



TURUN KAUPUNKISEUDUN KUNTIEN JA VAL- TION VÄLISEN MAANKÄYTÖN, ASUMISEN JA LIIKENTEEN AIESOPIMUKSEN 2012–2015 TO- TEUTUMISEN SEURANTA

Loppuraportti 2.11.2016



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 oli koordinoituvastuu aiesopimuksen toteuttamisessa ja seurannassa. Valtion ja kuntien yhteisen seurantaryhmän päätehtävänä on ollut arvioida aiesopimukseen kirjattujen toimenpiteiden edistymistä.

Aiesopimusta seurattiin kahdessa jaksossa. Ensimmäinen seurantajakso oli sopimuksen voimaantulosta vuoden 2013 loppuun ja toinen jakso vuoden 2014 alusta vuoden 2015 loppuun. Loppuraportissa on kuvattu koko sopimuskauden tulokset.

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

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 maapoliittisen ohjelman valmistelussa, liikennejärjestelmätyössä, MAL-hankeohjelman valmistelussa ja toteutuksessa sekä joukkoliikenteen edellytysten parantamiseen tähtäävissä toimissa. Parhaimmillaan sopimusseuranta muodostaa keskeisen seudullisen tietopohjan kuntien maankäyttöpäätöksiä tueksi. Toimenpiteiden vaikutukset seudun yhdyskuntarakenteeseen ja kulkutapajakaumaan ovat kuitenkin todennettavissa vasta pidemmällä aikavälillä.

Vuosien 2010–2015 väestönkasvusta 83 % on kohdistunut ydinkaupunkialueelle ja 15 % ydinkaupunkialueen ulkopuolelle. Vuosien 2015–2017 arvioidun asemakaavoitetun ja asemakaavoitettavan alueen asuntotuotannon seurauksena noin 69 % väestönkasvusta kohdistuu ydinkaupunkiseudulle ja 31 % ydinkaupunkiseudun ulkopuolelle. Asuntotuotannon osalta on vielä aikaista todeta, onko asuntotuotannon kehitys muuttumassa aiesopimuksen myötä tasapainoisempaan ja yhteisvastuullisempaan suuntaan keskuskaupungin ja kehyskuntien välillä.

Valtion näkökulmasta MAL-aiesopimusprosessi on ollut tapa edistää kansallista ilmasto- ja energiapolitiikkaa, liikennepolitiikkaa, kaupunkipolitiikkaa ja kunta- ja seutupolitiikkaa. 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.

Seurannan loppuraporttia on käsitelty seudullisessa MAL-työryhmässä 24.8.2016 ja 26.10.2016. Valtion ja kuntien yhteinen seurantaryhmä merkitsee loppuraportin tiedoksi 3.11.2016, jonka jälkeen se lähetetään kuntiin tiedoksi.

Sisällysluettelo

1 JOHDANTO	3
1.1 Turun kaupunkiseudun aiesopimus.....	4
1.2 Aiesopimuksen laadintaprosessi	5
1.3 Aiesopimuksen seuranta.....	5
2 MAANKÄYTÖN TOIMENPITEET	6
2.1 Kaupunkiseudun yhteisen maankäyttöstrategian toteuttaminen	10
2.2 Keskustojen ja taajamien kehittäminen yhdyskuntarakenteen eheyttämiseksi	12
2.3 Haja- ja lieverakentamisen vähentäminen yhdyskuntarakenteen eheyttämiseksi	15
2.4 Palveluiden saavutettavuuden edistäminen yhdyskuntarakenteen eheyttämiseksi	18
2.5 Ympäristön laatu	19
3 VETOVOIMAINEN ASUMINEN	21
3.1 Monipuolinen asuntotarjonta ja yhteisvastuullinen asuntopolitiikka	21
3.2 Yhteistyömenettelyiden kehittäminen	31
3.3 Rakentamisen energiatehokkuus	32
4 KESTÄVÄ LIIKENNEJÄRJESTELMÄ	35
4.1 Liikennejärjestelmätyö	35
4.2 Joukkoliikenteen järjestäminen	39
4.3 Raitiotien suunnittelu.....	43
4.4 Kävelyn ja pyöräilyn edistäminen	44
4.5 Liikenneturvallisuuden edistäminen	45
4.6 Liikenteen hallinta ja liikkumisen ohjaus.....	46
5 KESTÄVÄ KASVU JA KAUPUNKISEUDUN KILPAILUKYKY	48
5.1 E18-kasvukäytävä.....	48
5.2 Toimiva tieverkko	51
5.3 Lento- ja laivaliikenteen kehittäminen.....	52
6 JOHTOPÄÄTÖKSET	55
6.1 Seurantakohteita koskeva kokonaisarvio	55
6.2 Sopimuksen toteutuminen suhteessa hallitusohjelman tavoitteisiin	59
6.3 Valmisteluprosessin arviointi ja osapuolten odotukset aiesopimusmenettelyn kehittämiseksi	59
6.4 Sopimuksen ja toimenpiteiden vaikuttavuus.....	61
LIITTEET	62
Liite 1: ARA:n myöntämät korkotuki- ja takauslainapäätökset 2012–2015 normaaleille vuokratalo- ja ASO-kohteille.	62
Liite 2: Investointiavustuspäätöksen saaneet kohteet 2012–2015 (ARA).....	64
Liite 3: Aiesopimuksen toimenpiteet.....	65

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 hyväksyttyyn 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 sopimuksen voimassaoloaikana muuttunut; Liedon edustajana ryhmässä on uusi kunnanjohtaja Esko Poikela.

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

Seurantaraportin kokoamiseen ovat osallistuneet toimialajohtaja *Christina Hovi*, kehittämisspäällikkö *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 kaavataloussuunnittelija *Sanna Kari* (Turun kaupunki), yksikön päällikkö *Anna-Leena Seppälä*, liikennejärjestelmäpäällikkö *Hanna Lindholm* ja liikenneturvallisuusinsinööri *Jaakko Klang* (Varsinais-Suomen ELY-keskus), suunnittelujohtaja *Heikki Saarento*, maakunta-arkkitehti *Kaisa Äijö*, liikennesuunnittelija *Laura Leppänen*, liikennesuunnittelija *Mari Sinn* ja kaavasuunnittelija *Lasse Nurmi* (Varsinais-Suomen liitto), yli-insinööri *Kaisa Mäkelä* (YM), neuvotteleva virkamies *Katariina Myllärniemi* (LVM), yksikön päällikkö *Anders HH Jansson* (Liikennevirasto) sekä johtaja *Jarmo Lindén* ja asunto-markkina-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 ollut 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, kilpailukyvyllä, vetovoimaisuudelle, yhdyskuntarakenteen eheyttämiselle ja kestäväälle kasvuille. 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.

Kesäkuussa 2016 allekirjoitettiin uusi MAL-sopimus vuosille 2016–2019, joka on jatkoa tälle vuoden 2015 loppuun voimassa olleelle aiesopimukselle.

1.2 Aiesopimuksen laadintaprosessi

Eduskunnan toukokuussa 2010 hyväksymän valtioneuvoston kunta- ja palvelurakenneuudistuksesta selonteon mukaisesti Turun kaupunkiseutu laati 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. Valmisteluprosessi oli avoin; sopimus oli jo valmisteluvaiheessa luettavissa PARAS-ohjausryhmän internetsivuilla.

PARAS-ohjausryhmä hyväksyi aiesopimuksen 24.4.2012 ja lähetti sen kuntien ja muiden osapuolien käsiteltäväksi. Aiesopimus hyväksyttiin 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 ollut seudullisella MAL-työryhmällä, jossa on seudun kaikkien kuntien, Varsinais-Suomen liiton ja Varsinais-Suomen ELY-keskuksen edustus. Seudullinen MAL-työryhmä on koonnut ja valmistellut seuranta-aineistoa seurantaryhmälle.

Aiesopimuksen ensimmäinen seurantajakso oli sen voimaantulosta vuoden 2013 loppuun ja toinen seurantajakso 1.1.2014 – 31.12.2015. Loppuraportissa kuvataan aiesopimukseen kirjattujen toimenpiteiden edistymistä ja toteutumista sopimuskaudella, pääosin vuoden 2015 loppuun mennessä. Toimenpiteiden vaikuttavuus seudun yhdyskuntarakenteeseen ja kulkutapajakaumaan sekä maankäytön, asumisen ja liikenteen kehitykseen on arvioitavissa vasta pidemmällä aikavälillä.

Seurannan loppuraporttia on käsitelty seudullisessa MAL-työryhmässä 24.8.2016 ja 26.10.2016. Valtion ja kuntien yhteinen seurantarayhmä merkitsee loppuraportin tiedoksi 3.11.2016, jonka jälkeen se lähetetään kuntiin tiedoksi.

2 MAANKÄYTÖN TOIMENPITEET

Seurantakohteet

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

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.

Turun kaupunkiseutu varautuu 75 000 asukkaan ja 20 000 työpaikan lisäykseen vuoteen 2035 mennessä vuoden 2010 tilanteeseen verrattuna. Väestönkasvutavoite on rakennemallissa vaiheistettu siten, että vuoteen 2025 mennessä toteutuu 52 % kasvusta ja vuosina 2026–2035 toteutuu 48 % kokonaiskasvusta. Varautuminen tarkoittaa keskimäärin noin 3 000 asukkaan vuosittaista väestönkasvua kaupunkiseudulla. Väestönkasvusta 80 % pyritään kohdistamaan ydinkaupunkiseudulle ja 20 % kaupunkiseudun muihin taajamiin. Noin puolet väestönkasvusta pyritään kohdistamaan keskustaajunkiin Turkuun. Työpaikkojen lisäys pyritään kohdistamaan ydinkaupunkialueelle.

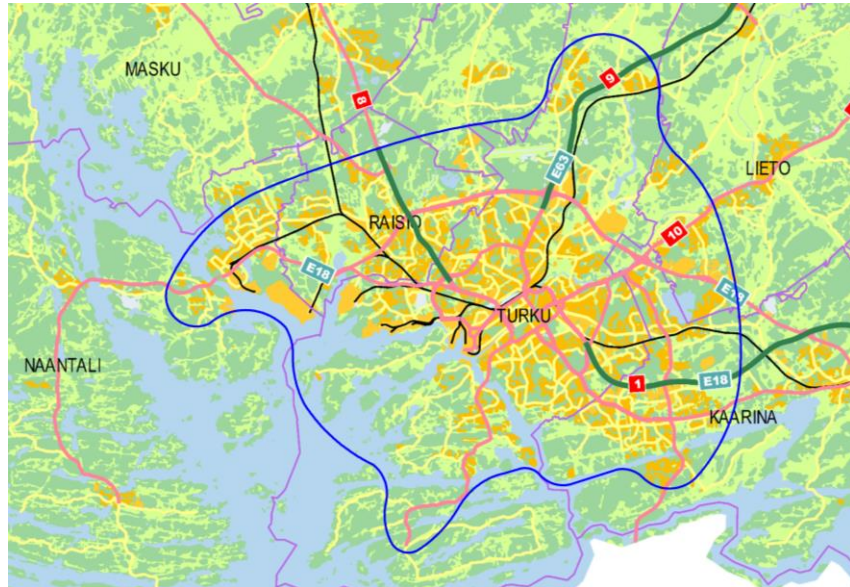
Toteuma

Rakennemallin mukaisen kaupunkiseudun kuntien väkiluku on vuosina 2010–2015 kasvanut yhteensä noin 14 160 asukkaalla. Vuosina 2013–2015 väestönkasvu on ollut 7114 asukasta (+2,12 %); vuonna 2013 kasvua oli 2 545 asukkaan verran (+0,8 %), vuonna 2014 lisäystä oli 2 040 asukasta (+0,6 %) ja vuonna 2015 kasvua oli 2 529 asukasta (+0,7 %). Tavoiteltu keskimääräinen vuosittainen kasvu vuoteen 2025 saakka ulottuvalla kaudella on noin 2 440 asukasta. Vuodesta 2009 lähtien väkiluku on kasvanut vuosittain keskimäärin 2 360 asukkaalla.

