



TURUN KAUPUNKISEUDUN KUNTIEN JA VALTION VÄLISEN MAANKÄYTÖN, ASUMI- SEN JA LIIKENTEEN AIESOPIMUKSEN 2012– 2015 TOTEUTUMISEN SEURANTA

2. väliraportti 3.11.2015



TIIVISTELMÄ

Turun kaupunkiseudun 13 kunnan valtuustot hyväksyivät touko-kesäkuussa 2012 maankäytön, asumisen ja liikenteen (MAL) -aiesopimuksen vuosille 2012–2015. Sopimuskumppaneina olivat ympäristöministeriö, liikenne- ja viestintäministeriö, Liikennevirasto, asumisen rahoitus- ja kehittämiskeskus sekä Varsinais-Suomen ELY-keskus. Aiesopimuksella kunnat toteuttavat kaupunkiseudun rakennemallia. Sopimusmenettelyllä valtio pyrki tukemaan kaupunkiseutua yhdyskuntarakenteen ohjauksessa sekä erityisesti maankäytön, asumisen ja liikenteen yhteensovittamisessa.

Valtio asetti sopimukselle seurantaryhmän. Seudullisella MAL-työryhmällä on koordinoitavastuu aiesopimuksen toteuttamisessa ja seurannassa. Valtion ja kuntien yhteisen seurantaryhmän päätehtävänä on ollut arvioida aiesopimukseen kirjattujen toimenpiteiden edistymistä.

Aiesopimusta seurataan kahdessa jaksossa. Ensimmäinen seurantajakso on sopimuksen voimaantulosta vuoden 2013 loppuun ja toinen jakso vuoden 2014 alusta vuoden 2015 loppuun. Tämän toisen väliraportin tulokset huomioidaan mahdollisen uuden MAL-aiesopimuksen valmistelussa keväällä 2015.

Seurantaraportti on laadittu siten, että se sisältää aiesopimuksen mukaiset tavoitteet ja kunkin osalta seurantaindikaattorit, toteutuman sekä johtopäätöksen. Lopussa esitetään johtopäätökset ja aiesopimusmenettelyä koskevat kehittämissuhteet.

Aiesopimuksen seuranta osoittaa, että kaupunkiseudulla on aktiivisesti toteutettu sopimukseen kirjattuja toimenpiteitä. Kaupunkiseudun kuntien vahva panostus on erityisesti nähtävissä seudullisen rakennemallin toteuttamisohjelman ja rakennemallia toteuttavan seudullisen asunto- ja maapolitiittisen ohjelman valmistelussa, liikennejärjestelmätyössä, MAL-hankeohjelman valmistelussa ja toteutuksessa sekä joukkoliikenteen edellytysten parantamiseen tähtäävissä toimissa. Toimenpiteiden vaikutukset seudun yhdyskuntarakenteeseen ja kulkutapajakaumaan ovat kuitenkin todennettavissa vasta pidemmällä aikavälillä.

Vuosien 2010–2013 väestönkasvusta 77 % on kohdistunut ydinkaupunkialueelle ja 23 % ydinkaupunkialueen ulkopuolelle. Vuosien 2015–2017 arvioidun asemakaavoitettun ja asemakaavoitettavan alueen asuntotuotannon seurauksena noin 69 % väestönkasvusta kohdistuu ydinkaupunkiseudulle ja 31 % ydinkaupunkiseudun ulkopuolelle. Rakennemallin 80/20 -tavoitetta ei vielä saavuteta. Asuntotuotannon osalta on vielä aikaista todeta, onko asuntotuotannon kehitys muuttumassa aiesopimuksen myötä tasapainoisempaan ja yhteisvastaullisempaan suuntaan keskuskaupungin ja kehyskuntien välillä.

Valtion näkökulmasta MAL-aiesopimusprosessi on ollut tapa edistää kansallista ilmasto- ja energiapolitiikkaa, liikennepolitiikkaa, kaupunkipolitiikkaa ja kuntapolitiikkaa. MAL-aiesopimusmenettely on tiivistänyt ministeriöiden välistä yhteistyötä MAL-kysymyksissä. Samalla on todettu selkeä tarve kytkeä aiesopimusmenettely valtion ohjausasiakirjoihin, kuten liikennepoliittiseen selontekoon ja asuntopoliittiseen toimenpideohjelmaan.

MAL-aiesopimukset ovat varsin uusi väline, joten pitkälle meneviä johtopäätöksiä on vaikea vielä arvioida. Aiesopimus on edistänyt yhdyskuntarakenteen ohjauksen sekä maankäytön, asumisen ja liikenteen yhteensovittamista sekä kuntien keskinäistä että kuntien ja valtion välistä yhteistyötä. MAL-aiesopimukset ovat tarpeellisia myös jatkossa.

Aiesopimuksen toista seurantaraporttia on käsitelty 4.3.2015 seudullisessa MAL-työryhmässä. Kokouksen jälkeen täydennettyä raporttia on 8.4.2015 ja käsitelty valtion ja kuntien yhteisessä seurantaryhmässä. 22.9.2015 päivätty seurantaraportti hy-

väksyttiin 25.9.2015 valtion ja kuntien välisen uuden MAL-aiesopimuksen valmistelukokouksessa. Raporttiin on kokoukseen jälkeen tehty muutama tekninen korjaus. 3.11.2015 päivätty raportti lähetetään kuntiin tiedoksi.

Aiesopimuksen loppuraportti valmistellaan alkuvuodesta 2016 nykyisen sopimuksen päätyttyä. Loppuseurannassa keskitytään toimenpiteiden vaikuttavuuden arviointiin. Toimenpiteiden vaikuttavuus seudun yhdyskuntarakenteeseen ja kulkutapajakamaan sekä maankäytön, asumisen ja liikenteen kehitykseen on arvioitavissa vasta pidemmällä aikavälillä. Parhaimmillaan sopimuseuranta muodostaa keskeisen seudullisen tietopohjan kuntien maankäyttöpäätöksiä tueksi.

Sisällysluettelo

1 JOHDANTO.....	4
1.1 Turun kaupunkiseudun aiesopimus.....	5
1.2 Aiesopimuksen laadintaprosessi.....	6
1.3 Aiesopimuksen seuranta.....	6
2 MAANKÄYTÖN TOIMENPITEET.....	7
2.1 Kaupunkiseudun yhteisen maankäyttöstrategian toteuttaminen.....	11
2.2 Keskustojen ja taajamien kehittäminen yhdyskuntarakenteen eheyttämiseksi.....	14
2.3 Haja- ja lieverakentamisen vähentäminen yhdyskuntarakenteen eheyttämiseksi.....	16
2.4 Palveluiden saavutettavuuden edistäminen yhdyskuntarakenteen eheyttämiseksi.....	19
2.5 Ympäristön laatu.....	20
3 VETOVOIMAINEN ASUMINEN.....	22
3.1 Monipuolinen asuntotarjonta ja yhteisvastuullinen asuntopolitiikka.....	22
3.2 Yhteistyömenettelyiden kehittäminen.....	31
3.3 Rakentamisen energiatehokkuus.....	31
4 KESTÄVÄ LIIKENNEJÄRJESTELMÄ.....	34
4.1 Liikennejärjestelmätyö.....	34
4.2 Joukkoliikenteen järjestäminen.....	37
4.3 Raitiotien suunnittelu.....	41
4.4 Kävelyn ja pyöräilyn edistäminen.....	42
4.5 Liikenneturvallisuuden edistäminen.....	43
4.6 Liikenteen hallinta ja liikkumisen ohjaus.....	45
5 KESTÄVÄ KASVU JA KAUPUNKISEUDUN KILPAILUKYKY.....	46
5.1 E18-kasvukäytävä.....	46
5.2 Toimiva tieverkko.....	48
5.3 Lento- ja laivaliikenteen kehittäminen.....	50
6 JOHTOPÄÄTÖKSET.....	53
6.1 Seurantakohteita koskeva kokonaisarvio.....	53
6.2 Sopimuksen toteutuminen suhteessa hallitusohjelman tavoitteisiin.....	57
6.3 Valmisteluprosessin arviointi ja osapuolten odotukset aiesopimusmenettelyn kehittämiseksi.....	57
LIITTEET.....	60
Liite 1: ARA:n myöntämät korkotuki- ja takauslainapäätökset 2012–2014 normaaleille vuokratulo- ja ASO-kohteille.....	60
Liite 2: Investointiavustuspäätöksen saaneet kohteet 2012–2014 (ARA).....	61
Liite 3: Aiesopimuksen toimenpiteet.....	62

1 JOHDANTO

Vuoden 2011 hallitusohjelmassa maankäytön, asumisen ja liikenteen MAL-aiesopimus on mainittu suurimpien kaupunkiseutujen yhdyskuntarakenteen kehitystä tukevana välineenä. Hallitusohjelman mukaisesti maankäytön, asumisen ja liikenteen (MAL) aiesopimuksia jatketaan samanaikaisesti kuin aiesopimusmenettelyä kehitetään sitovammaksi. Menettelyn tarkoituksena on tukea suurten kaupunkiseutujen yhdyskuntarakenteen ohjauksen sekä maankäytön, asumisen ja liikenteen yhteensovittamista. Turun kaupunkiseudulla maankäytön, asumisen ja liikenteen suunnittelun yhteen kytkemistä on tarkasteltu mm. seudun rakennemallityössä ja liikennejärjestelmätyössä.

Aiesopimus pohjautuu Turun kaupunkiseudulla hyväksytyyn rakennemalliin 2035, sen toteuttamisohjelmaan ja siihen liittyvien investointien toteuttamisen ajoitukseen. Aiesopimus on osapuolten yhteistä tahtotilaa ja tulevaisuuden kehityssuuntia kuvaava aikomus.

Valtio asetti 22.11.2012 aiesopimukselle seurantaryhmän, johon nimettiin seuraavat henkilöt: rakennusneuvos *Matti Vati* (YM, pj), apulaiskaupunginjohtaja *Jarkko Virtanen* (Turun kaupunki), kaavoitustoimenjohtaja *Markku Toivonen* (Turun kaupunki), kaupunginjohtaja *Harri Virta* (Kaarinan kaupunki), kaupunginjohtaja *Ari Korhonen* (Raision kaupunki), kunnanjohtaja *Terhi Isotalo* (Liedon kunta), yleiskaava-arkkitehti *Christina Hovi* (Turun kaupunki, asiantuntijasihteeri), yli-insinööri *Kaisa Mäkelä* (YM), neuvotteleva virkamies *Katariina Myllärniemi* (LVM), johtaja *Jarmo Lindén* (Asumisen rahoitus- ja kehittämiskeskus), yksikön päällikkö *Anders HH Jansson* (Liikennevirasto) sekä yksikön päällikkö *Anna-Leena Seppälä* (Varsinais-Suomen ELY-keskus). Seurantaryhmän kokoonpano on muuttunut; Liedon edustajana ryhmässä on uusi kunnanjohtaja Esko Poikela.

Seudullisella MAL-työryhmällä on koordinoitavastuu aiesopimuksen toteuttamisesta ja seurannasta. MAL-työryhmässä on kaupunkiseudun kaikkien kuntien, Varsinais-Suomen ELY-keskuksen ja Varsinais-Suomen liiton edustus.

Seurantaraportin kokoamiseen ovat osallistuneet kaavoituspäällikkö *Christina Hovi*, kehittämispäällikkö *Risto Veivo*, erityisasiantuntija *Pasi Ahola*, Turun Seudun Kehittämiskeskuksen johtaja *Niko Kynnäräinen*, liikennesuunnitteluinsinööri *Juha Jokela*, joukkoliikennejohtaja *Sirpa Korte*, suunnittelupäällikkö *Matti Salonen*, liikenneinsinööri *Jaana Mäkinen*, kaavoitusarkkitehti *Oscu Uurasmaa* ja projektityöntekijä *Sanna Kari* (Turun kaupunki), yksikön päällikkö *Anna-Leena Seppälä*, suunnittelupäällikkö *Hanna Lindholm* ja liikenneturvallisuusinsinööri *Jaakko Klang* (Varsinais-Suomen ELY-keskus), suunnittelujohtaja *Heikki Saarento*, liikennesuunnittelija *Laura Leppänen* ja kaavasunnittelija *Lasse Nurmi* (Varsinais-Suomen liitto) ja yli-insinööri *Kaisa Mäkelä* (YM), neuvotteleva virkamies *Katariina Myllärniemi* (LVM), yksikön päällikkö *Anders HH Jansson* (Liikennevirasto) sekä johtaja *Jarmo Lindén* ja asuntomarkkina-asiantuntija *Hannu Ahola* (Asumisen rahoitus- ja kehittämiskeskus).

1.1 Turun kaupunkiseudun aiesopimus

Turun kaupunkiseudun 13 kuntaa (Aura, Kaarina, Lieto, Masku, Mynämäki, Naantali, Paimio, Parainen, Raisio, Rusko, Sauvo ja Tarvasjoki ja Turku) sekä valtion osalta ympäristöministeriö, asumisen rahoitus- ja kehittämiskeskus, liikenne- ja viestintäministeriö, Liikennevirasto ja Varsinais-Suomen elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus allekirjoittivat 20.6.2012 maankäytön, asumisen ja liikenteen (MAL) aiesopimuksen vuosille 2012–2015. Aiesopimuksen valmistelussa olivat mukana työ- ja elinkeinoministeriö, valtiovarainministeriö ja Varsinais-Suomen liitto. MAL-aiesopimus on sekä kaupunkiseudun kuntien välinen että kuntien ja valtion välinen, osapuolten yhteistä tahtoa ja tulevaisuuden kehityssuuntia kuvaava aikomus. Aiesopimuksen tarkoituksena on tukea kaupunkiseudun kokonaisuutta ja siihen liittyvien kansallisten tavoitteiden toteuttamista. Valtio-osapuoli tukee seudun yhteisiä tavoitteita erilaisin ohjaavin ja taloudellisin tukitoimenpitein sekä investoinnein erikseen sovittujen valtakunnallisten periaatteiden ja ohjelmien mukaisesti.

Keskeisenä aiesopimuksen tavoitteena on vahvistaa osapuolten, erityisesti kuntien, keskinäistä sitoutumista kaupunkiseudun rakennemallin 2035 keskeisten tavoitteiden toteutumiseksi, joita ovat väestönkasvuun varautuminen, elinkeinoelämän kasvun tukeminen, yhdyskuntarakenteen eheyttäminen, keskustojen kehittäminen, asuntotuotannon monipuolistaminen, väestön sosiaalisen ja alueellisen eriytymisen ehkäiseminen, liikkumisen tapojen uudistaminen ja palvelujen saatavuuden parantaminen yli kuntarajojen. Yleistavoitteena korostetaan ilmastonmuutoksen hillintää. Aiesopimuksen tavoitteena on lisätä resurssien käytön vaikuttavuutta kaupunkiseudun hankekokonaisuuden toimeenpanossa.

Aiesopimuksen osapuolet edistävät erityisesti sellaisia koko kaupunkiseutua, useita kuntia tai hallinnonaloja keskeisesti koskevia hankkeita, joilla on ratkaiseva merkitys koko seudun elinvoimaisuudelle, kilpailukyvyille, vetovoimaisuudelle, yhdyskuntarakenteen eheyttämiselle ja kestäväälle kasvulle. Tavoitteena on vahvistaa Turun kaupunkiseudun kilpailukykyä osana Tukholma-Turku-Salo-Helsinki-Pietari kehityskäytävää ja Etelä-Suomen laajempaa työssäkäyntialuetta.

Aiesopimuksen tavoitteena on tukea maankäytön, asumisen ja liikenteen suunnittelun ja toteutuksen yhteistyötä sekä seudun kuntien että kuntien ja valtion kesken. Sopimus on kaupunkiseudun kuntien keskinäinen sitoumus vastuunkannosta yhteisten maankäyttöä, asumista ja liikennettä koskevien tavoitteiden toteuttamiseksi. Sopimus tukee myös kaupunkiseudun kuntien ja valtion toimijoiden välistä kumppanuutta.

Nykyinen aiesopimus on voimassa vuoden 2015 loppuun. Tavoitteena on kuluvana vuonna valmistella uusi aiesopimus vuosille 2016–2019. Uuden sopimuksen valmistelu käynnistyi valtion ja kaupunkiseudun kuntien välisessä kokouksessa 25.9.2015.

1.2 Aiesopimuksen laadintaprosessi

Eduskunnan toukokuussa 2010 hyväksymän valtioneuvoston kunta- ja palvelurakennemuutoksesta selonteon mukaisesti Turun kaupunkiseutu on laatinut ministeriöiden kanssa maankäytön, asumisen ja liikenteen aiesopimuksen. Valtio ja Turun kaupunkiseutu aloittivat aiesopimusneuvottelut keväällä 2011. Valtion puolelta neuvotteluosapuolina olivat ympäristöministeriö, liikenne- ja viestintäministeriö, työ- ja elinkeinoministeriö, valtiovarainministeriö, Liikennevirasto, asumisen rahoitus- ja kehittämiskeskus sekä Varsinais-Suomen ELY-keskus.

Kahdenkeskistä prosessia varten oli ministeriöiden ja kaupunkiseudun valmistelutyöryhmä. Kaupunkiseudun valmisteluprosessia koordinoi ohjausryhmä, joka käsitteli aiesopimusta kuusi kertaa. PARAS-ohjausryhmän asettamat työryhmät valmistelivat sisältöjä. Lokakuussa 2011 järjestettiin Turussa laaja työpaja, johon osallistui noin 100 aiesopimusosapuolten virkamiestä ja luottamushenkilöä.

Aiesopimuksen luonnosversioita käsiteltiin neuvotteluiden edetessä valtio-osapuolen johtoryhmissä sekä Turun kaupunkiseudun MAL-työryhmässä ja PARAS-ohjausryhmässä. Valtio- ja kuntaosapuolten toiveet sovitettiin yhteen ja sopimus viimeisteltiin keväällä 2012. Aiesopimus on jo valmisteluvaiheessa ollut luettavissa PARAS-ohjausryhmän internetsivuilla.

PARAS-ohjausryhmä hyväksyi aiesopimuksen 24.4.2012 ja lähetti sen kuntien ja muiden osapuolien käsiteltäväksi. Aiesopimus hyväksyttiin ja kaupunkiseudun kuntien valtuustoissa ja Varsinais-Suomen liiton maakuntavaltuustossa touko-kesäkuussa 2012. Rakennemallialueen kunnista kaikki muut paitsi Nousiainen hyväksyi aiesopimuksen. Lisäksi sopimus hyväksyttiin toukokuussa 2012 ministeriöissä, ELY-keskuksessa, Liikennevirastossa ja asumisen rahoitus- ja kehittämiskeskuksessa, minkä jälkeen sopimus allekirjoitettiin ministereiden johdolla 20.6.2012.

1.3 Aiesopimuksen seuranta

Aiesopimuksessa sovittiin seurannasta. Aiesopimukseen on kirjattu, että sen toteutumista seuraa erikseen asetettava valtion ja kuntien välinen aiesopimuksen seurantaryhmä, jonka koollekutsujana toimii ympäristöministeriö. Ympäristöministeriö ja liikenne- ja viestintäministeriö asettivat 22.11.2012 valtion ja kuntien välisen seurannan valmistelusta vastaavan seurantaryhmän. Aiesopimuksen toteuttamisen koordinoivastuu on seudullisella MAL-työryhmällä, jossa on seudun kaikkien kuntien, Varsinais-Suomen liiton ja Varsinais-Suomen ELY-keskuksen edustus. Seudullinen MAL-työryhmä kokoaa ja valmistelelee seuranta-aineistoa seurantaryhmälle.

Aiesopimuksen ensimmäinen seurantajakso on sen voimaantulosta vuoden 2013 loppuun ja toinen seurantajakso 1.1.2014 – 31.12.2015. Käsillä olevan seurannan 2. väliraportin tulokset huomioidaan mahdollisen uuden aiesopimuksen valmistelussa 2015.

Tässä raportissa kuvataan aiesopimukseen kirjattujen toimenpiteiden edistymistä ja toteutumista pääosin vuoden 2014 loppuun mennessä. Toimenpiteiden vaikuttavuus seudun yhdyskuntarakenteeseen ja kul-
kutapajakaumaan sekä maankäytön, asumisen ja liikenteen kehityk-
seen on arvioitavissa vasta pidemmällä aikavälillä.

Seurantaraporttiluonnosta on 4.3.2015 käsitelty seudullisessa MAL-
työryhmässä. Kokouksen jälkeen täydennettyä raporttia on käsitelty
valtion ja kuntien yhteisessä seurantaryhmässä 8.4.2015. 22.9.2015
päiväty seurantaraportti hyväksyttiin 25.9.2015 valtion ja kuntien vä-
lisen uuden MAL-aiesopimuksen valmistelukokouksessa. Raporttiin on
kokouksen jälkeen tehty muutama tekninen korjaus. 15.10.2015 päi-
vätty raportti lähetetään kuntiin tiedoksi.

2 MAANKÄYTÖN TOIMENPITEET

Seurantakohteet

Väestön ja työpaikkojen
kokonaismäärän kehitys
rakennemallin mukaisen
kaupunkiseudun kunnissa
(ml. Nousiainen)

Kaupunkiseudun yhdyskuntarakennetta eheytetään ohjaamalla asu-
mista, työpaikkoja ja palvelutoimintoja keskustoihin, taajama-alueille
ja joukkoliikenteeseen tukeutuvaan nykyiseen rakenteeseen energia-
tehokkaasti ja sosiaalisesti kestäväällä tavalla. Kaupunkiseudun veto-
voimatekijöitä mm. rikasta kulttuuriympäristöä vahvistetaan kaikessa
maankäytön suunnittelussa.

Turun kaupunkiseutu varautuu 75 000 asukkaan ja 20 000 työpaikan
lisäykseen vuoteen 2035 mennessä vuoden 2010 tilanteeseen verrat-
tuna. Väestönkasvutavoite on rakennemallissa vaiheistettu siten, että
vuoteen 2025 mennessä toteutuu 52 % kasvusta ja vuosina 2026–
2035 toteutuu 48 % kokonaiskasvusta. Varautuminen tarkoittaa kes-
kimäärin noin 3 000 asukkaan vuosittaista väestönkasvua kaupunki-
seudulla. Väestönkasvusta 80 % pyritään kohdistamaan ydinkaupunki-
seudulle ja 20 % kaupunkiseudun muihin taajamiin. Noin puolet väes-
tönkasvusta pyritään kohdistamaan keskuskaupunki Turkuun. Työ-
paikkojen lisäys pyritään kohdistamaan ydinkaupunkialueelle.

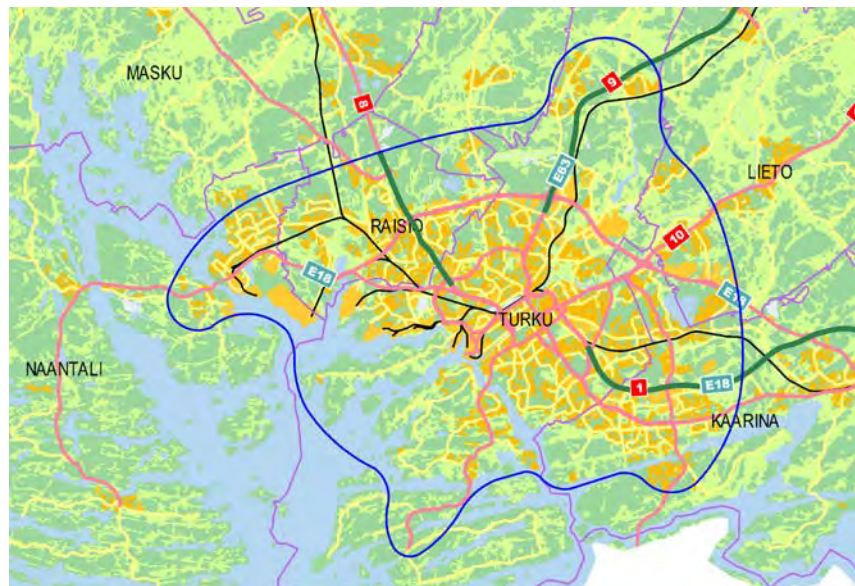
Toteuma

Rakennemallin mukaisen kaupunkiseudun kunnissa väestö kasvoi
vuonna 2013 yhteensä 0,8 % (2 672 asukasta) ja vuonna 2014 0,6 %
(2 148 asukasta). Tavoiteltu keskimääräinen vuosittainen kasvu vuo-
teen 2025 saakka ulottuvalla kaudella on noin 2 440 asukasta. Vuoden
2013 asukasluvun kasvu ylitti tavoitteen 237 asukkaalla. Vuonna 2014
tavoitteesta jäätii 292 asukkaalla.

Taulukko 1. Rakennemallialueen kuntien väestönkasvu vuosina 2013 ja 2014 (Väestörekisterikeskus).

Asukasluku	31.12. 2014	31.12. 2013	31.12. 2012	Muutos%, 2012- 2013	Muutos%, 2013-2014
Aura	3 984	3 960	3 968	-0,2 %	+0,6 %
Kaarina	32 161	31 808	31 379	+1,4 %	+1,1 %
Lieto	17 237	17 177	17 022	+0,9 %	+0,3 %
Masku	9 764	9 733	9 672	+0,6 %	+0,3 %
Mynämäki	7 921	7 954	7 977	-0,3 %	-0,4 %
Naantali	18 883	18 859	18 818	+0,2 %	+0,1 %
Nousiainen	4 844	4 873	4 848	+0,5 %	-0,6 %
Paimio	10 635	10 595	10 587	+0,1 %	+0,4 %
Parainen	15 497	15 511	15 576	-0,4 %	-0,1 %
Raisio	24 399	24 593	24 573	+0,1 %	-0,8 %
Rusko	6 049	5 997	5 905	+1,6 %	+0,9 %
Sauvo	2 999	3 034	3 034	+0,0 %	-1,2 %
Tarvasjoki	1 968	1 956	1 960	-0,2 %	+0,6 %
Turku	184 112	182 255	180 314	+1,1 %	+1,0 %
Kaupunkiseutu yhteensä	340 453	338 305	335 633	+0,8 %	+0,6 %

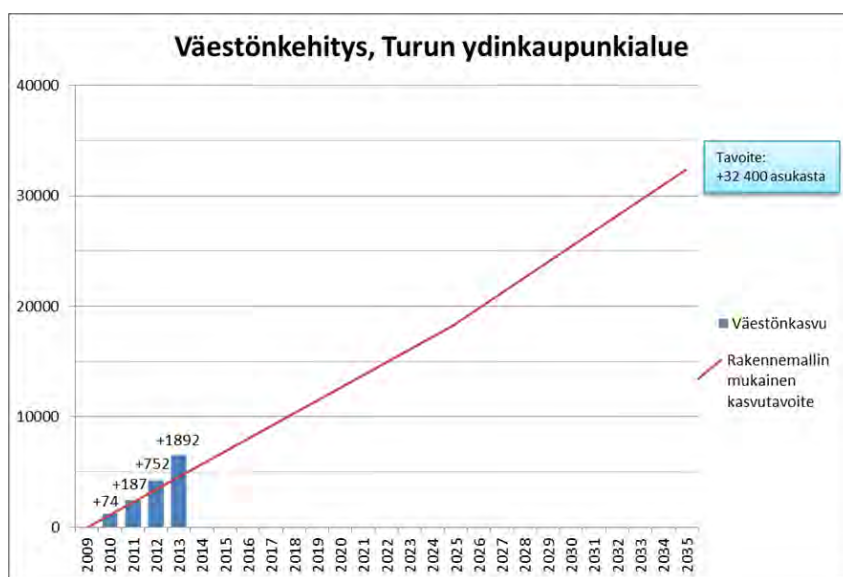
Vuodesta 2009 väestö on kasvanut ydinkaupunkiseudulla (kuva 1) vuosittain 1484–2293 asukkaalla. Ydinkaupunkiseudun väkiluku on kasvanut kiihtyen, joskaan rakennemallin kasvutavoitetta ei ole saavutettu (kuva 2). Turun (kuva 3) sekä Liedon ydinkaupunkialueella asukasmäärä oli vuonna 2013 ylittänyt tavoitteen. Muut ydinkaupunkiseudun kunnat (Kaarina, Raisio ja Naantali) eivät olleet tavoittaneet ydinkaupunkialueen kasvutavoitteita vuoden 2013 loppuun mennessä.



Kuva 1. Turun kaupunkiseudun ydinkaupunkiseutu. Turun kaupunkiseudun rakennemalli 2035:n hyväksytyt alueraja- ja kasvutavoitteet eivät noudata kuntarajoja.



Kuva 2. Väestönkehitys ydinkaupunkiseudulla 2009–2013. Kaaviossa esitetty luku kuvaa toteuman ja tavoitteen välistä erotusta. (Tilastokeskus 2014)



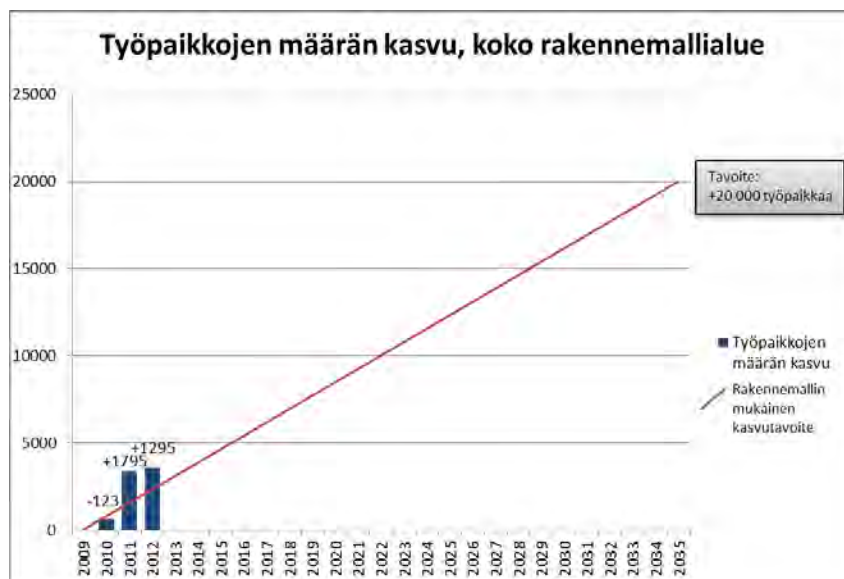
Kuva 3. Väestönkehitys Turun ydinkaupunkialueella 2009–2013. Kaaviossa esitetty luku kuvaa toteuman ja tavoitteen välistä erotusta. (Tilastokeskus 2014)

Vuodesta 2009 alkaen väestö on kasvanut ydinkaupunkiseudun ulkopuolella vuosittain yhteensä 252–760 asukkaalla ja ylittänyt rakennemallin mukaisen kasvutavoitteen (kuva 4). Asukasmäärän kasvu on kuitenkin pienentynyt vuonna 2013.



Kuva 4. Väestönkehitys ydinkaupunkiseudun ulkopuolella 2009–2013. Kaaviossa esitetty luku kuvaa toteuman ja tavoitteen välistä erotusta (Tilastokeskus 2014)

Vuoteen 2012 mennessä rakennemallialueen työpaikkojen määrä on kasvanut noin 3 600 työpaikalla ja ylittänyt rakennemallin mukaisen kasvutavoitteen (kuva 5). Vuoden 2013 ja 2014 työpaikkatietoja ei ole vielä käytettävissä.



Kuva 5. Työpaikkamäärän kasvu rakennemallialueella 2009–2012. Kaaviossa esitetty luku kuvaa toteuman ja tavoitteen välistä erotusta. (Tilastokeskus 2013)

Seudullisessa rakennemallin toteuttamishjelmassa työpaikkatontit on jaoteltu käyttötarkoituksen mukaan rakennemallin tapaan neljään profiiliin: teollisuus, logistiikka, palvelut sekä tiede ja teknologia. Työpaikkatonteista on kerätty pinta-alatieto rakennusoikeuden sijaan. Ohjelman mukaan vuosina 2014–2017 ydinkaupunkiseudulle rakentuviksi arvioitujen työpaikkatonttien yhteenlaskettu pinta-alamäärä olisi lähes 2,7 miljoonaa neliometriä. Pinta-alasta 59 % olisi arvioiden mukaan teollisuutta, 14 % logistiikkaa, 27 % palveluja ja alle 1 % tiede- ja teknologia-alan yrityksiä. Ydinkaupunkiseudun ulkopuolelle rakentuvien työpaikkatonttien arvioitu pinta-ala on yhteensä noin 530 000 m².

