

Liite 1: Turun kaupungin lausunto maakuntakaavaluonnoksesta

Turun kaupunki ilmoittaa lausuntonaan maakuntakaavaluonnokseen seuraavaa:

Maakuntakaavassa tulee voimakkaammin keskittyä kaupunkiseudun elinvoimaisuuteen ja sitä edistäviin toimiin. Yhteiskunta ja kaupunkiseudut tulevat lähivuosikymmeninä olemaan voimakkaan ja vaikeasti ennakoitavan muutoksen alaisia. Maakuntakaavassa tulee sallia liikkumavaraa vielä näköpiirin ulkopuolella oleville muutoksille. Yleisominaisuus kaavassa tulisi olla mahdollistavuus; määräysten henki tulee olla myönteisempi.

Maankäyttö- ja rakennuslain ydinajatuksen mukaan maakuntakaava on ohjeena laadittaessa ja muutettaessa kuntakaavoja. Uudet strategiset kaavamerkinnot ja -määräykset ovat oikeansuuntaisia, mutta kaipaavat kuitenkin tarkentamista. Aktiivisen maankäytön aluemerkinnoilla (C, A, TP, T, E) on suuri merkitys kuntakaavoitukselle. Kuntien tarpeet tulee paremmin huomioida maakuntakaavoituksessa, jotta kuntien yleis- ja asemakaavoitus on tulevaisuudessakin maankuntakaavan maankäytön mukaista.

Ohjeellisuuden rinnalla on monissa läpiviedyissä hankkeissa ja mm. kaupan sijaintia ohjaavien säädösten myötä ilmaantunut vahva sitovuus ja rajoittavuus. Maakuntakaavan sisällössä tulee ymmärrettävästi osoittaa mitkä määräykset ja rajoitukset ovat sitovia ja mitkä kaavataso ydinominaisuuden mukaisesti ohjeellisia.

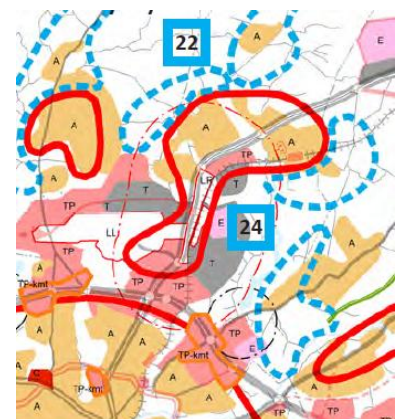
Kunnat toivovat mahdollisimman avointa kaavoitusprosessia ja vuorovaikutteisuutta myös keskustelunavausmaisen kaavaluonnoksen ja lopullisen kaavaehdotuksen lausuntokierroksen välillä.

Kaupunkikehittämisen kohdealueet

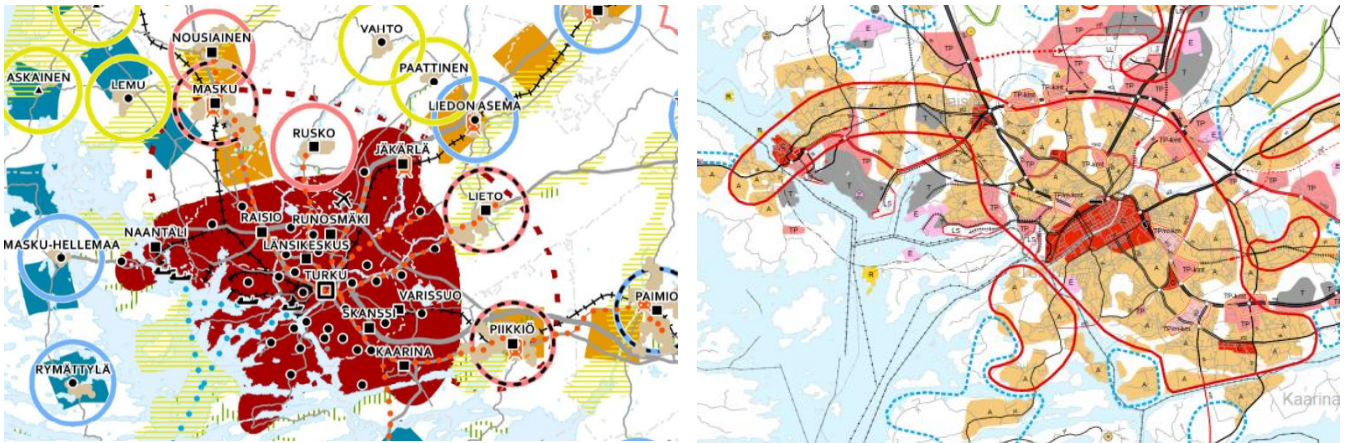
Ydinkaupunkialueen elinvoimaisuus on koko kaupunkiseudun etu. Maakuntakaavan määräyksellä tulee korostaa keskustaajaman ja sen kehittämisen merkitystä koko kaupunkiseudun ja maakunnan elinvoimaisuuden ja kilpailukyvyn edistämiseksi. Maakuntakaavassa kaupunkikehittämisen kohdealueet painotuvat liiaksi taajamatoimintojen alueisiin. Ydinkaupunkialueen elinvoimaisuus perustuu taajamatoimintojen lisäksi myös työpaikka-alueisiin ja kaupan toimintoihin.

Turun, Raision, Naantalın ja Kaarinan muodostaman ydinkaupunkialueen kaupunkikehittämisen kohdealueen rajaus tulee perustua rakennemallin ydinkaupunkialueeseen lisättynä Liedon keskustalla.

- Keskustaajaman kaupunkikehittämisen kohdealueerajaukseen tulee sisällyttää Ohitustien varren seudullisesti merkittävät vähittäiskaupan alueet ja kohdealuemerkinnän roolia tulee selkiyttää kaupan osalta.
- Rakennemallin ydinkaupunkialueelle sijoittuva Hirvensalon satelliitti tulee sisällyttää osaksi keskustaajaman kehittämisaluetta. Hirvensalo on rinnastettavissa esim. Naantalın Luonnonmaahan, joka sisältyy keskustaajaman rajaukseen. Rakennemallin mukaista väestönkasvutavoitetta (+14 700 asukasta) ei kuitenkaan saavuteta vuoteen 2035 mennessä. Turun kaupunki on kesäkuussa 2014 hyväksynyt uuden kaupunkistrategian, jonka mukaan kaupungin kehittäminen painotetaan keskustaan ja sitä ympäröiville kaupunkiuudistuksen alueille. Monipuolisen asuntotarjonnan turvaamiseksi kaavoitetaan uusia pientaloalueita Hirvensaloon.
- Moisio–Yli-Maaria–Jäkärän satelliitti tulee sisällyttää keskustaajaman kohdealueeseen, jolloin myös LogiCityn aktiivialue ja Moisio jo asemakaavoitettu taajamatoimintojen alue ovat osa kaupunkiseudun ydinkaupunkialuetta rakennemallin mukaisesti.



- Pansio–Pernon alue tulee myös sisällyttää kohdealuerajaukseen kuten myös Raision aseman ympäristö. Runkobussilinjaston varrella sijaitsevalla Pansio–Pernon alueella on noin 5000 asukasta. Eriytymiskehityksen hillitsemiseksi alue kaipaa merkittävää kehittämispanostusta, mikä tukee osaltaan myös elinkeinoelämän, erityisesti telakan, toimintaedellytyksiä.



Kuvaparissa vasemmalla Turun kaupunkiseudun rakennemallin 2035 ydinkaupunkialueen rajausta (punainen alue), oikealla vaihemaakuntakaavaluonnoksen ydinkaupunkialueen kaupunkikehittämisen kohdealueet (punaiset aluerajaukset).