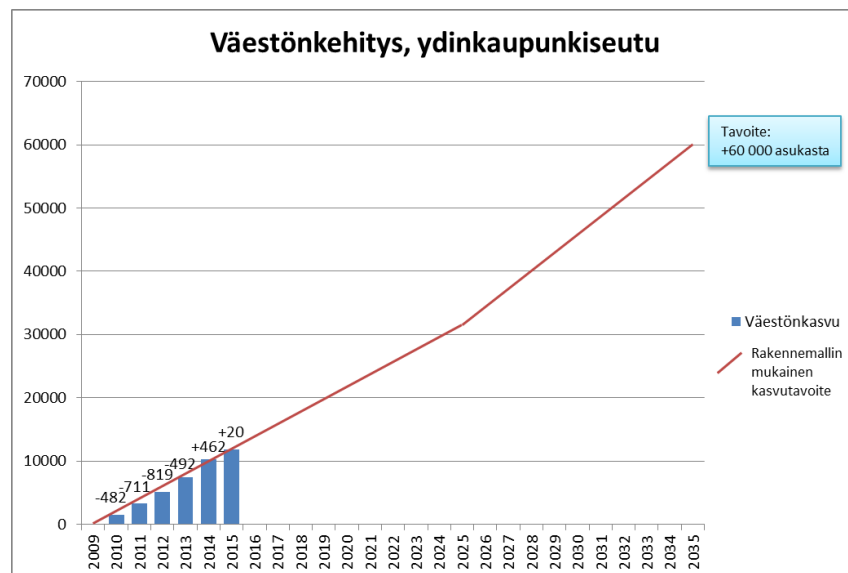
Taulukko 1. Rakennemallialueen kuntien väestönkasvu vuosina 2013-2015 (Tilastokeskus).

Asukasluku	31.12. 2015	31.12. 2014	31.12. 2013	31.12. 2012	Muutos%, 2012-2015
Aura	3 986	3 982	3 962	3 971	0,38 %
Kaarina	32 590	32 148	31 798	31 363	3,91 %
Lieto	19 263	19 209	19 128	18 982	1,48 %
Masku	9 706	9 767	9 729	9 671	0,36 %
Mynämäki	7 859	7 917	7 950	7 978	-1,49 %
Naantali	18 961	18 871	18 859	18 824	0,73 %
Nousiainen	4 859	4 844	4 872	4 846	0,27 %
Paimio	10 620	10 628	10 590	10 591	0,27 %
Parainen	15 457	15 494	15 507	15 561	-0,67 %
Raisio	24 290	24 371	24 565	24 562	-1,11 %
Rusko	6 110	6 045	5 995	5 907	3,44 %
Sauvo	3 019	2 999	3 032	3 033	-0,46 %
Turku	185 908	184 112	182 255	180 314	3,15 %
MAL-kunnat yhteensä	342 628	340 099	338 059	335 514	2,12 %

Ydinkaupunkiseudulla (kuva 1) väestö on vuosina 2010–2015 kasvanut yhteensä noin 11 800 asukkaalla. Vuosittainen väestönkasvu on vaihdellut välillä 1 484 ja 2 921. Ydinkaupunkiseudun väkiluku on kasvanut kiihtyen, ja viime vuosina kasvutahti on ollut rakennemallin kasvutavoitteen tasolla (kuva 2). Osa vuoden 2014 ydinkaupunkiseudun väkiluvun kasvusta johtui tosin koordinaatittomien asukkaiden määrän runsaasta vähentymisestä. Turun sekä Liedon ydinkaupunkialueella asukasmäärä oli vuonna 2015 ylittänyt tavoitteen. Muut ydinkaupunkiseudun kunnat (Kaarina, Raisio ja Naantali) eivät olleet tavoittaneet ydinkaupunkialueen kasvutavoitteita vuoden 2015 loppuun mennessä.



Kuva 1. Turun kaupunkiseudun ydinkaupunkiseutu. Turun kaupunkiseudun rakennemalli 2035:n hyväksytty aluerajaus ei noudata kuntarajoja.



Kuva 2. Väestönkehitys ydinkaupunkiseudulla 2010–2015. Kaaviossa esitetty luku kuvaa toteuman ja tavoitteen välistä erotusta. (Tilastokeskus 2016)

Ydinkaupunkiseudun ulkopuolella väkiluku on kasvanut noin 2 300 asukkaalla vuosina 2010–2015. Vuosittainen kasvu on vaihdellut välillä 121 ja 760. Rakennemallin mukainen kasvutavoite ylittyi vuosina 2010–2013, mutta vuosina 2014–2015 asukasluvun kasvutavoitteesta on jääty jälkeen (kuva 3).



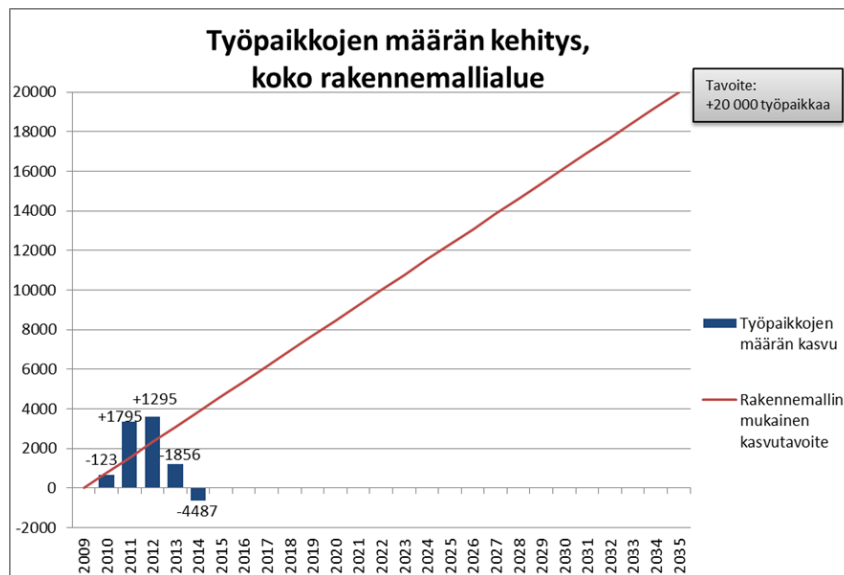
Kuva 3. Väestönkehitys ydinkaupunkiseudun ulkopuolella 2010–2015. Kaaviossa esitetty luku kuvaa toteuman ja tavoitteen välistä erotusta (Tilastokeskus 2016)

Työpaikkojen määrän kehitys on ollut vaihtelevaa rakennemallialueella seurantakaudella (taulukko 2). Trendi on ollut samansuuntainen kuin koko maassa, joskin Turun kaupunkiseudulla työpaikkojen vähennys on ollut pienempää. Turun kaupunkiseudulla työpaikkojen määrä on vuosina 2010–2014 vähentynyt -0,9 %:lla (-1 287 työpaikkaa) kun vastaava vähennys koko maassa oli -2,2 % (-51603 työpaikkaa). Vuonna 2014 työpaikkojen määrä oli noin 640 pienempi kuin vuonna 2009 ja rakennemallin tavoitetasosta oltiin jäljessä noin 4 500 työpaikan verran (kuva 4). Vuoden 2015 työpaikkatietoja ei ole vielä käytettävissä sillä Tilastokeskuksen tiedot julkaistaan lähes kahden vuoden viiveellä tilastointihetkestä.

Taulukko 2. Työpaikkojen määrä rakennemallialueella ja koko maassa (Tilastokeskus 2016)

TYÖPAIKKOJEN MÄÄRÄ TURUN SEUDUN RAKENNEMALLIALUEELLA JA KOKO MAASSA

VUOSI	Rakennemallialue	Koko maa
2009	143 286	2 289 975
2010	143 932	2 325 679
2011	146 619	2 354 422
2012	146 889	2 339 904
2013	144 507	2 301 751
2014	142 645	2 274 076



Kuva 4. Työpaikkamäärän kasvu rakennemallialueella 2010–2014. Kaaviossa esitetty luku kuvaa toteuman ja tavoitteen välistä erotusta. (Tilastokeskus 2016)

Työpaikkojen määrä ydinkaupunkialueella oli vuonna 2013 vuoden 2009 tasolla. Ydinkaupunkialueen ulkopuolella työpaikkojen määrä oli kasvanut vuoden 2009 tasosta vajaalla tuhannella työpaikalla.

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 kuntien väkiluku on vuosina 2010–2015 kasvanut yhteensä noin 14 160 asukkaalla. Vuosina 2013–2015 väestönkasvu on ollut 7114 asukasta (+2,12 %). Em. kunnissa väestön kokonaismäärän kehitys oli seurantajaksolla 2013–2015 keskimäärin noin 200 asukasta rakennemallin tavoitteen alapuolella.

Ydinkaupunkialueen ja sen ulkopuolisen alueen 80/20-kasvujaon toteutuminen tarkoittaisi sitä, että vuonna 2035 noin 73 % rakennemallialueen väestöstä asuu ydinkaupunkialueella ja noin 26 % ydinkaupunkialueen ulkopuolella. Vuoden 2015 lopussa 72 % väestöstä asui ydinkaupunkialueella ja 27 % ydinkaupunkialueen ulkopuolella. Väkiluvun osuus ydinkaupunkialueella on kasvanut vuosina 2009–2015 noin 0,5 prosenttiyksiköllä ja ydinkaupunkialueen ulkopuolella vähentynyt noin 0,5 prosenttiyksiköllä.

Rakennemallin ydinkaupunkialueen kasvutahti on ollut viime vuosina tavoitteen mukaista; väkiluku on vuosina 2010–2015 kasvanut yhteensä noin 11 800 asukkaalla. Turun ja Liedon ydinkaupunkialueella on tapahtunut yhdyskuntarakenteen tiivistymistä rakennemallin tavoit-

teen mukaisesti. Turun ydinkaupunkialueella väkiluku on kasvanut vuodesta 2009 alkaen noin 9 800 asukkaalla. Muualla ydinkaupunkialueella toteutunut väestönkasvu ei ole ollut riittävää. Ydinkaupunkialueen ulkopuolella väestö kasvoi vuosina 2010–2013 tavoiteltua nopeammin, mutta vuosina 2014–2015 asukasluvun kasvu taittui ja jäi rakennemallin tavoitteen alle. Noudattaako Turun ydinkaupunkialueen kasvu trendiä, jonka mukaan keskuskaupungit kasvavat taloudellisen taantuman aikana, vai onko kyse pysyvämmästä, asukkaiden asumispreferenssien muutoksesta?

Turun kaupunkiseudun rakennemallin ja MAL-aiesopimuksen vaikuttavuutta työpaikkojen määrän kehitykseen ei voida arvioida, sillä ajantasaista tilastotietoa puuttuu. Viimeisin Tilastokeskuksen työpaikkaaineisto on vuodelta 2014. Työpaikkojen määrä on vähentynyt vuodesta 2009 noin 640 työpaikalla. Seurannan mahdollistamiseksi Turun kaupunkiseutu toivoo saavansa jatkossa Tilastokeskukselta käyttöönsä ajantasaista tietoa työpaikkamääristä.