Johtopäätökset

Rakennemallin mukaisen kaupunkiseudun kunnissa väestön kokonaismäärän kehitys ylitti vuosittaisen kasvutavoitteen vuonna 2013. Vuonna 2014 vuosittaista tavoitteesta jäätiin 292 asukkaalla.

Vuosien 2010–2013 väestönkasvusta 77 % on kohdistunut ydinkaupunkialueelle ja 23 % ydinkaupunkialueen ulkopuolelle. Ydinkaupunkialueen ulkopuolella 69 % väestönkasvusta on kohdistunut rakennemallissa määriteltyihin taajamakeskuksiin ja 31 % niiden ulkopuolelle.

Väestönkasvu on vuosina 2009–2013 ylittänyt ajanjaksolle rakennemallissa asetetut tavoitteet Turun ydinkaupunkialueella ja ydinkaupunkialueen ulkopuolella (kuvat 2 ja 3). Turun ja Liedon ydinkaupunkialueella on tapahtunut yhdyskuntarakenteen tiivistymistä rakennemallin tavoitteen mukaisesti. Muualla ydinkaupunkialueella toteutunut väestönkasvu ei ole ollut riittävää. Ydinkaupunkialueen ulkopuolella väestö kasvaa tavoiteltua nopeammin, joskin väestönkasvun tahti on hidastunut vuonna 2013 ydinkaupunkialueen ulkopuolella ja kiihtynyt ydinkaupunkialueella. Noudattaako Turun ydinkaupunkialueen kasvu trendiä, jonka mukaan keskuskaupungit kasvavat taloudellisen taantuman aikana, vai onko kyse pysyvämmästä, asukkaiden asumispreferenssien muutoksesta?

Työpaikkamäärien kasvun jakautumisesta ydinkaupunkialueen ja muun rakennemallialueen välillä ei ole tässä vaiheessa saatavilla tietoa. Turun kaupunkiseudun rakennemallin ja MAL-aiesopimuksen vaikuttavuutta työpaikkojen määrän kehitykseen ei voida arvioida, sillä ajantasainen tilastotieto puuttuu. Viimeisin Tilastokeskuksen työpaikka-aineisto on vuodelta 2012.

Työpaikkojen määrää on vaikea arvioida tonttien pinta-alatiedon perusteella. Keskustahakuiset palvelu- sekä tiede- ja teknologian alan työpaikka-alueet ovat yleensä tehokkaammin rakennettuja ja työpaikkavaltaisempia kuin väljemmin rakennetut teollisuus- ja logistiikka-alan työpaikka-alueet.

2.1 Kaupunkiseudun yhteisen maankäyttöstrategian toteuttaminen

Tavoite

Kunnat laativat ja hyväksyvät vuoden 2013 loppuun mennessä kunta-kohtaiset toimenpide- ja kaavoitusohjelmat rakennemallin toteuttamiseksi sekä yhteisen seudullisen asunto- ja maankäyttöohjelman vuosille 2014–2017. Kunnat tehostavat maapoliittisia toimenpiteitä rakennemallia tukevalla tavalla siten, että raakamaan sekä asema- ja yleiskaavavarannon määrät kehittyvät tarpeisiin ja aiesopimuksen tavoitteisiin nähden positiivisesti. Valtio edistää toiminnallaan Turun kaupunkiseudun maapoliittisten periaatteiden toteutumista.

Seurantakohteet

- Kuntakohtaisten kaavoitusohjelmien päätöksentekotilanne ja vastaavuus rakennemalliin
- Seudullisen asunto- ja maankäyttöohjelman päätöksentekotilanne
- Kuntien päätökset ja toimenpiteet rakennemallin toteutumista tukevan maapolitiikan tehostamiseksi
- Valtion toimet kaupunkiseudun maapoliittisten periaatteiden toteutumiseksi
- Kysyntää vastaava kuntien raakamaa-, asema- ja yleiskaavavarannon kehitys

Toteuma

Kuntakohtaiset toimenpide- ja kaavoitusohjelmat rakennemallin toteuttamiseksi liitteenään kuntakohtaisten ohjelmien yhteenvetona toimiva Seudullinen rakennemallin toteuttamisohjelma on hyväksytty kesällä 2014 kaikissa MAL-kunnissa lukuun ottamatta Tarvasjokea ja Turku. Tarvasjoen kunnanhallitus ja Turun kaupunginhallitus päättivät ohjelmien ensimmäisessä käsittelyssä muutoksista ohjelmiin. Turun päivitetty toimenpide- ja kaavoitusohjelma vuosille 2015–2018 on hyväksytty kaupunginhallituksessa tammikuussa 2015 liitteenään päivitetty Seudullinen rakennemallin toteuttamisohjelma. Tarvasjoen päivitetty toimenpide- ja kaavoitusohjelma hyväksyttiin tammikuussa 2015 uuden Liedon kunnanhallituksessa.

MAL-aiesopimuksen mukainen seudullinen asunto- ja maankäyttöohjelma on nimetty Turun kaupunkiseudun asunto- ja maapoliittiseksi ohjelmaksi. Ohjelman luonnos oli kesällä 2014 lausuntokierroksella MAL-kunnissa sekä Varsinais-Suomen liitossa ja Varsinais-Suomen elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksessa. Ohjelma on valmistunut joulukuussa 2014 ja se on lähetetty kuntiin hyväksyttäväksi ohjeellisesti noudatettavana. Kaikki MAL-kunnat paitsi Mynämäki ovat hyväksyneet ohjelman.

Kuntien toimenpide- ja kaavoitusohjelmissä olemassa oleva tonttireservi ja vireillä tai suunnitelmissä olevat asemakaavat kohdentuvat melko hyvin rakennemallin mukaisille alueille. Toimenpide- ja kaavoitusohjelmien arvioidusta asukasluvun kasvusta suurin osa kohdistuu ydinkaupunkialueelle ja ydinkaupunkialueen ulkopuolisiin taajamakeskuksiin. Enemmistöissä kunnista alle prosentti arvioidusta väestönkasvusta kohdistuu ydinkaupunkialueen tai taajamakeskusten ulkopuolelle. Liedossa ja Naantalissa muutama laskennallisesti ydinkaupunkialueen ulkopuolella sijaitseva asemakaava-alue sijaitsee aivan ydinkaupunkialueen tuntumassa.

Kaupunkiseudun asunto- ja maapoliittisen ohjelman mukaan kunnat kaavoittavat ensisijaisesti omille maille rakennemallin tavoitteita toteuttaen. Aktiivista maanhankintaa harjoitetaan keskeisillä rakennemallin mukaisilla kasvualueilla ennen asemakaavoitusta pääosin vapaaehtoisin kaupoin rakennemallissa esitetty vaiheistus huomioiden. Raakamaan hinnoittelun periaatteet pyritään jatkossa yhdenmukaistamaan. Tätä varten jatkossa toteutetaan seuranta vuosittain esittämällä kuntien raakamaan hankinnat hintoineen kartalla.

Toissijaisesti voidaan kaavoittaa myös muiden omistamille alueille. Maankäyttösopimus tehdään, jos yksittäinen yksityinen maanomistaja saa asemakaavan, asemakaavanmuutoksen tai poikkeamispäätöksen seurauksena vähintään 500 k-m² lisää rakennusoikeutta. Maankäyttösopimuksin maanomistajalta peritään kaava-alueen rakentamista palvelevan yhdyskuntarakentamisen kustannukset 100-prosenttisesti. Sopimuskorvauksen vähimmäismäärä on 50 % asemakaavasta johtuvasta asemakaavan mukaisen tontin arvonnoususta. Maankäyttösopimuksia ei pääsääntöisesti tehdä kuntien keskeisillä raakamaahankinta-alueilla.

Varantotavoitteiden toteutumisen seuraamiseksi on kehitettävä seurantajärjestelmä. Tontinluovutuksen valintatapa ja luovutusmuoto sekä -ehdot ratkaistaan itsenäisesti kunnissa. Tavoitteena on pitää tont-

tien markkinahintataso kohtuullisena. Jatkossa tonttien hinnoittelua seurataan vuosittain esittämällä kuntien tonttikaupat hintoineen kartalla.

Asemakaavojen toteutumisen edistämiseksi rakentamattomille asuintonteille määrätään korotettu kiinteistövero. Kuntien tulee myös tapauskohtaisesti harkita rakentamiskehotuksen antamista ja tontin lunastamista rakentamiskäyttöön.

Asuntotontteja sekä työpaikkatontteja on tämän hetkinen kysyntä huomioon ottaen Turun seudun MAL-kunnissa tarjolla riittävästi. Ongelmana on, että tonttien sijainti ja laatu eivät aina vastaa kysyntää. Joissakin kunnissa on reagoitu hiljaiseen kysyntään ottamalla käyttöön uutena tonttien luovutustapana mahdollisuus myös vuokrata omakotitontteja. Turussa ja Raisiossa suurin osa omakotitonteista luovutetaan vuokrattavaksi. Ongelmana on lisäksi se, että rakennusliikkeet eivät ole käynnistäneet hankkeita odotetusti johtuen taloudellisesta tilanteesta. Rivitalotonttien kysyntä on tällä hetkellä yleisesti erityisen hiljaista ja mm. Raisiossa ja Turussa rivitalotontteja on asemakaavalla muutettu omakotitonteiksi. Yksityisen tonttivarannon osuus on paikoin merkittävä.

Yritystontteja kunnissa on pääsääntöisesti tarjolla riittävästi. Turussa päiväkotitonttitarjonta ei ole ollut riittävä, jonka vuoksi uusia päiväkoteja sijoittuu poikkeamispäätöksillä myös asumiseen varatuille tonteille. Osa kunnista kokee, että kaupan tonteista on pulaa. Riittämätön tarjonta kohdistuu erityisesti maankäyttö- ja rakennuslain sääntelyn piirissä olevaan ja sen piiriin vuonna 2017 tulevaan kauppaan. Nämä ovat vähittäiskaupan suuryksiköt (yli 2000 m²:n kokoiset kaupan myymälät) ja paljon tilaa vaativan erikoistavarakaupan (tiva) yksiköt (moottoriajoneuvojen kauppa, rengas-, vene-, huonekalu-, sisustus- tarvike-, rauta-, rakennustarvike-, kodinkone-, maatalous- ja puutarha- alan kauppa). Kaupan tonttien riittävyys kaupunkiseudulla turvataan vireillä olevan vaihemaakuntakaavan kautta, jonka taustaselvityksenä hyödynnetään vuonna 2013 valmistunutta Varsinais-Suomen kaupan palveluverkkoselvitystä. Nykyinen kolmiportainen suunnittelujärjestelmä (maakunta-, yleis- ja asemakaava) on hidas väline kaupan nopeisiin tarpeisiin.

Maankäyttö- ja rakennuslain muutoksella (6.3.2015/204) maapolitiikan hoito siirrettiin kuntien tehtäväksi. Seudullinen ohjelma tukee yksittäisiä kuntia maapolitiikan hoidossa.

Johtopäätökset

Kuntakohtaiset toimenpide- ja kaavoitusohjelmat rakennemallin toteuttamiseksi on hyväksytty kaikissa kunnissa liitteenään Seudullinen rakennemallin toteuttamisohjelma. Toimenpide- ja kaavoitusohjelmien alueista suurin osa kohdistuu rakennemallin mukaisille alueille.

Seudullista asunto- ja maapoliittista ohjelmaa on valmisteltu kuntien virkamiesvalmisteluryhmässä hyvässä yhteistyöhengessä. Ohjelma on valmistunut joulukuussa 2014 ja se on lähetetty kuntiin hyväksyttäväksi ohjeellisesti noudatettavana. Kaikki MAL-kunnat paitsi Mynämäki ovat hyväksyneet ohjelman. Jatkossa onkin tarve seurata miten hyvin kunnat sisällyttävät yhteiset periaatteet omiin ohjelmiinsa ja toimintamalleihinsa.

Kunnilta saadun tiedon perusteella asunto- ja työpaikkatontteja näyttäisi olevan pääosin riittävästi tarjolla. Rivitalotonteista ei ole kysyntää ja kaupan tontteja saisi olla enemmän tarjolla.

2.2 Keskustojen ja taajamien kehittäminen yhdyskuntarakenteen eheyttämiseksi

Seurantakohteet

- Yhdyskuntarakenteen kehitys
- Väestötiheys kuntakeskuksissa
- Asemakaava-alueen kehittyminen
- Asuntojen määrän kehitys asemakaavoitulla alueella

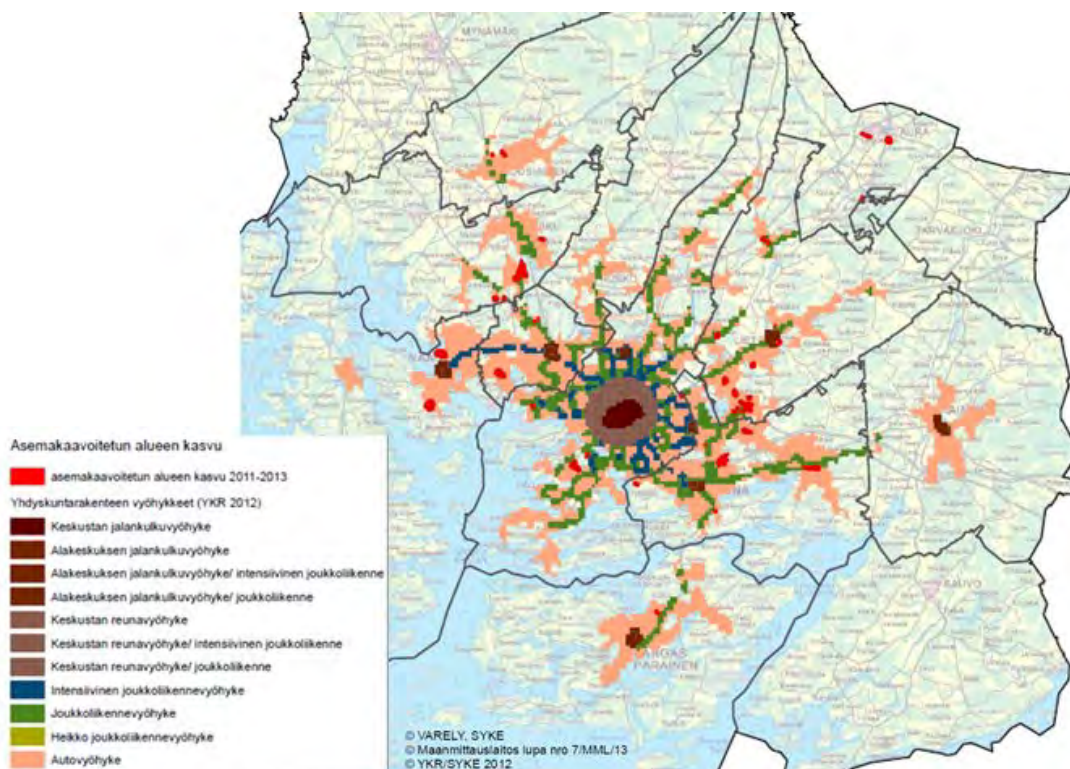
Tavoite

Kunnat kohdentavat kaavoitusta ensisijaisesti joukkoliikenteen laatu-ikäväiden kehittämistä tukeville taajama-alueille ja niiden välittömään yhteyteen keskustojen elinvoimaisuuden ja palveluiden alueellisen saavutettavuuden turvaamiseksi. Samalla kunnat sitoutuvat välttämään yhdyskuntarakennetta hajauttavien kaavojen laatimista.

Toteuma

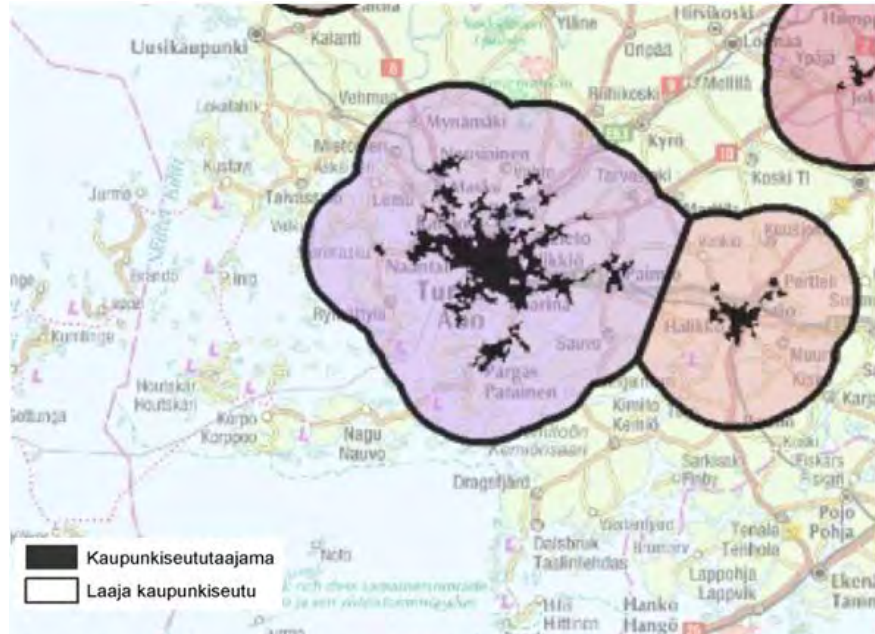
Keskustojen ja taajamien kehittäminen on jatkuvaa toimintaa kunnissa. Toiminnan arviointi sisältyy osaltaan kuntakohtaisista ohjelmista koottuun seudulliseen rakennemallin toteuttamishjelmaan 2014–2017.

Vuonna 2012 asemakaavoitettu alue kasvoi pääasiassa rakennemallin ydinkaupunkialueella ja sen ulkopuolisissa keskuksissa. Kasvu on kohdistunut pääosin autovyöhykkeelle joukkoliikennevyöhykkeen tuntumaan. Vuonna 2013 kehitys on jatkunut samansuuntaisena. Asuin- ja yritysalueita on kaavoitettu ydinkaupunkialueella joukkoliikennevyöhykkeen tuntumaan, mutta myös autovyöhykkeelle. Asemakaava-alue on laajentunut myös taajamissa ydinkaupunkialueen ulkopuolella.



Kuva 6: Asemakaavoitetun alueen kasvu vuosina 2011–2013.

ELY-keskusten strategiseen tulossopimukseen on sisällytetty yhdyskuntarakenteen seurantaindikaattori väestötiheydeltään vähintään 20 asukasta/ha alueilla asuvan väestön osuus kaupunkiseututaajaman väestöstä (kuva 7). Vähintään 20 asukasta hehtaarilla nähdään asukas-tiheydeksi, joka tukee kannattavan joukkoliikenteen järjestämistä. Yhdyskuntarakenne näyttäisi Turun kaupunkiseudun osalta olevan kehityksessä myönteiseen suuntaan, mutta v. 2000 tason (v. 2015 tavoite) saavuttaminen on vielä kaukana (taulukko 2).



Kaupunkiseudut: © SYKE. **Taustakartta:** ©Affecto Finland Oy, Karttakeskus, Lupa L4659.

Kuva 7. Turun kaupunkiseututaajama ja Turun laaja kaupunkiseutu vuonna 2010. Kaupunkiseututaajamiin kuuluvat keskustaajama ja lähitaajamat, jotka ovat sekä työssäkäynnin että asutusrakenteen osalta tiiviisti sidoksissa keskustaajamaan. Kaupunkiseudun lievealueeksi on määritetty vyöhyke, joka ulottuu viiden kilometrin päähän kaupunkiseudun keskustaajamasta ja kolmen kilometrin päähän keskustaajaman lähitaajamasta. Kaupunkiseutujen vaikutus ulottuu usein lievealuetta kauemmas, minkä vuoksi laajaan kaupunkiseutuun on sisällytetty kymmenen kilometrin vyöhyke lievealueen ulkopuolella.

Taulukko 2. Väestön osuus Helsingin, Tampereen ja Turun kaupunkiseututaajamissa, jotka asuvat alueilla joilla väestötiheys on vähintään 20 asukasta hehtaarilla.

	2000	2005	2010	2011	2012	2013	Tavoite 2015
Helsinki	81,2 %	80,5 %	80,7 %	80,8 %	81,0 %	81,2 %	81,2 %
Tampere	68,0 %	67,3 %	67,4 %	67,1 %	66,9 %	67,0 %	68,0 %
Turku	64,1 %	61,8 %	59,7 %	59,5 %	59,7 %	60,2 %	64,1 %

Toinen indikaattori, jolla kuvataan suunnitelmallisuutta, on asemakaava-alueelle sijoittuvien uusien asuntojen osuus kaikista uusista asunnoista. Kehitys vuosina 2007–2012 laajan kaupunkiseudun alueella osoittaa positiivista kehityssuuntaa. Laajalla kaupunkiseudulla tarkoitetaan aluetta, johon kuuluvat kaupunkiseututaajamat, kaupunkiseudun lievealue ja kymmenen kilometrin etäisyydelle lievealueen reunasta ulottuva vyöhyke (kuva 6).

Taulukko 3. Asemakaava-alueille sijoittuneiden uusien asuntojen osuus kaikista uusista asunnoista Helsingin, Tampereen ja Turun laajalla kaupunkiseudulla vuosina 2007–2012. Uusiin asuntoihin on laskettu mukaan valmistuneet asuinhuoneistot, sellaiset valmistuneet vapaa-ajan asuinrakennukset, joissa on vakituista asutusta, sekä käyttötarkoituksen muutokset ympärivuotiseen asuinkäyttöön. (Väestörekisterikeskus). Vuoden 2013 tietoja ei ole ollut saatavilla kirjoitettaessa raporttia.

Laaja kaupunkiseutu	Asemakaava-alueella sijaitsevien uusien asuntojen osuus					
	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Helsinki	93 %	92 %	93 %	95 %	97 %	97 %
Tampere	90 %	88 %	89 %	90 %	93 %	95 %
Turku	87 %	85 %	82 %	89 %	91 %	92 %

Johtopäätökset

Asemakaavoitettu alue on vuosina 2012 ja 2013 laajentunut pääasiassa ydinkaupunkialueella ja joukkoliikennevyöhykkeiden tuntumassa. Väestön sijoittumista väestötiheydeltään joukkoliikenteen mahdollis-tavalle alueelle pitäisi edelleen tukea.

Vuosien 2010–2013 väestönkasvusta 77 % on kohdistunut ydinkaupunkialueelle ja 23 % ydinkaupunkialueen ulkopuolelle. Ydinkaupunkialueen ulkopuolella 69 % väestönkasvusta on kohdistunut rakenne-mallissa määriteltäviin taajamakeskuksiin ja 31 % niiden ulkopuolelle.

Seudullisessa rakennemallin toteuttamisohjelmassa on arvioitu, että vuosien 2015–2017 aikana asemakaavoitettujen ja asemakaavoitetta-vien alueiden asukkaista noin 69 % sijoittuisi ydinkaupunkialueelle, 29 % ydinkaupunkialueen ulkopuolisiin kuntakeskuksiin ja 2 % muualle kaupunkiseudulle.

2.3 Haja- ja lieverakentamisen vähentäminen yhdyskuntarakenteen eheyttämiseksi

Seurantakohteet

- Haja- ja lieverakentami-sen ohjauksen seudullis-ten periaatteiden valmis-telu- ja päätöksentekoti-lanne, näkyvyys seudul-lisessa asunto- ja maan-käyttöohjelmassa
- Hajarakentamisen osuus uudistuotannosta
- Suunnittelutarveratkaisujen ja poikkeamispäätös-ten määrän kehityskun-nissa
- Valtion tukitoimenpitei-den edistyminen

Tavoite

Kunnat laativat ja hyväksyvät haja- ja lieverakentamisen ohjauksen seudulliset periaatteet tällä sopimuskaudella. Taajamien lievealueille sijoittuvaa, yksittäisiin lupiin perustuvaa pientalorakentamista vähen-etään. Periaatteet laaditaan osana valmisteltavaa seudullista asunto- ja maankäyttöohjelmaa. Aiesopimuksen sopijapuolet pyrkivät suunnit-telutarveratkaisujen ja poikkeamispäätösten kriteereitä selkeyttämällä vaikuttamaan siihen, että kunnilla on välineitä tämän tavoitteen to-teuttamiseen.

Toteuma

Yhdyskuntarakenne kehittyi osittain suunnittelematta. Taajama-alueet ovat laajempia kuin asemakaavoitettu alue. Tähän vaikuttaa suunnittelutarveratkaisuin syntynyt rakentaminen. Taajama-alueen suunnittelematon rakentaminen aiheuttaa haitallista yhdyskuntakehi-tystä. Suunnittelutarvelupiin perustuva rakentaminen taajamissa ase-makaavoitetun alueen ulkopuolella vaikeuttaa asemakaavoitetun alu-een laajentamista tulevaisuudessa mm. yhdyskuntatalouden kannalta järkevällä tavalla. Vuosien 2010–2013 kaupunkiseudun väestönkasvus-ta noin 7 % on kohdistunut taajamien ulkopuolelle.

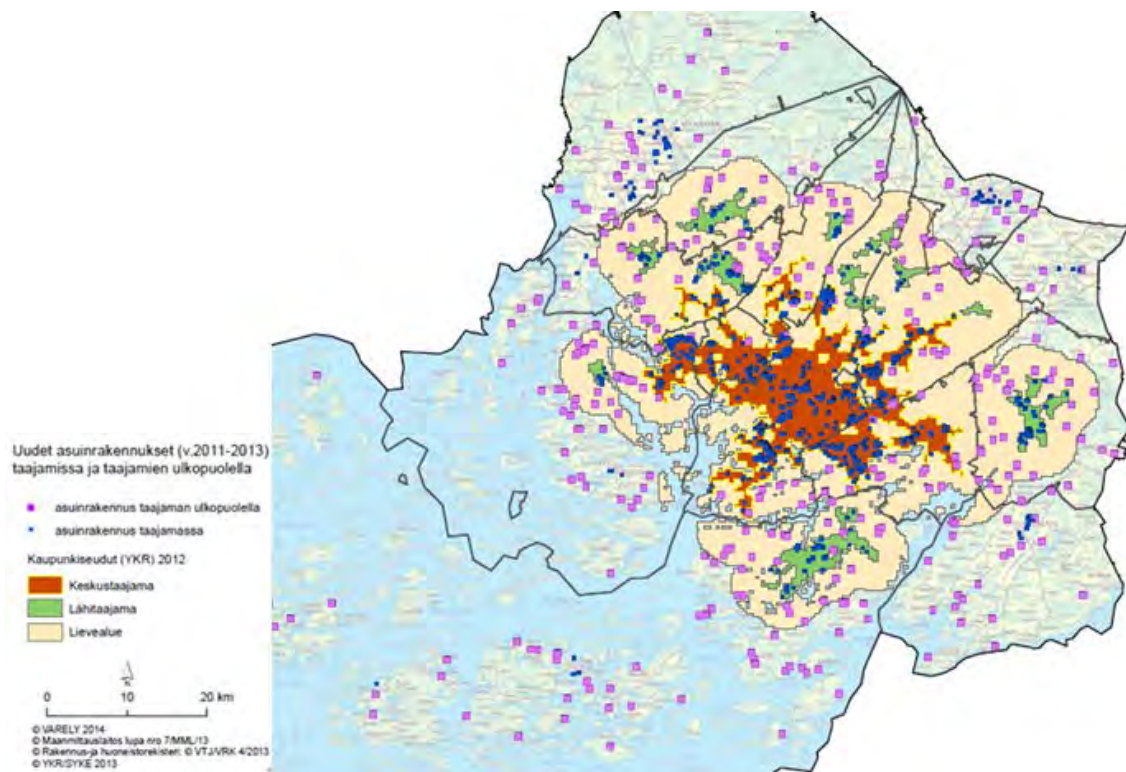
Taajamien ulkopuolelle sijoittuvien asuinrakennusten määrä on koko-naisuutena huomattava. Ydinkaupunkiseudulla määrä on kuitenkin

maltillinen. Vuosina 2000–2010 uusia asuinrakennuksia taajama-alueiden ulkopuolelle rakennemallikunnissa on rakennettu 100 ja 200 välillä, yhteensä lähes 1400. Vuodesta 2007 kehitys on ollut positiivinen eli suunta laskeva. Vuonna 2012 taajamien ulkopuolelle sijoittui 19 % ja vuonna 2013 16 % uusista asuinrakennuksista.

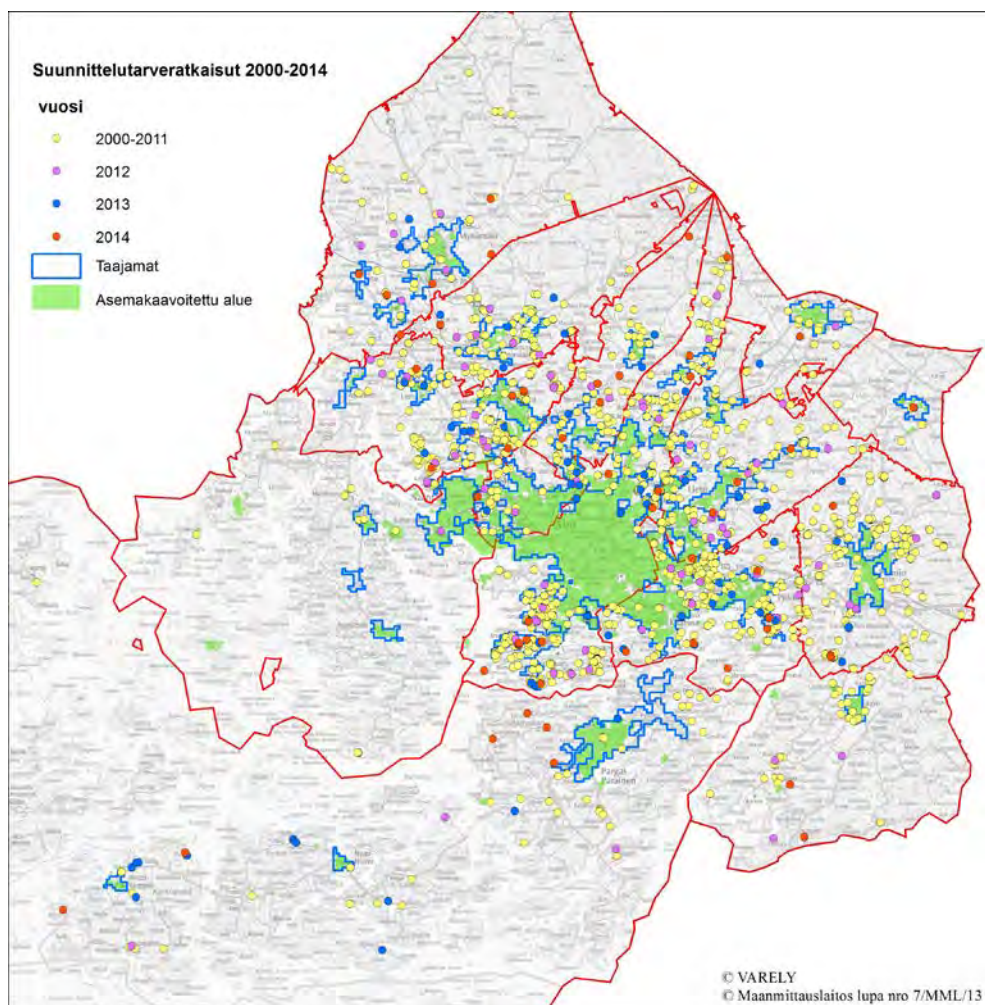
Taulukko 4. Uusien asuinrakennusten määrä ja sijoittuminen Turun kaupunkiseudun kunnissa vuosina 2012–2013.