Kaupunkikehittämisen satelliitit ovat keskenään hyvin erilaisia, minkä vuoksi osan niistä voisi osoittaa taajamatoimintojen kehittämisalueina. Jatkosuunnittelussa olisikin hyvä arvioida, millä alueilla kehittäminen jälkeen väestötiheys on vähintään 20 as/ha, mitä on yleisesti pidetty joukkoliikenteen järjestämisedellytyksen alarajana.

Alueet, joilla taajama-alueen laajentumisen vaikutukset seudun yhdyskuntarakenteen kehitykselle on selvitettävä

Kaupunkikehityksen tukemiseksi ja taajamien leviämisen hillitsemiseksi on maakuntakaavaluonnoksessa osoitettu sinisellä katkoviivalla alueita, joiden suunnitelmallinen tarkastelu tulee ajankohtaiseksi kehittämisskohdealueiden tavoitellun kehityksen toteutumisen jälkeen. Kaavaselistuksen mukaan alueiden rakentaminen ei saa laadullaan tai määrällään heikentää kaupunkikehittämisalueiden ja taajamatoimintojen alueiden toteuttamista. Kyseisten kohteiden osalta on syytä tarkentaa merkinnän sisältöä, selvittämisvelvoitteita ja prosessia. Määräyksen voisi muuttaa kuvaavampaan muotoon, esimerkiksi Alue, joka tulee turvata yhdyskuntarakenteen pitkällä aikavälillä tapahtuvalle mahdolliselle laajentumiselle.

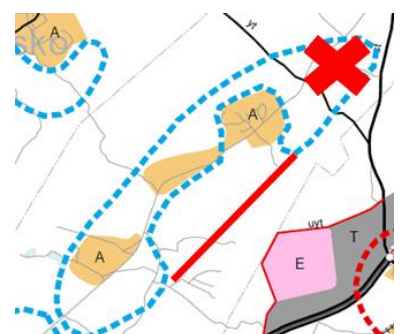
Hirvensalon länsiosan kehittämismerkintä jää turhaksi muutettaessa kaupunkiseudun keskustaajaman aluerajausta vastaamaan rakennemallin mukaista ydinkaupunkialuetta.

Satavassa ja Kaksikerrassa kehittämismerkintä voidaan ulottaa rakennemallin ydinkaupunkialueen ulkopuolisille alueille. Alueella on vireillä osayleiskaavan laatiminen ja saarten ydinkaupunkialueen ulkopuolisten alueiden asemakaavoitus on ajankohtainen vasta pidemmällä aikavälillä.



Maakuntakaava-asiakirjoista ei käy ilmi tarvetta yhdistää Turun Yli-Maarian kaupunginosaa Ruskon keskustaajamaan. Kanervamäen aluerajausta (nro 22) tulee pienentää vastaamaan rakennemallissa osoitettua noin 300 asukkaan väljää pientaloaluetta, jolloin maa- ja metsätalousalue erottaa Turun ja Ruskon taajamat toisistaan.

Paattisten aluerajaukseen tulee sisällyttää taajaman eteläpuolella oleva kaupungin omistama alue ja poistaa Vahdolle menevän tien pohjoispuolella oleva alue. Paattisten taajamatoimintojen aluerajaus tulee kattaa tulevana vuosina asemakaavoitettavat alueet ja yhdyskuntarakenteen mahdolliselle laajentumiselle varattavien alueiden rajausta tulee muuttaa alla viereisen kuvan mukaisesti. Yhdyskuntarakenteen laajentumisalueella olevat taajamatoimintojen alueet tukevat taajamatoimintoneiden alueiden suunnitelmallista kehittämistä asemakaavoituksella tulevaisuudessa.



Valmisteilla olevan yleiskaavan kehityskuvavalinnasta riippuen alueita käsitellään yleiskaavassa maakuntakaavaa tiukemmin. Keskus- ja käytävät -mallien tapauksessa Hirvensalon ja Pohjoisten alueiden kehitys ja toteutuu tiiviimpänä, kokonaisuudessaan kaupunkikehittämisen kohdealueen sisäpuolisilla alueilla. Maakuntakaava sallii silloin enemmän kuin kaupunki otse kehittämisessään päättää maa-alaansa hyödyntää. Silloin yhdyskuntarakenteen mahdolliselle laajentumiselle varattavien alueiden rajauksilla (sininen katkoviiva) on Turussa melko pieni ohjaava merkitys alueen suunnittelussa. Hajautetun kasvun kehityskuva valittaessa yhdyskuntarakenteen mahdolliselle laajentumiselle varattavien alueiden rajauksella (sininen katkoviiva) on merkitystä Paattisilla ja Satava–Kaks Kerrassa.

Aktiivisen maankäytön alueet

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

Aktiivisen maankäytön alueita on tarkistettu vuoden 2004 vahvistettuun maakuntakaavaan nähden. Ongelmalliseksi jää välissä olevien valkoisten alueiden maankäyttö. Taajamatoimintojen alueita (A) on supistettu ja osa asemakaavoitetusta alueista ja tällä hetkellä vireillä olevista asemakaavoista (esim. VR:n konepaja-alue, Härkämäen ja Jyrkkälän laajennusalueet, Koroinen, Pääskyvuorenrinne, Säkömäki, Uittamon sillan pieli, Upalinko ja Yard Park) sijoittuu maakuntakaavaluonnoksen valkoisille alueille. Aktiivisen maankäytön aluerajauksiin tulee sisällyttää kaikki asemakaavoitetut korttelialueet, vireillä olevien asemakaavojen ja asemakaavoitettavaksi suunniteltujen kohteiden alueet, jotta yleis- ja asemakaavoitus on myös tulevaisuudessa maakuntakaavan maankäytön mukaista.

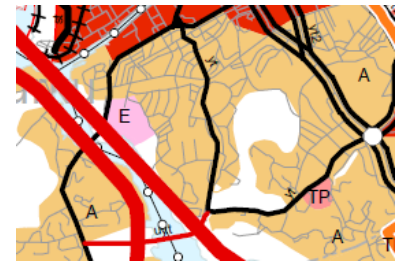
Erityisesti Itäharjun mutta myös Pitkämäen alueiden maankäyttö on muuttumassa toiminnoiltaan sekoittuneeksi asuin- ja työpaikka-alueeksi palveluineen. Maakuntakaavaluonnoksessa esitetty maankäyttö, muuttuva työpaikkatoimintojen alue, jolle saa sijoittaa seudullisesti merkittäviä päivittäistavarakaupan suuryksiköitä (Itäharju) ja seudullisesti merkittäviä tilaa vaativan erikoiskaupan suuryksiköitä (Pitkämäki), ei riittävällä tavalla tue alueiden kehittämistä.

Suunnitelluista maankäyttömuutoksista keskustaajaman läheinen sijainti huomioiden tulee ainakin Itäharju ja mielellään myös Pitkämäki osoittaa mahdollisina tulevaisuudessa keskustatoimintojen alueina (C/m). Laaja-alainen Kupittaa Kampus ja Itäharjun Tiedepuiston alue kehittyä pitkän ajan kuluessa tukeutuen joukkoliikenteeseen ja mahdollisesti raitiotiehen. Alueella on vireillä asemakaavanmuutos, jolla Helsingintie muutetaan maantiestä kaduksi. Muutos parantaa kaupungin sisääntuloreitin varrella olevan Itäharjun kolmion kehittämisedellytyksiä. Muilta osin alueen asemakaavoitus käynnistyy vaiheittain lähivuosina. Pitkämäen alueella on vireillä asemakaavanmuutos, joka mahdollistaa hypermarketin ja asumisen sijoittumisen alueelle. Muilta osin alueen asemakaavoitus käynnistyy lähivuosina.