Työpaikkojen tulevaa 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-alueet.

2.1 Kaupunkiseudun yhteisen maankäyttöstrategian toteuttaminen

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 toteuttamiseksi
- Kysyntää vastaava kuntien raakamaa-, asema- ja yleiskaavavarannon kehitys

Tavoite

Kunnat laativat ja hyväksyvät vuoden 2013 loppuun mennessä kuntakohtaiset 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.

Toteuma

Kuntakohtaiset toimenpide- ja kaavoitusohjelmat rakennemallin toteuttamiseksi liitteenään kuntakohtaisten ohjelmien yhteenvetona toimiva Seudullinen rakennemallin toteuttamisohjelma vuosille 2014–2017 on hyväksytty kesällä 2014 kaikissa MAL-kunnissa.

MAL-aiesopimuksen mukainen seudullinen asunto- ja maankäyttöohjelma on nimetty Turun kaupunkiseudun asunto- ja maapoliittiseksi ohjelmaksi. Ohjelma valmistui joulukuussa 2014 ja se lähetettiin kuntiin hyväksyttäväksi ohjeellisesti noudatettavana. Kaikki MAL-kunnat paitsi Mynämäki hyväksyivät ohjelman. Ohjelma tullaan päivittämään uudella MAL-sopimuskaudella.

Kuntien toimenpide- ja kaavoitusohjelmissa olemassa oleva tonttireservi ja vireillä tai suunnitelmissa olevat asemakaavat kohdentuvat melko hyvin rakennemallin mukaisille alueille. Toimenpide- ja kaavoitusohjelmien arvioidusta asukasluvun kasvusta suurin osa kohdistuu ydinkaupunkialueelle ja ydinkaupunkialueen ulkopuolisiin taajamakes-

kuksiin. Enemmistössä kunnista alle prosentti arvoidusta väestönkasvusta kohdistuu ydinkaupunkialueen tai taajamakeskusten ulkopuolelle.

Kaupunkiseudun asunto- ja maapoliittisen ohjelman mukaan kunnat kaavoittavat ensisijaisesti omille mailleen 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 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.

Tonttivarantotavoitteiden toteutumista seurataan kerran vuodessa päivitettävillä varantotaulukoilla. Tontinluovutuksen valintatapa ja luovutusmuoto sekä -ehdot ratkaistaan itsenäisesti kunnissa. Tavoitteena on pitää tonttien markkinahintataso kohtuullisena. 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. Rivitalotonttien kysyntä oli seurantakauden alkupuolella yleisesti erityisen hiljaista, mutta kysyntä on palautunut normaalitasolle useissa kunnissa. Mm. Raisiossa ja Turussa rivitalotontteja on asemakaavalla muutettu omakotitonteiksi. Yksityisen tonttivarannon osuus on paikoin merkittävä.

Yritystontteja kunnissa on pääsääntöisesti tarjolla riittävästi. Kaupan toimijoiden osalta tonttien kysyntätilanne on epävarma tällä hetkellä aukioloaikojen vapautumisen vuoksi. 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. Näitä ovat vähittäiskaupan suuryksiköt (yli 2000 m²:n kokoiset kaupan myymälät) ja paljon tilaa vaativan erikoistavarakaupan (tiva) yksiköt (moottoriajoneuvojen kauppa, rengas-, vene-, huonekalu-, sisustustarvike-, rauta-, rakennustarvike-, kodinkone-,

maatalous- ja puutarha-alan kauppa). Raporttia kirjoitettaessa on valmisteilla esitys maankäyttö- ja rakennuslain muuttamiseksi.

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.

Seudullinen asunto- ja maapoliittinen ohjelma 2014–2017 on hyväksytty ohjeellisesti noudatettavana kaikissa MAL-kunnissa lukuun ottamatta Mynämäkeä. Kuntakohtaisten maa- ja asuntopoliittisten ohjelmien päivitys on parhaillaan valmistelussa useissa kunnissa.

Kunnilta saadun tiedon perusteella asunto- ja työpaikkatontteja näyttäisi olevan pääosin riittävästi tarjolla.

2.2 Keskustojen ja taajamien kehittäminen yhdyskuntarakenteen eheyttämiseksi

Seurantakohteet

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

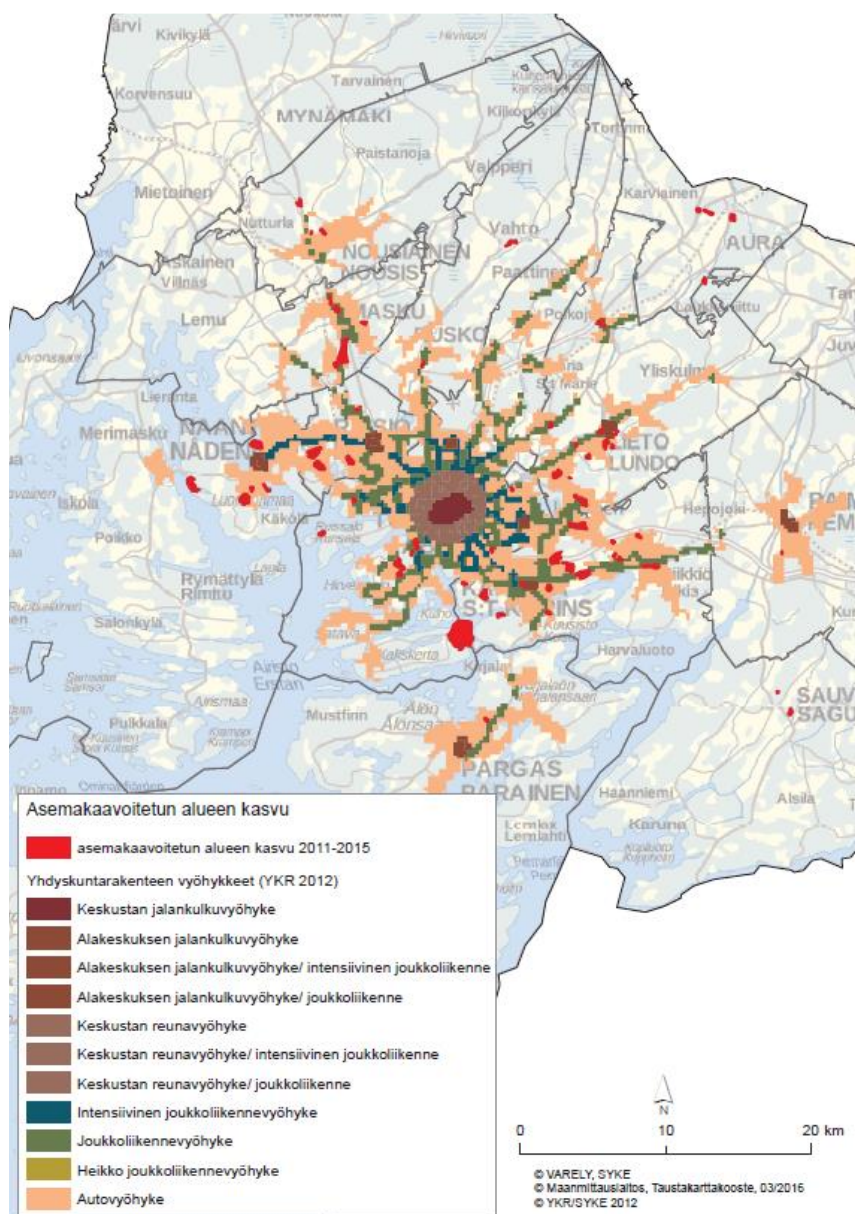
Tavoite

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

Toteuma

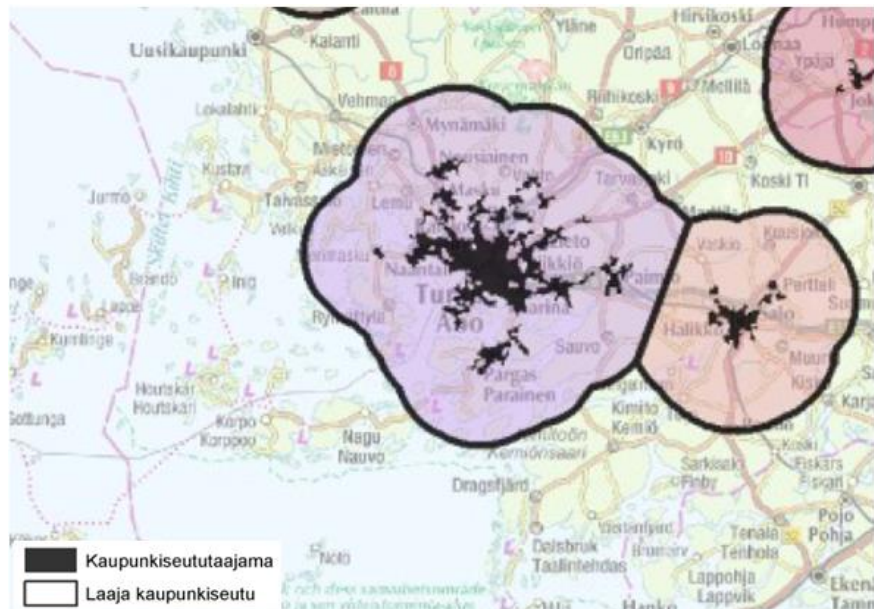
Keskustojen ja taajamien kehittäminen on jatkuvaa toimintaa kunnissa. Toiminnan arviointi sisältyy osaltaan kuntakohtaisista ohjelmista koottuun seudulliseen rakennemallin toteuttamisohjelmaan 2014–2017.

Vuonna 2012 asemakaavoitettu alue kasvoi pääasiassa rakennemallin ydinkaupunkialueella ja sen ulkopuolisissa keskuksissa. Kasvu on kohdistunut pääosin autovyöhykkeelle joukkoliikennevyöhykkeen tuntumaan. Vuosina 2013–2015 kehitys on jatkunut samansuuntaisena. Asuin- ja yritysalueita on kaavoitettu ydinkaupunkialueella joukkoliikennevyöhykkeen tuntumaan, mutta myös autovyöhykkeelle. Melko laajoja alueita on asemakaavoitettu autovyöhykkeelle vapaa-aika- ja matkailutoiminnoille. Asemakaava-alue on laajentunut myös taajamissa ydinkaupunkialueen ulkopuolella.



Kuva 5: Asemakaavoitetun alueen kasvu vuosina 2011–2015.

ELY-keskusten strategiseen tulossopimukseen on sisällytetty yhdyskuntarakenteen seurantaindikaattori väestötiheydeltään vähintään 20 asukasta/ha alueilla asuvan väestön osuus kaupunkiseututajaman väestöstä (kuva 6). Vähintään 20 asukasta hehtaarilla nähdään asukastiheydeksi, joka tukee kannattavan joukkoliikenteen järjestämistä. Yhdyskuntarakenne näyttäisi Turun kaupunkiseudun osalta olevan kehitymässä myönteiseen suuntaan, mutta v. 2000 tason (v. 2015 tavoite) saavuttaminen on vielä kaukana (taulukko 3).



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

Kuva 6. 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 3. Väestön osuus Helsingin, Tampereen ja Turun kaupunkiseututaajamissa, jotka asuvat alueilla joilla väestötiheys on vähintään 20 asukasta hehtaarilla.