Kunta	2012			2013		
	Taajaman ulkopuolella	Taajama-massa	Yhteensä	Taajaman ulkopuolella	Taajama-massa	Yhteensä
Aura	6	6	12	6	10	16
Kaarina	8	102	110	4	92	96
Lieto	5	81	86	5	45	50
Masku	11	36	47	5	26	31
Mynämäki	7	16	23	5	13	18
Naantali	20	32	52	18	30	48
Nousiainen	7	9	16	7	9	16
Paimio	14	35	49	13	25	38
Parainen	31	30	61	21	24	45
Raisio		12	12		28	28
Rusko	7	28	35	3	30	33
Sauvo	10	4	14	3	6	9
Tarvasjoki	3	3	6			
Turku	4	187	191	2	136	138
Kaikki yhteensä	133	581	714	92	474	566

Seuraavat kartat osoittavat uusien asuinrakennusten sijoittumisen vuosina 2011–2013 (kuva 8) sekä vuosina 2000–2014 myönnettyjen suunnittelutarveratkaisujen sijoittuminen (kuva 9). Suunnittelutarveratkaisuihin perustuva rakentaminen on jatkunut samaan tahtiin kuin aiempinakin vuosina.



Kuva 8. Vuosina 2011–2013 valmistuneet uudet asuinrakennukset taajamissa ja taajamien ulkopuolella.



Kuva 9. Myönnetyt suunnittelutarveratkaisut vuosina 2000-2014.

Haja- ja lieverakentamisen ohjauksen seudulliset periaatteet sisältyvät seudulliseen asunto- ja maapoliittiseen ohjelmaan. Ohjelmassa alueet on luokiteltu asemakaavoitettaviksi ohjelmoituihin alueisiin ja muihin suunnittelutarvealueisiin. Näiden ulkopuolelle jäävillä alueilla rakennuslupa voidaan myöntää maankäyttö- ja rakennuslain määrittelemillä edellytyksillä. Ohjelmassa asemakaavoitettaviksi ohjelmoidut alueet ovat suunnittelutarvealueita ja niiden maankäyttöä ja rakentamista ohjataan pääasiassa asemakaavalla. Asemakaavoitettavilla alueilla voidaan kriittisesti harkiten soveltaa myös suunnittelutarveharkintamenettelyä. Tällöin rakentaminen ei saa aiheuttaa haittaa tulevalle kaavoitukselle tai alueiden muulle käytölle, eikä vaikeuttaa seudun asunto- ja maapoliittisten tavoitteiden toteutumista. Myös lievealueille rakentamisessa sovelletaan pääsääntöisesti suunnittelutarveharkintaa.

Ympäristöministeriö on julkaissut arvion maankäyttö- ja rakennuslain toimivuudesta (raportti 1/2014). Suunnittelutarvelupajärjestelmä on koettu ongelmalliseksi etenkin suurten kaupunkiseutujen taajamien kehysalueilla. Johtopäätöksenä on todettu että kaupunkien läheisellä maaseudulla tarvitaan tiukempaa rakentamisen ohjausta kuin muualla ja nähty tarve selkeälle kynnykselle, jossa suunnittelutarve aina edellyttäisi asemakaavan laatimista taajamien kehysalueilla.

Ympäristöministeriö on käynnistänyt kaupunkiseutujen kehysalueiden ja maaseudun alueidenkäytön ohjaamiseen liittyvän KAMA-hankkeen. Hankkeen tavoitteena on kehittää yleiskaavoitusta maaseudun raken-

tamisen suorassa ohjauksessa, yksinkertaistaa autoituvien ja rakennuspaineettomien alueiden suunnittelua, kehittää maaseudun elinkeinon tukemista alueidenkäytön suunnittelussa, kehittää kriteerejä alueidenkäytön ohjaukseen liittyvien säännösten eriyttämiseksi kaupunkien taajamien kehysalueilla ja ydinmaaseudulla, kehittää suunnittelutarvealueiden määrittelyjen kriteerejä ja suunnittelutarveratkaisujen edellytyksiä sekä käsitellä kysymystä kaavan laatimista edellyttävän suunnittelutarpeen määrittelemiseksi eräillä kaupunkien taajamien kehysalueilla. Hanke toteutetaan kahdessa vaiheessa: SYKE kerää tietoja 10–15 koalueelta ja konsulttiideoi ehdotuksia suunnittelu- ja lupajärjestelmän kehittämiseksi. Turku (Kaksikerta) on Kama-hankkeessa mukana esimerkkinä kaupunkiseudun lievealueesta ja Paimio taajamasta, jossa pientä kasvua.

Johtopäätökset

Pidemmällä aikavälillä seurattaessa taajamien ulkopuolelle sijoittuvien asuinrakennusten määrä on kokonaisuutena huomattava. Rakennemallin ydinkaupunkialueella määrä on kuitenkin maltillinen. Taajaman ulkopuolelle sijoittuvien uusien asuinrakennusten osuuden lasku on jatkunut. Huolestuttavaa on taajaman suunnittelematon kasvu ilman asemakaavoitusta. Vuosien 2010–2013 kaupunkiseudun väestönkasvusta noin 7 % on kohdistunut taajamien ulkopuolelle.

Kaupunkiseudun kuntien asemakaavoittamattomille alueille rakentaminen ratkaistaan pääosin MRL:n mukaisilla suunnittelutarveratkaisuille lain mukaisten edellytysten mukaisesti. Kaupunkiseudun suunnittelutarvelupien määrä on pääosin ollut maltillinen viime vuosina. Kunnissa on oikeaa harkintakykyä hajarakentamisen vähentämiseen.

Haja- ja lieverakentamisen ohjauksen seudullisia periaatteita on käsitelty seudullisessa asunto- ja maapoliittisessa ohjelmassa. Tarve hillitä rakentamista asemakaavoitetun alueen läheisyydessä ja tavoite ko. alueiden varaamisesta tulevan kaavoituksen tarpeisiin ovat hyvät. Periaatteiden kirjaaminen edistää yhdenmukaisia käytäntöjä seudulla. Ohjelmaan ei kuitenkaan ole onnistuttu löytämään erityisiä uusia hyviä periaatteita, jotka vähentäisivät taajamien lievealueille sijoittuvaa yksittäisiin lupiin perustuvaa pientalorakentamista.

Suunnittelutarvelupajärjestelmä on MRL:n toimivuuden arvioinnissa (2014) koettu ongelmalliseksi etenkin suurten kaupunkiseutujen taajamien kehysalueilla. Kaupunkien läheisellä maaseudulla tarvitaan tiukempaa rakentamisen ohjausta kuin muualla ja nähty tarve selkeälle kynnykselle, jossa suunnittelutarve aina edellyttäisi asemakaavan laatimista taajamien kehysalueilla.

2.4 Palveluiden saavutettavuuden edistäminen yhdyskuntarakenteen eheyttämiseksi

Tavoite

Kunnat sitoutuvat palvelujensa suunnitteluun ja toteuttamiseen sekä saavutettavuuden edistämiseen seudullisesti rakennemallin tavoitteiden mukaisesti. Kunnat laativat yhteistyössä paikkatietoon perustuvan palveluverkon nykytilanteen tarkastelun sekä sopivat järjestelmän ylläpidosta mm. maankäytön ja palveluverkon suunnittelun taustatiedoksi.

Seurantakohteet

- Paikkatietoon perustuvan palveluverkon nykytilanteen tarkastelun valmistelu, ja toimeenpanotilanne, sopimukset ylläpidosta
- Seudullisten palveluverkkoselvitysten tilanne
- Kuntien yhteishankkeet, toimenpiteiden valmistelu-, päätöksenteko- ja toimeenpanotilanne kunnissa

Toteuma

Varsinais-Suomen liitossa on tehty paikkatietopohjaisen palveluverkon nykytilanteen kartoitus. Valmis aineisto on selailtavissa seudullisessa paikkatietoportaalissa Lounaispaikka.fi.

Varsinais-Suomen liitto on kutsunut kokoon maakunnan kattavan palveluverkkotyöryhmän, jonka tarkoituksena on muodostaa ja ylläpitää maakunnallinen palvelupisteaineisto. Työryhmä aloitti toimintansa kesäkuussa 2013. Palvelupistetietoja on vuoden 2015 alussa reilut 5300 kappaletta. Palvelupisteaineisto on ns. avointa dataa, jota voivat hyödyntää kaikki aineistoa tarvitsevat tiedonsiirron rajapintojen kautta. Tällöin ajantasaisin tieto tulee suoraan yhdestä paikasta ja on aina saatavilla. Tarkoitus on käydä aineisto kerran vuodessa läpi ja tehdä ajantasaispäivitykset. Vuoden 2015 alussa on meneillään aineiston ensimmäinen päivitys. Palvelupisteaineiston päivittämistavan jouhevoittamiselle on tarvetta erityisesti Turun kaupungin osalta. Kunnat ovat olleet mukavasti työssä mukana, mutta aktiivisuudessa on vaihtelua.

Aineiston perusteella on tehty analyysejä mm. maakuntakaavoitus-työssä. Tiedot ovat myös Turun seudun joukkoliikenteen Fölin reittiohjelman valmistelun käytössä. Lisäksi aineistoa on käytetty mm. avoimeen dataan pohjautuvien applikaatioiden kehittämisessä (Hackathon-tapahtumat, Apps4Lounais-Suomi- sekä Apps4Finland-kilpailut).

Johtopäätökset

Toimenpiteet palveluverkon nykytilan kartoittamiseksi ovat edenneet tavoitteiden mukaisesti. Kerättyä palvelupisteaineistoa päivitetään ensimmäisen kerran keväällä 2015. Aineisto on ns. avointa dataa, jota voivat hyödyntää kaikki aineistoa tarvitsevat, myös erilaisten applikaatioiden kehittäjät.

2.5 Ympäristön laatu

Seurantakohteet

- Yhteisten rakennetun ympäristön laatukriteerien valmistelu- ja päätöksentekotilanne kunnissa
- Seudulliset ympäristöohjelmat
- Rakennus- ja ympäristönsuojeluvälentayhteistyö ja toiminnan yhtenäistäminen
- Inventointitilanne ja kaavallisen luonnon- ja rakennussuojelun kehitys.

Tavoite

Kunnat sopivat yhteisistä rakennetun ympäristön laatukriteereistä. Laatukriteerit valmistellaan vyöhykkeittäin tavoitteena, että samantyyppisillä alueilla seudulla on samantasoiset laatukriteerit. Kunnat vahvistavat seudun erityispiirteisiin, mm. rikkaaseen luonnonympäristöön ja kulttuuriperintöön tukeutuvia kaupunkiseudun vetovoimatekijöitä. Toimenpide toteutetaan tällä sopimuskaudella ja toteuttamista jatketaan sen jälkeen.

Toteuma

Yhteisten rakennetun ympäristön laatukriteereiden valmistelua ei ole käynnistetty. Turku on lähtenyt kehittämään laatukriteereitä kahden pilottialueen Linnakaupungin ja Skanssin avulla. Kaupunki on myös valmistellut periaatelinjaukset infran mitoitukselta tavoitteena löytää kustannussäästöjä ympäristön erityispiirteet huomioiden.

Rakennusvalvontayhteistyötä ja ympäristönsuojeluyhteistyötä on seudulla selvitetty PARAS-lain voimassaoloaikana, mutta ylikunnallista rakennusvalvontaviranomaista eikä ympäristönsuojeluviranomaista ei ole perustettu.

Rakennusjärjestysten yhtenäistämistä on selvitetty ja tulkintojen yhtenäistämässä ollaan pitkällä. Erityisesti ydinkaupunkialueen kunnis-

sa rakennusjärjestykset on yhtenäistetty. Yhteinen mallipohja on luotu rakennusjärjestyksien yhtenäistämiseksi koko kaupunkiseudulla. Verkostoyhteistyö virkamiestasolla toimii hyvin.

Lounais-Suomen ympäristöohjelma on päivitetty. Tavoitteena on rikkaasta ympäristöstä voimansa ammentava resurssiviisas Lounais-Suomi. Kehityspoluiksi vuoteen 2030 on valittu kestävät valinnat, luonto- ja kulttuuriympäristö, lähivedet, ruokalautanen ja resurssiviisuus. Kussakin kehityspolussa on kolme painopistettä vuosille 2014–2020. Ympäristön laatua edistäviä painopisteitä ovat mm. luontoaluiden saavutettavuus, kulttuuriympäristön tunnettuus, ekologiset verkostot, lähivesien kuormitus kuriin, sadevesien valunta hallintaan, hiilineutraalit ja energiatehokkaat ratkaisut. Arvokkaiden luonto- ja kulttuuriympäristöjen läsnäolo arjessa, hyvä saavutettavuus ja palveluista tiedottaminen lisäävät viihtymistä ja hyvinvointia. Kansalliset kaupunkipuistot muodostavat tiheään asutuksen keskuksiin yhtenäisiä viherkäytäviä, joita pitkin on mahdollista siirtyä kulttuurihistoriallisesti ja esteettisesti merkittävästä kaupunginosasta toiseen. Kaupungin reunamilta edelleen maaseudulle ja ympäröiville luontoalueille ulottuvista yhteyksistä huolehditaan hyvällä suunnittelulla. Ohjelmaa toteutetaan mm. haastekampanjan avulla. Haaste-areenalla ympäristöteot saavat näkyvyyttä.

Varsinais-Suomen kulttuuriympäristöohjelmassa vuosille 2010–2015 (Voimaa kulttuuriympäristöstä) on asetettu tavoitteita kulttuuriympäristön säilyttämiseksi. Rakennuskannan inventointi on etenemässä saariston alueella. Turussa inventoinnit etenevät yleiskaavatyön yhteydessä myös uudemman arkkitehtuurin osalta. Vuonna 2014 inventointeja on tehty Paraisilla, Liedossa ja Turussa.

Kaupunkiseudun rikkaan luonnonympäristön ja kulttuuriperintöön tukeutuvia vetovoimatekijöitä tukevat Turun kansallisen kaupunkipuiston perustaminen, vuonna 2013 valmistunut valtakunnallisesti ja maakunnallisesti arvokkaiden maisema-alueiden päivitysinventointi sekä kaavoituksen yhteydessä tehtävät muut kulttuuriympäristöselvitykset ja niiden huomioon ottaminen mm. kuntien yleiskaavoituksessa.

Turun kaupunki on valtuuston kesäkuussa 2014 hyväksymissä strategisissa asiakirjoissa nostanut historiallisesti ainutlaatuisen kulttuuriympäristön ja siihen liittyvän innovatiivisen rakennusten uudiskäytön edistämisen, vanhan ja uuden rakentamisen yhdistämisen, yhdeksi strategiseksi keinoksi nostaa kaupunki kansainvälisesti johtavaksi esikuvaksi kaupunkirakentamisessa.

Johtopäätökset

Rikas kulttuuriympäristö on kaupunkiseudun voimavara, potentiaali, jonka hyödyntäminen on jäänyt kesken.

Toimenpiteet ovat edenneet osittain. Rakennusvalvonnan ja ympäristönsuojelun ylikunnallistamista on selvitetty, mutta yhteisiä organisaatioita ei ole perustettu. Yhteistyötä tehdään ja ydinkaupunkialueen rakennusjärjestykset on yhtenäistetty. Yhteinen mallipohja on luotu rakennusjärjestyksien yhtenäistämiseksi koko kaupunkiseudulla. Seudullisten ympäristöohjelmien valmistelu etenee, samoin kuin rakennussuojeluinventoinnit saaristossa ja Turussa. Sen sijaan yhteisten rakennetun ympäristön laatuksiteerien valmistelua ei ole käynnistetty.

3 VETOVOIMAINEN ASUMINEN

Asumisen toimenpiteillä tavoitellaan nykyistä kilpailukykyisempää kaupunkiseutua. Asuntotuotannon ohjaamisella pyritään varautumaan seudullisesti väestön määrän kokonaiskasvuun. Asuntotuotanto sijoitetaan tukemaan joukkoliikenteen matkustajapotentialiaa ja muodostamaan toiminnallisesti monipuolista ja houkuttelevaa kaupunkirakennetta. Seudullisella, yhteisvastuullisella asuntopolitiikalla pyritään turvaamaan eri elämäntilanteisiin sekä varallisuustasoihin sopiva monimuotoinen ja korkeatasoinen asuntotuotanto. Tasapainoisella asuntotuotannon määrällä ja laadulla pyritään kaupunkiseudulla demografisesti ja sosio-ekonomisesti kestävään asukasrakenteeseen, jossa alueiden väliset erot ovat nykyistä pienemmät.

3.1 Monipuolinen asuntotarjonta ja yhteisvastuullinen asuntopolitiikka

Seurantakohteet

- Asuntotuotannon monipuolisuuden kehittyminen seudulla, tuotantotavoitteiden toteutuminen kunnittain
- Valtion tukeman vuokra-asuntotuotannon ja ASO-asuntojen osuus uudistuotannosta ja sijoittuminen seudulla
- Alueiden sosiaalinen eheytyminen, ikäihmisten ja erityisryhmien asumisen jakautuminen seudulla
- Valtion korkotukilainoituksen ja valtiontakaus-ten kohdentuminen kaupunkiseudulle
- Valtion avustukset kunnallistekniikan rakentamiseksi
- Ikääntyneiden ja erityisryhmien asumisen investointituen ja korjausavustusten kohdentuminen kaupunkiseudulle
- Seudullisen asunto- ja maankäyttöohjelman vastaavuus rakennemalliin
- Asuntopolitiikan yhteisvastuullisuuden kehittyminen kuntien kesken

Tavoite

Rakennemallin 2035 mukaisesti asuntotarjontaa lisätään 78 000 uudella asunnolla vuoteen 2035 mennessä (44,5 % kasvu), mikä tarkoittaa noin 3400–3500 asuntoa vuodessa. Yhteisellä asunto- ja maankäyttöohjelmalla 2014–2017 kunnat ohjelmoivat vuotuisen asuntotuotannon painottaen monipuolisia asumismahdollisuuksia vetovoimaisissa keskustoissa lähellä hyvin saavutettavissa olevia palveluita ja joukkoliikenteen laatuikäytävillä. Ohjelma ohjaa sekä vapaarahoitteista että valtion tukemaa asuntotuotantoa.

Uusi asuntotuotanto sijoitetaan seudun kokonaisuuden kannalta yhteisvastuullisesti, joukkoliikennekäytävien matkustajapotentialiaa tukien sekä toiminnallisesti monipuolista ja houkuttelevaa kaupunkirakennetta tuottaen. Kunnat ohjelmoivat vuotuisen kuntakohtaisen asuntotuotannon kaupunkiseudun asunto- ja maankäyttöohjelman mukaisesti ja sitoutuvat kuntakohtaisiin tuetun asumisen tuotantotavoitteisiin. Tavoitteellisesta seudun uustuotannosta 20 prosenttia toteutetaan kohtuuhintaisena valtion tukemana vuokra-asuntotuotantona.

Valtio tukee rakentamista korkotukilainoituksella ja valtiontakauksilla pyrkien edistämään seudullista kohtuuvuokraisen ja energiatehokkaan asuntotuotannon toteuttamista. Aiesopimuskuntiin osoitetaan korkotukilainoitusta asumisoikeusasuntoja varten enintään saman verran kuin toteutetaan valtion tukemaa normaalia vuokra-asuntotuotantoa. Valtio osoittaa avustusta kunnallistekniikan rakentamiseen kaupunkiseudun asunto- ja maankäyttöohjelmassa osoitettavien asuntoalueiden toteuttamiseen. Valtio tukee ikääntyneiden ja erityisryhmien asumista investointituilla ja korjausavustuksilla.

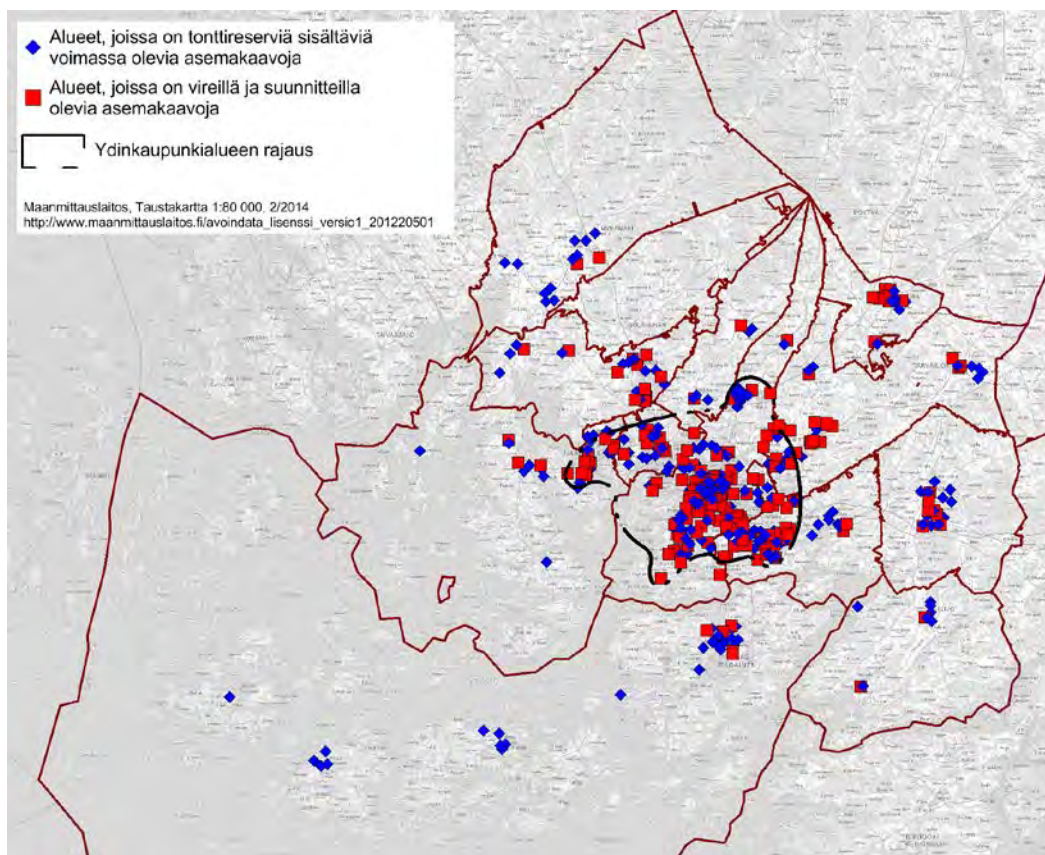
Toteuma

Seudullinen rakennemallin toteuttamisohjelma vuosille 2014–2017 on valmisteltu vuonna 2013 (vrt. luku 2.1). Ohjelma on ollut kuntien käsittelyssä toimenpide- ja kaavoitusohjelmien liitteenä kesällä 2014. Turun toimenpide- ja kaavoitusohjelman päivittämisen yhteydessä marraskuussa 2014 päivitettiin myös Seudullista rakennemallin toteuttamisohjelmaa. Ohjelmassa, joka on yhteenveto kuntakohtaisista toimenpide- ja kaavoitusohjelmista, on arvioitu asuinkerrostalo-, rivitalo- ja omakotitonttien kaavoitusta ja rakentamista erityisesti vuosina 2014–2017 (Turussa vuosina 2015–2018). Ohjelma sisältää myös

yleispiirteisen arvion alueiden rakentumisesta vuoteen 2035 mennessä. Asuntojen ja asukkaiden määrät on laskettu kuntakohtaisten mitoitustulukujen avulla.

Voimassa olevien asemakaavojen reservissä on yhteensä noin 17 000 asuntoa, joihin voi laskennallisesti sijoittua 30 000 asukasta. Lisäksi vireillä tai suunnitteilla olevista asemakaavoista tulee valmistumaan noin 40 000 asuntoa, jotka riittävät laskennallisesti noin 68 000 asukkaalle. Toimenpide- ja kaavoitusohjelmissa vuosille 2015–2017 arvioidusta asukasluvun kasvusta noin 69 % asukkaista sijoittuisi ydinkaupunkialueelle, 29 % ydinkaupunkialueen ulkopuolisiin kuntakeskuksiin ja 2 % muualle kaupunkiseudulle.

Kuvaan 10 on päivitetty alkuvuoden 2015 tilanne voimassa olevien tonttireserviä sisältävien ja vireillä tai suunnitelmissa olevien asemakaavojen sijainnista kaupunkiseudulla. Taulukkoon 5 vastaavaa päivitystä ei ole tehty, vaan luvut pohjautuvat kuntien hyväksymiin toimenpide- ja kaavoitusohjelmiin.

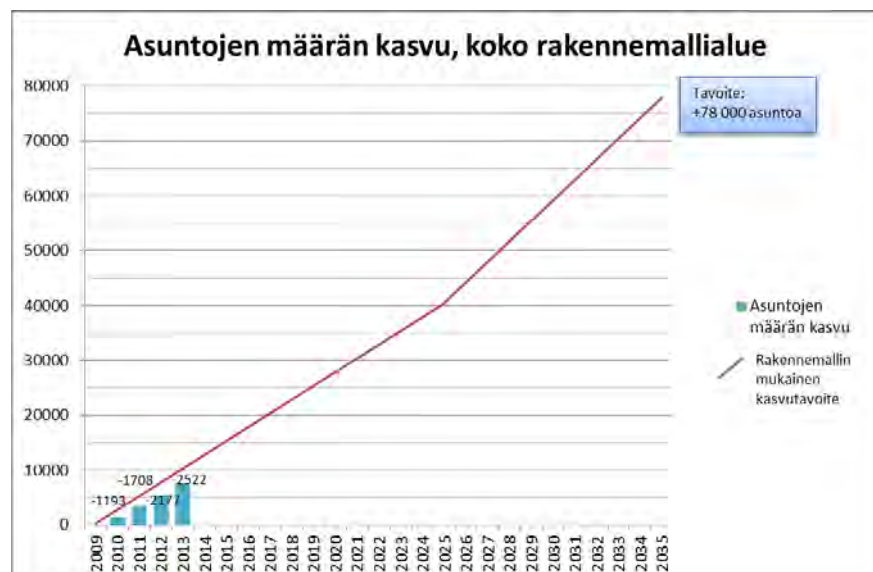


Kuva 10. Alueet, joissa on tonttireserviä sisältäviä voimassa olevia asemakaavoja ja vireillä tai suunnitelmissa olevia asemakaavoja (Kuntien toimenpide- ja kaavoitusohjelmien lähtöaineisto, päivitystiedot kunnilta).

Taulukko 5. Voimassa olevien, vireillä ja suunnitelmassa olevien asemakaavojen sijoittuminen rakennemallin alueille (Kuntien toimenpide ja kaavoitusohjelmat 2013 ja 2014).

	Ydinkaupunkialue		Ydinkaupunkialueen ulkopuolinen keskus		Ydinkaupunkialueen ja keskuksen ulkopuoli	
	Asunnot	Asukkaat	Asunnot	Asukkaat	Asunnot	Asukkaat
Aura			276	684	29	116
Kaarina	2 238	5 083	555	1 287		
Lieto	580	1 718	781	1 621	135	451
Masku			1 495	3 685	6	22
Mynämäki			579	1 573	6	24
Naantali	1 822	3 857	95	280	68	204
Paimio			1 586	3 760		
Parainen			1 417	3 323	4	16
Raisio	2 040	4 584				
Rusko			809	2 127		
Sauvo			340	990	22	83
Tarvasjoki			110	351		
Turku	41 841	63 488	16	47	35	84
MAL-kunnat yhteensä	48 521	78 730	8 059	19 728	305	1 000

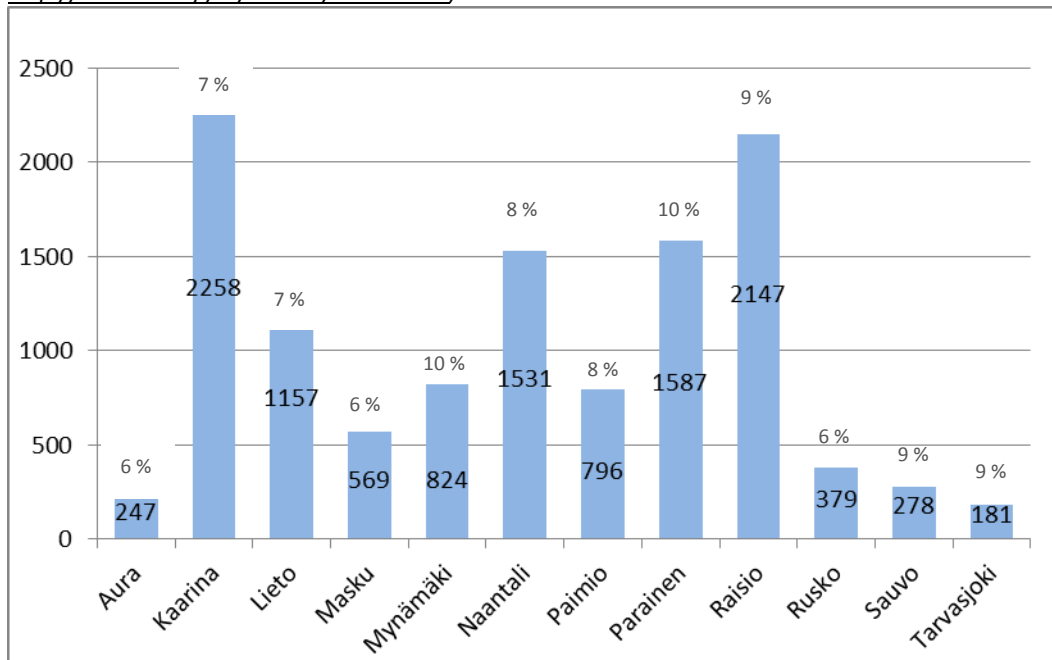
Vuodesta 2009 alkaen asuntojen määrä on kasvanut rakennemallialueella vuosittain 1342–2188 asunnolla (kuva 11). Rakennemallissa tavoiteltu kasvutahti vuoteen 2025 saakka on noin 2 530 asuntoa/vuosi.



Kuva 11. Asuntojen määrän kasvu rakennemallialueella 2009–2013. Kaaviossa esitetyt luvut kuvaavat toteuman ja tavoitteen välistä erotusta. (Tilastokeskus 2014)

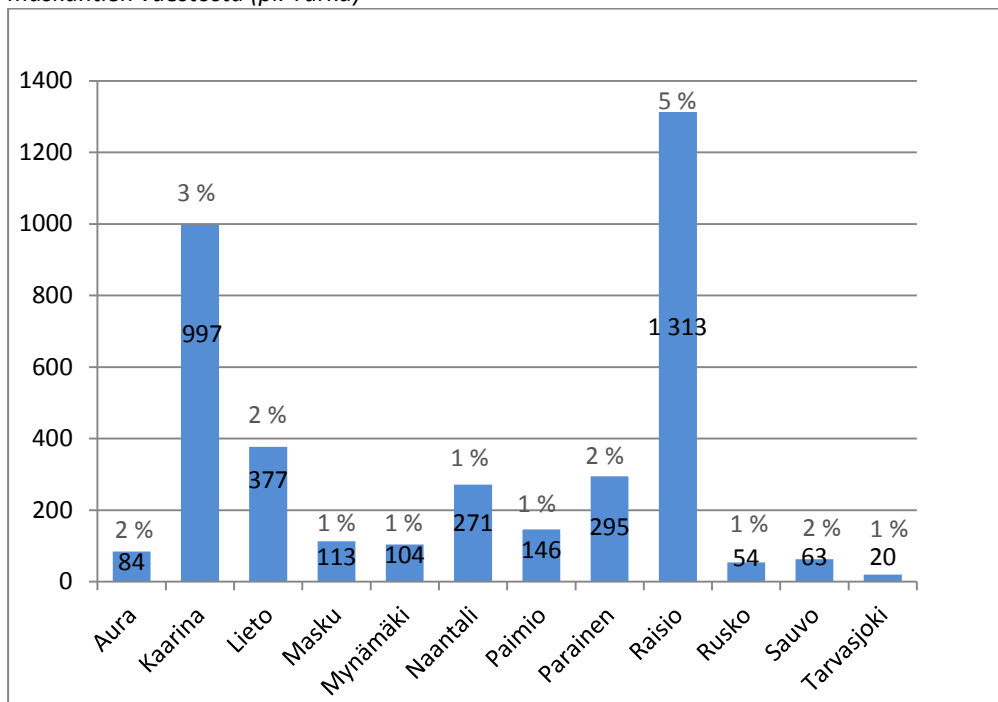
Yksi merkittävimmistä väestörakenteen muutoksista on väestön ikäännyminen, jonka vuoksi asuntotuotannossa on erityisesti huomioitava esteettömyys sekä palvelujen saavutettavuus. Tilastokeskuksen väestötilastojen ja -ennusteen mukaan Turun kaupunkiseudun väestöstä yli 65-vuotiaita on 26 % (95 037) vuonna 2035, kun vuonna 2009 yli 65-vuotiaiden osuus oli 17 % (54 550). Vuoden 2013 lopulla keskimäärin 8,5 % (28 189) Turun kaupunkiseudun aiesopimuskuntien väestöstä oli yli 74-vuotiaita. Absoluuttisesti eniten ikäänntyneitä on Turussa (16235, 9 %) ja suhteellisesti eniten Mynämäellä ja Paraisilla (10 %). Vuoden 2014 tiedot ovat saatavilla vasta maaliskuussa 2015.

