2015

VARSINAIS-SUOMEN KESKUSVERKKO , TIETOISKU 31.3.2014

VARSINAIS-SUOMEN LIITTO
EGENTLIGA FINLANDS FÖRBUND
REGIONAL COUNCIL OF SOUTHWEST FINLAND

PL 273 (Ratapihankatu 36) | 20101 Turku
+358 2 2100 900 | kirjaamo@varsinais-suomi.fi
www.varsinais-suomi.fi | Y – 0922305-9