	Kaupunkiseutu	2000	2005	2010	2011	2012	2013	2014	tavoite 2015
1	Helsinki	81,2 %	80,5 %	80,7 %	80,8 %	81,0 %	81,2 %	81,5 %	81,2 %
2	Tampere	68,0 %	67,3 %	67,4 %	67,1 %	66,9 %	67,0 %	67,2 %	68,0 %
3	Turku	64,1 %	61,8 %	59,7 %	59,5 %	59,7 %	60,2 %	60,1 %	64,1 %

Toinen indikaattori, jolla kuvataan suunnitelmallisuutta, on asema-kaava-alueelle sijoittuvien uusien asuntojen osuus kaikista uusista asunnoista. Kehitys vuosina 2007–2014 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 4. Asemakaava-alueille sijoittuneiden uusien asuntojen osuus kaikista uusista asunnoista Helsingin, Tampereen ja Turun laajalla kaupunkiseudulla vuosina 2007–2014. Uusiin asuntoihin on laskettu mukaan valmistuneet asuinhuoneistot, sellaiset valmistuneet vapaa-ajan asuinrakennukset, joissa on vakituista asutusta, sekä käyttötarkoituksen muutokset ympärivuotiseen asuinkäyttöön. (Väestörekisterikeskus). Vuoden 2015 tietoja ei ole ollut saatavilla kirjoitettaessa raporttia.

Laaja kaupunkiseutu	Asemakaava-alueella sijaitsevien uusien asuntojen osuus							
	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Helsinki	93 %	92 %	93 %	95 %	97 %	97 %	97 %	98 %
Tampere	90 %	88 %	89 %	90 %	93 %	95 %	94 %	93 %
Turku	87 %	85 %	82 %	89 %	91 %	92 %	92 %	93 %

Johtopäätökset

Asemakaavoitettu alue on vuosina 2012–2015 laajentunut pääasiassa ydinkaupunkialueella ja joukkoliikennevyöhykkeiden tuntumassa. Väestön sijoittumista väestötiheydeltään joukkoliikenteen mahdollistavalle alueelle pitäisi edelleen tukea.

Vuosien 2010–2015 väestönkasvusta 83 % on kohdistunut ydinkaupunkialueelle ja 15 % ydinkaupunkialueen ulkopuolelle. Ydinkaupunkialueen ulkopuolella 74 % väestönkasvusta on kohdistunut rakennemallissa määriteltäviin taajamakeskuksiin.

Seudullisessa rakennemallin toteuttamisohjelmassa on arvioitu, että vuosien 2015–2017 aikana asemakaavoitettujen ja asemakaavoitettavien 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 lieverakentamisen ohjauksen seudullisten periaatteiden valmistelu- ja päätöksentekotilanne, näkyvyys seudullisessa asunto- ja maankäyttöohjelmassa
- Hajarakentamisen osuus uudistuotannosta
- Suunnittelutarveratkaisujen ja poikkeamispäätösten määrän kehityksennäköisyyden
- Valtion tukitoimenpiteiden edistyminen

Tavoite

Kunnat laativat ja hyväksyvät haja- ja lieverakentamisen ohjauksen seudulliset periaatteet tällä sopimuskaudella. Taajamien lievealueille sijoitettavaa, yksittäisiin lupiin perustuvaa pientalorakentamista vähennetään. Periaatteet laaditaan osana valmisteltavaa seudullista asunto- ja maankäyttöohjelmaa. Aiesopimuksen sopijapuolet pyrkivät suunnittelutarveratkaisujen ja poikkeamispäätösten kriteereitä selkeyttämällä vaikuttamaan siihen, että kunnilla on välineitä tämän tavoitteen toteuttamiseen.

Toteuma

Yhdyskuntarakenne kehittyy osittain suunnittelematta. Taajama-alueet ovat laajempia kuin asemakaavoitettu alue. Tähän vaikuttaa suunnittelutarveratkaisuin syntynyt rakentaminen. Taajama-alueen suunnittelematon rakentaminen aiheuttaa haitallista yhdyskuntakehitystä. Suunnittelutarvelupiin perustuva rakentaminen taajamissa asemakaavoitetun alueen ulkopuolella vaikeuttaa asemakaavoitetun alueen laajentamista tulevaisuudessa mm. yhdyskuntatalouden kannalta järkevällä tavalla.

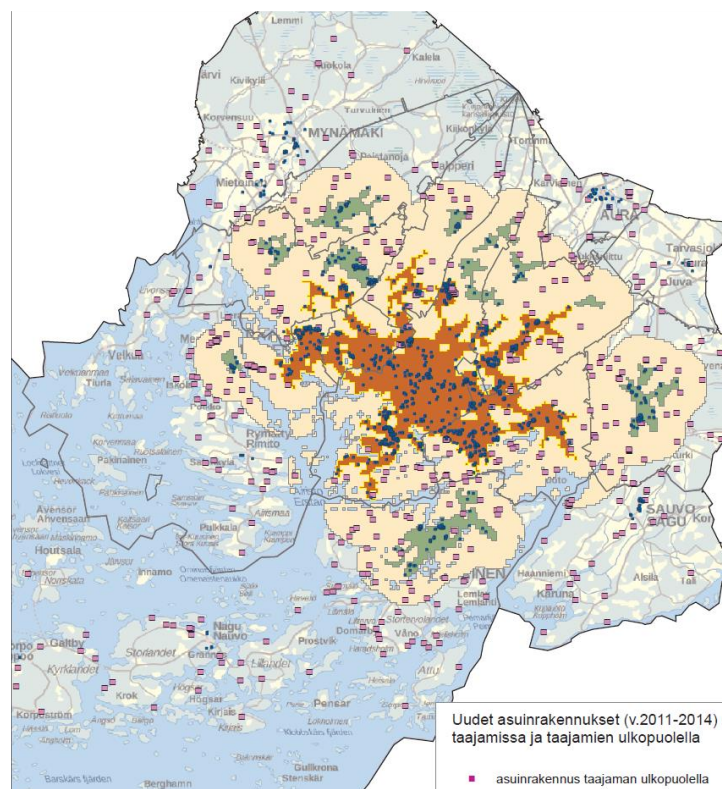
Taajamien ulkopuolelle sijoittuvien asuinrakennusten määrä on kokonaisuutena huomattava. Ydinkaupunkiseudulla määrä on kuitenkin

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 %, vuonna 2013 16 % ja vuonna 2014 25 % uusista asuinrakennuksista. Vuosi 2014 poikkeaa aiempien vuosien kehityksestä.

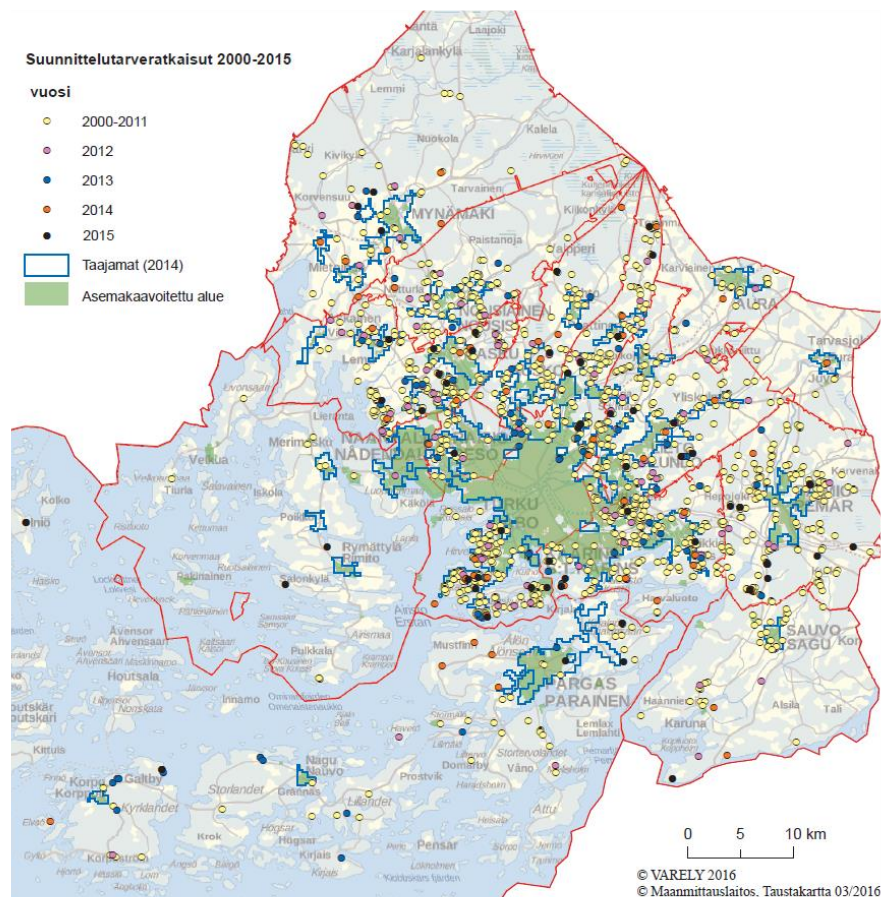
Taulukko 5. Uusien asuinrakennusten määrä ja sijoittuminen Turun kaupunkiseudun kunnissa vuosina 2012–2014.

Kunta	2012			2013			2014		
	Taajaman ulko-puolella	Taaja-massa	Yht.	Taajaman ulko-puolella	Taaja-massa	Yht.	Taajaman ulko-puolella	Taaja-massa	Yht.
Aura	6	6	12	6	10	16	2	8	10
Kaarina	8	102	110	4	92	96	17	72	89
Lieto	5	81	86	5	45	50	10	31	41
Masku	11	36	47	5	26	31	3	35	38
Mynämäki	7	16	23	5	13	18	4	3	7
Naantali	20	32	52	18	30	48	21	27	48
Nousiainen	7	9	16	7	9	16	4	4	8
Paimio	14	35	49	13	25	38	8	19	27
Parainen	31	30	61	21	24	45	25	8	33
Raisio		12	12		28	28	3	21	24
Rusko	7	28	35	3	30	33	8	18	26
Sauvo	10	4	14	3	6	9	5	6	11
Tarvasjoki	3	3	6						
Turku	4	187	191	2	136	138	18	133	151
Yhteensä	133	581	714	92	474	566	128	385	513

Seuraavat kartat osoittavat uusien asuinrakennusten sijoittumisen vuosina 2011–2014 (kuva 7) sekä vuosina 2000–2014 myönnettyjen suunnittelutarveratkaisujen sijoittuminen (kuva 8). Suunnittelutarveratkaisuihin perustuva rakentaminen on jatkunut samaan tahtiin kuin aiempinakin vuosina.



Kuva 7. Vuosina 2011–2014 valmistuneet uudet asuinrakennukset taajamissa ja taajamien ulkopuolella.



Kuva 8. Myönnetty suunnittelutarveratkaisut vuosina 2000-2015.

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 suunnittelutarveharkintamennettelyä. Tällöin rakentaminen ei saa aiheuttaa haittaa tulevalle kaavotukselle 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.

Ympäristöministeriön kaupunkiseutujen kehysalueiden ja maaseudun alueidenkäytön ohjaamiseen liittyvän KAMA-hankkeen tuloksia on hyödynnetty Maankäyttö- ja rakennuslain muutoksen valmistelussa, koskien mm. yleiskaavan käyttöä rakennusluvan perusteena, täsmennettä-

essä rakennusluvan erityisiä edellytyksiä suunnittelutarvealueella, joustavoitettaessa maa- ja metsätalousalueeseen liittyvää rakentamista sekä mahdollistettaessa suunnittelutarveratkaisujen tekemistä myös alueellisena.

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.

Kaupunkiseudun kuntien asemakaavoittamattomille alueille rakentaminen ratkaistaan pääosin MRL:n mukaisilla suunnittelutarveratkaisulla lain mukaisten edellytysten mukaisesti. Kaupunkiseudun suunnittelutarvelupien määrä on pääosin ollut maltillinen viime vuosina. Kunnissa on oikeaa harkintakykyä hajakentämisen 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 kynnyselle, jossa suunnittelutarve aina edellyttäisi asemakaavan laatimista taajamien kehysalueilla.