Taulukko 6. Yli 74-vuotiaiden määrä ja osuus väestöstä aiesopimuskunnissa (pl. Turku) 31.12.2013. (Lähde: Tilastokeskus, Väestön ennakkollinen ikärakenne neljännesvuosittain ja alueittain 2010–2013, Suomen virallinen tilasto (SVT): Väestön ennakkotilasto [verkkojulkaisu]. ISSN=1798-8381. Helsinki: Tilastokeskus [viitattu: 18.2.2014]. Saantitapa: <http://www.stat.fi/til/vamuu/index.html>)



Vieraskielisiä, eli muun kuin suomen- ja ruotsinkielisiä, asui Turun kaupunkiseudulla vuoden 2013 lopulla yhteensä 19 453 henkeä, keskimäärin 6 % aiesopimuskuntien väestöstä. Vieraskielisten määrä jakautuu kaupunkiseudulla hyvin epätasaisesti. Eniten vieraskielisiä asuu Turussa (15 616, 9 % väestöstä), toiseksi eniten Raisiossa (1313, 5 % väestöstä) ja kolmanneksi eniten Kaarinassa (997, 3 %). Mikäli vieraskielisten määrä Turussa kasvaa lähivuosina samoin kuin vuosina 2011–2013 keskimäärin, ylittyy 20 000 raja vuonna 2016. Vuoden 2014 tiedot ovat saatavilla vasta maaliskuussa 2015.

Taulukko 7: Vieraskielisten (muiden kuin suomen ja ruotsinkielisten) määrä ja osuus aiesopimuskuntien väestöstä (pl. Turku)



Vieraskieliset asuvat Turussa erityisesti Varissuolla, Lausteella ja Hari-tussa. Varissuolla vieraskielisten osuus lähenee 40 %, Lausteella ja Ha-ritussa vieraskielisten osuus väestöstä oli lähes 30 % vuoden 2010 lo-pulla. Nämä ovat alueita, joihin huono-osaisuus on kasaantunut viime vuosikymmeninä (Nikkanen, Mikko (2010): *Turun alueellinen erilais-tuminen vuosina 1970–2008*, Jarkko Rasinkangas (2013): *Sosiaalinen eriytyminen Turun kaupunkiseudulla*).

ARA on Asuinalueiden kehittämissuunnitelman 2013–2015 puitteissa myöntänyt Turun kaupungille 166 400 euroa vuosille 2013–2015 eriy-tyneiden asuinalueiden (lähiöiden) elinvoiman edistämiseksi sekä seg-regaation ehkäisemiseksi. Hankekokonaisuuden toimenpiteet kohdis-tuvat Halisten, Pansio-Pernon ja Varissuon asuinalueille.

Seudullisessa asunto- ja maapoliittisessa ohjelmassa on asetettu ta-voitteet vuosien 2014–2025 asuntotuotannolle hallintamuotojen sekä talotyyppien osalta. Tavoitteet on esitetty taulukoissa 8 ja 9. Pyrki-myksenä on kehittää yhteisvastuullisuutta kasvattamalla vuokra-asuntojen tarjontaa ja lisäämällä asuinalueiden monipuolisuutta. Ra-kennemallin tavoitteiden saavuttamiseksi kerrostaloasuntotuotannon osuutta pyritään kasvattamaan erityisesti ydinkaupunkiseudulla.

Taulukko 8: MAL-kuntien asuntotuotantotavoite hallintamuodoittain 2014–2025 (Turun kau-punkiseudun asunto- ja maapoliittinen ohjelma).

	Omistaa talon tai asunnon osakkeet		Arava- ja korkotukivuokra-asunto		Muu vuokra-asunto		Asumisoikeus-asunto		Yhteensä	
	%	kpl	%	kpl	%	kpl	%	kpl	%	kpl
Aura	83 %	274	4 %	13	13 %	43	0 %	0	100 %	330
Kaarina	73 %	3 701	12 %	608	13 %	659	2 %	101	100 %	5 070
Lieto	84 %	1 352	6 %	97	7 %	113	3 %	48	100 %	1 610
Masku	90 %	702	3 %	23	7 %	55	0 %	0	100 %	780
Mynämäki	85 %	408	7 %	34	8 %	38	0 %	0	100 %	480
Naantali	75 %	1 830	15 %	366	8 %	195	2 %	49	100 %	2 440
Paimio	90 %	927	7 %	72	2 %	21	1 %	10	100 %	1 030
Parainen	85 %	1 003	10 %	118	5 %	59	0 %	0	100 %	1 180
Raisio	77 %	1 979	5 %	129	15 %	386	3 %	77	100 %	2 570
Rusko	90 %	486	4 %	22	5 %	27	1 %	5	100 %	540
Sauvo	79 %	119	0 %	0	21 %	32	0 %	0	100 %	150
Tarvasjoki	95 %	95	3 %	3	2 %	2	0 %	0	100 %	100
Turku	48 %	6 610	20 %	2 754	30 %	4 131	2 %	275	100 %	13 770
MAL-kunnat yhteensä	65 %	19 485	14 %	4 238	19 %	5 760	2 %	567	100 %	30 050

Taulukko 9: MAL-kuntien asuntotuotantotavoite talotyypeittäin 2014–2025 (Turun kaupunki-seudun asunto- ja maapoliittinen ohjelma).

	Erillinen pientalo		Rivi- tai ketjutalo		Asuinkerrostalo		Yhteensä	
	%	kpl	%	kpl	%	kpl	%	kpl
Aura	40 %	132	45 %	149	15 %	50	100 %	330
Kaarina	20 %	1 014	30 %	1 521	50 %	2 535	100 %	5 070
Lieto	40 %	644	35 %	564	25 %	403	100 %	1 610
Masku	50 %	468	25 %	156	25 %	156	100 %	780
Mynämäki	85 %	408	10 %	48	5 %	24	100 %	480
Naantali	50 %	1 220	15 %	366	35 %	854	100 %	2 440
Paimio	50 %	515	25 %	258	25 %	258	100 %	1 030
Parainen	50 %	590	25 %	295	25 %	295	100 %	1 180
Raisio	25 %	643	15 %	386	60 %	1 542	100 %	2 570
Rusko	70 %	378	15 %	81	15 %	81	100 %	540
Sauvo	65 %	98	35 %	53	0 %	0	100 %	150
Tarvasjoki	90 %	90	10 %	10	0 %	0	100 %	100
Turku	6 %	826	14 %	1 928	80 %	11 016	100 %	13 770
MAL-kunnat yhteensä	23 %	7 025	19 %	5 812	57 %	17 213	100 %	30 050

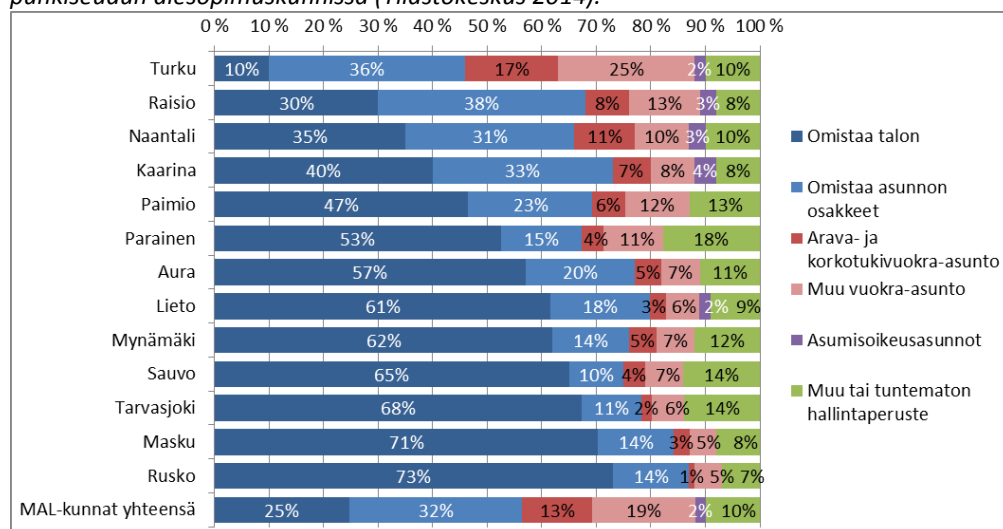
Asunto- ja maapoliittinen ohjelma sisältää myös vuoteen 2025 ulottuvat asuntotuotantotavoitteet arava- ja korkotukivuokra-asunnoille. Tavoitteiden asetannassa on huomioitu kunnan oleva rakennuskanta ja sijainti kaupunkiseudulla. Tavoitteena on ollut suunnanmuutos, vaikka MAL-aiesopimuksen tavoitetta kohtuuhintaisen valtion tuke- man vuokra-asuntotuotannon 20 %:n osuudesta uustuotannosta pi- dettiin seudun kunnissa haastavana. Suunnanmuutoksella toteutetaan seudulla yhteisvastuullista asuntopolitiikkaa.

Taulukko 10. Arava- ja korkotukivuokra-asuntojen kuntakohtaiset tuotanto- tavoitteet 2014–2025 (Kaupunkiseudun asunto- ja maapoliittinen ohjelma)

Kunta	Tilanne 31.12.2012	Tavoite 2014–2025	Tavoitetilanne 31.12.2025
Turku	18 %	20 %	18 %
Kaarina	7 %	12 %	9 %
Naantali	12 %	15 %	13 %
Raisio	10 %	5 %	9 %
Yhteensä	8 %	10 %	10 %
Aura	5 %	4 %	5 %
Lieto	4 %	6 %	4 %
Masku	4 %	3 %	3 %
Mynämäki	5 %	7 %	5 %
Paimio	7 %	7 %	7 %
Parainen	5 %	10 %	5 %
Rusko	1 %	4 %	1 %
Sauvo	5 %	0 %	4 %
Tarvasjoki	2 %	3 %	2 %
Yhteensä	5 %	6 %	5 %

Tällä hetkellä asuntojen hallintamuodot jakautuvat kaupunkiseudun kuntien kesken hyvin eri tavalla (taulukko 11). Turun kaupunkiseudun asukasluvultaan isoimmissa kaupungeissa sekä vuokra-asumista että asumisoikeusasumista on tarjolla enemmän kuin kehyskunnissa. Tu- russa vuokra-asuntoja on lähes yhtä paljon kuin omistusasuntoja.

Taulukko 11. Asuntojen hallintaperusteiden osuus kaikista asunnoista vuonna 2013 Turun kau- punkiseudun aiesopimuskunnissa (Tilastokeskus 2014).

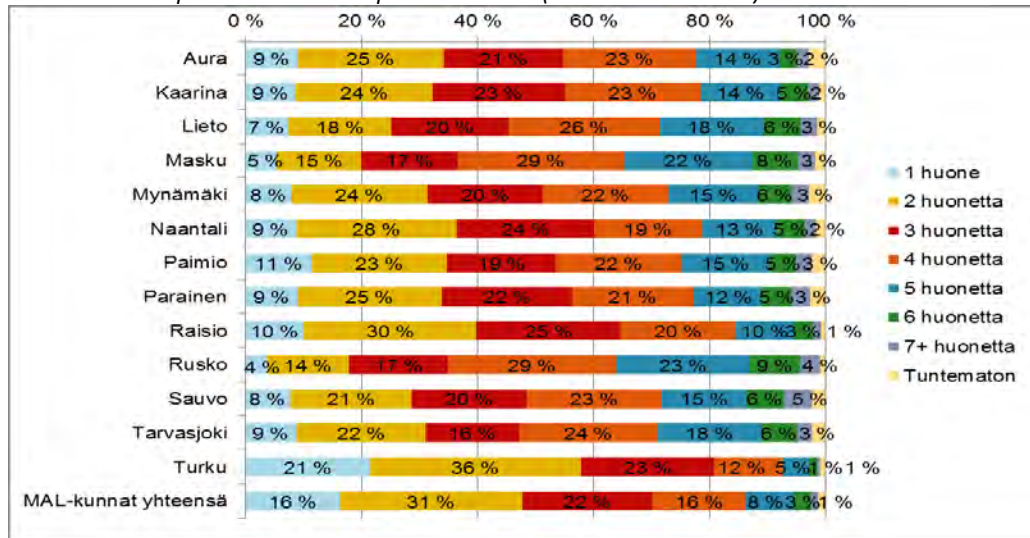


Vuonna 2013 eri hallintatyyppien asuntojen lukumäärä oli kasvanut lukuun ottamatta arava- ja korkotukivuokra-asuntoja. Arava- ja korkotukivuokra-asuntojen määrä oli vähentynyt MAL-kunnissa yhteensä

noin 1 000 asunnolla vuoden 2013 aikana. Vuodesta 2012 omistustalojen osuus oli vähentynyt 0,2 prosenttiyksiköllä ja arava- ja korkotuki- vuokra-asuntojen osuus 0,7 prosenttiyksiköllä. Omistuksessa olevien osakeasuntojen osuus oli kasvanut MAL-kunnissa yhteensä 0,3 prosenttiyksiköllä ja muiden vuokra-asuntojen osuus 0,6 prosenttiyksiköllä. Vuoden 2014 tietoja ei ole vielä käytettävissä.

Turussa 1-2 huoneen asuntojen osuus on selvästi suurempi kuin muissa aiesopimuskunnissa. Turun ulkopuolella korostuu 4-5 huoneen asuntojen osuus asuntokannasta.

Taulukko 12. Asuntojen huoneiden lukumäärien (pl. keittiö) osuus kaikista asunnoista vuonna 2013 Turun kaupunkiseudun aiesopimuskunnissa (Tilastokeskus 2014).



Turussa vuokra-asuntoja rakentava TVT Asunnot Oy edistää omalta osaltaan asuinalueiden sosiaalista eheytymistä. TVT etsii uusia rakentamispaikkoja erityisesti alueilta, joilla omistusasuminen on vallitseva asumismuoto. Sen sijaan Turun ylioppilaskyläsäätiön (TYS) tavoitteena on keskittää opiskelijoille osoitetut vuokra-asunnot Ylioppilaskylän yhteyteen.

Valtio on vuosina 2012 ja 2013 myöntänyt Turun kaupunkiseudulle korkotukea ja takauksia yhteensä noin 102 miljoonaa euroa. Vuokratalo- ja asumisoikeushankkeet (yhteensä 35 kpl) sijoittuvat ydinkaupunkiseudun kuntiin. Kohteissa on yhteensä 1951 asuntoa (liite 1). Vuonna 2014 korkotukea ja takauslainoja myönnettiin yhteensä noin 64 miljoonaa euroa. Kohteissa on yhteensä 2027 asuntoa. Hankkeet sijoituivat Kaarinaan, Raisioon ja Turkuun.

Vuosina 2012 ja 2013 valtion Turun kaupunkiseudulle myöntämien investointiavustuspäätökset erityisryhmien (mm. opiskelijat, ikääntyneet, kehitysvammaiset, päihdehuoltopalveluiden käyttäjät) asumiseen ovat olleet yhteensä lähes 30 miljoonaa euroa (liite 2). Uudistuotantoon osoitetun avustuksen osuus on ollut n. 27,5 miljoonaa euroa (18 hanketta) ja perusparantamisen osuus noin 2,3 miljoonaa euroa (5 hanketta). Vuonna 2014 uudistuotantoon osoitetun avustuksen määrä oli noin 17,3 miljoonaa euroa. Perusparantamiskohteita ei ollut vuonna 2014 Turun seudulla.

Noin 70 % investointiavustuksen vuosina 2012–2013 saaneista kohteista sijaitsee Turussa ja 30 % muualla kaupunkiseudulla (2 Kaarinas-

sa, 2 Paraisilla ja 1 Raisiossa). Kohteissa on yhteensä 1056 asuntoa. Kaikki hankkeet eivät ole saaneet hakemaansa valtion avustusta. Ilman ehdollista avustus- ja korkotukivarausta jäi vuosina 2012–2013 yhteensä 15 erityisryhmien hanketta. Haetut avustukset olivat yhteensä noin 30 miljoonaa euroa ja korkotuki yhteensä noin 60 miljoonaa euroa. Vuonna 2014 ilman investointiavustusta jäi kaksi hanketta Naantalissa ja kaksi Turussa. Vuonna 2014 investointiavustuksen saaneista kohteista 9 sijaitsee Turussa ja 1 Kaarinassa. Kohteissa on yhteensä 368 asuntoa. Vuoden 2015 hankevallinnassa kaikki seudun hankekemukset (4 Turusta ja 2 Naantalista) saivat ARA:lta ehdollisen erityisryhmien investointiavustusrarauksen eli yhteensä 15,5 miljoonaa euroa.

Kuntien erityisasumisen tulevaisuuden tarpeita on selvitetty lähivuosien osalta asunto- ja maapoliittisessa ohjelmassa. Jatkossa voidaan selvittää mahdollisia yhteistyötarpeita. Asunto- ja maapoliittisen ohjelman laatimisen yhteydessä on käyty keskustelua seudullisesta asuntotoimen yhteistyöstä. Tarkoituksena on jatkossa selvittää asuntotoimen uudelleen järjestelyjen tarve ja toteuttamismahdollisuudet kaupunkiseudun kunnissa.

ARA on myöntänyt Turun kaupunkiseudulle (Ruskon Päälistönmäen alueelle sekä Turussa Kakolan, Linnanfältin sekä Suikkilan Kartanon alueille) kunnallistekniikan rakentamisavustuksia vuosille 2013–2015 yhteensä noin 2,8 miljoonaa euroa. Avustukset ovat noin 30 % kohteiden investointikustannuksista. Myönnetty avustus oli vuonna 2013 yhteensä 1,4 miljoonaa euroa ja vuonna 2014 1,16 miljoonaa euroa.

ARA on tarkentanut erityisryhmien avustushankkeiden ohjausta, jotta valtionavustukset ohjautuisivat eri käyttäjäryhmien pitkäkestoisen tarpeen mukaan. Vuonna 2014 valtioneuvosto kiristi ARA-tuotannon esteettömyysvaatimuksia edellyttämällä, että tuettujen hankkeiden kaikkiin asuntoihin on esteetön pääsy. Vuonna 2015 tästä taas luovuttiin. Elokuussa 2014 helpotettiin ARA-tuen myöntämistä asumisoikeusasunnoille, kun vastaavan vuokra-asuntomäärän tuottamisvaatimuksesta luovuttiin. Kunnat ovat kokeneet ehtojen kiristyneen.

Vuonna 2014 ei Turun seudulla alkanut yhtään uutta tavallista vuokratulohanketta eikä vuoden 2014 lopussa ollut ARAssa vireillä myöskään yhtään tavallista vuokratulohanketta. Vuonna 2014 seudulla alkoi kuitenkin 242 erityisryhmien vuokra-asunnon ja 104 asumisoikeusasunnon ja 58 takauslainalla tehtävän vuokra-asunnon rakentaminen.

Kunnilta edellytetään nykyistä parempaa varautumista ikärakenteen muutokseen ja asumisen vahvistamista kuntien suunnittelussa ja yhteistyössä. On myös käynnistetty useita eri erityisryhmiä koskevia erityishankkeita/ohjelmia, joissa vaatimustaso kuntien suuntaan on noussut. Esimerkiksi kehitysvammaisten laitosasumisen purkamisessa tavoitteena on asuminen joko omassa asunnossa tai pienissä 4-6 asunnon asuinryhmissä nykyisin vallalla olevan 15 asuntoa sisältävän ryhmäkodin sijasta.

ARA on 18.12.2014 päättänyt Turun kaupungissa vuonna 2015 valtion tukemassa asuntotuotannossa sovellettavista enimmäistonttihinnoinnista. Näitä noudatetaan muuhun kuin asukkaiden omatoimiseen asuntotuotantoon luovutettavia tontteja. ARA on päättänyt myös vastaavista

Kaarinan, Naantalin ja Raision alueilla olevista enimmäistonttihinnoinnista. ARA:n päätös Naantalin osalta on vuodelta 2005, Raision vuodelta 2006 ja Kaarinan vuodelta 2010.

Johtopäätökset

Toimenpide- ja kaavoitusohjelmien arvioiden mukaan asemakaava-alueiden vuosien 2015–2017 asuntotuotannosta 69 % kohdistuu ydinkaupunkiseudulle, 29 % ydinkaupunkiseudun ulkopuolisiin keskuksiin ja 2 % sekä ydinkaupunkialueen että keskuksien ulkopuolelle. Seudullisen asunto- ja maapolitiittisen ohjelman asuntotuotannon määrälliset tavoitteet vastaavat rakennemallissa esitettyjä tuotantotavoitteita. Laadulliset tavoitteet tähtäävät suunnanmuutokseen kaupunkiseudun asuntokannan monipuolisuuden kehittämiseksi.

Turun ydinkaupunkiseudun 35:lle vuokratulo- ja asumisoikeushankkeelle on vuosina 2012 ja 2013 myönnetty valtion korkotukea ja takauksia yhteensä noin 102 miljoonaa euroa. Vuonna 2014 korkotukia ja takauksia myönnettiin noin 64 miljoonaa euroa.

Valtion investointiavusta erityisryhmien asumiseen on Turun kaupunkiseudulle myönnetty vuosina 2012–2013 noin 40 miljoonaa euroa (26 hanketta, jotka sijaitsevat pääosin Turussa). Vuonna 2014 investointiavustusta myönnettiin Turun kaupunkiseudulle yhteensä noin 17 miljoonaa euroa. Vuoden 2015 hankevalinnassa kaikki seudun hankekemukset saivat ARA:lta ehdollisen erityisryhmien investointiavustusrarauksen eli yhteensä 15,5 miljoonaa euroa.

Valtion kunnallistekniikan rakentamisavustuksia on Turun kaupunkiseudun hankkeisiin myönnetty yhteensä 2,8 miljoonaa euroa vuosille 2013–2015. Kolme kohdetta neljästä sijaitsee Turussa.

ARA on kiristänyt valtion tukeman asuntotuotannon ehtoja. Myös kaupunkiseudulle myönnettyjen tukien määrät ovat vähentyneet. Muutoksen suunta ei edistä kohtuuhintaisen asuntotuotannon lisäämistä kaupunkiseudulla. Kaupunkiseudun kilpailukyvyyn kannalta olennaista on, että kaupunkiseudulle voidaan toteuttaa kohtuuhintaista asuntotuotantoa. Ykköskriteeri tulee olla tuetun asumisen sijoittuminen maanomistusolojen sijaan.

Asuntotuotannon osalta on vielä aikaista todeta, onko asuntotuotannon kehitys muuttumassa aiesopimuksen myötä tasapainoisempaan ja yhteisvastuullisempaan suuntaan keskuskaupungin ja kehyskuntien välillä.

Seudullisessa asunto- ja maapolitiittisessa ohjelmassa on määritelty erilliset asuntotuotantotavoitteet kaupunkimaisille ja maaseutumaisille kunnille. Jatkossa tuotantotavoitteet tulisikin asettaa seudulle yksittäisten kuntien sijaan.

3.2 Yhteistyömenettelyiden kehittäminen

Seurantakohteet

- Yhteistyömenettelyiden kehittämistoimien edistyminen
- Valtion kunnille kohtuuhintaiseen asuntotuotantoon luovuttamat maanomistukset, valmistelu-, päätöksenteko- ja toteutustilanne

Tavoite

Aiesopimusosapuolet kehittävät yhteistyömenettelyä täydennysrakentamiseen ja muuhun yhdyskuntarakenteen eheyttämiseen pyrkivissä toimenpiteissä. Valtio luovuttaa kohtuulliseen hintaan asuntotuotantoon soveliaat ja valtion tarpeesta vapautuvat maanomistukset kunnille kohtuuhintaiseen asuntotuotantoon.

Toteuma

Maankäyttö- ja rakennuslain kokonaisarviointi valmistui helmikuussa 2014. Arvioinnissa nostettiin esille erityisesti kaupunkiseutujen maankäytön ohjaamisen haasteet. Kaupunkiseutua kokonaisuutena käsittelevää kaavoitusta on kehitettävä kuntauudistus huomioon ottaen. Kaupunkiseutujen kehysalueilla tarvitaan tiukempaa rakentamisen ohjausta kuin kauempana maaseudulla. Yleisesti arvioinnissa todettiin, että maakunta-, yleis- ja asemakaavojen tehtäviä on selkeytettävä. Kunnilta vaaditaan aktiivisempaa maapolitiikkaa, sillä tonttimaan saatavuus oikeista paikoista luo pohjan asumisen, palvelujen ja työpaikkojen myönteiselle kehitykselle. Arvioinnissa tarpeelliseksi katsottujen osauudistusten valmistelu on käynnistetty.

Vuonna 2010 voimaan tullutta lakia kevennettyjen rakentamis- ja kaavamääräysten kokeilusta on jatkettu vuoteen 2018. Lailla on siirretty MRL 171§ 2 momentin 2-4 kohtien poikkeamistoimivalta (muu kuin rannan suunnittelutarpeesta poikkeaminen) Turun kaupungille. Lain tavoitteena on hankkia kokemuksia siitä, miten rakentamis- ja kaavamääräyksiä sekä lupamenettelyjä keventämällä voidaan edistää asuntorakentamista erityisesti kasvukeskuksissa ja lisätä asuntotuotannon kustannustehokkuutta.

Senaatti on käynnistänyt selvityksen Turun kaupunkiseudulla, jossa kartoitetaan valtion omistamien maa-alueiden luovuttamisen kunnille kohtuuhintaiseen asumiseen. Turun seudun keskeisimmät kohteet ovat aika hyvin tiedossa.

Johtopäätökset

Poikkeamisvaltaa siirrettiin kokeilulailla Turussa jo 2010. Toimivallan siirrolla on poikkeamislupien käsittelyajat saatu lyhentymään ja siten pystytty edistämään asuntorakentamista.

3.3 Rakentamisen energiatehokkuus

Tavoite

Kunnat ja valtio edistävät asuinalueiden energiatehokkuutta uudis- ja korjausrakentamisessa uusilla ja innovatiivisilla ratkaisuilla. Valtio tukee toteutumista korjaus- ja energia-avustuksilla.

Toteuma

Kuntien rakennusvalvonnat hoitavat yleisesti korjausrakentamis- ja energianeuvonta-asioita. Vain Turun kaupungilla on resursoituna erilliset neuvotat korjausrakentamisessa ja energia-asioissa. Energianeuvontatilaisuuudet järjestetään yhteistyössä Varsinais-Suomen kestävän kehityksen ja energia-asoiden palvelukeskus Valonian kanssa.

Seurantakohteet:

- Kuntien korjausrakentamisen ja energianeuvonnan palvelujen kehittyminen
- Uudet innovatiiviset ratkaisut asuinalueiden energiatehokkuuden parantamiseksi uudis- ja korjausrakentamisessa
- Uusien asemakaavojen energia-auditoinnin toteuttaminen
- Valtion myöntämien korjaus- ja energia-avustusten kohdentuminen kaupunkiseudulle.

Kunnissa on käynnissä useita energiatehokkuuden parantamiseen tärkeitä kehittämishankkeita. Maskussa on kehitteillä uusiutuvaan puuenergiaan perustuva kaukolämpöratkaisu ja Masku on mukana aurinkolämpölaitosten yhteistilauksessa. Lisäksi Masku on Hinku-hankkeen 2. vaiheen kumppanuuskunta. Mynämäellä on käynnissä Hinku-hankkeeseen liittyviä kehittämishankkeita, esimerkiksi siirtyminen öljylämmityksestä maalämpöön (useita kohteita), ilmalämpöpumput, tuulimittaukset, sikalan lietteestä lämpöenergiaa, valaistus (LED-loisteputket, katuvalot), aluelämpöselvitykset ja osittainen toteutus sekä aurinkopaneelien yhteistilaus. Varsinais-Suomen Asumisoikeus Oy on toteuttanut Naantaliin matalaenergiataloja Soinisten alueelle. Turun Ylioppilaskyläsäätiön opiskelijakerrostalo Ikituuri lämpenee maalämmöllä ja viereen suunnitteilla olevan Aitiopaikan opiskelija-asunnoissa tavoitteena on uusiutuvien energiamuotojen käyttö.

Turussa suunnitellaan kestäväää ja älykästä kaupunginosaa Skanssiin. Turun kaupungin ja Siemens Oy:n kolmivuotisessa strategisessa yhteistyössä 2012–2014 selvitetään uusien ja olemassa olevien alueiden kestäviä, energiatehokkaita ja älykkäitä ratkaisuja. Linnakaupungin alueella tavoitteena on mm. aurinkopaneelien käyttö uusissa rakennuksissa. Turun kaupungin ja Oulun yliopiston yhteistyöhankkeessa (Klikk-hanke) on selvitetty käyttäjä- ja liiketoimintalähtöistä korjauskonseptia, pilottikohteina Runosmäen ja Ilpoisten asuinalueet.

Muista ohjelmakokonaisuuksista saadaan eväitä innovatiivisista ratkaisuista. Turku on mukana INKA Innovatiiviset kaupungit -ohjelman Tampereen vetovastuulla olevassa Älykäs kaupunki -hankkeessa. Turun osuuden projektisuunnitelmassa 11.2.2014 on energiatehokkuuteen liittyvinä toimenpiteenä työpaketti, johon kuuluvat kärkihankkeina ”Teolliset symbioosit ja suljetut kierrot” sekä ”Resurssiinsaajat businesskosysteemit”.

Turku on mukana 6Aika-strategiassa. Energian osalta 6Aika-hankkeessa keskitytään erityisesti matalalämpöisen kaksisuuntaisen kaukolämpöverkon kehittämiseen yhteistyössä Turku Energian kanssa. Verkossa voi hyödyntää uusiutuvia energialähteitä ja myydä energiaa myös kiinteistöistä kaukolämpöverkkoon. Kaupunki pyrkii toiminnallaan tukemaan uusien innovatiivisten energiaratkaisujen syntymistä.

Uusien asemakaavojen energia-auditointeja ei ole toteutettu kunnissa. Turun kaupungissa hiilijalanjälkilaskelmatestauksia tehdään Ecocity Evaluaattorin avulla. Ohjelma soveltuu paremmin yleiskaavatasoiseen tarkasteluun.

Asumisen rahoitus- ja kehittämiskeskus ARA on myöntänyt korjaus- ja energia-avustuksia Turun kaupunkiseudulle vuonna 2012 yhteensä 2 059 288 euroa, vuonna 2013 1 280 355 euroa ja vuonna 2014 367 987 euroa. Vuosina 2013–2014 ei ole myönnetty energia-avustuksia uusiutuvaan energiaan. Määrärahat jakautuivat vuonna 2014 kuntien kesken alla olevan taulukon mukaisesti.

Taulukko 13. Turun kaupunkiseudun MAL-aisopimuskunnille osoitetut korjaus- ja energia-avustummäärät vuonna 2014 (ARA)

<http://www.ara.fi/download/noname/%7B2B7ECF59-D5A1-4635-B55B-F8C3F1133065%7D/28018>

	Korjaus-avustukset	Energia-avustukset, uusiutuva	Energia-avustukset, muut	Yhteensä
Aura	13 552	0	0	13 552
Kaarina	19 294	0	2 673	21 967
Lieto	13 086	0	3 735	16 821
Masku	22 109	0	7 900	30 009
Mynämäki	5 865	0	0	5 865
Naantali	4 376	0	20 700	25 076
Paimio	6 736	0	0	6 736
Parainen	6 300	0	7 330	13 630
Raisio	8 378	0	5 672	14 050
Rusko	0	0	0	0
Sauvo	0	0	0	0
Tarvasjoki				
Turku	203 886	0	16 395	220 281
Yhteensä	303 582	0	64 405	367 987

Kehysriihen 2013 yhteydessä hyväksyttiin mittavia asuntoliittisiä toimenpiteitä, mm. erilaisia tukijärjestelmiä ja rahoituksen kehittämistä. Käynnistysavustus koskee tällä hetkellä vain pääkaupunkiseutua.