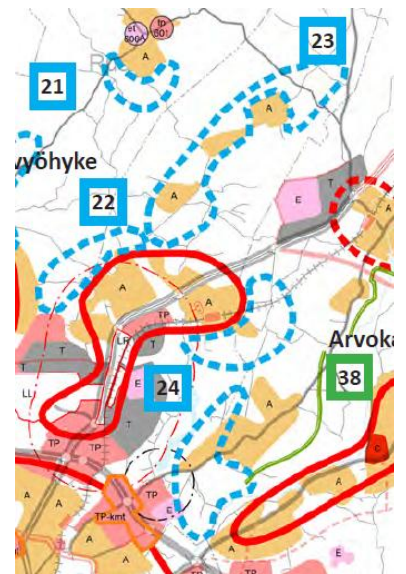


Eteläkaaren eteläpuolelle osoitettu työpaikka-alue (TP) tulee muuttua taajamatoimintojen alueeksi (A).

Vähäheikkilässä olevaa erityisaluetta (E) tulee pienentää. Rakennemallin mukaan joukkoliikenteeseen tukeutuvalla alueella on suunnitteilla asumista noin 1400 asukkaalle.



Paimalassa taajamatoimintojen aluetta (A) on muutettu työpaikkatoimintojen alueeksi (TP) ja teollisuustoimintojen aluetta (T) osin raideliikenteen alueeksi (LR) ja osin erityistoimintojen alueeksi (E). Muutos tukee osaltaan LogiCityn kehittämistä. Moottoritien (vt9) ja Toijalan radan välissä olevaan alueeseen kohdistuu ympäristöhäiriöitä, minkä vuoksi se ei sovellu asumispainotteisiin taajamatoimintoihin. Alue tulee pääosin osoittaa teollisuustoimintojen alueena. T-TP-jako jää kuitenkin epäselväksi. Teollisuustoimintojen alueen osan muuttaminen E-alueeksi tukee alueelle suunniteltua maankäyttöä. Vireillä olevassa asemakaavassa Saramäkeen ollaan osoittamassa maa-ainesten kierrätys- ja läjitysaluetta. Sen sijaan teollisuustoimintojen alueen muuttamisesta uudeksi raideliikenteen alueeksi maakuntakaavaluonnoksessa esitetystä laajuudessa tulee luopua. Alueella on vireillä kahden laaja-alaisen asemakaavan, Maa-ainespuiiston ja Mustasuon, laadinta. Alue on niissä osoitettu pääosin teollisuustoimintojen alueiksi, jotka tukeutuvat Toijalan rataan ja uuteen, maakuntakaavaluonnoksessa huomattavasti suppeampialaiseen ratapihaan. VAK-ratapihaa on kuvattu tarkemmin jäljempänä lausunnon kohdassa liikenne.



Valtatie 9:n pohjoispuolella oleva alue olisi sopivaa teollisuusaluetta tulevaisuudessa, minkä vuoksi alue tulee osoittaa maakuntakaavassa T-alueena. Kailassuolle, vt9:n pohjoispuolelle osoitetulle E-alueelle, tulisi mahdollistaa monipuolinen kierrätysliiketoiminta.

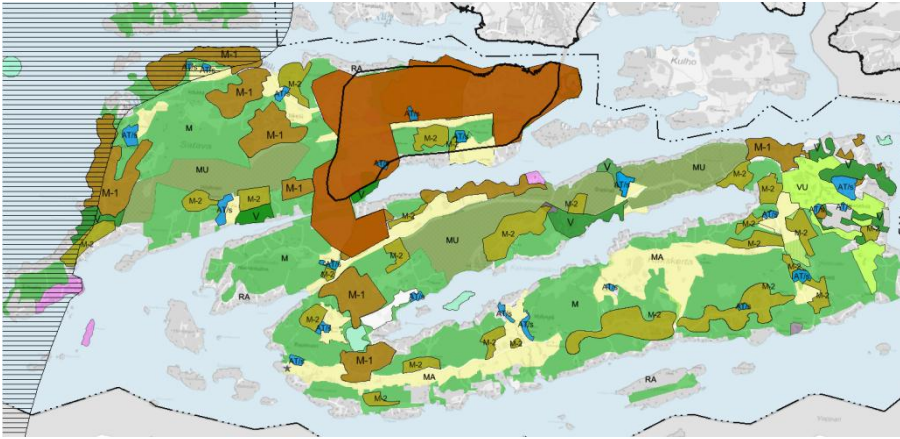
Jäkärlässä ja Ilmarisissa aktiivisen maankäytön alueet tulee tarkistaa vireillä olevan Maaria-Ilmaristen osayleiskaavan mukaisiksi. Metsämäen raviradan ympäristössä on vireillä asemakaavan laatiminen. Aluetta kehitetään hevosurheilun ja -elinkeino toiminnan alueena. Lentokentän toimintaedellytykset tulee turvata mm. rajoittamalla uusien taajamatoimintojen sijoittuminen kiitotiekäytävälle. Jäkärän eteläpuolelle ja Ilmaristen pohjoispuolelle osoitetut taajamatoimintojen aluerajaukset tulee poistaa maakuntakaavasta elinkeinopoliittisista syistä. Maarian allas ei ole enää varavesilähde, minkä vuoksi maakuntakaavasta tulee poistaa altaan varavesilähteen rajoitukset.

Moisio–Yli-Maaria–Jäkärlässä mm. Koskennurmen ja Jäkärän Kailan alueet tulee osoittaa taajamatoimintojen alueena, sillä alueilla on vireillä asemakaavan laatiminen. Paattisten taajamatoimintojen aluerajaus tulee kattaa tulevana vuosina asemakaavoitettavat alueet.

Hirvensalossa taajamatoimintojen alueita (A) tulee jatkosuunnittelussa laajentaa ja uuden sillan paikka muuttua vireillä olevan Hirvensalon osayleiskaavan mukaisiksi. Viereisessä kuvassa muutokset taajamatoimintojen alueisiin on esitetty ruskeina alueina, maakuntakaavaluonnoksen alueet mustalla reunaviivalla.



Satava–Kaksikerran taajamatoimintojen aluetta (A) on maakuntakaavaluonnoksessa laajennettu länteen ja Kaksikertaan on osoitettu kaksi seudullisesti merkittävää kyläaluetta (at). Satavan A-aluerajaus ei kata kokonaan rakennemallin kohdetta 121, joka tulee myös sisällyttää aluerajaukseen. Myös Satavan itäkärki, jossa sijaitsee Tammivalkaman palvelutalo sekä uimaranta ym. tulee osoittaa taajamatoimintojen alueena. Taajamatoimintojen alueet on maakuntakaavan mukaan osoitettu asemakaavoitettaviksi. Varsinais-Suomen ELY-keskus on Satava–Kaksikerran osayleiskaavasta käydyissä neuvotteluissa katsonut, että saarten taajamatoimintojen alueen maankäyttö tulee suunnitelmallisesti ratkaista asemakaavalla. Alla olevassa kuvassa muutokset taajamatoimintojen alueisiin on esitetty ruskeina alueina, maakuntakaavaluonnoksen alueet mustalla reunaviivalla.



Lausunnoilla oleva maakuntakaavaluonnos mahdollistaa Satavan ja Kaksikerran osayleiskaavan asukastavoitteen asettamisen tasolle 3000, 5000 tai yli 5000 riippuen siitä mille alueille ja millä tehokkuudella alueita kaavoitetaan ja toteutetaan.