2.4 Palveluiden saavutettavuuden edistäminen yhdyskuntarakenteen eheyttämiseksi

Seurantakohteet

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

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.

Toteuma

Varsinais-Suomen liitossa on tehty paikkatietopohjaisen palveluverkon nykytilanteen kartoitus. Valmis aineisto on selailtavissa Lounais-Suomen aluetietoportaaliissa Lounaistieto.fi ja tarkasteltavissa Lounaispaikan karttapalvelussa.

Varsinais-Suomen liitto on kutsunut kokoon maakunnan kattavan palveluverkkotyöryhmän, jonka tarkoituksena on muodostaa ja ylläpitää maakunnallinen palvelupisteaineisto. Työryhmä aloitti toimintansa keuhkuussa 2013. Palvelupistetietoja on vuoden 2016 alussa 5490 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. Vuonna 2016 päivitetty aineisto on myös viety Turun kaupungin toimesta Fölin tietokantoihin ja lisätty Lounaistiedon karttapalveluun sekä Lounaistiedon avoimiin aineistoihin ladattavaksi.

Tarkoitus on käydä aineisto kerran vuodessa läpi ja tehdä ajantasaispäivitykset. 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. 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 päätöksen-tekotilanne kunnissa
- Seudulliset ympäristöohjelmat
- Rakennus- ja ympäristön-suojeluvallontayhteistyö 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 pilttialueen 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 kunnissa 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 resurssivias Lounais-Suomi. Kehityspoluksi vuoteen 2030 on valittu kestävät valinnat, luonto- ja kulttuuriympäristö, lähivedet, ruokalautanen ja resurssiviasaus. Kussakin kehityspolussa on kolme painopistettä vuosille 2014–

2020. Ympäristön laatua edistäviä painopisteitä ovat mm. luontoalueiden saavutettavuus, kulttuuriympäristön tunnettuus, ekologiset verkostot, lähivesien kuormitus kuriin, sadevesien valunta hallintaan, hiili-neutraalit 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 tehtiin 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 kaa-voituksen 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 rakennusinventoinnit saaristossa ja Turussa. Sen sijaan yhteisten rakennetun ympäristön laatukriteerien valmistelua ei ole käynnistetty. Laatukriteerien valmistelu on kirjattu tavoitteeksi uuteen MAL-sopimukseen.

3 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.

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 korkotukilainoitusten ja valtioneuvoston tukien kohdentuminen kaupunkiseudulle
- Valtion avustukset kunnallistekniikan rakentamiseksi
- Ikäntyneiden ja erityisryhmien asumisen investointien 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 matkustajapotentiaalia 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 valtioneuvoston tukien edistämällä seudullista kohtuuvuokraisena ja energiatehokkaana 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 ikäntyneiden ja erityisryhmien asumista investointituilla ja korjausavustuksilla.

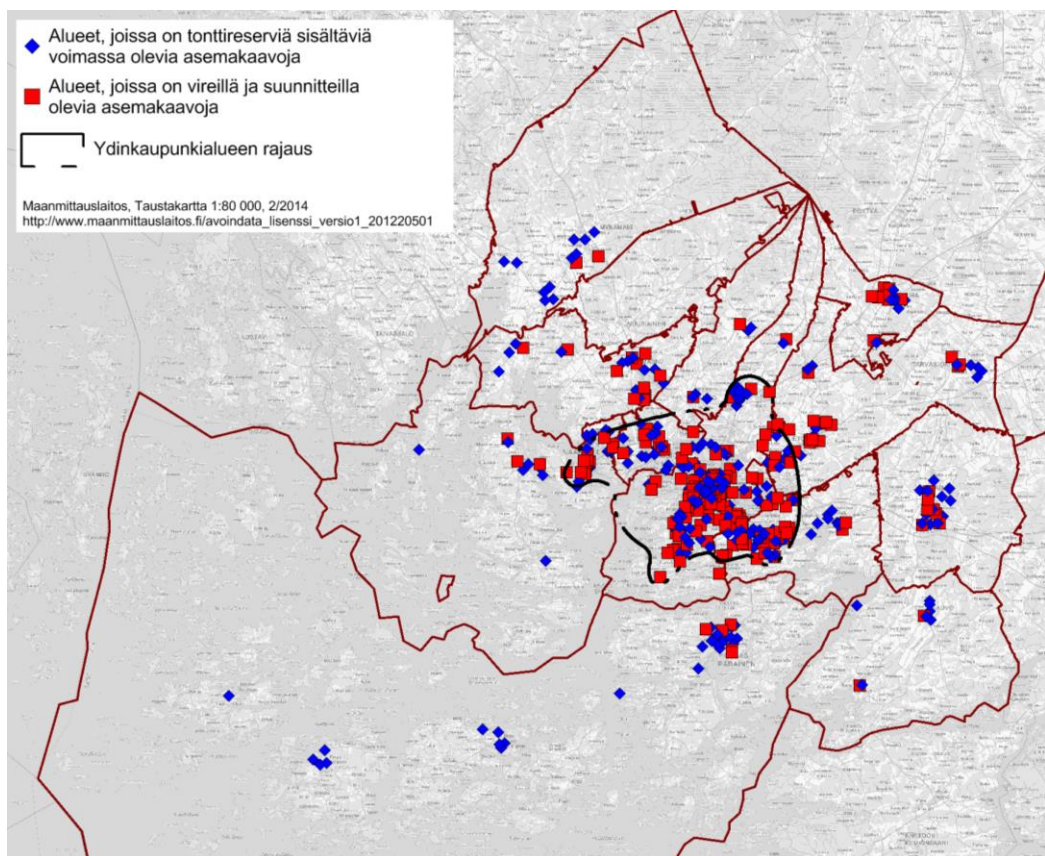
Toteuma

Seudullinen rakennemallin toteuttamisohjelma vuosille 2014–2017 valmisteltiin vuonna 2013 (vrt. luku 2.1). Ohjelma oli 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 mitoituslukujen avulla.

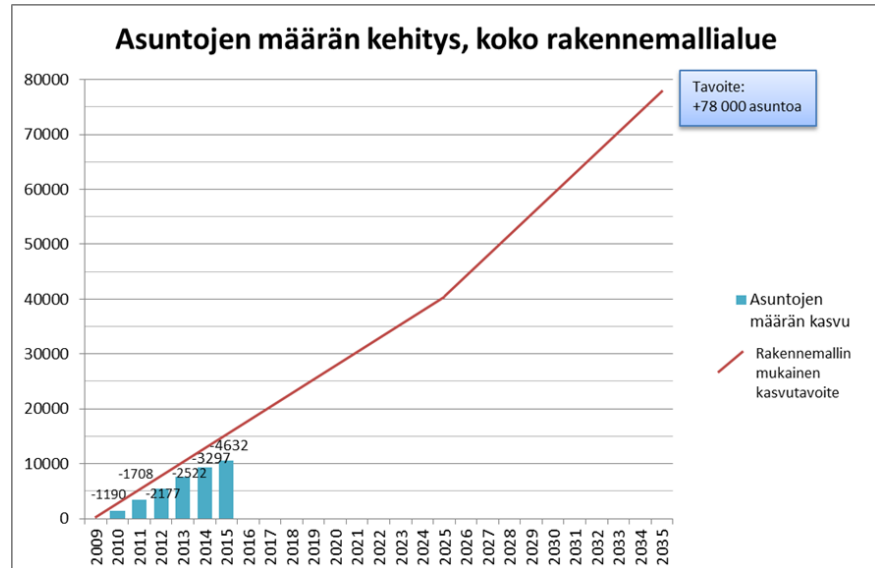
Voimassa olevien asemakaavojen reservissä on yhteensä noin 17 000 asuntoa, joihin voi laskennallisesti sijoittua 30 000 asukasta. Lisäksi viireillä tai suunnitteilla olevista asemakaavoista tulee valmistumaan noin 40 000 asuntoa, jotka riittävät laskennallisesti noin 68 000 asukkaalle. Toimenpide- ja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

Kuvassa 9 on alkuvuoden 2015 tilanne voimassa olevien tonttireserviä sisältävien ja viireillä tai suunnitelmissa olevien asemakaavojen sijainnista kaupunkiseudulla.



Kuva 9. Alueet, joissa on tonttireserviä sisältäviä voimassa olevia asemakaavoja ja viireillä tai suunnitelmissa olevia asemakaavoja 2015 (Kuntien toimenpide- ja kaavoitusohjelmien lähtöaineisto, päivitystiedot kunnilta).

Vuosina 2010–2015 asuntoja on valmistunut rakennemallialueella yhteensä noin 10 500. Vuosittainen kasvu on vaihdellut välillä 1 198 ja 2 188 asuntoa (kuva 10). Rakennemallissa tavoiteltu kasvutahti vuoteen 2025 saakka on noin 2 530 asuntoa/vuosi. Näyttää siltä, että rakennemallin väestönkasvutavoitteet ovat saavutettavissa tavoiteltua pienemmällä asuntojen määrän kasvulla.



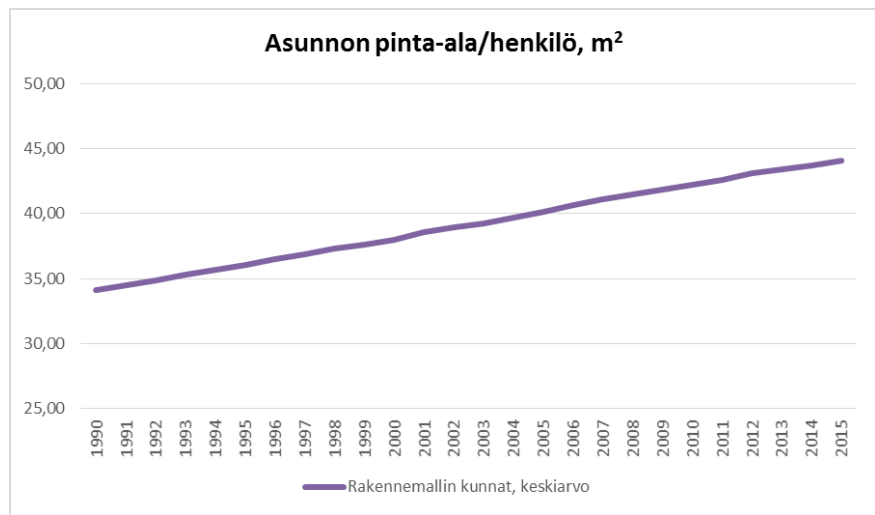
Kuva 10. Asuntojen määrän kasvu rakennemallialueella 2010–2015. Kaaviossa esitetyt luvut kuvaavat toteuman ja tavoitteen välistä erotusta. (Tilastokeskus 2016)

Ydinkaupunkialueen kunnissa asuntoja on rakentunut vuosina 2010–2015 yhteensä 8732 asuntoa, joka on 68 % rakennemallissa esitetystä tavoitteesta. Lähimmäksi asuntotuotantotavoitetta on päästy Liedossa sekä Turussa, joissa väestönkasvu on ollut rakennemallin tavoitetta edellä vuonna 2015.

Taulukko 6. Rakennettujen asuntojen määrä kaupunkiseudun ydinkaupunkialueen kunnissa 2010-2015.