Johtopäätökset

Kuntien rakennusvalvonnat hoitavat yleisesti korjausrakentamis- ja energianeuvonta-asioita. Vain Turun kaupungilla on resursoituna erilliset neuvot korjausrakentamisessa ja energia-asioissa. Energianeuvontatilaisuudet järjestetään yhteistyössä Varsinais-Suomen kestävän kehityksen ja energia-asioiden palvelukeskus Valonian kanssa. Kunnissa on käynnissä useita energiatehokkuuden parantamiseen tähtäviä kehittämishankkeita. Myös muista ohjelmakokonaisuuksista saadaan eväitä innovatiivisista ratkaisuista, joita voidaan hyödyntää kaupunkiseudulla. Uusien asemakaavojen energia-auditointeja ei ole toistaiseksi toteutettu kunnissa.

Asumisen rahoitus- ja kehittämiskeskus ARA on myöntänyt korjaus- ja energia-avustuksia Turun kaupunkiseudulle yhteensä noin 3,7 miljoonaa euroa vuosina 2012–2014. Vuonna 2014 ARA on myöntänyt Turun kaupunkiseudulle 10 % peruskorjauksen käynnistysavustuksia yhteensä noin 15,8 miljoonaa euroa 96 eri hankkeelle (lähes 6000 asuntoa). Pääosa avustuksen saaneista on asunto-osakeyhtiöitä. Myös TVT Asunnot Oy, TYS ja VASO ovat saaneet osan peruskorjauksen käynnistysavustuksista.

Taulukko 14. ARA:n Turun kaupunkiseudulle vuonna 2014 myöntämät peruskorjauksen käynnistysavustukset (lähde: ARA).

	Hankkeita	Asuntoja	Euroja
Turku	80	5490	14537830
Kaarina	7	200	563627
Raisio	2	132	288430
Naantali	3	50	200848
Paimio	3	72	123264
Lieto	1	36	36580
YHTEENSÄ	96	5980	15750579

4 KESTÄVÄ LIIKENNEJÄRJESTELMÄ

Seurantakohteet

Väestö- ja työpaikkamäärien kehitys kaupunkiseudun liikku-
misvyöhykkeillä

Kaupunkiseudun liikennejärjestelmäratkaisuilla tuetaan tavoiteltavan yhdyskunta- ja palvelurakenteen toteutumista ja seudun tavoitteiden mukaista kehitystä. Kehittämisen tavoitteena on lisätä joukkoliikenteen sekä kävelyn ja pyöräilyn kulkutapaosuuksia sekä tuottaa turvallinen, tehokas ja taloudellinen kokonaisuusjärjestelmä tukemalla samalla maankäytön eheytymistä. Toimenpiteillä pyritään ensisijaisesti vaikuttamaan liikkumistarpeeseen, liikenteen suuntautumiseen ja kulku-
muodon valintaan.

Taulukko 15. Väestö- ja työpaikkakehitys joukkoliikenne-, jalankulku- ja autovyöhykkeellä Turun seudulla 1990–2010. Viimeaikainen kehitys osoittaa, että Turun kaupunkiseudulla sekä väestö- että työpaikkamäärät ovat kasvaneet nopeimmin autovyöhykkeellä¹. Myös Turun keskustan jalankulkuvyöhykkeen väkimäärä on kasvanut tasaisesti, mutta keskustan positiivinen työpaikkakehitys on viime vuosina pysähtynyt. Hyvien joukkoliikennedyhteyksien vyöhykkeellä sen sijaan sekä väestö- että työpaikkakehitys on ollut viime vuosikymmeniä vaatimatonta.

	Väestö					Työpaikat				
	1990	1995	2000	2005	2010	1990	1995	2000	2005	2010
Keskustan jalankulku- ja reunavyöhyke	58 676	61 904	65 631	67 517	69 527	58 259	48 123	53 710	56 337	56 310
Keskimääräinen vuosimuutos (%)		1,1%	1,2%	0,6%	0,6%		-3,5%	2,3%	1,0%	0,0%
Intensiivinen joukkoliikennedyöhyke	61 576	60 618	61 314	60 552	60 319	16 397	14 882	16 400	14 254	14 892
Keskimääräinen vuosimuutos (%)		-0,3%	0,2%	-0,2%	-0,1%		-1,8%	2,0%	-2,6%	0,9%
Autovyöhyke	65 596	71 699	70 761	77 456	82 884	23 501	21 805	25 002	25 994	28 004
Keskimääräinen vuosimuutos (%)		1,9%	-0,3%	1,9%	1,4%		-1,4%	2,9%	0,8%	1,5%

4.1 Liikennejärjestelmätyö

Seurantakohteet

- Liikennejärjestelmätyön organisointuminen ja sen kautta syntyneet kaupunkiseudun yhteiset toimintaperiaatteet ja niiden kytkeytyminen maankäytön prosesseihin
- Liikennejärjestelmäsuunnitelman päivitystilanne
- MAL-hankeohjelman mukaisten hankkeiden valmistelu-, päätöksenteko- ja toteutustilanne
- MAL-rahoituksen lisääminen seuraaville aiesopimuskausille

Tavoite

Kaupunkiseudun liikennejärjestelmätyö vakiinnutetaan jatkuvan toimintamallin mukaiseksi ja se kytketään entistä tiiviimmin maankäytön prosesseihin ja organisaatioihin. Liikennejärjestelmäsuunnitelma päivitetään rakennemallin liikenteellisten tavoitteiden mukaisesti.

Sopijaosapuolet toteuttavat Turun seudulla pieniä kustannustehokkaita liikenneverkon kehittämistoimia (MAL-hankeohjelma). Valtio ja kunnat osallistuvat toteuttamiseen yhtä suurella rahoitusosuudella. Rahoitus on 10 milj. € (valtio 5 milj. € ja kunnat 5 milj. €) aiesopimuskaudella ja se kohdennetaan toimenpiteisiin, jotka edistävät erityisesti joukkoliikenteen, kävelyn ja pyöräilyn sekä liikenneturvallisuuden edellytyksiä. Rahoituksen kohdennetaan hankkeille kuntien, liikenneviraston ja ELY-keskuksen yhteistyönä siten, että valtion rahoitus on käytettävissä vuosina 2014–2015. Rahoituspanosta pyritään lisäämään seuraaville aiesopimuskausille.

¹ Suomen ympäristökeskuksen määrittelemä YKR-kaupunkiseutu muodostuu suurimpien kaupunkikeskusten keskustaajamasta, siihen fyysisesti ja toiminnallisesti tiiviisti liittyvistä lähitaajamista sekä näitä ympäröivästä lievealueesta, joka on haja-asutusalueita. Kaupunkiseutujen taajamat ovat luokiteltu edelleen jalankulku-, joukkoliikenne ja autovyöhykkeisiin keskustaajaisyyden ja joukkoliikenteen palvelutason perusteella. Turun seudulla YKR-kaupunkiseutu kattaa muut MAL-aiesopimukseen kuuluvien kuntien keskustaajamat lukuun ottamatta Mynämäen, Auran, Tarvasjoen ja Sauvon keskustaajamia.

Toteuma

Turun kaupunkiseudun (Turku, Raisio, Kaarina, Naantali, Lieto) liikennejärjestelmätyö on vakiinnutettu jatkuvan toimintamallin mukaiseksi. Työlle on asetettu pysyvä ohjausryhmä sekä valmisteleva työryhmä. Lisäksi jatkuvassa liikennejärjestelmätyössä toimii kaksi alatyöryhmää liikenteen hallinnan sekä kestävän ja turvallisen liikkumisen aihepiireissä. Jatkuvassa liikennejärjestelmätyössä edistetään liikennejärjestelmän eri osa-aloihin liittyviä toimenpiteitä liikenteen ja maankäytön näkökulmaa yhdistäen. Lisäksi jatkuva liikennejärjestelmätyö toimii kaupunkiseudun rakennemallin toteutusvaiheen sekä MAL-aiesopimuksen liikenneosa-alueen liikennejärjestelmäasiantuntijana ja toiminnan koordinaattorina. Kaupunkiseudun jatkuvan liikennejärjestelmätyön toimenpiteenä on myös päivitetty kaupunkiseudun liikennemalli, ja päivityksen yhteydessä liikennemallin aluejako on laajennettu koko rakennemallialuetta koskevaksi.

Turun seudun rakennemallialueen liikennejärjestelmäsuunnitelman laadinta vastuutettiin Varsinais-Suomen liitolle. Suunnitelma on valmistunut marraskuussa 2014. Turun seudun (rakennemallialueen) liikennejärjestelmäsuunnitelma on hyväksytty (joissakin kunnissa ohjeellisena noudatettavana) kaikissa rakennemallialueen kunnissa. Rakennemallialueen liikennejärjestelmäsuunnitelma kehittämisohjelmineen konkretisoi ja edistää rakennemallityössä määriteltyjä tavoitteita liikennejärjestelmän osalta painottaen erityisesti kestävän liikkumisen edistämistä. Liikennejärjestelmäsuunnitelma luo valmiudet MAL-aiesopimuksen päivittämiselle liikennejärjestelmän kehittämistoimenpiteiden osalta. Suunnitelma sisältää kehittämisohjelman, joka rakentuu viihtyisän ja vetovoimaisen jalankulku- ja pyöräkaupungin sekä palvelevan joukkoliikennekaupungin toteuttamisen, autoliikenteen toimivuuden ja kustannustehokkaiden kuljetusten turvaamisen sekä turvallisen liikkumisen ja viisaiden valintojen edistämisen periaatteille. Näihin teemoihin pohjautuen suunnitelmaan on laadittu kehittämisohjelma, joka sisältää laajaan keinovalikoimaan pohjautuen toimenpiteet, kustannusarviot, toteuttamisen vastuutahot ja ajoituksen sekä toimenpiteen vaikutusten arvioinnin. Toimenpiteiden edistämistä jatketaan mahdollisen MAL-aiesopimusmenettelyn jatkon kautta sekä jatkuvassa liikennejärjestelmätyössä.

Pienten kustannustehokkaiden liikenneverkon kehittämistoimien kokonaisuutta ohjataan liikennejärjestelmän ohjausryhmän ja MAL-työryhmän kautta. MAL-hankeohjelman mukaisten hankkeiden perusteet, kustannusarviot ja nimikkeet on hyväksytty kuntien toimesta. Hyväksytyjen periaatteiden pohjalta on yksimielisesti sovittu toteuttavista hankkeista. MAL-hankeohjelma koskien pieniä liikennehankkeita hyväksyttiin lokakuussa 2012. Ohjelmaan sisältyi alun perin 18 hanketta 13 kunnan alueella. Lisäksi hankeohjelman hyväksymisen yhteydessä sovittiin periaatteista, joita sovelletaan muutostilanteissa. Kuntakohtainen erittely ja kokonaiskustannusarvio on 12.10.2012 hyväksytty Turun kaupunkiseudun liikennejärjestelmätyön ohjausryhmässä. MAL-työryhmä on seurannut MAL-hankeohjelman toteutumista katsauksin. Hankeohjelma onkin jonkin verran elänyt, koska muutamaa hanketta ei syystä tai toisesta pystytty toteuttamaan. Nykyinen ohjelma pitää sisällään kaikkiaan 14 hanketta 11 kunnan alueella (taulukko 16).

Operatiivinen vastuu on sopimuskunnilla ja Varsinais-Suomen ELY-keskuksella, joka ylläpitää asiasta yksityiskohtaista seuranta- ja toteutustaulukkoa. ELY-keskus käy keskusteluja kuntien kanssa hankkeiden sisällöstä, toteuttamisesta ja kustannuksista. Hankeohjelman toteutus on käynnissä. ELY-keskus on ollut asian valmistelussa aktiivinen ja sopinut ao. kuntien kanssa suunnittelusta ja toteutuksesta. Suunnitteluvalmiuden parantaminen on tarkentanut kustannusarvioita – yleensä ottaen ylöspäin. Ohjelmassa on sovittu, että yksittäisen hankkeen kustannusarvion ylitys kohdistuu 100-prosenttisesti kunnalle.

Taulukko 16: MAL-hankeohjelman hankkeet.

Hanke	Kunta	Kustannusarvio	Toteutuneet kustannukset
Vt 8 Alakyläntie (Pitkämäki) - Härkämäki klv	Turku	870 000	
Mt 1821 Friskalan tiejärjestelyt	Turku	3 000 000	
Mt 12150 Raisiontien liikenteen rauhoittamistoimet	Raisio	950 000	
Mt 189 Kultarannan alikulku	Naantali	580 000	
Mt 12191 Littoistentien klv	Kaarina	880 000	918 292
Mt 2012 Ruskon taajaman liikenneturvallisuustoimet	Rusko	290 000	
Mt 2223 Kurkelantien klv ja silta	Lieto	1 200 000	
Mt 1950 ja mt 1951 Huoli - Pyhe klv	Mynämäki	340 000	
Mt 192 Seikelän liittymän parantaminen	Masku	705 000	
Mt 12254 Kiisantien klv	Masku	382 000	382 056
Mt 180 Kärkullan liittymän parantaminen ja Kalkkitien klv	Parainen	388 000	
Mt 181 Saustilantien liittymän parantaminen	Sauvo	130 000	
Auran pienet litu-kohteet	Aura	50 000	50 000
Turku-Toijala -rata, Raunistulan alikulku	Turku	1 300 000	

Vuonna 2013 kunnan rahoitusosuudella ovat käynnistyneet Kaarinan MAL-hanke (Littoistentien klv, valmistunut 11/2014) sekä toinen Maskun MAL-kohteista (Kiisantien klv, valmistunut 6/2014). Vuonna 2014 käynnistyneitä MAL-kohteita ovat ensimmäinen kolmesta Turun MAL-kohteesta (Alakyläntie-Härkämäki klv), Paraisten MAL-kohde (Kärkullan liittymän parantaminen), Raision MAL-kohde (Raisiontien liikenteen rauhoittamistoimet), Mynämäen MAL-kohde (Huoli-Pyhe klv) sekä Auran MAL-kohde (valmistunut v. 2014). Vuonna 2015 käynnistyvien MAL-kohteiden suunnitelmien toteutusta valmistellaan. Hankkeet, jotka ovat pudonneet MAL-hankeohjelmasta pois:

- Pienet joukkoliikenne- ja liikenneturvallisuuskohteet, Turku (varahanke)
- Tarvasjoen pienet liikenneturvallisuuskohteet (kunnan investointikielto)
- Mt 2340 klv välillä Tammisilta-Sukselantie, Paimio (Paimion kaupunki päätti luopua hankkeesta)

MAL-hankkeiden suunnittelua ohjataan ja kustannusarvioseuranta toteutetaan aktiivisesti. Kustannusarvioiden ylittyessä vain harvalla kunnalla on mahdollisuutta vastata kustannusarvion ylitymisestä, jolloin hanketta joudutaan mahdollisuuksien mukaan karsimaan. Toisaalta rakentamisen kilpailutilanne on edullinen ja urakkahinnat saattavat alittaa suunnitelmien kustannusarvion. MAL-hankkeen kustannusarvion alittuessa ovat muutamat kunnat ehdottaneet säästyvän valtion MAL-tukirahan käyttämistä ao. kunnan ideoimaan uuteen MAL-kohteeseen. MAL-ohjelman pelisääntöjen mukaan kuitenkin säästyvä

valtion rahoitusosuus kohdennetaan hankeohjelman sisällä ensisijaisesti hankkeisiin, joissa on ollut kustannusnousua. Kaikki valtion MAL-rahoitus tullaan käyttämään ja kunnille tulee kohtalaisen merkittävä lisärahoitustarve osassa hankkeita.

Tässä vaiheessa ei ole saatavilla tietoa, jatkuuko MAL-hankeohjelmarahoitus seuraavilla aiesopimuskausilla. MAL-rahoituksen nostaminen on seuraavan hallituksen käsissä. Tieto rahoituksen jatkosta ja ehdoista edistäisi seudullista valmistautumista seuraavaan aiesopimuskauteen hankeohjelmavalmistelun osalta. Mikäli ohjelmarahoitus jatkuu seuraavalla kaudella, olisi hankkeiden kustannus-hyötysuhteen optimoimiseksi tarkoituksenmukaisinta täsmentää valtion rahoitusosuiden kohdentamista budjettitekniisesti siten, että investointeja voidaan kohdentaa maanteiden lisäksi myös kuntien katuverkoille.

Johtopäätökset

Toimenpiteet asetettujen tavoitteiden saavuttamiseksi on joko toteutettu tai käynnistetty.

Marraskuussa 2014 valmistunut Turun seudun rakennemallialueen liikennejärjestelmäsuunnitelma on hyväksytty kaikissa rakennemallialueen kunnissa.

MAL-hankeohjelma (pienet kustannustehokkaat liikenneverkon kehittämistoimet) sisältää kaikkiaan 14 hanketta 11 kunnan alueella. Näistä viisi on käynnistynyt vuonna 2014. Kolme hanketta on pudonnut ohjelmasta pois.

Tieto MAL-rahoituksen jatkosta ja ehdoista edistäisi seudullista valmistautumista seuraavaan aiesopimuskauteen hankeohjelmavalmistelun osalta. Mikäli ohjelmarahoitus jatkuu seuraavalla kaudella, olisi hankkeiden kustannus-hyötysuhteen optimoimiseksi tarkoituksenmukaisinta täsmentää valtion rahoitusosuuden kohdentamista budjettitekniisesti siten, että investointeja voidaan kohdentaa maanteiden lisäksi myös kuntien katuverkoille.

Kestävä liikennejärjestelmä on painopisteenä liikennejärjestelmätyössä. Jatkossa on nostettava esiin kestävä ja viisas liikkuminen, jossa liikkuminen nähdään palveluna (MAAS = Mobility as a Service).

4.2 Joukkoliikenteen järjestäminen

Tavoite

Kunnat ja valtio edistävät joukkoliikenteen toimintaedellytyksiä kaupunkiseudulla. Seudullinen joukkoliikenneviranomaisen järjestää kaupunkiseudun joukkoliikenteen palvelut palvelutasomääritysten ja kehittämissuunnitelmien pohjalta. Joukkoliikenteen taksa- ja lippujärjestelmää sekä matkustajainformaatiota kehitetään vastaamaan seudullisen liikkumisen tarpeita. Valtio myöntää suurten kaupunkiseutujen joukkoliikennetukea Turun kaupunkiseudulle. Tuen edellytyksenä on, että rahoitus nostaa joukkoliikenteen palvelutasoa ja siten lisää sen käyttöä ja parantaa joukkoliikenteen kilpailukykyä. Valtio pyrkii lisäämään joukkoliikennetukea seuraaville aiesopimuskausille.

Seudullinen joukkoliikenneviranomaisen kehittää ja toteuttaa bussilinjastoa runkobussilinjaston kehittämisohjelman 2012–2020 mukaisesti.

Seurantakohteet:

- Kaupunkiseudun joukkoliikennetuen määrän kehitys
- Joukkoliikenteen käyttäjämäärän kehitys kaupunkiseudulla
- Kuntien ja valtion panostukset joukkoliikenteen toimintaedellytysten edistämiseksi
- Taksa- ja lippujärjestelmän sekä matkustajainformaation kehittämistoimenpiteiden edistyminen
- Runkobussilinjan kehittämissuunnitelman 2012–2020 mukaisen bussilinjan kehittämistoimien edistyminen
- Runkolinjastoon liittyvien liikenneinfrastruktuurin kiireellisten parannustoimien edistyminen
- Uittamon sillan toteuttamiseksi tarvittavien suunnitelmien valmistelu- ja päätöksentekotilanne Turun kaupungissa
- Rautatieasemien liityntäpysäköintitoimivuuden ja vastuunjaon selkeyttäminen, toimenpiteiden eteneminen
- Seudullisen matkakeskushankkeen ja Turun ratapihan kehittämisen edistyminen
- VAK-turvallisuustaso-tilanne Turun keskustassa
- Joukkoliikenteen kulkutapaosuuksien kehitys Turun kaupunkiseudulla

Valtio ja kunnat toteuttavat runkolinjastoon liittyvät liikenneinfrastruktuurin kiireellisimmät parannustoimet käyttämällä toteuttamiseen osin MAL-hankeohjelman rahoitusta. Turun kaupunki laatii ja hyväksyy tällä sopimuskaudella tarvittavat suunnitelmat uuden sillan toteuttamiseksi Hirvensalosta Uittamolalle saaren huoltovarmuuden turvaamiseksi ja runkobussilinjan toteuttamiseksi.

Turun kaupunki jatkaa yhteistyössä valtion kanssa seudullisen matkakeskusten suunnittelua ja ratapihan kehittämistä. Erityistä huomiota kiinnitetään turvallisuustason parantamiseen (VAK) Turun keskustassa. Tavoitteena on rautatieasemien (päärautatieasema ennen Matkakeskusten toteuttamista ja Kupittaaan asema) liityntäpysäköinnin toimivuuden ja vastuunjaon selkeyttäminen.

Toteuma

Liikenne- ja viestintäministeriössä on valmisteltu luonnos hallituksen esitykseksi laiksi kaupunkiraideliikenteestä. Esityksessä kaupunkiraideliikenteellä tarkoitetaan metro- ja raitioliikennettä mukaan lukien pikaraitioliikenteen, jonka käynnistämistä suunnitellaan pääkaupunkiseudulla sekä myös Tampereen ja Turun alueella. Laissa säädettäisiin kaupunkiraideliikenne muun joukkoliikenteen tavoin luvanvaraiseksi ja viranomaisvalvonnan piiriin kuuluvaksi liikennemuodoksi. Liikenteen turvallisuusvirasto myöntäisi toimiluvan kaupunkiraideliikenteen harjoittamista varten ja toisaalta kaupunkiraideliikenteessä käytettävän rataverkon hallintaa varten. Liikenteen turvallisuusvirasto vastaisi myös kaupunkiraideliikenteen turvallisuuden valvonnasta, kuten se vastaa muun muassa rautatieliikenteen turvallisuusvalvonnasta. Vastuu kaupunkiraideliikenteen turvallisuudesta olisi jatkossakin toiminnanharjoittajalla, jolta edellytettäisiin toiminnan turvallisen harjoittamisen varmistamiseksi turvallisuusjohtamisjärjestelmää. Ministeriö on pyytänyt mm. Turun kaupungilta lausuntoa hallituksen esitysluonnoksesta 6.3.2015 mennessä. Laki on tarkoitettu tulemaan voimaan 1.1.2016 ennen kuin liikennöinti niin sanotulla länsimetrolla käynnistyy ja metroliikenne laajenee Helsingin kaupungin rajojen ulkopuolelle.

Valtio on myöntänyt suurten kaupunkiseutujen joukkoliikennetukea ja seutulipputukea Turun ydinkaupunkiseudulle (Turun, Kaarinan, Liedon, Raision, Naantalien ja Ruskon muodostamalle seudulliselle joukkoliikenneviranomaiselle) yhteensä 2,56 milj. euroa vuonna 2012. Vastaava valtiontuki vuonna 2013 on lisämäärärahopäätöksen jälkeen yhteensä 2,38 milj. euroa. Suurten kaupunkiseutujen valtionraha Turun viranomaisalueelle oli noin 1,9 miljoonaa euroa vuodelle 2014. Raidehankkeiden suunnittelurahoitus on tullut uutena elementtinä mukaan valtionavustusetukseen mainintana. Lippu- ja maksujärjestelmien yhteensovittamiseen saatiin noin 120.000 euron määräraha.

ELY-keskus on rahoittanut omalla toimivalta-alueellaan kaupunkiseudun joukkoliikennettä (Aura, Masku, Mynämäki, Nousiainen, Paimio, Sauvo, Tarvasjoki) vuonna 2012 yhteensä noin 160 000 eurolla. Vuonna 2013 summa on noin 190 000 euroa. Alueellisen joukkoliikennetuen määrä ei ole kasvanut kustannustason nousun kanssa samassa suhteessa.

Turun paikallisliikenteen matkamäärä oli vuonna 2013 noin 21 miljoonaa matkaa. Vuonna 2014 matkamäärä Turun viranomaisalueella oli

noin 22 miljoonaa matkaa. Tämä luku sisältää Turun osalta koko vuoden matkat ja Kaarinan, Raision, Naantalin, Liedon ja Ruskon osalta puolen vuoden matkat 1.7.2014 alkaen. Muiden MAL-kuntien ja Paraisten alueella tehtiin vuonna 2012 yhteensä 3,1 miljoonaa seutulippumatkaa. Vuoden 2013 matkustajamäärä näyttää puolivuotistilastojen perusteella olevan samaa tasoa. Koko kaupunkiseudun matkustusmääristä ei toistaiseksi ole olemassa kattavaa tilastoa.

Seudullinen joukkoliikenneviranomaisena on toiminta-alueellaan kilpailuttanut seudullisen joukkoliikenteen palvelut palvelutasomääritysten ja kehittämissuunnitelmien pohjalta. Bussien runkolinjastosuunnitelma käsitellään valtuustotasolla vuoden 2015 aikana. Runkobussilinjaston toteuttaminen painottuu vuosikymmenen loppupuolelle, pääosin infratoimenpiteistä ajoittuu vuosille 2018–2020. Joitakin parannuksia on kuitenkin jo tehty; linjan 18 (Runosmäki-Kauppatori-Harittu) tarjontaa on lisätty syksyllä 2013 erittäin kilpailukykyiseksi (vuoroväli arkisin 7,5 minuuttia) ja patterikäyttöisiä näyttötauluja on hankittu muutamia kymmeniä kappaleita runkolinjojen varrelle.

ELY-keskus edistää joukkoliikenteen toimintaedellytyksiä omalta osaltaan. Toimivalta-alueen palvelutasomääritykset on tehty yhteistyössä kuntien kanssa.

Seudullinen joukkoliikenne Föli alkoi 1.7.2014. Turun seudun joukkoliikenteessä ovat mukana Turku, Kaarina, Raisio, Naantali, Lieto ja Rusko. Kuntaliitoksen myötä vuoden 2015 alussa liikenne laajeni myös Tarvasjoen alueelle. Seudullisen joukkoliikenneviranomaisen toiminta-alueella on käytössä tasataksa. Kaikki Turun lipputuotteet, ikäraajat ja alennusryhmät laajenivat Fölin myötä koko kaupunkiseudulle. Maksu- ja informaatiojärjestelmän rakentaminen on käynnissä. Hankinnan arvo on noin 4 miljoonaa euroa ja sen rahoittamiseen käytetään 1 miljoonan euron osalta suurten kaupunkiseutujen valtionrahaa. Reaaliaikainen matkustajainformaatio paranee erityisesti uuden maksu- ja informaatiojärjestelmän myötä. Maksujärjestelmä on otettu osittain käyttöön kesällä 2014 ja informaatiojärjestelmä otetaan käyttöön vuoden 2015 aikana.

ELY-keskuksen liikenteessä on käytössä Matkahuollon lippu- ja maksujärjestelmä sekä Matkahuollon toimittama ns. viiveajan järjestelmä. ELY-keskuksen toimivalta-alueella siirrytään myöhemmin, todennäköisesti vuoden 2016 aikana, uuteen viranomaisten valtakunnalliseen lippu- ja maksujärjestelmään WALTTI:in. Siirtymisajankohta on kytköksissä Turun viranomaisen lippu- ja maksujärjestelmämuutoksen aikatauluun. Uuden aikataulun mukaan Waltti otetaan käyttöön 1.6.2016 Paraisten liikenteen alkaessa.

ELY-keskus ja Turun kaupunki neuvottelevat liikenteen ja lippujen yhteensovittamisesta ja niistä aiheutuvista korvauksista.

Uittamon sillan toteuttaminen edellyttää osayleiskaavan, asemakaavan sekä sillan toteutussuunnitelmien laatimista. Turussa on käynnissä Hirvensalon osayleiskaavaehdotuksen laatiminen. Uittamon sillan alustavat yleissuunnitelmat on laadittu. Konsulttityönä on laadittu Natura-arvio sillan vaikutuksista viereiseen Rauvolanlahden Natura2000-alueeseen. Raportti valmistuu keväällä 2015, jonka jälkeen kaavoitus jatkuu. Joukkoliikenteen runkolinjaston maantieverkkoon kohdistuvat

infratoimenpiteet on tunnistettu ja suurin osa niistä on mukana käynnissä/ käynnistettävissä MAL-hankkeissa.

Turussa päärautatieaseman ja Logomon yhteisen pysäköintilaitoksen ja kävelysillan suunnittelu ja asemakaavoitus ovat käynnissä. Tavoitteena on, että kaava valmistuu vuonna 2015 alueelle tehtävän turvallisuusselvityksen jälkeen. Investoinnit on tarkoitus toteuttaa kolmikantaisesti (Logomo, Liikennevirasto, Turun kaupunki) vuosina 2016–2020. Sillan toteutusajankohta on 2016–2017 ja pysäköintilaitoksen aikavälillä 2018–2020. Liikenneviraston kanssa on neuvoteltu osallistumisesta liityntäpysäköinnin toteuttamiseen kustannuksiin kolmanneksella. Liikenneviraston tulee tällöin varautua investointeihin vuosille 2016–2020. Kaupunki toteuttaa kävelysillan, Liikennevirasto portaat ja hissit laitureille. Kustannustaso on arviolta 5–6,5 M€. Kokonaisuus liittyy laitureiden uudistamiseen, joka voi valtion investointirahoituksesta riippuen lähteä liikkeelle vuosina 2016–2017.

Matkakeskuksen suunnittelu jatkuu. Neuvottelu valtion kanssa varsinaisen Matkakeskushankkeen valtio-osapuolten nettorahoituksesta on käynnissä. Turun kaupungin ja Liikenneviraston välinen sopimusluonnos on jätetty valtiolle vuonna 2012. Turun kaupunki on lähettänyt neuvottelupyynnön Liikennevirastolle Matkakeskushankkeeseen liittyen huhtikuussa 2014. Turun kaupungin talousarviokirjaan osana oleviin strategisiin sopimuksiin 2015–2018 on kirjattu, että toiminnalliset selvitykset ja suunnitelmat laaditaan 2015–2016, asemakaavaluonnos 2017 ja asemakaavaehdotus 2018. Tavoitteena on toteuttaa Matkakeskus ajanjaksolla 2019–2025.

Turvallisuustilanne Turun ratapihalla vaikuttaa tällä hetkellä kohtuullisen hyvältä toteutettujen riskienhallintatoimenpiteiden ansiosta. Lisäksi riskitasoon on vaikuttanut mm. vaarallisten aineiden kuljetusmäärien pieneneminen (Gaia Consulting Oy, 2013). Merkittäviä parannuksia turvallisuuteen ovat tuoneet VAK-vaunujen vaihtotöiden vähentäminen, VAK-vaunujen seisotusaikojen lyhentäminen sekä naulakiinnitteisten raiteiden korvaaminen kestävämmillä rakenteilla. Esimerkiksi ammoniakki- ja propaanivaunuille ei Turun ratapihalla tehdä enää lainkaan vaihtotöitä. VAK-riskitason säilyminen ja paraneminen voidaan varmistaa ratapihan turvallisuusselvityksessä, jonka Liikenteen turvallisuusvirasto (TraFi) hyväksyy. Turun ratapihan turvallisuus selvitystä päivitetään parhaillaan. VAK-turvallisuustason toimista ratapihan osalta käydään keskusteluja Liikenneviraston ja Turun viranomaisten välillä.

Johtopäätökset

Joukkoliikenteen osalta asetetut tavoitteet ovat toteutuneet pitkälti suunnitellusti. Kuntien yhteinen joukkoliikenteen visio on, että Turun kaupunkiseudun asukkaat voivat matkustaa joukkoliikenteellä helposti ja edullisesti, kuntarajoista välittämättä. Seudun kunnat ovat päättäneet järjestää yhteisen joukkoliikenteen 1.7.2014 alkaen. Kunnat ovat sopineet vuoden 2013 aikana uuden, yhteisen liikenteen kustannusten ja tulojen jakoperiaatteista, seudullisesta reitistöstä ja alustavista bussiaikatauluista, lippujärjestelmästä, ikäryhmistä, alennusryhmistä ja tariffivyohtyhykkeistä. Seudullisen joukkoliikenteen linjasto on kilpailutettu kahdessa erässä kesällä ja alkusyksyllä 2013. Bussien runkolinjaston toteuttaminen on aloitettu. Kaupunkiseudun Föli-liikenne on lähtenyt käyntiin hyvin ja saanut paljon positiivista huomiota.