- Mikäli asukastavoite on 3000: Maakuntakaavaluonnoksen A-alueelle kaavoitetaan välttää pientaloasutusta noin 1600 asukkaalle saarten nykyisten asukkaiden toiveiden mukaisesti.
- Mikäli asukastavoite n 5000: Maakuntakaavaluonnoksen A-alueelle kaavoitetaan tiivistä pientaloasutusta noin 3300 asukkaalle Hirvensalon tavoin tai Maakuntakaavaluonnoksen A-alueelle kaavoitetaan ja kaupungin mk-lausunnoissa esitetyllä A-alueen laajennukselle Kaksikerran kaavoitetaan hieman väljempää pientaloasutusta yhteensä noin 3300 asukkaalle.
- Mikäli asukastavoite on yli 5000: Maakuntakaavaluonnoksen A-alueelle ja kaupungin mk-lausunnoissa esitetyllä A-alueen laajennukselle Kaksikerran kaavoitetaan tavoin pientaloasutusta Hirvensalon tyyliin yli 3600 asukkaalle.

Lisäksi saarten väkiluvun kasvuun vaikuttaa osaltaan myös suunnittelutarveluvilla myönnettävien lupien mukaiset rakennushankkeet. Näitä ei kuitenkaan kaavoituksessa voida mitoitaa.

Maakuntakaavaluonnoksen yhdyskuntarakenteen mahdollinen laajentumisaluemerkintä (sininen katkoviiva) ei ilmeisestikään korvaa 2004 vahvistuneen maakuntakaavan taajamatoimintojen ulkopuolisia V- ja M-alueiden määräyksiä, joten maa- ja metsätalousvaltaisista alueista (M) voidaan jatkossakin käyttää myös haja-asutusluonteiseen pysyvään asutukseen tai loma-asutukseen sekä jokamiehenoikeuden mukaiseen ulkoiluun ja retkeilyyn. Vuonna 2004 vahvistetun maakuntakaavan suunnittelumääräyksen mukaan ”suunniteltaessa loma-asutusta meren tai vesistön MRL 72 §:n mukaiselle ranta-alueelle tulee rakentamaton varata mahdollisimman yhtenäisinä kokonaisuuksina vähintään 40 % suunniteltavan alueen kokonaisrantaviivasta. Olemassa olevien alueiden täydennykseksi ja laajennukseksi voidaan kuntakaavoituksella vähäisessä määrin osoittaa myös uutta pysyvää asumista ja muita toimintoja, jotka eivät aiheuta ympäristöhaittoja.”

Voimassa olevan maakuntakaavan V- ja M-alueiden aluerajauksia tulee maakuntakaavan jatkosuunnittelussa kuitenkin tarkistaa yllä olevan kuvan ja viherverkkosuunnitelman mukaisesti, jotta ne paremmin palvelevat suunnittelutarve- ja poikkeamislupamenettelyä.

Kaavaluonnokseen merkityiltä taajama-alueiden laajentumisalueilta edellytetään selvitystä laajentumisen vaikutuksista seudun yhdyskuntarakenteen kehitykselle. Turku katsoo, että tällaisten selvitysten laatimistapa ja selvittämismenettely tulee kaavaehdotuksessa määrittellä ja osoittaa konkreettisesti tai kirjata, että selvitykset voidaan laatia kuntakaavoituksen yhteydessä.

Satava–Kaksikerran maankäytön kehittämisellä tuetaan kylien elinvoimaisuutta. Kylien mitoituksen ja toteutuksen ajoittamisen on tuettava Hirvensalon kaupunkikehittämisen toteutumista. Kylämerkintä (at) ei ohjaa saarten maaseutumaisen osan kehittämistä, minkä vuoksi kylämerkintä tulee poistaa Kaksikerran länsiosasta ja taajamatoimintojen alue tulee ulottaa em. alueelle. Alueella ei asutuksen lisäksi ole kunnallisia tai yksityisiä palveluita eikä maankäytön ja toimintojen suunnittelulla näin ollen voida turvata peruspalveluiden säilymistä. Voimassa olevan maakuntakaavan M-alueiden määräys, jonka mukaan olemassa olevien alueiden täydennykseksi ja laajennukseksi voidaan kuntakaavoituksella vähäisessä määrin osoittaa myös uutta pysyvää asumista ja muita toimintoja, jotka eivät aiheuta ympäristöhaittoja,

on riittävä. Ajatuksena on, että muut kuin A-alueet (V-, VU-, MA- ja MU -alueet) esitettäisiin osayleiskaavassa pysyvään asumiseen soveltuvina maa- ja metsätalousvaltaisina alueina (M-1, M-2, M), joilla olisi tilakokoon liittyviä rakennusoikeussääntöjä. Vanhoille talouskeskuksille ja kylille kuten Höyttinen ja Myllykylä tulisi osayleiskaavassa vielä omat määräykset (AT/s).

Elinkeinoelämän toimintaedellytysten parantaminen vahvistaa Turun kaupunkiseudun ja koko maakunnan vetovoimaa. Maakuntakaavaprosessissa tulisi selvittää mahdollisten uusien suuronnettomuusvaarallisten laitosten (T/kem) ja VAK-ratapihan sijoittuminen Varsinais-Suomeen. Pansio–Pernon alue on kaavaluonnoksessa suoja- tai konsultointivyöhykettä. Kaava-asiakirjoista tulee jatkossa ilmetä, mihin eri kohteiden vyöhykerajaukset perustuvat.

Kaavaselistuksen mukaan vaihemaakuntakaava kumoaa ja korvaa voimassa olevan maakuntakaavan aktiivisen maankäytön (A, C, TP, T, E, R, LS, LL, LR) alue- ja kohdemerkinnät sekä niihin liittyvien/ rajautuvien virkistys- sekä maa- ja metsätalousvaltaisten alueiden aluevarausmerkintöjä (V, M, MRV), kaupunkikehittämisen kohdealueen ja raideliikenteeseen tukeutuvan taajamatoimintojen kehittämisen kohdealueen, kehittämisperiaatemerkinnot sekä erikseen luetellut liikenteen merkinnät. Kaavaselistuksen mukaan rajauksen ulkopuolelle jäävät teemat on pääosin ratkaistu joko aiemmissa maakuntakaavaprosesseissa tai ohjelmoitu seuraavien vaihemaakuntakaavojen aiheiksi.

- Maakuntakaavaluonnoksessa ei näin ollen ole käsitelty suojelualueita (S), virkistysalueita (V) eikä maa- ja metsätalousalueita (M). Kokonaismaakuntakaavaan voimaan jäävät siis voimassa olevan, vuonna 2004 vahvistetun maakuntakaavan S-, V- ja M-alueet. Tämä hankaloittaa työn alla olevan maakuntakaavan maankäytön arvioimista.
- V-alueet ovat Turun saarten osalta virheelliset ja vaikeuttavat suunnittelutarveratkaisujen myöntämistä (edellyttää lausuntoa ELY-keskukselta, vaikka suunnittelutarveratkaisu olisi muuten hyväksyttävissä). Kaava-asiakirjoista ei ilmene milloin maakuntakaavaa on tarkoitus tarkistaa virkistys- ja suojelualueiden osalta. Turun kaupunki pitää tärkeänä, että viherverkon ja virkistyskäytön kehittäminen ei jää pitkäksi aikaa syrjään.