2010–2015	Rakennettujen asuntojen määrä	Rakennemallin tavoite
Kaarina	1 173	2 535
Lieto	771	856
Naantali	618	1 220
Raisio	545	1 285
Turku	5 625	6 885
YHTEENSÄ	8 732	12 781

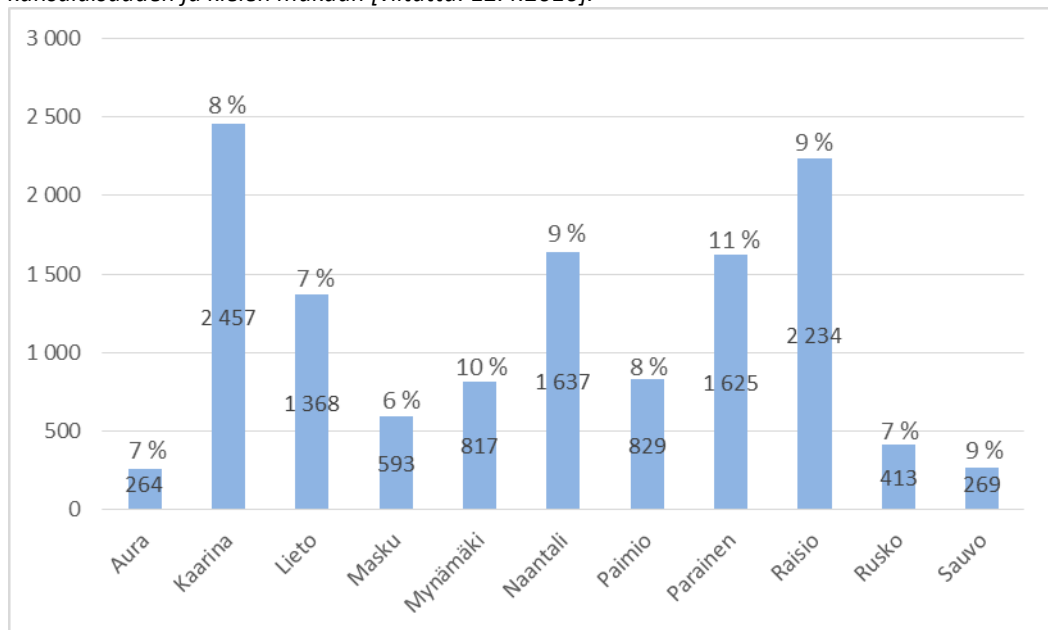
Asumisen väljyys on kasvanut Turun rakennemallikunnissa melko tasaisesti 1990-luvulta lähtien, keskimäärin 0,40 m² vuositaitia. Vuosien 2010–2015 keskiarvo on ollut 0,37 m²/vuosi. Vuosina 2014–2015 väljyydenkasvu oli vain 0,31–0,32 m²/hlö. Nähtäväksi jää, toteutuuko rakennemallin oletettu 10 k-m²/hlö asumisväljyyden kasvu vuoteen 2035 mennessä.



Kuva 11. Väljyyskasvun kehitys 1990-2015 rakennemallin kunnissa

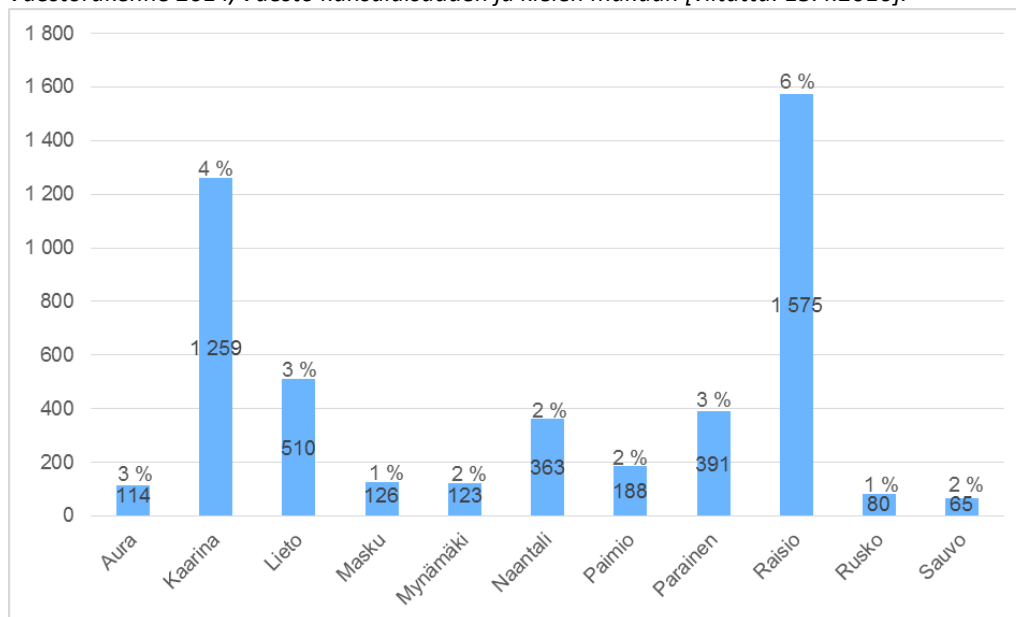
Yksi merkittävimmistä väestörakenteen muutoksista on väestön ikään-
tyminen, jonka vuoksi asuntotuotannossa on erityisesti huomioitava es-
teettömyys sekä palvelujen saavutettavuus. Tilastokeskuksen väestöti-
lastojen ja -ennusteen mukaan Turun seudun MAL-kuntien väestöstä yli
65-vuotiaita on 26 % (94 046) vuonna 2035, kun vuonna 2009 yli 65-
vuotiaiden osuus oli 17 % (54 550). Vuoden 2015 lopulla 8,6 % (29 132)
Turun kaupunkiseudun aiesopimuskuntien väestöstä oli yli 74-
vuotiaita. Absoluuttisesti eniten ikääntyneitä on Turussa (16 626, 9 %)
ja suhteellisesti eniten Paraisilla (11 %) ja Mynämäellä (10 %).

Taulukko 7. Yli 74-vuotiaiden määrä ja osuus väestöstä aiesopimuskunnissa (pl. Turku)
31.12.2015. (Lähde: Tilastokeskus - Väestötilastopalvelu, Väestörakenne 2015/Väestö
kansalaisuuden ja kielen mukaan [viitattu: 12.4.2016].)



Vieraskielisiä, eli muun kuin suomen- ja ruotsinkielisiä, asui Turun kau-
punkiseudulla vuoden 2015 lopulla yhteensä 23 588 henkeä, joka on
noin 7 % aiesopimuskuntien väestöstä. Vieraskielisten määrä jakautuu
kaupunkiseudulla hyvin epätasaisesti. Eniten vieraskielisiä asuu Turussa
(18 794; 10 % väestöstä), toiseksi eniten Raisiossa (1 575; 6 % väes-
töstä) ja kolmanneksi eniten Kaarinassa (1 259, 4 %). Mikäli vieraskielis-
ten määrä Turussa kasvaa lähivuosina samoin kuin vuosina 2011–2015
keskimäärin, ylittyy 20 000 raja vuonna 2017.

Taulukko 8: Vieraskielisten (muiden kuin suomen ja ruotsinkielisten) määrä ja osuus aiesopimuskuntien väestöstä (pl. Turku) 31.12.2015. (Lähde: Tilastokeskus - Väestötilastopalvelu, Väestörakenne 2014/Väestö kansalaisuuden ja kielen mukaan [viitattu: 13.4.2016].



Vieraskieliset asuvat Turussa erityisesti Varissuolla, Lausteella ja Hari-tussa. Varissuolla vieraskielisten osuus on noin 40 %, Lausteella ja Hari-tussa vieraskielisten osuus väestöstä oli yli 30 % vuonna 2014. Nämä ovat alueita, joihin huono-osaisuus on kasaantunut viime vuosikymme-ninä (Nikkanen, Mikko (2010): *Turun alueellinen erilaistuminen vuosina 1970–2008*, Jarkko Rasinkangas (2013): *Sosiaalinen eriytyminen Turun kaupunkiseudulla*).

ARA on Asuinalueiden kehittämisohjelman 2013–2015 puitteissa myön-tänyt Turun kaupungille 166 400 euroa vuosille 2013–2015 eriytynei-den asuinalueiden (lähiöiden) elinvoiman edistämiseksi sekä segregaa-tion ehkäisemiseksi. Hankekokonaisuuden toimenpiteet kohdistuvat Halisten, Pansio-Pernon ja Varissuon asuinalueille.

Seudullisessa asunto- ja maapoliittisessa ohjelmassa on asetettu tavoit-teet vuosien 2014–2025 asuntotuotannolle hallintamuotojen sekä talo-tyyppien osalta. Nämä tavoitteet on esitetty taulukoissa 9 ja 10. Pyrki-myksenä on kehittää yhteisvastuullisuutta kasvattamalla vuokra-asun-tojen tarjontaa ja lisäämällä asuinalueiden monipuolisuutta. Rakenne-mallin tavoitteiden saavuttamiseksi kerrostaloasuntotuotannon osuutta pyritään kasvattamaan erityisesti ydinkaupunkiseudulla.

Taulukko 9: MAL-kuntien asuntotuotantotavoite hallintamuodoittain 2014–2025 (Turun kaupunkiseudun 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 10: MAL-kuntien asuntotuotantotavoite talotyypeittäin 2014–2025 (Turun kaupunkiseudun 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 tukeman vuokra-asuntotuotannon 20 %:n osuudesta uustuotannosta pidettiin seudun kunnissa haastavana. Suunnanmuutoksella toteutetaan seudulla yhteisvastuullista asuntopolitiikkaa.

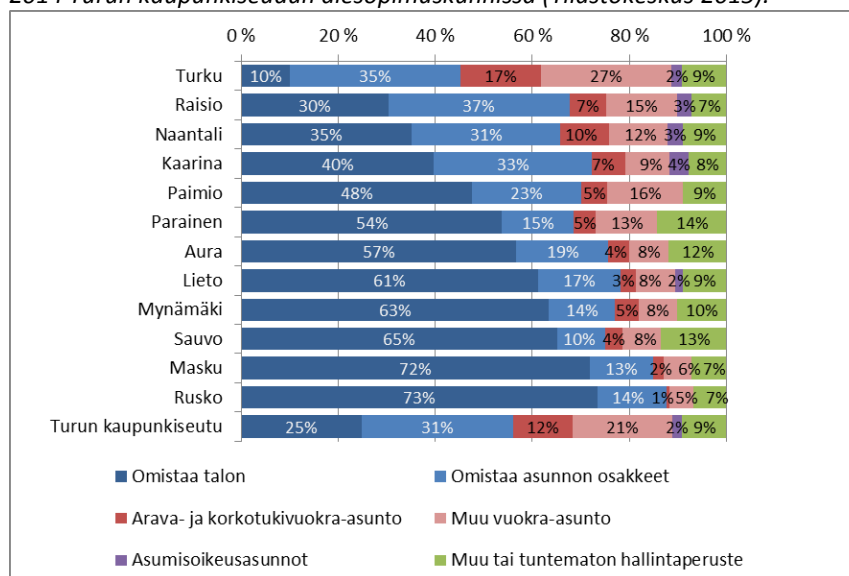
Taulukko 11: Arava- ja korkotukivuokra-asuntojen kuntakohtaiset tuotantota-
voitteet 2014–2025 (Kaupunkiseudun asunto- ja maapoliittinen ohjelma)

Kunta	Tilanne 31.12.2013	Tavoite 2014–2025	Tavoitetilanne 31.12.2025*
Turku	17 %	20 %	17 %
Kaarina	7 %	12 %	8 %
Naantali	11 %	15 %	12 %
Raisio	8 %	5 %	7 %
Yhteensä	8 %	11 %	9 %
Aura	5 %	4 %	5 %
Lieto	3 %	6 %	4 %
Masku	3 %	3 %	3 %
Mynämäki	5 %	7 %	5 %
Paimio	6 %	7 %	6 %
Parainen	4 %	10 %	5 %
Rusko	1 %	4 %	1 %
Sauvo	4 %	0 %	3 %
Yhteensä	4 %	6 %	4 %

*Tavoitetilanteen osalta ei ole huomioitu poistumaa.