Kahden toimivaltaisen joukkoliikenneviranomaisen, seudullisen joukkoliikenteen sekä ELY-keskuksen välisten rajapintojen sujuvuus niin lippujärjestelmien kuin liikenteen järjestämisen suhteen tulee varmistaa jatkossa.

MAL-hankeohjelman vaikuttavuus jää tällä aiesopimuskaudella joukkoliikenteen osalta vähäisemmäksi kuin muiden osa-alojen. MAL-hankeohjelmaan valittiin MAL-rahoituksen reunaehtojen puitteissa soveltuvat hankkeet. Toteutettavat hankkeet parantavat erityisesti liikenneturvallisuutta koko seudulla sekä henkilöautoliikenteen että erityisesti kävelyn ja pyöräilyn osalta. Valittujen hankkeiden joukossa on keskustapalvelujen saavutettavuutta edistäviä kevyen liikenteen yhteyksiä, liittymäjärjestelyjä sekä pieniä liikenneturvallisuustoimenpiteitä. Voidaan todeta, että huomattavia joukkoliikenne-edellytysten reitti-kohtaisia parannuksia ei tapahdu MAL-hankeohjelman puitteissa, mutta lähes kaikissa MAL-hankkeissa parannetaan nykyisiä pysäkkijärjestelyjä. On kuitenkin huomioitava, että MAL-hankeohjelmarahoitus on mahdollistanut pysäkkijärjestelyjen toteuttamisen MAL-aiesopimusalueella merkittävästi laajemmin kuin ilman MAL-hankeohjelmarahoitusta olisi ollut mahdollista.

Matkakeskukselle ja Tunnin juna –hankkeelle tulee antaa suurempi painoarvo seudullisesti. Matkakeskus on tärkeä hanke maakunnallisen ja seudullisen joukkoliikenteen matkaketjujen sujuvuuden varmistamiseksi. Matkakeskuksen suunnittelua tulee aktiivisesti edistää. Logomon, Liikenneviraston ja Turun kaupungin yhteishankkeena vuosina 2018–2020 toteutettava pysäköintilaitos parantaa Turun päärautatieaseman liityntäpysäköinnin toimivuutta. Turvallisuustaso Turun rautapihalla on parantunut viime vuosina tehtyjen riskienhallintatoimenpiteiden ja pienentyneiden VAK-liikennemäärien ansiosta.

Toimenpiteiden vaikutukset joukkoliikenteen kulkutapaosuuden kehitykseen voidaan arvioida vasta pidemmällä aikavälillä.

4.3 Raitiotien suunnittelu

Seurantakohteet

Raitiotien yleissuunnitelman valmistelu- ja päätöksentekoti-lanne Turussa, valtion rahoituksen kohdentuminen Turun kaupungille

Tavoite

Turun kaupunki laatii tällä sopimuskaudella pikaraitiotien yleissuunnitelman, jonka perusteella voidaan tehdä päätös vaiheittaisesta toteuttamisesta. Valtio avustaa pikaraitiotien suunnittelua ja toteutusta 30 %:n rahoitusosuudella. Pikaraitiotien toteuttamisen edellytyksenä on rakennemallin mukaisen maankäytön kehittäminen pikaraitiotiehen tukeutuen.

Toteuma

Raitiotien yleissuunnitelman laatiminen käynnistyi tammikuussa 2013 yhteistyössä Tampereen kaupungin kanssa. Turun kaupunginhallitus asetti 29.4.2013 Turun raitiotien yleissuunnitelmalle tavoitteet. Raitiotien linjausvaihtoehdoista laadittiin vertailevia vaikutusarvioita (ml. raitiotielinjausten varren maankäyttö), joiden perusteella 14.4.2014 kaupunginhallitus päätti jatkosuunnitteluun valittavista raitiotielinjakuksista. Tämän jälkeen on suunniteltu tarkemmin valitut ratalinjat, niiden vaikutusalueen maankäyttö, raitiotien rakentamisen vaiheistus sekä laadittu tarkemmat vaikutusarvioinnit ja kustannusarviot. Helmi-

kuussa 2015 yleissuunnitelma on viimeistelyvaiheessa. Vertailuvaihtoehtona on runkobussivaihtoehto. Yleissuunnitelma valmistui keväällä 2015, jonka jälkeen yleissuunnitelmasta pyydetään lausuntoja. Tavoitteena on tehdä viimeistään syksyllä 2015 kaupunginvaltuuston päätös raitiotien suunnittelun jatkamisesta. Tekninen suunnittelu toteuttamiseen liittyen voidaan käynnistää vasta kun valtiolla on budjetissa osoitettu rahoitus hankkeelle. Yleissuunnittelun yhteydessä on selvitetty yhteistyössä yleisellä tasolla linjojen jatkamista Raision ja Kaarinan kaupungin keskustoihin, jotta tulevaisuudessa voitaisiin varautua maankäytön suunnittelussa joukkoliikennejärjestelmän pitkän aikavälin kehitykseen. Lisäksi on selvitetty raitiotielinjauksen jatkamista Runosmäestä Turun lentoasemalle koko liikennejärjestelmän integroimiseksi nykyistä paremmin.

Valtion osallistuminen Turun kaupunkiraitiotien rahoitukseen on käsitelty liikennepoliittisessa selonteossa 2012. Selonteon mukaisesti valtio on valmis tulevaisuudessa osallistumaan suurten kaupunkiseutujen, kuten Turun kaupunkiseudun, raideliikenneinvestointien rahoittamiseen 30 prosentin osuudella. Hankkeiden tarkat rahoitusosuudet päätetään kuitenkin tapauskohtaisesti erikseen. Valtio on tukenut Turun kaupunkia raitiotien yleissuunnitelman ja sen taustaselvityksien tekemisessä yhteensä 0,23 miljoonalla eurolla.

Johtopäätökset

Turun raitiotien yleissuunnitelman työohjelmaa ja aikataulua on tarkennettu suunnittelun aikana tulleen tiedon perusteella, minkä nähdään parantavan päätöksenteon edellytyksiä. Raitiotien yleissuunnitelma valmistui keväällä 2015. Lausuntojen antamisen ja käsittelyn jälkeen tavoitteena on, että Turun kaupunginvaltuusto tekee päätöksen suunnittelun jatkamisesta viimeistään syksyllä 2015. Raitiotien yleissuunnittelussa on ollut vahva kytkentä maankäytön suunnitteluun. Yhteistyö Tampereen kanssa on tuonut merkittävää lisäarvoa raitiotien suunnittelulle.

4.4 Kävelyn ja pyöräilyn edistäminen

Seurantakohteet:

- Kuntien ja valtion toimet kävelyn ja pyöräilyn edellytysten parantamiseksi erityisesti seudun taajamissa
- Seudullisen kävelyn ja pyöräilyn kehittämissuunnitelman valmistelu- ja päätöksentekotilanne

Tavoite

Kunnat painottavat kävelyn ja pyöräilyn edellytyksiä kaikissa maankäytön kehittämishankkeissa erityisesti seudun taajamissa. Turun kaupunkiseudun kunnat ja valtio käynnistävät vuonna 2012 osana liikennejärjestelmätyötä kävelyn ja pyöräilyn kehittämissuunnitelman laatimisen. Kehittämissuunnitelmassa määritetään seudullinen pyöräiliikenteen runkoverkko sekä lähivuosina tarvittavat kehittämistoimenpiteet kaupunki- ja kuntakeskuksissa. Hankkeet sekä niiden priorisointi ja ajoitus täsmennetään kehittämissuunnitelmassa. Kunnat ja valtio toteuttavat kävelyn ja pyöräilyn edistämistoimenpiteitä tällä sopimuskaudella osoittamalla toteuttamiseen MAL-hankeohjelman rahoitusta.

Toteuma

Valtio on vuonna 2012 toteuttanut Liedon aseman kevyen liikenteen väylän (ml. ratasilta). Kevyen liikenteen hankkeita toteutetaan myös MAL-hankeohjelman rahoituksella (seurantaraportin kohta 4.1). ELY-keskus on lisäksi käynnistänyt projektin *Mopot pois pyöräteiltä Turun seudulla*, jonka tavoitteena on liikenneturvallisuussyistä rajoittaa mo-

poilua kevyen liikenteen väylillä. Muutokset on toteutettu väyläverkol-
la vuoden 2014 aikana yhteistyössä kuntien kanssa.

Turun kaupunkiseudun pyöräilyn pääverkon ja laatukäytävien kehit-
tämissuunnitelma valmistui toukokuussa 2013. Seudullisen kehittä-
missuunnitelman pääperiaatteet on käsitelty liikennejärjestelmäsuun-
nitelmassa ja ne hyväksytään kunnissa sen osana. Turun kaupunki päi-
vittää kaupungin kävelyn ja pyöräilyn kehittämissuunnitelman vuonna
2015 ja sitä toteutetaan investointiohjelman kautta talousarviovuosit-
tain. Muiden kuntien osalta ei ole tarvetta erillisille kuntakohtaisille
kävelyn ja pyöräilyn kehittämissuunnitelmille.

Johtopäätökset

Seudullinen kävelyn ja pyöräilyn kehittämissuunnitelma on valmistunut ja
sen pääperiaatteet hyväksytään rakennemallialueen liikennejärjestel-
mäsuunnitelman hyväksymisprosessissa.

Talouden kireä tilanne vaikeuttaa kävelyn ja pyöräilyn edellytyksien
parantamista, erityisesti infrastruktuurihankkeiden toteuttamista sekä
kuntien että ELY-keskuksen kevyen liikenteen verkolla.

Seudullinen MAL-hankeohjelmarahoitus on erittäin tärkeä, jotta useita
jalankulun ja pyöräilyn sekä liikenneturvallisuuden vuoksi tarpeellisia
toimenpiteitä saadaan toteutettua. MAL-hankeohjelmarahoitukselle
tulee turvata jatkuvuus. MAL-hankeohjelman laatimista ja vaikutta-
vimpien hankkeiden valintaa on tällä aiesopimuskaudella vaikeuttanut
se, ettei valtion MAL-hankeohjelmarahoitusta voi kohdentaa katuver-
kolle.

4.5 Liikenneturvallisuuden edistäminen

Seurantakohteet

- Seudullisen liikennetur-
vallisuussuunnitelman
valmistelu- ja päätöksen-
tekotilanne
- Liikenneturvallisuussuun-
nitelmatilanne kunnissa
- Liikenneturvallisuustyö-
ryhmätilanne kunnissa

Tavoite

Kunnat ja valtio laativat ja toteuttavat seudullista liikenneturvallisuus-
suunnitelmaa tällä sopimuskaudella. Suunnitelma sisältää liikennetur-
vallisuustyön jatkuvan toimintamallin, jossa keskeisenä toimijana ovat
kuntien liikenneturvallisuustyöryhmät. Tavoitteena on, että kaikissa
kunnissa on voimassa oleva liikenneturvallisuussuunnitelma sekä lii-
kenneturvallisuusryhmä. Hankkeet, niiden priorisointi ja toteutuksen
ajoitus täsmentyvät liikenneturvallisuussuunnitelmassa. Hankkeiden
toteuttamiseen osoitetaan MAL-hankeohjelman rahoitusta.

Toteuma

Turun seutukunnan kuntien liikenneturvallisuussuunnitelma *Turun
seudun turvallisen ja kestävä liikunnan suunnitelma* on valmistunut
lokakuussa 2012. Varsinais-Suomen ELY-keskuksen maanteiden toi-
menpiteistä on liikenneturvallisuusperusteisesti valittu satoja toimen-
piteitä rakennussuunnitteluun vuonna 2013. Valitut kohteet toteutet-
tiin Varsinais-Suomen liikenneturvallisuusurakassa vuonna 2014 noin
220 000 € rahoituskehysten puitteissa. Turun kaupunki on toteuttanut
em. suunnitelmassa esitetystä toimenpiteistä mm. Paattistentien ja
Mittumaarintien liittymän muuttamisen kiertoliittymäksi (n. 500 000
e). Lisäksi Vanhalla Kakserrantiellä on tehty suunnitelmassa mainittu-
ja liikennevalomuutoksia ja siirretty mopoilu ajoradalle. Turun kau-
pungilla on turvallisen ja kestävä liikunnan suunnitelmassa esitetty-
jen kohteiden lisäksi oma laajempi, jatkuvasti päivitettävä listansa lii-

kenteen sujuvuutta ja turvallisuutta edistävästä hankkeista. Näistä hankkeista on laadittu toimenpideselvitykset, jotta on pystytty varmistamaan toimenpiteiden toteutuskelpoisuus ja kustannustaso. Kohteista pääsee kaupungin investointiohjelmaan joitakin vuosittain. Liikenneturvallisuusnäkökohta on mukana ylipäätään kaikessa kaupungin liikennesuunnittelussa asemakaavoista detaljisuunnitteluun asti. Mm. vuosittain tehtävissä kymmenissä liikenteenohjausmuutoksissa on perusteena liikenneturvallisuuden parantaminen. Turun osalta MAL-kohteista ovat toteutumassa uuden alikulun rakentaminen Toijalan radalle Koroistenniemen kohdalle (n. 1,5 M€), Naantalin pikatien ja vt8:n varren jalankulku- ja pyörätiejärjestelyt ja mt1821:n eli Kakskerantien risteysten kanavoiteja ja suojatiasarekejärjestelyjä.

Kaikilla muilla MAL-sopimuksen kunnilla on voimassa oleva liikenneturvallisuussuunnitelma paitsi Turun kaupungilla. Auran suunnitelman maanteiden parantamistoimenpiteistä toteutettiin vuonna 2014 Kirkonkulman koulun kohdan liikenneturvallisuuden parantamistoimenpiteet MAL-rahoituksella. Paraisten suunnitelmasta on lähes kaikki maanteiden parannustoimenpiteet toteutettu.

Kahdeksassa kunnassa (Kaarina, Lieto, Masku, Mynämäki, Naantali, Paimio, Raisio ja Rusko) liikenneturvallisuustyöryhmät on nimetty ja ne ovat kokoontuneet 1-3 kertaa vuoden 2014 aikana. Kolmessa kunnassa (Aura, Sauvo ja Tarvasjoki) liikenneturvallisuustyöryhmät on perustettu vuonna 2014. Turussa kaupungin turvallisuussuunnitelman seurantaryhmä toimii tällä hetkellä myös liikenneturvallisuusryhmänä, ja liikenneturvallisuus on suppeasti sisällytetty kaupungin turvallisuussuunnitelmaan. Paraisilla ei ole perustettua liikenneturvallisuustyöryhmää, mutta liikenne- ja liikenneturvallisuusasioita käsitellään koulu- ja turismiyksiköiden kanssa pari kertaa vuodessa tai tarpeen mukaan. Erillisiä palavereita on pidetty suurteollisuuden kanssa (Saaristotien) liikenneturvallisuudesta ja Saaristotien liikenneturvallisuusongelmien parantamissuunnitelma laadittiin yhteistyössä ELY-keskuksen kanssa vuonna 2014. Parannustoimenpiteiden toteutus on tarkoitus vaiheistaa usealle vuodelle myönnetyistä rahoituksesta riippuen.

MAL-hankeohjelman toteuttaminen on kuvattu luvussa 4.1.

Johtopäätökset

Toimenpiteet ovat pääosin toteutuneet sopimuksen mukaisesti. Seudullinen liikenneturvallisuussuunnitelma on valmistunut ja toimenpiteet on ohjelmoitu toteutettavaksi ELY-keskuksen ja kuntien toteutusohjelmiin. Turun kaupungin osalta ei ole voimassa olevaa liikenneturvallisuussuunnitelmaa. Keskuskaupungissa on liikenneturvallisuusasioita sisällytetty suppeasti kaupungin turvallisuussuunnitelmaan, mutta se ei ole ELY-keskuksen näkemyksen mukaan riittävä liikenneturvallisuusvaikutusten aikaansaamiseksi yhdessä Suomen suurimmista kaupungeista. Kokonaisvaltaiseen liikenneturvallisuustyöhön tulee Turun kaupungissa panostaa jatkossa nykyistä voimakkaammin ja käynnistää liikenneturvallisuussuunnitelman laadinta aiesopimuskaudella sopimuksen mukaisesti. Turun kaupungille on tärkeää, että laadittava liikenneturvallisuussuunnitelma on riittävän konkreettinen ja ottaa huomioon kaupungin toimintaympäristön, jossa eri hallintokuntien yhteisen liikenneturvallisuustyön organisointi ei välttämättä ole tehokkaasti hoidettavissa samalla toimintakonseptilla kuin pienemmissä kunnissa. Kuntien sisäiset liikenneturvallisuusryhmät ovat pääosin

toiminnassa. MAL-hankeohjelmassa on useita hankkeita, joilla on myönteisiä liikenneturvallisuusvaikutuksia.

4.6 Liikenteen hallinta ja liikkumisen ohjaus

Seurantakohteet

- Seudullisen liikenteen- ja häiriönhallintasuunnitelman valmistelu- ja päätöksentekotilanne
- Tieliikennekeskuksen keskittämistoimien tilanne
- Liikkumisen ohjauksen toiminnan organisointi
- Varsinais-Suomen liikkumisen ohjauksen toimenpidesuunnitelman 2012–2015 mukaisten toimenpiteiden eteneminen
- Valtion avustuksen kohdentuminen kaupunkiseudulle liikkumisen ohjauksen hankkeisiin
- Joukkoliikenteen, kävelyn ja pyöräilyn kulkutapaosuuksien kehitys

Tavoite

Liikkumisen ohjauksen kehittämistä edistetään kaupunkiseudulla osana liikennejärjestelmätyötä tällä sopimuskaudella tavoitteena liikkumisen tapojen uudistaminen kestävä kehityksen mukaisesti. Valtio voi myöntää seudun kunnille tai kuntayhtymälle avustusta liikkumisen ohjauksen hankkeisiin. Nykyiseen Liikenneviraston tieliikennekeskukseen keskitetään alan toimijoiden liikenteenhallinnan operatiivisia toimintoja kuten liikennevalojen vikapäivystys ja ohjaus sekä joukkoliikenteen häiriönhallinta. Lisäksi osana liikennejärjestelmätyötä tehdään liikenteen- ja häiriönhallintasuunnitelma, jonka avulla voidaan parantaa väyläverkon häiriötilanteiden hoidon valmiuksia. Toimenpidesuunnitellaan ja toteutetaan tällä sopimuskaudella, jonka jälkeen toteuttaminen jatkuu.

Toteuma

Seudullinen Liikenteen- ja häiriönhallintasuunnitelma valmistui keväällä 2013. Suunnitelman toimenpiteet on sisällytetty rakennemallialueen liikennejärjestelmäsuunnitelmaan ja ne hyväksytään rakennemallialueen liikennejärjestelmäsuunnitelman hyväksymisprosessissa.

Turun Kiinteistöliikelaitoksen, Turun Sataman ja Liikenneviraston yhteinen liikennekeskus aloitti toimintansa tammikuussa 2014. Samassa tilassa valvotaan Liikenneviraston tiekameroita ja kaupungin risteyskameroita sekä hoidetaan satamavalvontaa.

Liikennevirasto on myöntänyt Turun kaupunkiseudulle valtionavustusta liikkumisen ohjaus -toiminnalle, jonka toimenpiteet perustuvat Varsinais-Suomen liikkumisen ohjauksen toimenpidesuunnitelmaan 2012–2015. Vuonna 2014 myönnetty valtionavustuksen määrä oli 95 000 euroa. Liikkumisen ohjaus -toiminnan puitteissa on järjestetty mm. näyttely ja seminaari viisaan liikkumisen aihepiirissä, tehty liikkumissuunnitelmia työpaikoille sekä toteutettu monipuolista viisaan liikkumisen kansalaiskampanjointia ja lisäksi koulutettu, konsultoitu sekä tuotettu materiaalia viisaan liikkumisen edistämiseksi. Toiminta on kohdistettu laajasti kansalaisille eri ikäryhmissä sekä päätöksentekijöille. Toiminnan koordinoinnista ja toteutuksesta vastaa Varsinais-Suomen kestävä kehityksen ja energia-asioiden palvelukeskus Valonia (www.valonia.fi). Liikkumisen ohjaus -toimintaa ohjaavana ryhmänä toimii seudullista liikennejärjestelmätyötä tekevä ryhmä. Liikkumisen ohjaus on omaksuttu kaupunkiseudun jatkuvassa liikennejärjestelmätyössä osaksi monipuolista keinovalikoimaa liikennejärjestelmän kehittämisessä. Liikkumisen ohjauksen kehittämistä edistetään sekä kaupunkiseudun jatkuvassa liikennejärjestelmätyössä että osana rakennemallialueen liikennejärjestelmäsuunnitelmaa, jonka keskeinen tavoite on kestävien kulkumuotojen kulkumuoto-osuuksien kasvattaminen.

Turun kaupunkiseudun jatkuvassa liikennejärjestelmätyössä on päätetty seuraavaan Liikenneviraston toteuttamaan henkilöliikennetutkimukseen osallistumisesta seudullisella lisäotoksella liikennetutkimus-

tiedon päivittämiseksi. Tutkimukseen osallistuminen mahdollistaa ajantasaisen tiedon keräämisen mm. kestävien kulkutapojen kulkumuoto-osuudesta (joukko liikenne, kävely ja pyöräily) sekä tutkimustulosten vertailtavuuden suurten kaupunkien kesken. Tutkimuksen tulokset ovat käytettävissä vuonna 2017.

Johtopäätökset

Kansallisesti verraten liikkumisen ohjaus -toiminta on Turun seudulla järjestäytyneesti organisoitu. Liikkumisen ohjauksessa haasteena on järjestelmätasoisien vaikuttavuuden kasvattaminen, eri toimijoiden yhteistyön kehittäminen sekä pitkäjänteisen rahoituksen turvaaminen toiminnalle. Turun kaupunkiseudun jatkuvassa liikennejärjestelmätöissä edistetään jatkossa liikkumisen ohjauksen entistä vahvempaa integrointia liikennejärjestelmätyöhön.

Liikenteen hallinnan toimenpiteet ovat toteutuneet suunnitellusti. Liikenteen- ja häiriöhallintasuunnitelma on valmistunut ja sen sisältämien toimenpiteiden toteuttamista edistetään. Turun Kiinteistöliikelaitoksen, Turun Sataman ja Liikenneviraston yhteinen liikennekeskus on käynnistänyt toimintansa tammikuussa 2014.

Ajantasaiselle seudulliselle liikennetutkimustiedolle on kysyntää erityisesti kestävien kulkumuoto-osuuksien muutoksen arvioinnin sekä toimenpiteiden vaikuttavuuden arvioinnin suhteen. Jatkuvassa liikennejärjestelmätöissä on päätetty liikennetutkimustiedon päivittämisestä ja osallistumisesta valtakunnallisen henkilöliikennetutkimuksen seudulliseen lisäotantaan.

5 KESTÄVÄ KASVU JA KAUPUNKISEUDUN KILPAILUKYKY

Kaupunkiseudun kestävä kasvua ja kilpailukykyä tuetaan parantamalla sekä elinkeinoelämän tärkeiden kuljetusreittien toimivuutta että hyviä henkilöliikenneyhteyksiä kaupunkiseudun sisällä, muualle maahan ja ulkomaille. Lounaisrannikon kautta kulkevat ulkomaanyhteydet ovat elintärkeitä sekä alueen omalle vientiteollisuudelle että koko maan ulkomaankaupalle.

5.1 E18-kasvukäytävä

Seurantakohteet

- E18-kasvukäytävä-hankkeen valmistelu- ja päätöksentekotilanne
- E18 kasvukäytävään liittyvän alaprojektin valmistelu- ja päätöksentekotilanne

Tavoite

Käynnistetään yhteistyössä muiden tahojen kanssa useamman maan välinen E18-kasvukäytävä -hanke (Oslo-Tukholma-Turku-Helsinki-Pietari) siten, että osahankkeiden johto jakautuu kaupunkien ja valtion kesken. Tavoitteena on julkisen sektorin ja elinkeinoelämän uudella yhteistyöllä luoda nykyistä tehokkaammin mahdollisuuksia käytävän alueen kasvua ja kehitystä tukeville palveluille ja liiketoiminnalle. Sopijaosapuolet käynnistävät osana E18-kasvukäytävään liittyen alaprojektin, jolla arvioidaan Turku–Helsinki-välisen nopean ratayhteyden vaikutuksia ja toteuttamisen edellytyksiä ja samalla selvitetään Turku–Salon paikallisjunaliikenteen edellytyksiä.

Toteuma

E18-kasvukäytävä-hankkeen suunnittelu jatkuu osana Pohjoinen kasvukäytävä vyöhykettä, joka on kansallisella tasolla asetettu yhdeksi tärkeistä kehittämiskohteista ja se on myös Turun osalta nostettu strategisten kärkitoimenpiteiden tasolle. Tavoitteena on kehittää kasvuvyöhykettä alueeksi, joka erityisesti kansainvälisestä näkökulmasta

nähdään kiinnostavana investointien, sijoittumisen sekä liiketoiminnan kehittämisen ja viennin näkökulmasta.

Keväällä 2014 valmistui LVM:n ja TEM:n koordinoimana Pohjoisen kasvukäytävän kansallisen tason konseptointityö/verkosto- ja yhteistyömalli kasvukäytävälle, jonka pohjalta yritysten yhteistoiminta käynnistetään ja hankekokonaisuus organisoidaan (ministeriöt, kaupungit ja yritykset).

Konseptointityön pohjalta ministeriöt järjestivät Finlandiatlolla 7.4.2014 Kasvuvyöhykeseminaarin, jonka tavoitteena oli konkretisoida kasvuvyöhyketyötä tuomalla esiin yhteisiä kehittämiskohteita ja uusia liiketoimintamahdollisuuksia elinkeinoelämälle osana laajempaa palvelukokonaisuutta.

Syksyn 2014 aikana on kartoitettu yritysyhteistyön mahdollisuuksia Pohjoisella kasvuvyöhykkeellä. Yritysyhteistyön kärkiteemoiksi on nostettu ICT ja palvelut, Biotalous/Cleantech sekä Meri ja liikenne.

Keväällä 2013 aloitettu EAKR-rahoitteinen Helsingin, Turun ja Kotkan yhteinen Pohjoisen kasvukäytävän kaupunkiyhteistyön osahanke päättyi marraskuussa 2014. Hankeosioina ovat: Kehityskäytävän palveluverkon suunnittelu (vastuu Kotka), Kehityskäytävän investointiohjelman määrittäminen (vastuu Helsinki) ja Meriklusterin kehittämisohjelma (vastuu Turku). Hankkeen loppuseminaari pidettiin Navigatemesujen yhteydessä Turussa 19.11.2014.

Turussa on lisäksi järjestetty Kasvukäytävän yritystapaaminen/työpaja yhteistyön kehittämiseksi Turun seudun yrittäjille vuonna 2013.

Pietarin Innovaatiofoorumin yhteydessä lokakuussa 2013 pidettiin Turun järjestämä Kasvukäytäväseminaari ja myös Baltic Development Forumin yhteydessä kesäkuussa 2014 järjestettiin Pohjoisen kasvuvyöhykkeen seminaari.

Toukokuussa Turun kaupunki lähetti yhdessä Espoon, Lohjan ja Salon kaupunkien, Vihdin kunnan ja Uudenmaan ja Varsinais-Suomen maakuntien liittojen kanssa liikenne- ja viestintäministeriölle sekä Liikennevirastolle esityksen TEN-T -osarahoituksen tavoittelemisesta Helsinki-Turku-ratayhteyden kehittämiseen (Tunnin juna). Ratayhteyttä esitetään sisällytettäväksi TEN-T -työohjelmaan. EU-ministerivaliokunta päätti 14.11.2014 esittää Turun ja Helsingin välisen nopean junayhteyden edistämistä komission investointirahaston hankelistalle.

Kyseisen Euroopan investointiohjelman tavoitteena on kääntää investointien laskusuuntaus ja auttaa luomaan työpaikkoja sekä tukemaan talouden elpymistä ilman, että samalla rasitetaan jäsenvaltioiden julkista taloutta tai kasvatetaan niiden velkaa. Euroopan strategisten investointien rahastosta tuetaan Euroopan kannalta merkittäviä strategisia infrastruktuuri-investointeja. Rahastolla tarjotaan hankkeille nykyistä kattavampaa riskisuoja, millä edistetään merkittävästi yksityisiä investointeja hankkeiden riskittömämpiin osiin.

Espoo–Lohja–Saloo-oikorata on tunnistettu kriittiseksi kehityskohteeksi joulukuussa 2014 jäsenvaltioihin toimitetussa EU-komission työohjelmassa Skandinavia–Välimeri-ydinverkkokäytävän toteuttamiseksi. Kir-

jauksen myötä hankkeen suunnitteluun ja toteutukseen on saatavilla TEN-T-rahoitusta edellyttäen, että hankkeella on kansallinen tuki.

Alaprojekti, jolla arvioidaan Turku–Helsinki-välisen nopean ratayhteyden vaikutuksia ja toteuttamisen edellytyksiä, on käynnistetty keväällä 2015. Liikenne- ja viestintäministeriö pyysi 9.12.2014 Liikennevirastoa arvioimaan Helsinki–Turku-ratayhteyden kehittämistä. Arviosta tulee selvitä, mitä suoria ja epäsuoria vaikutuksia eri kehittämisvaihtoehtojilla on aluetalouteen, aluerakenteeseen ja liikennejärjestelmään. Työn tulee olla valmis vuoden 2015 loppupuolella. Selvitys tulee tehdä yhteistyössä alueen kaupunkien ja kuntien, maakuntaliittojen, ELY-keskusten ja alueen elinkeinoelämän kanssa. Vuoden 2015 ensimmäiseen lisätalousarvioon on valtio esittänyt 300 000 euron määrärahaa ko. selvitystyöhön.

Turun kaupunki ja Varsinais-Suomen liitto järjestivät yhteistyössä 10.2.2015 Helsingissä Suomen tulevaisuus -seminaarin, jossa käsiteltiin Suomen tulevaisuuden kannalta tärkeitä teemoja. Yksi viidestä kärkiteemasta on Tunnin juna -hanke. Teemat ovat osa Turun kaupungin edunvalvontatavoitteita tulevalle vaalikaudelle.

Varsinais-Suomen liitossa on tehty selvitys *Varsinais-Suomen paikallisjuna-liikenteen kehityspolku*, jossa on käsitelty paikallisjunaliikenteen edellytyksiä mm. Turku–Salo -osuudella. Selvityksen tuloksena valmistui ns. road map paikallisjunaliikenteen käynnistämistä: millaisia edellytyksiä vaaditaan ja millaisia päätöksiä paikallisjunaliikenteen käynnistyminen edellyttää. Tarkastelussa on mm. rahoitus, tekniset yksityiskohdat, säädöspuoli ja hankinta. Selvitys valmistui toukokuussa 2014. Selvityksessä ei arvioida ns. ESA-radon toteuttamisen edellytyksiä.

Johtopäätökset

Pohjoinen kasvuvyöhyke -hankkeella on jatkossa mahdollisuus koota vyöhykkeen kaupungit, kunnat ja yritykset hyödyntämään tehtyjä infrastruktuuri-investointeja ja tuotteistamaan innovatiivista, ekologista ja älykästä palveluliiketoiminnan kasvualustaa. Hankkeelle on turvattava kansallinen status sekä riittävä rahoitus jatkossa.

EU-ministerivaliokunta on esittänyt Turun ja Helsingin välisen nopean junayhteyden edistämistä komission investointirahaston hankelistalle. Liikenne- ja viestintäministeriö on pyytänyt Liikennevirastoa arvioimaan Helsinki–Turku -ratayhteyden kehittämistä. Keväällä 2015 käynnistyneen työn tulee olla valmis vuoden 2015 loppupuolella.

Varsinais-Suomen liiton tekemässä selvityksessä *Varsinais-Suomen paikallisjuna-liikenteen kehityspolku* on käsitelty paikallisjunaliikenteen edellytyksiä mm. Turku–Salo -osuudella. Selvitys valmistui toukokuussa 2014.