Valtakunnallisesti tai maakunnallisesti arvokkaiden maisema-alueiden rajauksissa on tapahtunut muutoksia vuoden 2004 jälkeen. ELY-keskuksen tekemä maisema-alueiden päivitystyö on vastikään valmistunut. Koska vaihemaakuntakaavassa ei käsitellä maisema-alueita, vanhat vuoden 2004 aikaiset rajaukset jäänevät siis voimaan. Maisema-alueiden rajaukset eivät näy vaihemaakuntakaavan aineistossa. Maakuntakaavan liitekartassa 1/ Taajamat 2 maisema-alueet mainitaan numeroin, mutta rajaukset puuttuvat. Liitekartan perusteella ei saa käsitystä vaihemaakuntakaavassa esitetyn kehityksen vaikutuksista maisema-alueisiin.

Myöskään Natura-alueita ei maakuntakaavassa ole käsitelty vaikka ne vaikuttavat voimallisesti niitä ympäröivien aktiivisten maankäytön alueiden suunnitteluun.

Kaupan kohdealueet

MRL:n muutoksen myötä seudullisesti merkittävän kaupan ohjaus osoitettiin maakuntakaavoituksen tehtäväksi, mikä koetaan hankalaksi kaupan toimintojen ja seudullisen suunnittelun hyvinkin erilaisten aikajänteiden vuoksi. Maakuntakaavan kaupan mitoitus perustuu muutaman vuoden takaiseen kaupan palveluverkkoselvitykseen, joka tulee olemaan vanhentunut maakuntakaavan voimaantullessa. Valmisteilla on toimenpiteitä kaupan ohjauksen säädösten muuttamiseksi. Tulevassa maakuntakaavassa tulee varautua valmisteilla oleviin mahdollisiin tuleviin säädännöllisiin muutoksiin. Maakuntakaavan tulisikin olla luonteeltaan siten ennemminkin mahdollistava kuin poissulkeva.

Maakuntakaavaluonnoksessa on määritelty seudullisesti merkittävän kaupan suuryksikön alaraja kaupan sijainnin ja laadun perusteella seuraavasti:

- Seudullisesti merkittävän, pelkän päivittäistavarakaupan suuryksikön alaraja on kuntien keskustajamien kaupunki- ja taajamatoimintojen kehittämisen kohdealueilla Turussa, Kaarinassa ja Raisiossa, Naantalissa, Liedossa, Ruskolla, Maskussa, Paraisilla, Loimaalla, Salossa, Uudessakaupungissa ja Laitilassa 6 000 k-m² ja muissa kunnissa 3000 k-m².
- Seudullisesti merkittävän päivittäis- ja erikoistavarakaupan suuryksikön alaraja on kuntien keskustajamien kaupunki- ja taajamatoimintojen kehittämisen kohdealueilla Turussa, Kaarinassa ja Raisiossa

10000 k-m², Naantalissa, Liedossa, Ruskolla, Maskussa, Paraisilla, Loimaalla, Salossa, Uudessa-kaupungissa ja Laitilassa 6 000 k-m² sekä muissa kunnissa 3 000 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 sekä muissa kunnissa 3 000 k-m².

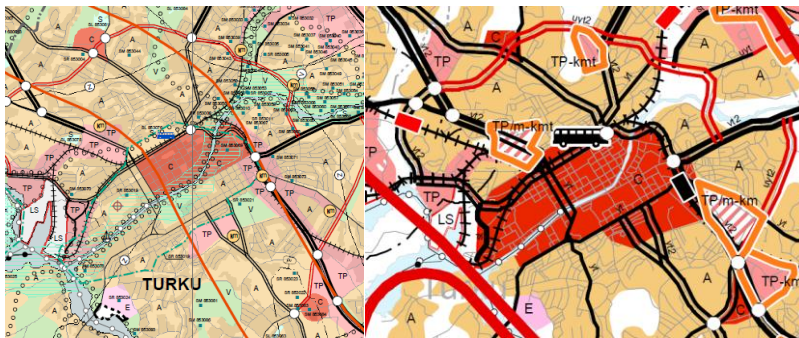
Kaava-asiakirjoista ei ilmene seudullisesti merkittävän kaupan alaraja kuntien keskustaajamien kaupunki- ja taajamatoimintojen kehittämisen kohdealueiden ulkopuolella. Kaavaehdotuksen tulisi sisältää alarajan lisäksi myös kaupan sijainnihjauksen ja mitoituksen määrätykset edellä mainittujen kohdealueiden ulkopuolella.

Seudullisesti merkittävät päivittäis- ja erikoistavarakaupan alueet on maakuntakaavaluonnoksessa osoitettu keskustoihin keskustoimintojen alueille (C) ja mahdolliselle tulevalle keskustatoimintojen alueelle (C/m) sekä keskusta-alueiden ulkopuolella osa-aluemerkinnöillä km (vähittäiskaupan alueet) ja kmt (tilaa vaativan erikoistavarakaupan alueet). Maakuntakaavassa kauppaa on keskusta-alueille (pois lukien Turun keskusta) osoitettu yhteensä 331 000 k-m², mikä tarkoittaa 180 900 k-m² lisäystä kaupan neliöissä vuodesta 2011 vuoteen 2035.



Keskustatoimintojen alueet ja sellaisiksi kehitettävät alueet ovat monipuolisia asumisen, työpaikkojen ja palveluiden alueita, jotka ovat myös kaupan ensisijaisia sijoituspaikkoja. Kaupan ohjauksen rajoituksia ei ole syytä ulottaa keskustatoimintojen alueille.

- Turun keskustan keskustatoimintojen aluetta (C) on maakuntakaavaluonnoksessa laajennettu merkittävästi voimassa olevaan maakuntakaavaan nähden. Tämä tukee keskustan kehittämistä myös kaupan osalta. Alerajauksessa on huomioitu Linnakaupungin, ratapihan ja Kupittaaan alueiden kehittäminen. Alueen reunoilla sijaitsee myös suurimmat työpaikkakeskittymät (kaupungin-sairaala, TYKS, Kupittaa). Telakkarannan kehittyvä alue tulee liittää osaksi C-alueetta. Turun kaupunki pitää erittäin hyvänä asiana, ettei maakuntakaavassa ole Turun keskustan C-alueella esitetty kaupalle rajoituksia koon ja laadun suhteen. Turun kaupungin keskusta on myös koko kaupunkiseudun ja maakunnan keskus, jonka elinvoimaisuus heijastuu koko talousalueelle.



Kuvaparissa vasemmalla v. 2004 vahvistettu maakuntakaava, oikealla maakuntakaavaluonnos.

- Itäharjun maankäyttö on lähivuosikymmeninä muuttumassa toiminnoiltaan sekoittuneeksi asuin- ja työpaikka-alueeksi, jonka vuoksi kaavamerkintä tulee muuttaa C/m:ksi (tuleva keskustatoimintojen alue). Samalla Itäharjun alueelta tulee poistaa maakuntakaavan kaupan sijainnihjauksen ja mitoitus.
- Länsikeskuksen seudullinen merkitys erikoiskaupan alueena on vähentynyt ja alueella on paljon kehittämispotentiaalia. Sen sijainti Turun ja Raision keskustojen välissä intensiivisellä joukkoliikennevyöhykkeellä antaa alueelle hyvät edellytykset kehittyä toiminnoiltaan monipuoliseksi keskustamaiseksi alueeksi rakennemallin tavoitteiden mukaisesti.
- Skanssiin suunnitellaan joukkoliikenteeseen tukeutuvaa uutta asuinalueita noin 8 000 asukkaalle. Alue on asumisen ja joukkoliikenneinfran osalta vielä keskeneräinen.