Tällä hetkellä asuntojen hallintamuodot jakautuvat kaupunkiseudun kuntien kesken hyvin eri tavalla (taulukko 12). Turun kaupunkiseudun asukasluvultaan isoimmissa kaupungeissa sekä vuokra-asumista että asumisoikeusasumista on tarjolla enemmän kuin kehyskunnissa. Turussa vuokra-asuntoja on yhtä paljon kuin omistusasuntoja.

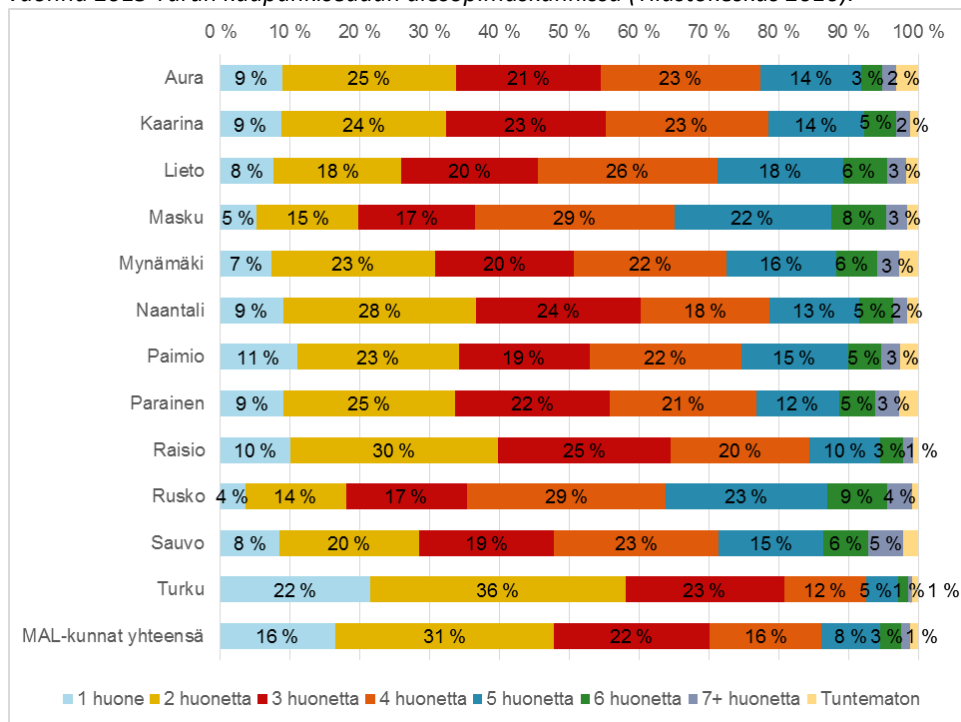
Taulukko 12. Asuntojen hallintaperusteen osuus kaikista asunnoista vuonna 2014 Turun kaupunkiseudun aiesopimuskunnissa (Tilastokeskus 2015).



Vuonna 2014 omistustalojen ja asumisoikeusasuntojen lukumäärä kasvoi MAL-kunnissa hieman verrattuna edelliseen vuoteen. Omistusasuntojen sekä arava- ja korkotukivuokra-asuntojen määrä väheni kumpikin noin 300 asunnolla. Selkeästi eniten kasvoi muiden vuokra-asuntojen lukumäärä (+3 719 asuntoa). Osa muiden vuokra-asuntojen kasvusta tosin selittyy muu tai tuntematon hallintaperuste -luokan alle merkittyjen asuntojen määrän merkittävästä vähenemisestä edellisvuoteen verrattuna. Vuoden 2015 tietoja ei ole raportoitu kirjoitettaessa vielä saatavilla.

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

Taulukko 13. Asuntojen huoneiden lukumäärien (pl. keittiö) osuus kaikista asunnoista vuonna 2015 Turun kaupunkiseudun aiesopimuskunnissa (Tilastokeskus 2016).



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

Valtio on vuosina 2012–2015 myöntänyt Turun kaupunkiseudulle korkotukea ja takauslainoja yhteensä 224 miljoonaa euroa. Kohteissa on yhteensä 4 585 asuntoa. Vuosina 2012 ja 2013 valtion tuki ja takaukset olivat yhteensä noin 102 miljoonaa euroa. Vuokratalo- ja asumisoikeushankkeet (yhteensä 35 kpl) sijoittuvat ydinkaupunkiseudun kuntiin. Kohteissa on yhteensä 1 951 asuntoa (liite 1). Vuonna 2014 korkotukea ja takauslainoja myönnettiin yhteensä noin 64 miljoonaa euroa. Kohteissa on yhteensä 2 027 asuntoa. Hankkeet sijoituivat Kaarinaan, Raisioon ja Turkuun. Vuonna 2015 korkotukia ja takauslainoja myönnettiin yhteensä 58 miljoonaa euroa. Kohteissa on yhteensä 607 asuntoa. Hankkeet sijoituivat Kaarinaan, Lietoon, Mynämäelle, Naantaliin, Paimioon ja Turkuun.

Valtio on vuosina 2012–2015 myöntänyt yhteensä noin 56,9 miljoonaa euroa investointiavustuksia erityisryhmien asumiseen. Avustuksista 92 % on kohdistunut uudistuotantoon. Vuosina 2012 ja 2013 valtion Turun kaupunkiseudulle myöntämien investointiavustuspäätökset erityisryhmien (mm. opiskelijat, ikääntyneet, kehitysvammaiset, päihdehuolto- ja palveluiden 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. Vuonna 2015 erityisryhmäkohteet saivat investointiavustusta Turun kaupunkiseudun MAL-kunnissa yhteensä 9,8 miljoonaa euroa. Uudistuotantokohteiden osuus oli noin 7,6 miljoonaa euroa (5 hanketta) ja perusparannuskoh- teiden osuus noin 2,1 miljoonaa euroa (1 hanke).

Noin 70 % investointiavustuksen vuosina 2012–2013 saaneista koh- teista sijaitsee Turussa ja 30 % muualla kaupunkiseudulla (2 Kaarinassa, 2 Paraisilla ja 1 Raisiossa). Kohteissa on yhteensä 1 056 asuntoa. Kaikki hankkeet eivät ole saaneet hakemaansa valtion avustusta. Ilman ehdol- lista avustus- ja korkotukivarausta jäi vuosina 2012–2013 yhteensä 15 erityisryhmien hanketta. Haetut avustukset olivat yhteensä noin 30 mil- joonaa 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 si- jaitsee Turussa ja 1 Kaarinassa. Kohteissa on yhteensä 368 asuntoa. Vuoden 2015 hankevalinnassa kaikki seudun hankehakemukset (4 Tu- rusta, 2 Naantalista ja 1 Mynämäeltä) saivat ARA:lta mahdollisen erityis- ryhmien investointiavustusvarauksen eli yhteensä 16,6 miljoonaa eu- roa.

Kuntien erityisasumisen tulevaisuuden tarpeita on selvitetty lähivuo- sien osalta asunto- ja maapoliittisessa ohjelmassa. Jatkossa voidaan selvittää mahdollisia yhteistyötarpeita. Asunto- ja maapoliittisen ohjel- man laatimisen yhteydessä on käyty keskustelua seudullisesta asunto- toimen yhteistyöstä. Tarkoituksena on jatkossa selvittää asuntotoimen uudelleen järjestelyjen tarve ja toteuttamismahdollisuudet kaupunki- seudun kunnissa.

ARA on myöntänyt Turun kaupunkiseudulle (Ruskon Päälistönmäen alueelle sekä Turussa Kakolan, Linnanfältin sekä Suikkilan Kartanon alu- eille) kunnallistekniikan rakentamisavustuksia vuosille 2013–2015 yh- teensä noin 2,8 miljoonaa euroa. Avustukset ovat noin 30 % kohteiden investointikustannuksista. Myönnetty avustus oli vuonna 2013 yh- teensä 1,4 miljoonaa euroa, vuonna 2014 1,16 miljoonaa euroa ja vuonna 2015 0,25 miljoonaa euroa.

ARA on tarkentanut erityisryhmien avustushankkeiden ohjausta, jotta valtionavustukset ohjautuisivat eri käyttäjäryhmien pitkäkestoisen tar- peen mukaan. Vuonna 2014 valtioneuvosto kiristi ARA-tuotannon es- teettämyysvaatimuksia edellyttämällä, että tuettujen hankkeiden kaik- kiin asuntoihin on esteetön pääsy. Vuonna 2015 tästä taas luovuttiin. Elokuussa 2014 helpotettiin ARA-tuen myöntämistä asumisoikeusasun- noille, kun vastaavan vuokra-asuntomäärän tuottamisvaatimuksesta luovuttiin. Kunnat ovat kokeneet ehtojen kiristyneen.

Vuonna 2014 ei Turun seudulla alkanut yhtään uutta tavallista vuokra- talohanketta eikä vuoden 2014 lopussa ollut ARAssa vireillä myöskään yhtään tavallista vuokratulohanketta. Vuonna 2014 seudulla alkoi kui- tenkin 191 erityisryhmien vuokra-asunnon ja 58 takauslainalla tehtävän vuokra-asunnon rakentaminen. Lisäksi vuoden lopussa oli varausvai- heessa 242 erityisryhmien asuntoa ja 104 asumisoikeusasuntoja sekä hakemusvaiheessa 49 takauslaina-asuntoa.

Vuonna 2015 Turun seudulla alkoi 488 korkotuettua ARA-asuntoa ja lisäksi 100 takauslainoitettua vuokra-asuntoa. Korkotuetut jakaantuivat seuraavasti: 174 erityisryhmien vuokra-asuntoa, 88 tavallista vuokra-asuntoa ja 226 asumisoikeusasuntoa. Vuoden lopussa oli varausvaiheessa 391 asuntoa, joista kaikki olivat erityisryhmien asuntoja.

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 enimmäistonttihinnoista. Näitä noudatetaan muuhun kuin asukkaiden omatoimiseen asuntotuotantoon luovutettavia tontteja. ARA on päättänyt myös vastaavista Kaarinan, Naantalin ja Raision alueilla olevista enimmäistonttihinnoista. ARA:n päätös Naantalin osalta on vuodelta 2005, Raision vuodelta 2006 ja Kaarinan vuodelta 2010. Uudella MAL-sopimuskaudella kaupunkiseudun kunnat (Kaarina, Naantali, Raisio, Turku) tulevat valmistelevaan yhdessä ARA:n vahvistettavaksi esityksen valtion tukeman asuntotuotannon enimmäistonttihinnoista vyöhykeittäin kuntarajoista riippumatta.

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 maapoliittisen ohjelman asuntotuotannon määrälliset tavoitteet vastaavat rakennemallissa esitettyjä tuotantotavoitteita. Laadulliset tavoitteet tähtäävät suunnanmuutokseen kaupunkiseudun asutuksen monipuolisuuden kehittämiseksi.

Valtio on vuosina 2012–2015 myöntänyt Turun kaupunkiseudulle korkotukea ja takauslainoja yhteensä 224 miljoonaa euroa. Kohteissa on yhteensä 4 585 asuntoa. Valtion tuki on ollut laskusuunnassa. 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. Vuonna 2015 korkotukia ja takauslainoja myönnettiin yhteensä 58 miljoonaa euroa.