5.2 Toimiva tieverkko

Tavoite

Valtio käynnistää Vt 8 Turku-Pori yhteysvälin parantamistoimenpiteet Turun kaupunkiseudulla tällä sopimuskaudella liikenteen toimivuuden turvaamiseksi. Joukkoliikenteen tarpeet ja toimintaedellytykset ohjaavat parantamistoimenpiteiden ratkaisuja. Maankäyttö ohjataan aieso-

Seurantakohteet

- Valtion toteuttamistoimenpiteiden eteneminen VT8 Turku-Pori yhteysvälin osalta
- E18 Turun kehätie Naantali-Kaarina parantamiseen tähtäävän suunnitteluhankkeen valmistelu- ja päätöksentekotilanne
- Valtion toimet Kaarinantien kehittämiseksi E18 kehätien osana
- Turun satamayhteyden/Suikkilantien eteläpään nelikaistaistamisen toteutustilanne
- Turun välikehän yleisuunnittelun valmistelu- ja päätöksentekotilanne
- Maakuntakaavan valmistelu- ja päätöksentekotilanne (vt10 linjaus Lidossa)

pimuksessa kuvattujen periaatteiden mukaisesti olemassa oleviin taajamiin.

Valtio asettaa sopimuskaudella suunnitteluhankkeen, jolla edistetään E18 Turun kehätien parantamista välillä Naantali–Kaarina ja luodaan edellytyksiä toteutumisen käynnistymiselle seuraavilla sopimuskausilla. Valtio edistää yhdessä Kaarinan kaupungin kanssa Kaarinantien kehittämistä kaupunkiseudun uloimman kehän osana. Tällä sopimuskaudella parannetaan Kaarinantien liittymiä ja laaditaan Kaarinantien pohjoispään käynnön YVA.

Turun välikehän (Suikkilantie-Markulantie-Halistentie-Hämeentie-Jaanantie-Eteläkaari) liikenteen sujuvuuden ja toimivuuden turvaaminen edellyttää varautumista liittymien lisäkaistoihin ja mahdollisiin nelikaistaistustarpeisiin koko välikehän varrella. Tällä sopimuskaudella valtio ja Turun kaupunki käynnistävät välikehän kadun yleisuunnittelun ja toteuttavat Turun satamayhteyden, Suikkilantien eteläpään nelikaistaistamisen.

Tällä aiesopimuskaudella Turun kaupunkiseudun maakuntakaavassa ratkaistaan valtatie 10 parantamisen aluevaraus Liedon kohdalla. Vt10 on tärkeä elinkeinoelämän ja liikenneturvallisuuden kannalta.

Toteuma

Vt8 Turku-Pori yhteysvälin parantamishankkeen käynnistämiseen tarvittava valtionrahoitus on varmistunut ja rakennushanke on käynnissä. Vuoden 2013 lisätalousarviossa hankkeelle varattiin aloitusrahaa 6 miljoonaa euroa ja vuoden 2014 toisessa lisätalousarvioesityksessä hankkeelle on varattu yhteensä 90 miljoonaa euroa (ja 2,5 milj. euroa kuntien rahoitusta). Hanke valmistunee kokonaisuudessaan vuonna 2017, mutta osia siitä tultaneen jo tätä ennen avaamaan liikenteelle. Turun kaupunkiseudulla hankkeesta toteutetaan moottoritie Raisiosta Nousiaisiin sisältäen Maskun, Humikkalan ja Nousiaisten eritasoliittymät. Moottoritien liittymiin toteutetaan tiesuunnitelmassa määritellyt pysäkkijärjestelyt.

E18 Turun kehätien kehittämissuunnitelman laatiminen välillä Naantali-Kaarina käynnistyi kesäkuussa 2013. Suunnitelma valmistui elokuussa 2014. Kehittämissuunnitelma on laadittu ns. uuden liikennepolitiikan mukaisesti lähtien käyttäjätarvearvioista ja palvelutasomäärittelyistä sekä vaiheittain parantamisen toimenpiteiden määrittelyistä ja vaikuttavuusarvioinneista. Asiakaslähtöisyyttä edustaa laaja hanke-ryhmä sekä työpajatyöskentely. Selvityksen kehittämishaasteeksi on valittu liikkumisen ohjaus Turun kehätien, Turun sisääntuloteiden ja Turun kaupunkiseudun taajaman vaikutusalueella. Liikkumisen ohjauksen pilottiselvitys tehtiin osana em. kehittämiselvitystä.

Kaarinantielle on vuonna 2013 toteutettu Rakentajantien ja Väntsin eritasoliittymän eteläiseen ramppiliittymään liikennevalot sekä kaistajärjestelyjä. Myös Verkakaaren ja Uuden Littoistentien liittymien muuttamiseksi valo-ohjatuiksi on laadittu tie- ja rakennussuunnitelmat, jotka on sittemmin hyväksytty. Mt 2200 Kaarinantien käynnön YVA on valmis ja loppukokous on pidetty 10.12.2013. Yhteysviranomaisen (ELY-keskus) lausunnon mukaan YVA-selostus täytti arvioinnin vaatimukset.

Suikkilantien työt käynnistyivät keväällä 2012 ja valmistuivat vuonna 2014. Hankkeen kustannusarvio 18 miljoonaa euroa (50 % Liikenneviasto/ 50 % Turun kaupunki). Hanke toteutettiin yhteisenä ns. jälkirahoitushankkeena, jossa kaupunki vastaa rakentamisen aikaisesta rahoituksesta ja valtio maksaa osuutensa kaupungille vuonna 2014. Turun kaupunki ei ole käynnistänyt ns. välikehän (Suikkilantie-Markulantie-Halistentie-Hämeentie-Jaanintie-Eteläkaari) yleissuunnittelua.

Valtatien 10 parantamista Liedon kohdalla on käsitelty vuonna 2010 valmistuneessa tieverkko-suunnitelmassa *Selvitys valtatie 10 linjausvaihtoehtoista Liedossa*. Selvitys laadittiin Varsinais-Suomen liiton, Varsinais-Suomen ELY-keskuksen ja Liedon kunnan yhteishankkeena. Tämän jälkeen linjausvaihtoehtoihin on viitattu Turun kaupunkiseudun rakennemallityössä 2035 sekä mt 2200 Kaarinantien käynnön YVA:ssa. Valtatie 10 linjausvaihtoehtojen tarkastelunäkökulmaa laajennettiin paikallisesta seudulliseksi syksyllä 2014 tehdyssä *vt 10 linjausvaihtoehtojen aluerakenneselvityksessä*. Valtatie 10 parantamisen linjausvaihtoehtoihin Liedon kohdalla esitetään ratkaisu Varsinais-Suomen vaihemaakuntakaavassa, jonka laatiminen on alkanut vuonna 2013. Vaihemaakuntakaavatyö on luonnosvaiheessa.

Johtopäätökset

Maantiehankkeiden osalta kaikki valtiolle osoitetut toimenpiteet ovat toteutuneet sopimuksen mukaisesti. Turun kaupunki ei ole vielä käynnistänyt välikehän yleissuunnitelman laadintaa.

5.3 Lento- ja laivaliikenteen kehittäminen

Seurantakohteet

- Valtion lentoliikenteen strategian valmistelu- ja päätöksentekotilanne
- Seudullisen lento- ja laivaliikenteen kehittämissuunnitelman valmistelu- ja päätöksentekotilanne

Tavoite

Valtio laatii lentoliikenteen strategian, jossa selvitetään mm. lentoliikenteen tulevaisuuden näkymiä sekä arvioidaan Suomen lentoasemaverkoston tarkoituksenmukaisuutta sekä valtion asemaa lentoliikennepalvelujen järjestämisessä. Kunnat laativat yhdessä valtion kanssa seudullisen lento- ja laivaliikenteen kehittämissuunnitelman. Turun lentoasemaa kehitetään sekä henkilö- että tavaraliikenteen osalta mahdollistamaan liikenteen kasvu ja palvelutason parantaminen.

Toteuma

Liikennepoliittisen selonteon lentoliikennestrategia valmistui ja luovutettiin liikenne- ja kuntaministerille 6.2.2015. Lentoliikennestrategiaa valmisteltiin syksystä 2012 lähtien laajan sidosryhmäyhteistyön puitteissa (mm. useat avoimet kuulemistilaisuudet lentoasemaverkosta, asiantuntijakuulemiset teemoista sekä seurantaryhmä, jossa mukana yli 20 sidosryhmäorganisaation edustajat). Lentoliikennestrategia oli myös liikenne- ja viestintäpoliittisessa ministeriryhmässä 13.11.2014. Valmistelua on seurannut seurantaryhmä, joka on antanut oman tukenensa strategian valmistelulle ja tukenut strategian hyväksymistä esitettyssä muodossa. Seurantaryhmän viimeinen kokous oli 9.12.2014.

Strategiassa esitetään, että Finavia Oyj ylläpitää jatkossakin lentoasemaverkostoa verkostoperiaatteen mukaisesti. Jos säännöllinen markkinaehtoinen reittilentoliikenne päättyy asemalla tai alueen toimijat haluavat muuten ottaa vastuun alueellisen lentoaseman ylläpidosta ja kehittää kenttää alueellisista lähtökohdista käsin, voi Finavia Oyj luo-

pua omistajan ylläpitovastuusta. Tällöin LVM ja muut toimijat pyrkivät löytämään toisen omistajan kentälle.

Strategian toimeenpanoa varten asetetaan viisi alueellista yhteistyöryhmää kehittämään yhteistyötä ja parantamaan kenttien toimintaedellytyksiä. Toimintaa koordinoidaan liikenne- ja viestintäministeriöstä. Turku kuuluu Länsi- ja Keski-Suomen alueeseen (Turku, Tampere, Pori, Jyväskylä + Maarianhamina + Halli Jämsässä). Ryhmän koollekutsujaksi on sovittu Tampereen pormestari Anna-Kaisa Ikonen. Ryhmässä on edustettuina ainakin lentokenttien kunnat, maakuntaliitot, elinkeinoelämän edustus (kauppakamarit) ja mahdolliset muut sidosryhmät. Työryhmän tulee tehdä pikaisella aikataululla esitys eri lentoasemien vaihtoehtoisista toimintamalleista, joilla lentoasemien kannattavuutta saadaan nousuun. Lisäksi tulee panostaa joukkoliikenteen matkakettujen tehostamiseen. Viimeksi mainittuun liittyen LVM on tehnyt sopimuksen yksityisen yrityksen kanssa matkakettuoperaattoritoiminnan kehittämiseksi.

Alueellisten lentoasemien kehittämiseen on strategiassa nimetty jo kolme kärkihanketta: 1) Lapin ja Pohjois-Suomen hanke ja 2) Itä-Suomen hanke sekä 3) Tampereen alueen hanke. Kaksi ensimmäistä keskittyvät liikennepalveluiden ja matkailun kehittämiseen ja kolmas matkustajia ja elinkeinoelämää palvelevia ja eri kulkumuotoja yhdistäviä matkakettuja.

Meriliikennestrategia valmistui keväällä 2014. Strategiaa valmisteltiin vuoden 2012 kesäkuusta lähtien LVM:n vetämässä työryhmässä, jossa oli laaja edustus eri ministeriöistä sekä liikenteen hallinnonalan virastoista. Strategiaa valmisteltiin myös tiiviissä yhteistyössä sidosryhmien kanssa.

Strategiassa määritettiin visio vuodelle 2030, strategiset painopisteet, kriittiset menestystekijät sekä vision saavuttamiseksi tarvittavat toimenpiteet. Strategian visiona vuoteen 2030 on Kukoistava Suomi – fiksut meriyhteydet. Strategiassa on neljä tärkeää painopistealuetta: tehokkaat ja kilpailukykyä tukevat kuljetusketjut, Vihreää kasvua vahvasta meriklusterista, Suomi – meren ja jään huippuosaaja sekä Itämeri – mahdollisuuksien merialue.

Strategian keskeisenä tavoitteena on varmistaa Suomen merikuljetusten ja merellisten elinkeinojen toimintakyky ottaen samalla huomioon kansantalouden kilpailukyky sekä ympäristö- ja turvallisuuskysymykset. Yksi strategian keskeinen kysymys on talven aiheuttaman haitan minimointi merenkululle. Jäänmurrossa on tärkeää tehdä tiivistä yhteistyötä lähinaapureiden kanssa. Kansainvälisellä yhteistyöllä voidaan optimoida resurssien varaamista ja käyttöä. Tähän liittyen myös Suomen ja Venäjän välinen jäänmurtosopimus on tärkeä saada allekirjoitetuksi.

Yhtenä tavoitteena on Suomen kehittyminen talvi- ja ympäristötekniikan edelläkävijäksi ja korkean osaamisen vientimaaksi. Varustamojen alusinvestointien rahoitusmahdollisuuksia pyritään parantamaan mm. selvittämällä eri rahoitusinstrumenttien käyttöä. Lisäksi pyritään edistämään suomalaisten cleantech-hankkeiden käynnistymistä, rahoitusta ja markkinointia sekä vaihtoehtoisten polttoaineratkaisujen kehittämistä ja käyttöönottoa. LNG-jakeluinfrastruktuurin toteuttami-

nen on yksi tärkeä toimenpide vastattaessa tulevan ympäristösääntelyn vaatimuksiin.

Kansainvälisellä toimintakentällä on tärkeää, että merenkulun turvallisuus- ja ympäristösääntely tehdään ensisijaisesti globaalilla tasolla IMO:ssa. Jatkossa tulee varata riittävät resurssit kansainväliseen vaikuttamiseen.

Strategian valmistuttua keväällä 2014 käynnistyi toimenpiteiden täytäntöönpanovaihe. Vuoden 2015 alkuun mennessä mm. seuraavat toimenpiteet ovat edenneet:

- Hallituksen esitys eduskunnalle laeiksi väylämaksulain muuttamisesta ja väliaikaisesta muuttamisesta sekä rataverolain 5 ja 7 §:n väliaikaisesta muuttamisesta on ollut voimassa 1.1.2015 lukien.
- Vuoden 2015 alusta kaikki Suomen satamat ovat osakeyhtiömuotoisia.
- Suomi ja Venäjä ovat allekirjoittaneet jäänmurtosopimuksen 15.9.2014. Sopimus mahdollistaa suomalaisten jäänmurtajien toiminnan korvausta vastaan Suomenlahden itäosissa Venäjän aluevesillä.
- Useita eri rahoitusohjelmia
- Suomen Varustamot ry, merenkulkualan oppilaitokset ja mahdollisesti viranomaistahot ovat perustamassa Merenkulkualan harjoittelumyly ry -nimistä yhdistystä jakamaan merenkulkualan harjoittelupaikkoja keskitetysti.
- Kansainvälisen merenkulkujärjestön IMO:n Suomen pysyvä edustaja aloittaa 1.4.2015.

MAL-aiesopimuksessa todettua seudullista lento- ja laivaliikenteen kehittämissuunnitelmatyötä ei ole käynnistetty. Turun kaupungin kaupunkikehitysryhmän toimesta on vuonna 2014 valmisteltu aloitetta yhteisen seudullisen logistisen strategian käynnistämisestä. Hanke nähdään osana pohjoisen kasvukäytävän edistämistä. Työ on ajateltu toteutettavan Turun kaupungin, Varsinais-Suomen liiton, Varsinais-Suomen ELY-keskuksen, Finavian ja satamien yhteistyönä. Strategian laatimista ei ole vielä aloitettu.

Turku ja Rusko valmistelevat yhdessä lentokentän pohjoispuolen osayleiskaavaa. Työ etenee, kun Pomponrahkan Natura-alueen ennallistamistoimenpiteistä on sovittu.

Johtopäätökset

Valtion toimet ovat edistyneet hyvin. Liikenne- ja viestintäministeriön valmisteleva lentoliikennestrategia on valmistunut helmikuussa 2015. Strategian toimeenpanoa varten on asetettu viisi alueellista yhteistyöryhmää kehittämään yhteistyötä ja parantamaan kenttien toimintaedellytyksiä. Strategiassa on nimetty kolme kärkihanketta alueellisten lentoasemien kehittämiseen. Turun lentoasema ei sisälly näiden kärkihankkeiden joukkoon.

Myös liikenne- ja viestintäministeriön johdolla valmisteltu meriliikennestrategia valmistui keväällä 2014. Valtio pyrkii strategioilla turvaamaan Suomen ja maamme elinkeinoelämän kilpailukykyä.

Seudullista lento- ja laivaliikenteen kehittämissuunnitelmatyötä ei ole käynnistetty. Sen sijaan Turun kaupungin toimesta on valmisteltu aloi-

tetta yhteisen seudullisen logistisen strategian käynnistämisestä Turun kaupungin, Varsinais-Suomen liiton, Varsinais-Suomen ELY-keskuksen, Finavian ja satamien yhteistyönä. Meri- ja lentoliikenteen kehittämistarpeita osana maakunnan ulkomaan yhteyksiä on käsitelty sekä Varsinais-Suomen liikennestrategiassa että Turun seudun (rakennemalli-alueen) liikennejärjestelmäsuunnitelmassa.

Turku ja Rusko valmistelevat yhdessä lentokentän pohjoispuolen osayleiskaavaa. Työ etenee, kun Pomponrahkan Natura-alueen ennallistamistoimenpiteistä on sovittu. Lisäksi Turku on selvittänyt raitiotien linjausvaihtoehdot palvelemaan myös lentoasemaa ja sen logistiikka-alueita, jotta tulevaisuudessa voitaisiin yhdistää luontevasti eri liikennemuotojen strategiset hankkeet toisiinsa. Lentoaseman läheisyyteen sijoittuvaa LogiCityn aluetta kohtaan on kiinnostusta ja kaupunki on käynyt keskusteluja uusien yritysten sijoittumisesta alueelle.

6 JOHTOPÄÄTÖKSET

6.1 Seurantakohteita koskeva kokonaisarvio

Aiesopimuksen seuranta osoittaa, että kaupunkiseudulla on aktiivisesti toteutettu sopimukseen kirjattuja toimenpiteitä.

MAANKÄYTTÖ

Aiesopimus on edistänyt erityisesti kuntien yhteisen rakennemallin toteuttamisohjelman sekä seudullisen asunto- ja maapoliittisen ohjelman valmistelua. Ilman aiesopimusta em. ohjelmia tuskin olisi valmisteltu ainakaan tällä aikataululla. Kuntakohtaiset toimenpide- ja kaavoitusohjelmat rakennemallin toteuttamiseksi liitteenään Seudullinen rakennemallin toteuttamisohjelma on hyväksytty kunnissa kesällä 2014 ja alkuvuodesta 2015. Turun kaupunkiseudun asunto- ja maapoliittinen ohjelma on valmistunut. Kaikki kaupunkiseudun MAL-kunnat paitsi Mynämäki on hyväksynyt ohjelman.

Vuosien 2010-2013 aikana 77 % väestönkasvusta on kohdistunut ydin-kaupunkialueelle ja 23 % ydinkaupunkialueen ulkopuolelle. Toimenpide- ja kaavoitusohjelmien arvioidusta asukasluvun kasvusta suurin osa kohdistuu ydinkaupunkialueelle ja ydinkaupunkialueen ulkopuolisiin taajamakeskuksiin. Rakennemallin 80/20% -tavoitetta ei tosin vielä saavuteta.

Keskustojen ja taajamien kehittämisessä yhdyskuntarakenteen eheyttämiseksi on suunta myönteinen. Kuntien kaavoitus on painottunut rakennemallia toteuttaviin kaavoihin. Haja- ja lieverakentamisen vähentäminen yhdyskuntarakenteen eheyttämiseksi on kehittynyt myönteisesti eli määrä on ollut laskeva. Haja- ja lieverakentamisen ohjauksen seudullisia periaatteita on käsitelty seudullisessa asunto- ja maapoliittisessa ohjelmassa. Periaatteiden kirjaaminen edistää yhdenmukaisia käytäntöjä seudulla. Ohjelmaan ei ole kuitenkaan onnistuttu löytämään erityisiä uusia hyviä periaatteita, jotka vähentäisivät taajamien lievealueille sijoittuvaa yksittäisiin lupiin perustuvaa pientalorakentamista. Toimenpiteet palveluverkon nykytilan kartoittamiseksi ovat edenneet tavoitteiden mukaisesti. Toimenpiteiden vaikutukset seudun yhdyskuntarakenteeseen ovat kuitenkin todennettavissa vasta pidemmällä aikavälillä.

Ympäristön laatuun ja rikkaan luonnon- ja kulttuuriympäristön säilymiseen on seudulla panostettu monella taholla mm. seudullisten ohjelmien tuella. Rakennusvalvontojen yhteistyö on aktiivista. Yhteisiä laatukriteerejä ei kuitenkaan ole laadittu.

VETOVOIMAINEN ASUMINEN

Kaupunkiseudun asunto- ja maapoliittinen ohjelma sisältää kuntakohtaiset asuntotuotantotavoitteet niin hallintamuodoittain kuin talotyypeittäin vuoteen 2025 asti. Tavoitteiden asetannassa on huomioitu kunnan oleva rakennuskanta ja sijainti kaupunkiseudulla. Tavoitteena on ollut suunnanmuutos. MAL-aiesopimuksen tavoitetta kohtuuhintaisen valtion tukeman vuokra-asuntotuotannon 20 %:n osuudesta uus-tuotannosta pidettiin seudun kunnissa haastavana. Suunnanmuutoksella toteutetaan seudulla yhteisvastuullista asuntopolitiikkaa. Jatkossa tavoitteet olisivat syytä asettaa seudullisesti, ei kuntakohtaisesti.

Valtion korkotukea ja takauksia on vuosina 2012 ja 2013 myönnetty yhteensä noin 102 miljoonaa euroa 35:lle vuokratulo- ja asumisoikeushankkeelle, jotka sijoittuvat ydinkaupunkiseudun kuntiin. Vuonna 2014 korkotukea ja takauslainoja myönnettiin yhteensä noin 64 miljoonaa euroa. Valtion investointiavusta erityisryhmien asumiseen on vuosina 2012 ja 2013 myönnetty Turun kaupunkiseudulle lähes 30 miljoonaa euroa. Valtaosa kyseisistä 23 kohteesta sijaitsee Turussa. Vuonna 2014 investointiavustuksia myönnettiin yhteensä 17,3 miljoonaa euroa. Valtion kunnallistekniikan rakentamisavustuksia on Turun kaupunkiseudun hankkeisiin myönnetty yhteensä 2,8 miljoonaa euroa vuosille 2013–2015. Kolme kohdetta neljästä sijaitsee Turussa.

ARA on tarkentanut erityisryhmien avustushankkeiden ohjausta, jotta valtionavustukset ohjautuisivat eri käyttäjäryhmien pitkäkestoisen tarpeen mukaan. Vuonna 2014 valtioneuvosto kiristi ARA-tuotannon esteettömyysvaatimuksia edellyttämällä, että tuettujen hankkeiden kaikkiin asuntoihin on esteetön pääsy. Vuonna 2015 tästä taas luovuttiin. Elokuussa 2014 helpotettiin ARA-tuen myöntämistä asumisoikeusasunnoille, kun vastaavan vuokra-asuntomäärän tuottamisvaatimuksesta luovuttiin. Kunnat ovat kokeneet ehtojen kiristyneen.

Kaupunkiseudulle myönnettyjen tukien määrät ovat vähentyneet. Muutoksen suunta ei edistä kohtuuhintaisen asuntotuotannon lisäämistä kaupunkiseudulla. Kaupunkiseudun kilpailukykyyn kannalta olennaista on, että kaupunkiseudulle voidaan toteuttaa kohtuuhintaista asuntotuotantoa. Ykköskriteeri tulee olla tuetun asumisen sijoittuminen maanomistusolojen sijaan.

Asuntotuotannon osalta on vielä aikaista todeta, onko asuntotuotannon kehitys muuttumassa aiesopimuksen myötä tasapainoisempaan ja yhteisvastuullisempaan suuntaan keskuskaupungin ja kehyskuntien välillä.

Kuntien rakennusvalvonnat hoitavat yleisesti korjausrakentamis- ja energianeuvonta-asioita. Vain Turun kaupungilla on resursoituna erilliset neuvot korjausrakentamisessa ja energia-asioissa. Energianeuvontatilaisuudet järjestetään yhteistyössä Valonian kanssa. Kunnissa on käynnissä useita energiatehokkuuden parantamiseen tähtäviä kehittämishankkeita. Myös muista ohjelmakokonaisuuksista

saadaan eväitä innovatiivisista ratkaisuista, joita voidaan hyödyntää kaupunkiseudulla.

Asumisen rahoitus ja kehittämiskeskus ARA on myöntänyt korjaus- ja energia-avustuksia Turun kaupunkiseudulle yhteensä noin 3,3 miljoonaa euroa vuosina 2012 ja 2013. Vuonna 2014 korjaus- ja energia-avustuksia myönnettiin 367 987 euroa. Vuonna 2014 10 %:n peruskorjauksen käynnistysavustuksia myönnettiin yhteensä noin 15,8 miljoonaa euroa 96 eri hankkeelle (lähes 6000 asuntoa).

KESTÄVÄ LIIKENNEJÄRJESTELMÄ

Toimenpiteet liikennejärjestelmätyölle asetettujen tavoitteiden saavuttamiseksi on joko toteutettu tai käynnistetty. Joukkoliikenteen osalta asetetut tavoitteet ovat toteutuneet pitkälti suunnitellusti. Bussien runkolinjaston toteuttaminen on aloitettu. Joukkoliikenteen houkuttelevuus kaupunkiseudulla tulee paranemaan ratkaisevasti viranomaisen järjestämän joukkoliikenteen myötä. Joukkoliikenteen lippujärjestelmä tulee perustumaan ensimmäisessä vaiheessa tasataksaan. Lippujen hintataso tulee olemaan myös satunnaiselle matkustajalle edullinen. Matkustajainformaation selkeys ja ajantasaisuus paranee. Toimenpiteet tähtäävät joukkoliikenteen käytön helppouteen, edullisuuteen ja riippumattomuuteen kuntarajoista. Nämä päätökset myös tarkoittavat, että kaupunkiseudun kunnat lisäävät huomattavasti joukkoliikenne- ja seudullisen joukkoliikenteen sekä ELY-keskuksen välisten rajapintojen sujuvuus niin lippujärjestelmien kuin liikenteen järjestämisen suhteen tulee varmistaa jatkossa. MAL-hankeohjelman vaikuttavuus jää tällä aiesopimuskaudella joukkoliikenteen osalta vähäisemmäksi kuin muiden osa-alojen. MAL-hankeohjelman kohdentumista seuraavilla aiesopimuskausilla tulee arvioida joukkoliikenteen osalta uudelleen.

Turun raitiotien yleissuunnitelman valmistelun osalta on edetty raitiotien linjausten valintaan hieman alkuperäistä hitaammassa aikataulussa, koska on haluttu varmistua että raitiotien yleissuunnitelma laaditaan kaikkein toteuttamiskelpoisimmalle osuudelle. Yleissuunnitelma valmistui keväällä 2015, ja tavoitteena on tehdä kaupunginvaltuuston päätös raitiotien suunnittelun jatkamisesta vuoden 2015 aikana. Yhteistyö Tampereen kanssa on tuonut merkittävää lisäarvoa raitiotien suunnittelulle. Valtio on tukenut Turun kaupunkia raitiotien yleissuunnitelman ja sen taustaselvityksien tekemisessä yhteensä 0,23 miljoonalla eurolla. Yleissuunnittelun yhteydessä on selvitetty yhteistyössä yleisellä tasolla linjojen jatkamista Raision ja Kaarinan kaupungin keskustoihin. Lisäksi Turku on selvittänyt raitiotielinjan jatkamista Turun lentoasemalle tukemaan strategisesti eri liikennemuotojen yhdistämistä.

Matkakeskukselle ja Tunnin juna –hankkeelle tulee antaa suurempi painoarvo seudullisesti. Matkakeskus on tärkeä hanke maakunnallisen ja seudullisen joukkoliikenteen matkaketjujen sujuvuuden varmistamiseksi. Matkakeskuksen suunnittelua tulee aktiivisesti edistää. Liikenneviraston, Turun kaupungin ja Logomon yhteishankkeena toteutettava pysäköintilaitos parantaa osaltaan Turun päärautatieaseman liityntäpysäköinnin toimivuutta. Liikennevirastolle tulee valtion puolelta antaa riittävä kohdennettu investointivaltuutus pysäköintilaitoksen toteuttamiseksi. Turvallisuustaso Turun ratapihalla on parantunut viime

vuosina tehtyjen riskienhallintatoimenpiteiden ja pienentyneiden VAK-liikennemäärien ansiosta.

Seudullinen kävelyn ja pyöräilyn kehittämisohjelma on valmistunut ja sen pääperiaatteet on hyväksytty osana rakennemallialueen liikennejärjestelmäsuunnitelmaa. Seurantatiedon puuttuessa ei tässä kohtaa voida arvioida, miten hyvin kunnat ovat edistäneet kävelyn ja pyöräilyn edellytyksiä maankäytössä.

Liikenneturvallisuuden edistämistoimenpiteet ovat pääosin toteutuneet sopimuksen mukaisesti. Seudullinen liikenneturvallisuussuunnitelma on valmistunut ja toimenpiteet on ohjelmoitu toteutettavaksi ELY-keskuksen ja kuntien toteutusohjelmiin seudun keskuskaupunkia Turku lukuun ottamatta. Kokonaisvaltaiseen liikenneturvallisuustyöhön tulee Turun kaupungissa panostaa jatkossa nykyistä voimakkaammin ja käynnistää liikenneturvallisuussuunnitelman laadinta aiesopimuskaudella sopimuksen mukaisesti. Kuntien sisäiset liikenneturvallisuusryhmät ovat pääosin toiminnassa. MAL-hankeohjelmassa on useita hankkeita, joilla on myönteisiä liikenneturvallisuusvaikutuksia.

Kansallisesti verraten liikkumisen ohjaus -toiminta on Turun seudulla järjestäytyneesti organisoitu. Turun kaupunkiseudun jatkuvassa liikennejärjestelmätyössä edistetään jatkossa liikkumisen ohjauksen entistä vahvempaa integrointia liikennejärjestelmätyöhön. Liikenteen hallinnan toimenpiteet ovat toteutuneet suunnitellusti. Liikenteen- ja häiriönhallintasuunnitelma on valmistunut ja sen sisältämien toimenpiteiden toteuttamista edistetään. Turun Kiinteistöliikelaitoksen, Turun Sataman ja Liikenneviraston yhteinen liikennekeskus on käynnistänyt toimintansa alkuvuodesta 2014.

Toimenpiteiden vaikutukset kulkutapajakaumaan ovat kuitenkin todennettavissa vasta pidemmällä aikavälillä.

KESTÄVÄ KASVU JA KAUPUNKISEUDUN KILPAILUKYKY

Pohjoinen kasvuvyöhyke -hankkeella (E18-kasvukäytävä) on jatkossa mahdollisuus koota vyöhykkeen kaupungit, kunnat ja yritykset hyödyntämään tehtyjä infrastruktuuri-investointeja sekä tuotteistamaan innovatiivista, ekologista ja älykästä palveluliiketoiminnan kasvualustaa. Hankkeelle on turvattava kansallinen status sekä riittävä rahoitus jatkossa.

Alaprojekti, jolla arvioidaan Turku–Helsinki-välisen nopean ratayhteyden vaikutuksia ja toteuttamisen edellytyksiä, on käynnissä. Ratayhteyttä on esitetty sisällytettäväksi TEN-T -työohjelmaan. EU-ministeriövaliokunta on päättänyt esittää Turun ja Helsingin välisen nopean junayhteyden (Tunnin juna) edistämistä komission investointirahaston hankelistalle. Palvelutasoselvitys on käynnistynyt keväällä 2015.

Varsinais-Suomen liiton toukokuussa 2014 valmistuneessa selvityksessä *Varsinais-Suomen paikallisjuna-liikenteen kehityspolku* on käsitelty paikallisjunaliikenteen edellytyksiä mm. Turku–Salo -osuudella.

Maantiehankkeiden osalta kaikki valtiolle osoitetut tieverkon kehittämistoimenpiteet ovat toteutuneet sopimuksen mukaisesti. Turun kaupunki ei ole käynnistänyt Välikehän yleissuunnitelman laadintaa.

Valtion toimet lento- ja laivaliikenteen kehittämiseksi ovat edenneet hyvin. Lentoliikennestrategia valmistui ja luovutettiin liikenne- ja kuntaministerille helmikuussa 2015. Strategian toimeenpanoa varten on asetettu viisi alueellista yhteistyöryhmää kehittämään yhteistyötä ja parantamaan kenttien toimintaedellytyksiä. Meriliikennestrategia valmistui keväällä 2014. Seudullista lento- ja laivaliikenteen kehittämissuunnitelmatyötä ei ole käynnistetty.