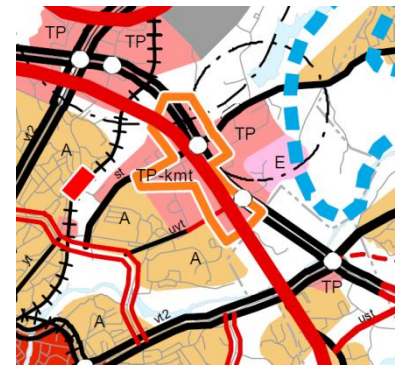
- Turun suurimmat lähiöt Runosmäki ja Varissuo tulee osoittaa maakuntakaavassa keskustatoimintojen alueina. C-aluemerkintä edistää alueiden kehittämistä toiminnoiltaan nykyistä monipuolisimmiksi alakeskuksiksi.
- Naantalin pikatien varsi Pitkämäessä on maakuntakaavassa osoitettu muuttuvan työpaikkatoimintojen alueena. Vähittäiskauppaa vuonna 2014 suuryksiköissä oli yhteensä 6 000 k-m², maakuntakaavan kokonaismitoitus on 30 000 k-m². Naantalin pikatien varren maankäyttö on muuttumassa toiminnoiltaan sekoittuneeksi asuin- ja työpaikka-alueeksi. Alueen sijainti huomioiden olisi perusteltua osoittaa alue kaavamerkinnällä C/m (mahdollinen tuleva keskustatoimintojen alue), joka osaltaan tukee myös kaupan kehittämistä alueella. Samalla Manhattanin alueelta tulee poistaa maakuntakaavan kaupan sijainninhjaus ja mitoitus.

Keskustojen ulkopuolisia seudullisesti merkittäviä kaupan alueita on maakuntakaavaluonnoksessa osoitettu yhteensä 12 kappaletta. Näillä alueilla kaupalle on osoitettu yhteensä 589 000 kerrosalaneliometriä, mikä tarkoittaa 180 200 k-m² lisäystä kaupan neliöissä vuodesta 2011 vuoteen 2035. Maakuntakaavan keskustatoimintojen alueiden ulkopuolella on syytä säilyttää kaupan laatuluokitus ja mitoitus keskustojen elinvoimaisuuden edistämiseksi kuitenkin siten, että riittävällä mitoituksella mahdollistaan jatkossakin kaupan kilpailun edellytykset.



- Biolaakso on Skanssiin tukeutuva, suurelta osin jo rakentunut työpaikkatoimintojen ja tiva-kaupan alue, joka on hyvin saavutettavissa myös joukkoliikenteellä. Alue on maakuntakaavassa osoitettu työpaikkatoimintojen alueena, joille saa sijoittaa seudullisesti merkittävän vähittäiskaupan suuryksiköitä tilaa vaativan erikoistavarakaupan tarpeisiin (TP-kmt). Vuonna 2014 alueella oli vähittäiskauppaa suuryksiköissä yhteensä 31 700 k-m². Maakuntakaavan kokonaismitoitus alueelle on 36 000 k-m². Alueella on muutamia rakentamattomia tiva-kaupalle soveltuvia kiinteistöjä ja olemilla toimijoilla on laajennussuunnitelmia. Maakuntakaavan mukainen tiva-kaupan laajentumisvara (n. 4 300 k-m²) ei ole riittävä. Mitoitusta on syytä kasvattaa 4 000 k-m²:llä.

- Ohikulkutiehen tukeutuva työpaikkatoimintojen alue (Oriketo-Topinoja), jolla sijaitsee myös kehittyvää seudullista tiva-kauppaa. Alue on maakuntakaavassa osoitettu työpaikkatoimintojen alueena, joille saa sijoittaa seudullisesti merkittävän vähittäiskaupan suuryksiköitä tilaa vaativan erikoistavarakaupan tarpeisiin (TP-kmt). Vähittäiskauppaa vuonna 2014 suuryksiköissä oli yhteensä 22 700 k-m², maakuntakaavan kokonaismitoitus 32 000 k-m². Aluerajausta on syytä pidentää pohjoisen suuntaan, jotta voimassa olevassa Turun yleiskaavassakin PK-alueeksi varatulle alueelle voidaan tulevaisuudessa sijoittaa seudullisesti merkittävää kauppaa. Aluerajaukseen tulee myös sisällyttää Ohikulkutien koillispuolella oleva kehätiehen rajoittuva TP-alue ja osoittaa Kaarinan kaupungin puolelle TP/T/kaupan maankäyttöä. Oriketon-Topinojan alueen kaupan kokonaismitoitus on liian pieni. Kaava-asiakirjoista ei yksiselitteisesti ilmene sisältykö vireillä olevan Koroistenkaaren asemakaavan kaupan neliöt maakuntakaavan kokonaismitoitukseen. Oriketo-Topinojan alueella kaupan mitoitusta tulee lisätä vähintään 20 000 k-m²:llä.



- Rieskalähteentiellä sijaitsee ajoneuvokaupan ja -huollon keskittymä. Alue on maakuntakaavassa osoitettu työpaikkatoimintojen alueena, joille saa sijoittaa seudullisesti merkittävän vähittäiskaupan suuryksiköitä tilaa vaativan erikoistavarakaupan tarpeisiin (TP-kmt). Vähittäiskauppaa vuonna 2014 suuryksiköissä oli yhteensä 26 200 k-m², maakuntakaavan kokonaismitoitus 32 000 k-m². Kaupan mitoitusta voi alueella pienentää 5 000 k-m²:llä, sillä alue on jo melko lailla valmiiksi rakennettu.
- Raision Itäniityn alueella sijaitsee kaupunkiseudun suurin keskustojen ulkopuolinen keskus, jossa tiva-kauppaa oli vuonna 2014 suuryksiköissä yhteensä 70 000 k-m², maakuntakaavan kokonaismitoitus 90 000 k-m². Ohitustien ja Perennakadun väliin on suunnitteilla seudullisesti merkittävää kaupan aluetta, joka tulee myös huomioida maakuntakaavassa. Kaava-asiakirjoista ei yksiselitteisesti ilmene sisältykö Turun puolella oleva Perennakadun alue maakuntakaavan aluerajaukseen ja mitoitukseen.

- Tampereentien Prismaa ei ole merkitty maakuntakaavaan. Kaupan koko ylittää seudullisuuden alarajan, 6 000 k-m², jonka vuoksi hypermarket tulee maakuntakaavassa osoittaa km-kohdemerkinnällä ja mitoitusta sille tulee osoittaa 11 000 k-m².

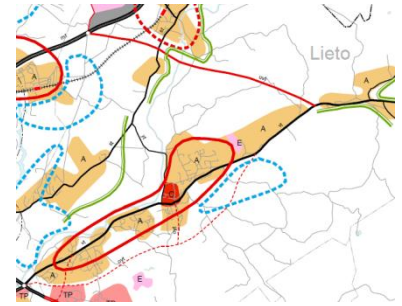
Liikenne

Maakuntakaavassa liikenneverkon kehittämisen osalta pääpaino on pitkämatkaisessa liikenteessä. Auto liikenteen verkon kehittämisperiaatteet on esitetty selkeästi levennettävänä väylinä sekä tarkistettuina eritasoliittymävarauksina.