6.2 Sopimuksen toteutuminen suhteessa hallitusohjelman tavoitteisiin

Aiesopimusmenettelyllä on pyritty vahvistamaan kuntien keskinäistä ja kuntien ja valtion välistä yhteistyötä maankäytön, asumisen ja liikenteen yhteen sovittamisessa. Valtion näkökulmasta aiesopimusmenettelyn tavoitteena on tukea kaupunkiseudun ja samalla sen eri kuntien elinvoimaisuutta, kilpailukykyä, yhdyskuntarakenteen eheyttä sekä kestävästä kehityksestä edistäviä suunnitteluratkaisuja ja kuntien välistä yhteistyötä. Tavoitteet Turun kaupunkiseudulla ovat perustuneet kaupunkiseudun kuntien ja Varsinais-Suomen liiton yhdessä laatimaan rakennemalliin.

6.3 Valmisteluprosessin arviointi ja osapuolten odotukset aiesopimusmenettelyn kehittämiseksi

Aiesopimusmenettelyn keskeisenä haasteena on eri osapuolten sitoutuminen sopimuksen toteutumista edistäviin hankkeisiin ja toimenpiteisiin. Lisäksi aiesopimus sisältää sopimuksen ulkopuolisille tahoille vastuutettuja asioita. Esimerkiksi sopimukseen sisältyy valtiovarainministeriön (VM) toimivaltaan kuuluvia asioita. Nyt toimenpiteitä on vastuutettu joko suorasti tai epäsuorasti ministeriötasolle ja eteenpäin vieminen voi olla hankalaa. Tästä syystä esimerkiksi valtion kiinteistöstrategian tai sopimukseen liittyvien yhteisten investointihankkeiden toteuttaminen ei ole täysin ongelmaton.

Aiesopimuksen toteutumisen kannalta tärkeätä on, että sopimukseen kirjattavat hankkeet sisältyvät myös valtakunnallisiin politiikkaohjelmiin. Esimerkiksi aiesopimukseen sisällytettävien merkittävää rahoitusta vaativien suurten liikenteen kehittämishankkeiden tulee sisältyä liikennepoliittiseen selontekoon.

Aiesopimusmenettely suurilla kaupunkiseuduilla on osoittautunut hyväksi tavaksi toteuttaa seudullisia merkityksellisiä hankkeita, joiden toteuttaminen nopealla aikataululla ei olisi muutoin ollut mahdollista. Kaupunkiseudulla toivotaan, että MAL-aiesopimusmenettelystä tulee pysyvä käytäntö. Turun kaupunkiseudun kuntakokous (4.2.2015) toteisi kantanaan, että aiesopimusmenettelyä on syytä jatkaa myös tulevalla vaalikaudella. Kehittämiskohteina aiesopimusmenettelyssä on mm. se, että valtion MAL-hankeohjelmarahoitusta tulisi voida kohdentaa myös katuverkolle (oma talousarviomomentti), joka helpottaisi hankeohjelman laatimista ja edesauttais vaikkavimpien hankkeiden valitsemista ja toteuttamista. Haasteena on ensimmäisellä aiesopimuskaudella ollut se, että mahdollisissa muutostilanteissa hankkeiden kustannusarvioiden myöhäinen täsmentyminen on vaikeuttanut rahoituksen kohdentamista hankeohjelman sisällä. Tavoitteena tulisikin jatkossa olla se, että MAL-hankeohjelmaan valittavista hankkeista olisi tehty

jo esisuunnitelmat. Tärkeimmistä kohteista tulisi myös laatia toteutus- suunnitelmat ja mahdolliset asemakaavamuutokset etukäteen. Tämä edellyttäisi nykyistä varmempaa tietoa tulevasta MAL-rahoituksesta. Lisäksi rahoituksen kohdentamisen periaatteita tulee jatkossa arvioida nykyistä paremmin saatujen kokemusten perusteella suhteessa vaikuttavuuteen joukkoliikenteen, kävelyn ja pyöräilyn sekä liikenneturvallisuuden suhteen. Kaupunkiseudun tulisi liikennejärjestelmätyön puitteissa sopia liikennejärjestelmän kannalta vaikuttavimmat toimenpiteet siten, että toimenpiteiden valinnassa ratkaisee vaikuttavuus eikä esimerkiksi rahoituksen jakoperusteet kuntien asukasluvun suhteessa. Seurantamenettelyä olisi tarpeen myös pyrkiä keventämään.

Kaupunkiseudun jatkuvan liikennejärjestelmätyön toimintamalli on osoittautunut toimivaksi tavaksi seudullisesti merkittävien liikennejärjestelmäkysymysten käsittelyssä. Liikennejärjestelmätyön jatkuvan toimintamallin soveltuvuutta rakennemallialueelle arvioidaan rakennemallialueen liikennejärjestelmäsuunnitelman laadinnan yhteydessä. Liikennejärjestelmätyön ja maankäytön suunnitteluprosessien yhteensovittamisessa on kuitenkin edelleen kehitettävää, niin Turun seudulla kuin muuallakin Suomessa. Rakennemallityön sekä MAL-työryhmän kaltaiset liikenteen ja maankäytön näkökulmaa yhdistävät prosessit ovat parantaneet valmiuksia liikenteen ja maankäytön näkökulmien yhteensovittamiseksi.

Seudullinen liikennetutkimustieto ei ole ajantasaista, eikä liikennetutkimustietoa ole saatavilla MAL-aiesopimusalueella vastaavasti. Turun kaupunkiseudun jatkuvan liikennejärjestelmätyön ohjausryhmä päätti joulukuussa 2014 osallistumisesta valtakunnalliseen henkilöliikennetutkimukseen seudullisella lisäotannalla. Tutkimuksen tulokset ovat käytettävissä vuonna 2017.

Seuraavalla sopimuskaudella aiesopimuksen seurantaan ja sen resursointiin tulee kiinnittää huomiota jo valmisteltaessa ja hyväksyttäessä sopimusta. Seurannan hyödyntämisen astetta tulee lisätä. Seurannasta voidaan muodostaa keskeinen seudullinen tietopohja kuntien päättäjille maankäytön suunnittelussa koskevassa päätöksenteossa. Tämä edellyttää, että ajantasainen tieto on jatkossa nykyistä helpommin saatavilla. Tällä hetkellä mm. Väestörekisterikeskuksen, Tilastokeskuksen ja Suomen ympäristökeskuksen asumisen ja elinkeinoelämän tilastotiedot ja analyysit ovat osin jopa vuosien viiveellä käytettävissä.

Seudullinen asunto- ja maapoliittinen ohjelma on valmistunut joulukuussa 2014 ja se on lähetetty kuntiin hyväksyttäväksi ohjeellisesti noudatettavana. Ohjelma on hyväksytty kaikissa MAL-kunnissa paitsi Mynämäellä. Nähtäväksi jää, miten hyvin kunnat sisällyttävät yhteiset periaatteet omiin ohjelmiinsa ja toimintamalleihinsa. Jatkossa onkin syytä keskittyä yhteisten periaatteiden toteutumisen seurantaan.

Kaupunkiseudun kunnat odottavat tulevaisuudessa aiesopimusmenettelyn tuovan kasvavaa kumppanuutta valtion ja kaupunkiseudun välille.

Ympäristöministeriö sekä Liikenne- ja viestintäministeriö asettivat 7.12.2011 suurten kaupunkiseutujen maankäytön, asumisen ja liikenteen aiesopimusten valtio-osapuolen valmisteluryhmän arvioimaan

tähänastisten sopimusten valmistelua ja sisältöä ja tekemään ehdotuksia aiesopimusmenettelyn kehittämiseksi. Aiheesta on pidetty kaksi työpajaa; MAL-verkoston 2.10.2014 järjestämä MAL(PE)-aiesopimusten ja Kasvusopimusten kehittämistyöpaja ja Ympäristöministeriö 15.1.2015 järjestämä kutsutyöpaja Helsingin, Tampereen, Turun ja Oulun kaupunkiseudun MAL-aiesopimusosapuolille. Jälkimmäisessä käsiteltiin valtio-osapuolen valmisteluryhmän laatimaa MAL-aiesopimusmenettelyn väliarviointiraporttia, jota täydennetään kaupunkien ja kuntien edustajien näkemysten pohjalta. MAL-aiesopimuskaupunkiseutujen työpajassa esittämät kokemukset sopimusmenettelyn toimivuudesta ja kehittämisestä olivat hyvin yhteneväiset. Raportti valmistui keväällä 2015.

LIITTEET

Liite 1: ARA:n myöntämät korkotuki- ja takauslainapäätökset 2012–2014 normaaleille vuokratalo- ja ASO-kohteille.

	2012			2013	
	as.	€		as.	€
Normaalit vuokratilat			Normaalit vuokratilat		
Kaarina, 1 hanke	44	5 322 571	Kaarina, 1 hanke	16	2 849 860
			Lieto, 1 hanke	27	3 078 000
			Naantali, 1 hanke	26	3 595 200
			Turku, 5 hanketta	186	27 422 666
YHTEENSÄ	44	5 322 571	YHTEENSÄ	255	36 945 726
ASO:t			ASO:t		
Kaarina, 2 hanketta	51	7 555 805	Kaarina, 1 hanke	26	4 325 928
Lieto, 1 hanke	24	4 301 100			
Naantali, 1 hanke	38	7 417 300			
Turku, 1 hanke	39	4 731 700	Turku, 4 hanketta	85	15 924 618
YHTEENSÄ	152	24 005 905	YHTEENSÄ	111	20 250 546
Takauslaina			Takauslaina		
Turku, 1 hanke	39	5 395 432			
YHTEENSÄ	39	5 395 432	YHTEENSÄ	0	0
AS.OY (40 %) KOR-KOTUKI, perusparantaminen			AS.OY (40 %) KOR-KOTUKI, perusparantaminen		
			Kaarina, 1 AS.OY	200	1 309 680
Turku, 8 AS.OY:tä	556	3 780 690	Turku, 6 AS.OY:tä	594	4 905 989
YHTEENSÄ	556	3 780 690	YHTEENSÄ	794	6 215 669

2014			
		as.	€
UUSTUOTANTO			
Erityisryhmien asunnot	Kaarina, 1 hanke	30	3 021 975
	Turku, 6 hanketta	275	21 704 075
YHTEENSÄ		305	24 726 050
PERUSPARANNUS			
Normaalit vuokra-asunnot	Turku, 1 hanke	108	4 908 000
Erityisryhmien asunnot	Turku, 1 hanke	368	17 176 400
YHTEENSÄ		476	22 084 400
ASUNTO-OSAKEYHTIÖTALOT (40 %)			
	Kaarina, 3 AS.OY:tä	116	1 113 440
	Raisio, 2 AS.OY:tä	105	660 600
	Turku, 18 AS.OY:tä	967	7 479 840
YHTEENSÄ		1 188	9 253 880
TAKAUSLAINA			
	Turku, 1 hanke	58	8 095 300
YHTEENSÄ		58	8 095 300

Liite 2: Investointiavustuspäätöksen saaneet kohteet 2012–2014 (ARA).

	2012				2013		
	as.	€	Käyttötarkoitus		as.	€	Käyttötarkoitus
UUSTUOTANTO							
Parainen	15	853 500	kehitysvammaiset	Kaarina	30	1 331 000	huonokuntoiset vanhukset
Turku	20	1 399 258	vammaiset	Parainen	15	853 000	kehitysvammaiset
Turku	31	2 467 000	kehitysvammaiset	Turku	15	1 419 191	vammaiset
Turku	25	934 009	asuminen	Turku	268	10 300 347	muistisairaat vanhukset
Turku	44	934 009	muistisairaat vanhukset	Turku	15	597 500	tukiasuminen: vanhukset
Turku	25	934 009	huonokuntoiset vanhukset	Turku	54	2 625 000	pitkäaikaisasunnottomat
Turku	60	2 625 000	pitkäaikaisasunnottomat	Turku	69	2 592 165	päihdehuoltopalvelujen käyttäjät
Turku	70	2 592 165	päihdehuoltopalvelujen käyttäjät	Turku	46	3 442 000	kehitysvammaiset
				Turku	25	934 009	huonokuntoiset vanhukset
				Turku	25	934 009	asuminen
YHTEENSÄ	290	12 738 950		YHTEENSÄ	562	25 028 721	
PERUSPARANTAMINEN							
Kaarina	23	96 288	huonokuntoiset vanhukset	Raisio	24	208 000	muistisairaat vanhukset
Turku	93	401 940	opiskelijat	Turku	32	805 706	kehitysvammaiset
Turku	32	762 440	muistisairaat vanhukset				
YHTEENSÄ	148	1 260 668		YHTEENSÄ	56	1 013 706	
2014							
	as.	€	Käyttötarkoitus				
UUSTUOTANTO							
Kaarina	30	1 627 217	huonokuntoiset vanhukset				
Turku	31	2 821 192	kehitysvammaiset				
Turku	54	3 060 554	pitkäaikaisasunnottomat				
Turku	69	2 267 587	päihdehuoltopalvelujen käyttäjät				
Turku	169	7 103 258	muistisairaat vanhukset				
Turku	15	423 164	tukiasuminen: vanhukset				
YHTEENSÄ	368	17 302 972					

Liite 3: Aiesopimuksen toimenpiteet

Maankäyttö - Yhdyskuntarakenteen eheyttäminen ja ympäristön laatu

Kaupunkiseudun yhdyskuntarakennetta eheytetään ohjaamalla asumista, työpaikkoja ja palvelutoimintoja keskustoihin, taajama-alueille ja joukkoliikenteeseen tukeutuvaan nykyiseen rakenteeseen energiatehokkaasti ja sosiaalisesti kestäväällä tavalla. Kaupunkiseudun vetovoimatekijöitä, mm. rikasta kulttuuriympäristöä vahvistetaan kaikessa maankäytön suunnittelussa.

M1 Turun kaupunkiseudun yhteisen maankäyttöstrategian toteuttaminen

- M1-1 Kunnat laativat ja hyväksyvät vuoden 2013 loppuun mennessä kunta-kohtaiset toimenpide- ja kaavoitusohjelmat rakennemallin toteuttamiseksi.
- M1-2 Kunnat laativat ja hyväksyvät vuoden 2013 loppuun mennessä yhteisen seudullisen asunto- ja maankäyttöohjelman vuosille 2014–2017. Ohjelma voi sisältää myös pitemmän aikavälin tavoitteita. Kunnat tehostavat maapoliittisia toimenpiteitä rakennemallia tukevalla tavalla siten, että raakamaan sekä asema- ja yleiskaavavarannon määrät kehittyvät tarpeisiin ja aiesopimuksen tavoitteisiin nähden positiivisesti. Valtio edistää toiminnallaan Turun kaupunkiseudun maapoliittisten periaatteiden toteutumista.

M2 Keskustojen ja taajamien kehittäminen yhdyskuntarakenteen eheyttämiseksi

- M2-1 Kunnat kohdentavat kaavoitusta ensisijaisesti joukkoliikenteen laatu-käytävien kehittämistä tukeville taajama-alueille ja niiden välittömään yhteyteen keskustojen elinvoimaisuuden ja palveluiden alueellisen saavutettavuuden turvaamiseksi. Samalla kunnat sitoutuvat välttämään yhdyskuntarakennetta hajauttavien kaavojen laatimista.
- M2-2 Kunnat laativat ja hyväksyvät haja- ja lieverakentamisen ohjauksen seudulliset periaatteet tällä sopimuskaudella. Tavoitteena on vähentää taajamien lievealueille sijoitettavaa, yksittäisiin lupiin perustuvaa pientalorakentamista. Periaatteet laaditaan osana valmisteltavaa seudullista asunto ja maankäyttöohjelmaa. Aiesopimuksen sopijapuolet selkeyttävät suunnittelutarveratkaisujen ja poikkeamispäätösten kriteereitä.
- M2-3 Kunnat sitoutuvat palvelujensa suunnitteluun ja toteuttamiseen sekä saavutettavuuden edistämiseen seudullisesti rakennemallin tavoitteiden mukaisesti. Kunnat laativat yhteistyössä paikkatietoon perustuvan palveluverkon nykytilanteen tarkastelun sekä sopivat järjestelmän ylläpidosta mm. maankäytön ja palveluverkon suunnittelun taustatiedoksi.

M3 Yhteiset rakennetun ympäristön laatukriteerit

- M3 Kunnat sopivat yhteisistä rakennetun ympäristön laatukriteereistä. Laatukriteerit valmistellaan vyöhykkeittäin tavoitteena, että samantyyppisillä alueilla seudulla on samantasoiset laatukriteerit. Kunnat vahvistavat seudun erityispiirteisiin, mm. rikkaaseen luonnonympäristöön ja kulttuuriperintöön tukeutuvia kaupunkiseudun vetovoimateki-

jöitä. Toimenpide toteutetaan tällä sopimuskaudella ja toteuttamista jatketaan sen jälkeen.

Vetovoimainen asuminen

Asumisen toimenpiteillä tavoitellaan nykyistä kilpailukykyisempää kaupunkiseutua. Asuntotuotannon ohjaamisella pyritään varautumaan seudullisesti väestön määrän kokonaiskasvuun. Asuntotuotanto sijoitetaan tukemaan joukkoliikenteen matkustajapotentiaalia ja muodostamaan toiminnallisesti monipuolista ja houkuttelevaa kaupunkirakennetta. Seudullisella, yhteisvastuullisella asuntopolitiikalla pyritään turvaamaan eri elämäntilanteisiin sekä varallisuustasoihin sopiva monimuotoinen ja korkeatasoinen asuntotuotanto. Tasapainoisella asuntotuotannon määrällä ja laadulla pyritään kaupunkiseudulla demografisesti ja sosio-ekonomisesti kestäväan asukasrakenteeseen, jossa alueiden väliset erot ovat nykyistä pienemmät.

A Monipuolinen asuntotarjonta ja yhteisvastuullinen asuntopolitiikka

A1 Kunnat laativat ja hyväksyvät tällä sopimuskaudella kaupunkiseudun asunto ja maankäyttöohjelman vuosille 2014–2017. Ohjelman tulee sisältää myös pitemmän aikavälin tavoitteita.

Asunto- ja maankäyttöohjelmalla kunnat sopivat yhteisvastuullisesta asuntopolitiikasta, sitoutuvat tuetun asumisen tuotantotavoitteisiin ja ohjelmoivat vuotuisen asuntotuotannon painottaen monipuolisia asumismahdollisuuksia vetovoimaisissa keskustoissa lähellä hyvin saatavissa olevia palveluita ja joukkoliikenteen laatuikäytävillä. Ohjelma ohjaa sekä vapaarahoitteista että valtion tukemaa asuntotuotantoa.

Rakennemallin 2035 mukaisesti asuntotarjontaa lisätään 78 000 uudella asunnolla vuoteen 2035 mennessä (44,5 % kasvu), mikä tarkoittaa noin 3400–3500 asuntoa vuodessa.

Tavoitteellisesta seudun uustuotannosta 20 prosenttia - toteutetaan kohtuuhintaisena valtion tukemana vuokra-asuntotuotantona. Tavoite jaetaan kuntakohtaisiksi tavoitteiksi seudun asunto- ja maankäyttöohjelmassa. Aiesopimuskuntiin osoitetaan korkotukilainoitusta asumisoikeusasuntoja varten enintään saman verran kuin toteutetaan valtion tukemaa normaalia vuokra-asuntotuotantoa.

Uusi asuntotuotanto sijoitetaan seudun kokonaisuuden kannalta yhteisvastuullisesti, joukkoliikennekäytävien matkustajapotentiaalia tukien sekä toiminnallisesti monipuolista ja houkuttelevaa kaupunkirakennetta tuottaen. Toimenpiteellä edistetään maankäytön suunnittelun ja asuntopolitiikan yhteistyötä.

Valtio tukee rakentamista korkotukilainoituksella ja valtiontakauksilla pyrkien edistämään seudullisen kohtuuhintaisen ja energiatehokkaan asuntotuotannon toteuttamista. Valtio osoittaa ns. infra-avustusta kaupunkiseudun asunto- ja maankäyttöohjelmassa osoitettavien asuntoalueiden toteuttamiseen. Valtio tukee ikääntyneiden ja erityisryhmien asumista investointituilla ja korjausavustuksilla.

A2 Aiesopimusosapuolet kehittävät yhteistyömenettelyä täydennysrakentamiseen ja muuhun yhdyskuntarakenteen eheyttämiseen pyrkivissä toimenpiteissä. Valtio luovuttaa kohtuulliseen hintaan asuntotuotantoon soveliaat ja valtion tarpeesta vapautuvat maanomistukset kunnille kohtuuhintaiseen asuntotuotantoon.

- A3 Kunnat ja valtio edistävät asuinalueiden energiatehokkuutta uudis- ja korjausrakentamisessa uusilla ja innovatiivisilla ratkaisulla. Valtio tukee toteutumista korjaus- ja energia-avustuksilla.

Kestävä liikennejärjestelmä

Kaupunkiseudun liikennejärjestelmäratkaisulla tuetaan tavoiteltavan yhdyskunta- ja palvelurakenteen toteutumista ja seudun tavoitteiden mukaista kehitystä. Kehittämisen tavoitteena on lisätä joukkoliikenteen sekä kävelyn ja pyöräilyn kulkutapaosuuksia sekä tuottaa turvallinen, tehokas ja taloudellinen kokonaisjärjestelmä tukemalla samalla maankäytön eheytymistä. Toimenpiteillä pyritään ensisijaisesti vaikuttamaan liikku- mistarpeeseen, liikenteen suuntautumiseen ja kulkumuodon valintaan.

L1 Liikennejärjestelmätyö

- L1-1 Liikennejärjestelmäsuunnitelma päivitetään rakennemallin liikenteellisten tavoitteiden mukaisesti. Kaupunkiseudun liikennejärjestelmätyö vakiinnutetaan jatkuvan toimintamallin mukaiseksi ja se kytketään en- tistä tiiviimmin maankäytön prosesseihin ja organisaatioihin.
- L1-2 Sopijaosapuolet toteuttavat Turun seudulla pieniä kustannustehokkaita liikenneverkon kehittämistoimia (MAL -hankeohjelma). Valtio ja kunnat osallistuvat toteuttamiseen yhtä suurella rahoitusosuudella. Rahoitus on 10 milj. € (valtio 5 milj. € ja kunnat 5 milj. €) aiesopimus- kaudella ja se kohdennetaan toimenpiteisiin, jotka edistävät erityisesti joukkoliikenteen, kävelyn ja pyöräilyn sekä liikenneturvallisuuden edellytyksiä. Rahoituksen kohdennetaan hankkeille kuntien, liikenne- viraston ja ELY –keskuksen yhteistyönä siten, että valtion rahoitus on käytettävissä vuosina 2014–2015. Rahoituspanosta pyritään lisäämään seuraaville aiesopimuskausille.

L2 Joukkoliikenteen edistäminen ja kaupunkiseudun merkittävimmät joukkoliikenne- hankkeet

- L2-1 Kunnat ja valtio edistävät joukkoliikenteen toimintaedellytyksiä kau- punkiseudulla. Seudullinen joukkoliikenneviranomaisen järjestää kau- punkiseudun joukkoliikenteen palvelut palvelutasomääritysten ja ke- hittämissuunnitelmien pohjalta. Joukkoliikenteen taksa- ja lippujärjes- telmää sekä matkustajainformaatiota kehitetään vastaamaan seudullin- sen liikkumisen tarpeita.
- Valtio myöntää suurten kaupunkiseutujen joukkoliikennetukea Turun kaupunkiseudulle. Tuen edellytyksenä on, että rahoitus nostaa joukko- liikenteen palvelutasoa ja siten lisää sen käyttöä ja parantaa joukko- liikenteen kilpailukykyä. Valtio pyrkii lisäämään joukkoliikennetukea seuraaville aiesopimuskausille.
- Seudullinen joukkoliikenneviranomaisen kehittää ja toteuttaa bussilin- jastoa runkobussilinjaston kehittämisohjelman 2012–2020 mukaisesti. Valtio ja kunnat toteuttavat runkolinjastoon liittyvät liikenneinfra- struktuurin kiireellisimmät parannustoimet käyttämällä toteuttami- seen osin MAL -hankeohjelman rahoitusta.
- L2-2 Turun kaupunki laatii ja hyväksyy tällä sopimuskaudella tarvittavat suunnitelmat uuden sillan toteuttamiseksi Hirvensalosta Uittamol- le saaren huoltovarmuuden turvaamiseksi ja runkobussilinjaston toteut- tamiseksi.

- L2-3 Rautatieasemien (päärautatieasema ennen Matkakeskuksen toteuttamista ja Kupittaaan asema) liityntäpysäköinnin toimivuutta ja vastuunjakoa selkeytetään aiesopimuskaudella.
- L2-4 Turun kaupunki jatkaa yhteistyössä valtion kanssa seudullisen matkakeskuksen suunnittelua ja ratapihan kehittämistä tällä sopimuskaudella. Erytystä huomiota kiinnitetään turvallisuustason parantamiseen (VAK) Turun keskustassa.
- L2-5 Turun kaupunki ja valtio laativat tällä sopimuskaudella pikaraitiotien yleissuunnitelman, jonka perusteella voidaan tehdä päätös vaiheittaisesta toteuttamisesta. Valtio avustaa pikaraitiotien suunnittelua ja toteutusta 30 %:n rahoitusosuudella. Pikaraitiotien toteuttamisen edellytyksenä on rakennemallin mukaisen maankäytön kehittäminen pikaraitiotiehen tukeutuen.

L3 Kävelyn ja pyöräilyn edistäminen

- L3-1 Kunnat painottavat kävelyn ja pyöräilyn edellytyksiä kaikissa maankäytön kehittämishankkeissa erityisesti seudun taajamissa. Kunnat ja valtio käynnistävät vuonna 2012 osana liikennejärjestelmätyötä kävelyn ja pyöräilyn kehittämissuunnitelman laatimisen. Kehittämissuunnitelmassa määritetään seudullinen pyöräliikenteen runkoverkko sekä lähivuosina tarvittavat kehittämistoimenpiteet kaupunki- ja kuntakeskuksissa. Hankkeet sekä niiden priorisointi ja ajoitus täsmennetään kehittämissuunnitelmassa. Kunnat ja valtio toteuttavat kävelyn ja pyöräilyn edistämistoimenpiteitä tällä sopimuskaudella osoittamalla toteuttamiseen MAL -hankeohjelman rahoitusta.

L4 Liikenneturvallisuus, liikenteen hallinta ja liikkumisen ohjaus

- L4-1 Kunnat ja valtio laativat ja toteuttavat seudullista liikenneturvallisuussuunnitelmaa tällä sopimuskaudella. Suunnitelma sisältää liikenneturvallisuustyön jatkuvan toimintamallin, jossa keskeisenä toimijana ovat kuntien liikenneturvallisuustyöryhmät. Tavoitteena on, että kaikissa kunnissa on voimassa oleva liikenneturvallisuussuunnitelma sekä liikenneturvallisuusryhmä. Hankkeet, niiden priorisointi ja toteutuksen ajoitus täsmenevät liikenneturvallisuussuunnitelmassa. Hankkeiden toteuttamiseen osoitetaan MAL -hankeohjelman rahoitusta.
- L4-2 Nykyiseen Liikenneviraston tieliikennekeskukseen keskitetään alan toimijoiden liikenteenhallinnan operatiivisia toimintoja kuten liikennevalojen vikapäivystys ja ohjaus sekä joukkoliikenteen häiriönhallinta. Lisäksi osana liikennejärjestelmätyötä tehdään liikenteen- ja häiriönhallintasuunnitelma, jonka avulla voidaan parantaa väyläverkon häiriötilanteiden hoidon valmiuksia. Toimenpide suunnitellaan ja toteutetaan tällä sopimuskaudella, jonka jälkeen toteuttaminen jatkuu.
- L4-3 Liikkumisen ohjauksen kehittämistä edistetään kaupunkiseudulla osana liikennejärjestelmätyötä tällä sopimuskaudella tavoitteena liikkumisen tapojen uudistaminen kestävä kehityksen mukaisesti. Valtio voi myöntää seudun kunnille tai kuntayhtymälle avustusta liikkumisen ohjauksen hankkeisiin.

Kestävä kasvu ja kaupunkiseudun kilpailukyky

Kaupunkiseudun kestävä kasvua ja kilpailukykyä tuetaan parantamalla sekä elinkeinoelämän tärkeiden kuljetusreittien toimivuutta että hyviä henkilöliikenneyhteyksiä kaupunkiseudun sisällä, muualle maahan ja ulkomaille. Lounaisrannikon kautta kulkevat ulkomaanyhteydet ovat elintärkeitä sekä alueen omalle vientiteollisuudelle että koko maan ulkomaankaupalle.

K1 E18-kasvukäytävän kehittäminen

K1-1 Käynnistetään yhteistyössä muiden tahojen kanssa useamman maan välinen E18- kasvukäytävä -hanke (Oslo-Tukholma-Turku-Helsinki-Pietari) siten, että osahankkeiden johto jakautuu kaupunkien ja valtion kesken. Tavoitteena on julkisen sektorin ja elinkeinoelämän uudella yhteistyöllä luoda nykyistä tehokkaammin mahdollisuuksia käytävän alueen kasvua ja kehitystä tukeville palveluille ja liiketoiminnalle.

Sopijaosapuolet käynnistävät osana E18 kasvukäytävään liittyen alaprojektin, jolla arvioidaan Turku-Helsinki välisen nopean ratayhteyden vaikutuksia ja toteuttamisen edellytyksiä ja samalla selvitetään Turku-Salo -paikallisjunaliikenteen edellytyksiä.

K2 Turun kaupunkiseudun merkittävimmät tieverkon kehittämishankkeet

K2-1 Valtio käynnistää VT 8 Turku-Pori yhteysvälin parantamistoimenpiteet Turun kaupunkiseudulla tällä sopimuskaudella liikenteen toimivuuden turvaamiseksi. Joukkoliikenteen tarpeet ja toimintaedellytykset ohjaavat parantamistoimenpiteiden ratkaisuja. Maankäyttö ohjataan tässä aiesopimuksessa kuvattujen periaatteiden mukaisesti olemassa oleviin taajamiin.

K2-2 Valtio asettaa sopimuskaudella suunnitteluhankkeen, jolla edistetään E18 Turun kehätien parantamista välillä Raisio-Kirismäki ja luodaan edellytyksiä toteutumisen käynnistymiselle seuraavilla sopimuskausilla.

K2-3 Valtio edistää yhdessä Kaarinan kaupungin kanssa Kaarinantien kehittämistä kaupunkiseudun uloimman kehän osana. Tällä sopimuskaudella parannetaan Kaarinantien liittymiä ja laaditaan Kaarinantien pohjoispään käynnön YVA.

K2-4 Turun välikehän (Suikkilantie-Markulantie-Halistentie-Hämeentie-Jaanintie- Eteläkaari) liikenteen sujuvuuden ja toimivuuden turvaaminen edellyttää varautumista liittymien lisäkaistoihin ja mahdollisiin nelikaistastarpeisiin koko välikehän varrella. Tällä sopimuskaudella valtio ja Turun kaupunki käynnistävät välikehän kadun yleissuunnittelun ja toteuttavat Turun satamayhteyden, Suikkilantien eteläpään nelikaistaistamisen.

K2-5 Tällä aiesopimuskaudella Turun kaupunkiseudun maakuntakaavassa ratkaistaan valtatie 10 parantamisen aluevaraus Liedon kohdalla. Vt10 on tärkeä elinkeinoelämän ja liikenneturvallisuuden kannalta.

K3 Lento- ja laivaliikenteen kehittäminen

- K3-1 Valtio laatii lentoliikenteen strategian, jossa selvitetään mm. lentoliikenteen tulevaisuuden näkymiä sekä arvioidaan Suomen lentoasemaverkoston tarkoituksenmukaisuutta sekä valtion asemaa lentoliikennepalvelujen järjestämisessä. Kunnat laativat yhdessä valtion kanssa seudullisen lento- ja laivaliikenteen kehittämissuunnitelman. Turun lentoasemaa kehitetään sekä henkilö- että tavaraliikenteen osalta mahdollistamaan liikenteen kasvu ja palvelutason parantaminen.