- Turun Kehätie (kt40) on osa eurooppalaista TEN-T-liikenneverkkoa. Se on kaupunkiseudun elinkeinoelämän kannalta erittäin tärkeä väylä, jonka sujuvuus tulee turvata. Jatkosuunnittelussa maakuntakaavassa onkin syytä osoittaa tarvittavat rinnakkaistieyhteydet. Kehätien ulottuu Naantalintalinsatamatien liittymästä Kirismäen liittymään.
- Turun kaupunki pitää hyvänä asiana, että lentoliikennealue on osoitettu kokonaisuutena LL-alueena. Liikenneyhteydet eritasoliittymineen lentokentän pohjoispuolella välillä Vt9–Vahdontie palvelevat alueelle suunnitella olevaa teollisuus- ja logistiikka-alueita, LogiCityä. Merkintä korvaa lainvoimaisen maakuntakaavan yhteystarvemerkin. Uutta tielinjausta (uyt) on syytä jatkaa myös valtatie 9:ltä itään Kuparikadun päähän.
- Maakuntakaavassa on lisäksi osoitettu uusi pitkän aikavälin yhteystarvemerkin Vahdontieltä Raumantielle (vt 8). Maakuntakaavassa esitetyt maankäyttö- ja liikeratkaisut tukevat lentokentän ympäristön kehittämistä ja vahvistamista seudullisesti merkittävänä työpaikka-alueena.

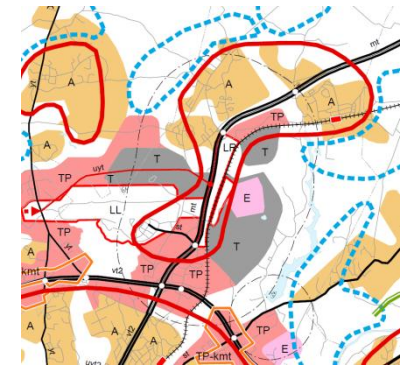


- Maakuntakaavassa esitetty vt9 ja vt10 välinen yhteys edistää lentokentän viereisen LogiCityn toimintaedellytyksiä, tukee vt9 kehityskäytävää ja vt10:n kehittämistä joukkoliikennekäytävänä. Mikäli valtateiden yhdistäminen toteutuu, Liedon keskustan ohittava eteläinen yhteysvälivaraus jää tarpeettomaksi ja voidaan poistaa luonnoksesta.



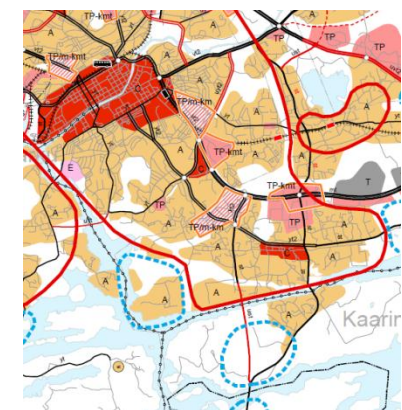
- Turun välikehä (Suikkilantie–Markulantie–Halistentenväylä–Halistentie–Hämeen valtatie–Jaanintie–Skarppakullantie–Eteläkaari–Uittamonsilta) on maakuntakaavaluonnoksessa osoitettu pääosin uudeksi kaksiajorataiseksi/ nelikaistaiseksi yhdystieksi tai kaduksi (uyt2) MAL-aiesopimuksen kirjausten mukaisesti. Maakuntakaavaan on lisätty välikehän ja kehätien yhdistävä Koroistenkaari ja poistettu toteutumattomat eritasoliittymät. Koroisissa väylän linjaus tulee muuttua vireillä olevan asemakaavan mukaiseksi. Hirvensalon ja Uittamon välillä Turun välikehä on uusi yhdystie tai -katu (uyt). Tämän linjausta tulee korjata vireillä olevan Hirvensalon osayleiskaavan mukaiseksi. Turun kannalta on hyvä, että maakuntakaava mahdollistaa välikehän kehittämisen tarvittaessa myös kaksiajorataiseksi. Välikehästä ei kuitenkaan vielä ole tehty sellaisia selvityksiä, joissa tarpeelliset kehittämistoimenpiteet olisi tarkemmin tutkittu ja punnittu.

- Paimalaan on maakuntakaavassa osoitettu Turun keskustassa sijaitsevalle VAK-ratapihalle uusi aluevaraus ja raideliikennealueen ympärille on osoitettu 2 km:n suojavyöhyke. Tavoitteena on luoda Turun keskustan kehittämiseksi ja Matkakeskuksen toteuttamiselle nykyistä paremmat edellytykset turvallisuusriskien siirtymässä pois keskustasta.



VAK-ratapihamerkintä suoja-alueineen tulee poistaa Saramäestä. Alueelle on vireillä kaksi eri asemakaavahanketta, Mustasuo ja Maa-ainespuiisto, joiden yhteydessä on selvitetty alueen soveltuvuutta VAK-ratapihalle ja VAK-ratapihan sijoittamisesta Saramäkeen on luovuttu. Tärkein syy luopumiseen on ratapihan sijainnin ja toteuttamisen epätarkoituksenmukaisuus. VAK-ratapiha sijaitsisi junaliikenteen operoinnin kannalta väärässä paikassa ja lisäisi operoinnin kustannuksia. Lisäksi VAK-ratapihan toteuttaminen Saramäkeen olisi nykytiedon valossa kalliimpaa kuin esim. Uudenkaupungin radan parantaminen ja sähköistys, joilla voitaisiin VAK-kuljetusten liikenteenhoidon tehostamisen lisäksi saada myös muita etuja maakunnalle.

- Maakuntakaavassa on uutena seututienä osoitettu Kurkela–Kirjala-tieyhteys Kaarinan keskustan länsipuolelle. Merkintä korvaa lainvoimaisen maakuntakaavan yhteystarvemerkin. Kurkela–Kirjala-tieyhteys muuttaa liikenteen reittejä merkittävästi ja erityisesti liikenteen tarkoituksenmukainen jakautuminen Kaarinantien ja Jaanintien osalta tulee varmistaa jatkosuunnittelussa muun muassa kehittämisjärjestyksen osalta. Tähän vaikuttavat kehittämistoimenpiteet Kaarinantiellä, Kaarinantien käänntö sekä kehittämistoimenpiteet Jaanintiellä. Pitkämatkainen liikenne Paraisen ja Aurajoen länsipuolisten alueiden välillä tulee ohjata siten, että liikenneturvallisuus ja liikenteen sujuvuus voidaan turvata parhaiten. Pitkämatkan liikennettä ei tule ohjata Turun katuverkolle eikä erityisesti keskustan läpi. Ajoyhteyden nopeuttaminen vaikuttaa todennäköisesti myös maankäytön kehitykseen sekä yhdyskuntarakenteeseen hajauttavasti, mikä vaikuttaa muun muassa joukkoliikenteen toimintaedellytyksiin.



- Turun kaupunki suhtautuu myönteisesti Kaarinantien kehittämiseen, jotta pitkämatkainen liikenne voidaan ohjata turvallisille ja sujuville reiteille pois Turun keskustan tuntumasta.
- Rataoikaisun varauksen poisto Paimion kohdalla on perusteltua, mikäli oikaisun tekeminen ei ole Tunnin juna -hankkeen vuoksi tarpeen ja kustannustehokasta. Oikaisun poistaminen ei saa vaarantaa uuden nopean junayhteyden toteuttamista Helsinkiin.

Joukkoliikenteen osalta on esitetty maankäytön kehittämistä kaupunkikehittämisen kohdealueille sekä raideliikenneverkon kehittämistä rautatieyhteyksinä ja (paikallis)junaliikenteen raideliikennepaikkoina. Paikallisjunaliikenteen toimintaedellytyksenä on kustannustehokas liikennöinti. Oletettavasti usean seisakkeen ja paikallisjunalinjan yhteyteen tarvittaisiin lisää tehokasta maankäyttöä taloudellisen liikennöinnin varmistamiseksi. Taloudellisesti realistiset mahdollisuudet ja edellytykset paikallisjunaliikenteelle tulisi tutkia, jotta ei ajauduta tilanteeseen, jossa rakennetaan uusia tehokkaan maankäytön alueita paikallisjunaliikenteeseen perustuen, mutta liikennöinti ei toteudukaan.

Turku–Naantali–Raisio–Kaarina-alueella on joukkoliikennekäytävien lisäksi todettu tarve suunnitella kaupunkirakennetta toimiviin kävely- ja pyöräliikenteen yhteyksiin perustuen. Jatkosuunnittelussa tulisi arvioida kustannustehokkaan joukkoliikenteen realistisia kehittämismahdollisuuksia ja -edellytyksiä kaupunkikehittämisen satelliittikohdealueiden sekä paikallisjunaliikenteen osalta. Kaupunkiseudun keskustaa- ja parhaat toimintaedellytykset joukkoliikenteen, pyöräilyn ja kävelyn kannalta, minkä tulisi näkyä maakuntakaavassa muista kohdealueista poikkeavana merkintänä.

Matkailun ja vetovoimatoimintojen näkökulma

Matkailu on maakuntakaavassa jäänyt liian vähälle huomiolle. Kaavassa tulee tunnistaa nykyiset vahvuudet ja mahdollistaa niiden tulevaisuuden kehittäminen. Retkeily- ja matkailualueet tulee maakuntakaavassa käsitellä samalla tavalla ja merkintöjen tulee olla yhdenmukaiset koko maakuntakaava-alueella.

Suomen matkailun tiekartan mukaisesti (TEM 2014–2015) TEM on käynnistänyt matkailun kasvuohjelmat, joista Merellisen matkailun sekä Stopover-matkailun kehittäminen ovat keskeiset painopisteet, jotka ovat Varsinais-Suomen matkailun kasvulle ja kilpailukyvyllä oleelliset. Matkailu on erittäin tärkeä kasvu-ala.

Varsinais-Suomen matkailuohjelman 2013–2020 visiona on, että matkailumaakunnan omaleimaisuus näkyy tarjontana ja tunnelmana ympärivuotisessa korkeatasoisessa tuotetarjonnassa, jonka perustana ovat saaristo, elinvoimainen kulttuuri ja Varsinais-Suomi ruoka-aittana. Turun gateway -asema mereltä, ilmasta ja maalta vahvistaa koko maakuntaa. Kaupunkikulttuuria saariston sylissä on olennainen osa Suomen ja Itämeren matkailubrändiä.

Matkailuohjelman linjauksen mukaisesti Varsinais-Suomi jaetaan matkailullisesti kolmeen vyöhykkeeseen:

- Kaupunkikeskukset, jossa Turku on ns. gateway:na.
- Matkailukeskittymien vyöhyke, esim. paikkakunnat/ keskukset, joissa on vetovoimatekijöitä kuten käyntikohteita, elämystarjontaa sekä majoitus- ja ruokapalveluita.
- Luontovyöhykkeet, joissa matkailu painottuu omatoimimatkailuun, esim. kansallispuistot.

Oleellista kehittämistyössä on toimenpiteiden kohdistaminen eri vyöhykkeisiin sekä niiden väliseen, sekä tiedolliseen että fyysiseen saavutettavuuteen. Matkailuohjelman mukaisen strategisen jaon mukaisesti tulee myös kaavoituksellisesti mahdollistaa eri vyöhykkeiden matkailun kehittyminen ja alueiden matkailullinen käyttö.

Turun kaupungin strategiassa on tavoitteena, että ”Turun monipuolinen, vireä kaupunkikulttuuri ja ympärivuotinen tapahtumatarjonta vahvistavat alueen kilpailukykyä ja hyvinvointia. Kulttuuri on osa jokapäiväistä kaupunkielämää. Turku tarjoaa houkuttelevan ympäristön aktiiviselle asujalle ja matkailijalle. Turku haluaa kasvaa ja kehittyä matkailu-, kongressi- ja tapahtumakaupunkina. Elinvoimaisen kaupunkikeskustan asemaa kaupunkilaisten yhteisenä viihtyisänä ympäristönä vahvistetaan parantamalla korkeatasoisia julkisia kaupunkitiloja sekä erityisesti joen tuntumassa sijaitsevia historiallisia kävelypainotteisia alueita. Kaupallisen keskustan kilpailukykyä parannetaan tarvittavilla investoinneilla ja yhteistyöllä. Kauppatorin miljöö kohotetaan arvoiseensa asuun.”

Jotta nämä tavoitteet pystytään toteuttamaan, se vaatii tulevalta maakuntakaavalta keskeisten nykyisten vahvuuksien tunnistamista, niiden tulevaisuuden kehittämisen mahdollistamista sekä samanaikaisesti myös tulevaisuuden palvelukonseptien ja matkailukohteiden mahdollistamista.

Matkailun ja vetovoimatoimintojen näkökulmasta keskeisiä ovat ratkaisut saavutettavuudessa:

- Alueen ulkoinen saavutettavuus ja tuloväylien (lentoasema, satama, matkakeskus) matkaketjujen toimivuus.

- Alueen sisäinen saavutettavuus: kaupunkikeskusta ja lähimatkailukohteet
 - Toimivat ja palveluita sisältävät kävely- ja pyöräily-yhteydet ja reitit Turussa (Aurajokiranta, Logomo, mäet, Kupittaaan alue, matkakeskus).
 - Ajanviettoalueen ja kaupallisen alueen keskeinen erittäin sujuva yhteys edistää kaupallisen keskustan elinvoimaisuutta.

- Alueen sisäinen saavutettavuus: Turusta saaristoon ja maaseudulle
 - Toimivat yhteydet Aurajoesta saaristoon on oleellinen kilpailutekijä tulevaisuudessa ja sen kehittymisen edellytykset tulee turvata.
 - Sujuvat yhteydet matkakeskittymiin.
 - Saariston rengastie, myös pyöräilyväylät, saarten yhteysliikenne.

- Majoitus: Turku on maakunnan keskeisin matkailukaupunki ja tarvitsee keskeisellä sijainnilla olevia erilaisia majoituksen ratkaisuja, liikenneyhteydet ovat tärkeässä osassa. Ympäröivän alueen (saaristo, maaseutu, läheiset kaupungit) palveluiden logistinen saavutettavuus on turvattava.

- Matkailukeskittymien kehittymisen mahdollistaminen on taattava, myös tapahtumamatkailun vaatimat kehittämistarpeet on mahdollistettava.

Matkailupalveluiden ja siihen liittyvän vetovoiman kehittämisen näkökulmasta perinteisellä maakunta-kaavakartalla tulisi strategisella kaavamerkinnällä esittää kehittämissuuntia tai painopistealueita. Uudella merkinnällä tuettaisiin MALPE-ajattelun mukaista suunnitteluprosessien yhdistämistä sekä vahvistettaisiin maakunnan strategisia matkailun kehittämiseen liittyviä tavoitteita.

Retkeily- ja matkailutoimintojen alueet (R) tulee käsitellä yhdenmukaisesti koko maakuntakaavan alueella. Turun osalta R-alueiksi tulisikin osoittaa mm. Vepsä ja Turun muut ulkoilusaaret, Kuhankuono ja Harjattula. R-alueena on osoitettu mm. Meri-Teijon urheilu- ja virkistyspalveluiden aluetta (aiemmin virkistysaluetta V) ja kohdemerkinnällä on osoitettu Raision Palovuoren moottoriurheilurata uutena kohteena. Myös seurakuntien hallinnassa olevat alueet (mm. Annala, Erikvalla, Hennala) palvelevat matkailua. R-alueet edistävät matkailua, joka on myös yksi Turun kaupunkistrategian yhdestä painopistealueesta.