Valtio on vuosina 2012–2015 myöntänyt Turun kaupunkiseudulle yhteensä noin 56,9 miljoonaa euroa investointiavustuksia erityisryhmien asumiseen. Avustuksista 92 % on kohdistunut uudistuotantoon. Vuosina 2012–2013 avustus oli noin 40 miljoonaa euroa (26 hanketta, jotka sijaitsevat pääosin Turussa) ja vuonna 2014 noin 17 miljoonaa euroa. Vuoden 2015 hankevalinnassa kaikki seudun hankehakemukset saivat ARA:lta ehdollisen erityisryhmien investointiavustusvarauksen eli yhteensä 16,6 miljoonaa euroa. Vuonna 2015 erityisryhmäkohteet saivat investointiavustusta Turun kaupunkiseudun MAL-kunnissa yhteensä lähes 10 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 maapolitiisessa ohjelmassa on määritelty erilaiset asuntotuotantotavoitteet kaupunkimaisille ja maaseutumaisille kunnille. Jatkossa tuotantotavoitteet tulisivat 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 jatkettiin 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 lupamenettelyä keventämällä voidaan edistää asuntorakentamista erityisesti kasvukeskuksissa ja lisätä asuntotuotannon kustannustehokkuutta. Kokeilu johti lakimuutosvalmisteluun vuonna 2015; poikkeamisen toimivalta siirrettiin huhtikuussa 2016 kokonaan kuntiin.

Senaatti on käynnistänyt selvityksen Turun kaupunkiseudulla, jossa kar-
toitetaan 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. Kokeilu johti lakimuutosval-
misteluun vuonna 2015; poikkeamisen toimivalta siirrettiin huhtikuussa
2016 kokonaan kuntiin.

3.3 Rakentamisen energiatehokkuus

Seurantakohteet:

- Kuntien korjausrakentami-
sen ja energianeuvonnan
palvelujen kehittyminen
- Uudet innovatiiviset ratkai-
sut asuinalueiden energia-
tehokkuuden paranta-
miseksi uudis- ja korjaus-
rakentamisessa
- Uusien asemakaavojen
energia-auditoinnin toteut-
taminen
- Valtion myöntämien kor-
jaus- ja energia-avustus-
ten kohdentuminen kau-
punkiseudulle.

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 erilli-
set neuvot korjausrakentamisessa ja energia-asioissa. Energianeuv-
ontatilaisuuksia järjestetään yhteistyössä Varsinais-Suomen kestävän
kehityksen ja energia-asioiden palvelukeskus Valonian kanssa.

Kunnissa on ollut käynnissä useita energiatehokkuuden parantamiseen
tärkeitä kehittämishankkeita. Maskussa ja Mynämäellä on ollut erilai-
sia Hinku-hankkeeseen liittyviä kehittämishankkeita. Varsinais-Suomen
Asumisoikeus Oy on toteuttanut Naantaliin matalaenergiataloja Soinis-
ten alueelle. Turun Ylioppilaskyläsäätiön opiskelijakerrostalo Ikituuri
lämpenee maalämmöllä ja viereen suunnitteilla olevan Aitiopaikan
opiskelija-asunnoissa tavoitteena on uusiutuvien energiamuotojen
käyttö.

Turussa suunnitellaan kestävää ja älykästä kaupunginosaa Skanssiin.
Skanssi on energiatehokkaan rakentamisen, kestävän liikkumisen, eko-
logisen suunnittelun ja älykkäiden yhteisöllisten palveluiden pilottialue
Turussa ja Turun kaupunkiseudulla. Turun kaupungin ja Siemens Oy:n
kolmivuotisessa strategisessa yhteistyössä 2012–2014 selvitettiin uu-
sien ja olemassa olevien alueiden kestäviä, energiatehokkaita ja älyk-
kaita ratkaisuja. Linnakaupungin alueella tavoitteena on mm. aurinko-
paneelien käyttö uusissa rakennuksissa. Turun kaupungin ja Oulun yli-
opiston yhteistyöhankkeessa (Klikk-hanke) on selvitetty käyttäjä- ja lii-
ketoimintalähtöistä korjauskonseptia, pilottikohteina Runosmäen ja Il-
poisten asuinalueet.

Muista ohjelmakokonaisuuksista saadaan eväitä innovatiivisiin ratkai-
suihin. Turku on mukana INKA Innovatiiviset kaupungit -ohjelman Tam-
pereen vetovastuulla olevassa Älykäs kaupunki -hankkeessa. Turun
osuuden projektisuunnitelmassa 11.2.2014 on energiatehokkuuteen
liittyvinä toimenpiteinä työpaketti, johon kuuluvat kärkihankkeina ”Te-
olliset symbioosit ja suljetut kierrot” sekä ”Resurssiviisaat busines-
sekosysteemit”.

Turku on mukana 6Aika-Avoimet innovaatioalustat -kärkihankkeessa. Hankkeessa pyritään mahdollistamaan uusiutuvia luonnonvaroja hyödyntäviä ja energiatehokkaita ratkaisuja. Energian osalta 6Aika-hankkeessa keskitytään erityisesti matalalämpöisen kaksisuuntaisen kaukolämpöverkon kehittämiseen yhteistyössä Turku Energian kanssa. Verkossa voi hyödyntää uusiutuvia energialähteitä ja myydä lämpöä myös kiinteistöistä kaukolämpöverkkoon. Uudenlaisen lämpöratkaisun lisäksi Turku Energia pyrkii kehittämään Skanssin alueelle myös muita uudenlaisia palveluja uusiutuvan energian hyödyntämiseen. Kaupunki pyrkii toiminnallaan tukemaan uusien innovatiivisten energiaratkaisujen syntymistä. Skanssin alueen kunnallistekniikan rakentamisessa huomioidaan uuden energiaverkon vaatimukset. Alueen tontinluovutusehtojen energialiite on laadittu yhteistyössä Turku Energian ja VTT:n kanssa.

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

Asumisen rahoitus- ja kehittämiskeskus ARA on osoittanut korjaus- ja energia-avustuksia Turun kaupunkiseudulle vuonna 2012 yhteensä noin 2 miljoonaa euroa, vuonna 2013 noin 1,3 miljoonaa euroa ja vuonna 2014 noin 0,4 miljoonaa euroa. Vuosina 2013–2014 ei ole myönnetty energia-avustuksia uusiutuvaan energiaan. ARAssa siirryttiin vuonna 2015 sähköiseen määrärahajärjestelmään, jossa näkyy kunnille myönnetty määräraha sekä sen käyttö vuosittain. Määrärahat jakautuivat vuonna 2015 kuntien kesken alla olevan taulukon mukaisesti.

Taulukko 14. Turun kaupunkiseudun MAL-aisopimuskunnille myönnetyt korjaus- ja energia-avustusmäärärahat vuonna 2015 (Lähde: ARA)

	Korjausavustukset, myönnetty	Pientalojen harkinnanvarainen energia-avustus, myönnetty	Yhteensä
Aura	0	0	0
Kaarina	7 482	8 647	16 129
Lieto	2 800	0	2 800
Masku	9 976	2 450	12 426
Mynämäki	0	3 598	3 598
Naantali	14 158	3 969	18 127
Paimio	3 530	0	3 530
Parainen	7 179	4 765	11 944
Raisio	10 280	0	10 280
Rusko	0	260	260
Sauvo	0	0	0
Turku	68 935	18 189	87 124
Yhteensä	124 340	41 878	166 218

Kehysriihen 2013 yhteydessä hyväksyttiin mittavia asuntopoliittisia 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 neuvijat korjausrakentamisessa ja energia-asioissa. Energianeuvontatilaisuudet järjestetään yhteistyössä Varsinais-Suomen kestävän kehityksen ja energia-asioden palvelukeskus Valonian kanssa. Kunnissa

on käynnissä useita energiatehokkuuden parantamiseen tähtääviä kehittämissankkeita. 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 osoittanut korjaus- ja energia-avustuksia Turun kaupunkiseudulle yhteensä noin 3,7 miljoonaa euroa vuosina 2012–2014. Vuonna 2015 ARAssa siirryttiin sähköiseen määrärahajärjestelmään, jossa näkyy kunnille myönnetty määräraha sekä sen käyttö vuosittain. Tiedot eivät ole vertailukelpoisia aikaisemmissa väliraporteissa esitettyjen vuosina 2012–2014 kunnille osoitettujen määrärahojen kanssa. Korjaus- ja energia-avustusmäärärahoja myönnettiin Turun seudun MAL-kunnille vuonna 2015 yhteensä noin 166 000 euroa.

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 15. ARAn Turun kaupunkiseudulle vuonna 2014 myöntämät peruskorjauksen käynnistysavustukset (lähde: ARA). Tukimuoto oli voimassa vuoden 2014 loppuun asti.

	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 liikkumis-
vyöhykkeillä

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 kulkumuodon valintaan.

Taulukko 16. 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 joukkoliikennedyteyksien vyöhykkeellä sen sijaan sekä väestö- että työpaikkakehitys on ollut viime vuosikymmeninä 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 joukkoliikennedyteyhyke	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

- Liikennejärjestelmätöön organisoituminen ja sen kautta syntyneet kaupunkiseudun yhteiset toimintaperiaatteet ja niiden kytkeytyminen maankäytön prosesseihin
- Liikennejärjestelmä-suunnitelman päivitystilanne
- MAL-hankeohjelman mukaisten hankkeiden valmistelu-, päätöksentekojä 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 tiivistä 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 kaikissa rakennemallialueen kunnissa, joissakin kunnissa ohjeellisena noudatettavana. 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 on ohjattu liikennejärjestelmän ohjausryhmän ja MAL-työryhmän kautta. MAL-hankeohjelman mukaisten hankkeiden perusteet, kustannusarviot ja nimikkeet on hyväksytty kuntien toimesta. Hyväksyttyjen periaatteiden pohjalta on yksimielisesti sovittu toteutettavista hankkeista. MAL-hankeohjelma koskien pieniä liikennehankkeita hyväksyttiin lokakuussa 2012. Ohjelmaan sisältyi alun perin 17 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 ole pystytty toteuttamaan. Lopullinen ohjelma piti sisällään kaikkiaan 14 hanketta 11 kunnan alueella (taulukko 17).

Hankkeet, jotka ovat pudonneet MAL-hankeohjelmasta pois:

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

Taulukko 17: MAL-hankeohjelman hankkeet.

Hanke	Kunta	Kustannusarvio (€)			Toteutuneet kustannukset (€)		
		Valtio	Kunta	Yht.	Valtio	Kunta	Yht.
Vt 8 Pitkämäki - Härkämäki kevyen liikenteen väylä	Turku	585 000	285 000	870 000	576 302	284 310	860 612
Mt 1821 Friskalan tiejärjestelyt	Turku	965 000	965 000	1 930 000	1 058 913	1 499 072	2 557 985
Mt 12191 Littoistentien kevyen liikenteen väylä	Kaarina	483 000	483 000	966 000	459 146	576 904	1 036 050
Mt 180 Kärkulan liittymän parantaminen	Parainen	194 000	0	194 000	194 000	78 215	272 215
Kalkkitien kevyen liikenteen väylä	Parainen	0	194 000	194 000	0	191 920	191 920
Auran pienet litu-kohteet	Aura	25 000	25 000	50 000	27 545	210 500	238 045
Mt 12150 Raisiontien liikennesaneeraus	Raisio	410 000	410 000	820 000	441 000	516 498	957 498
Mt 189 Kultarannan alikulku ja kevyen liikenteen väylä	Naantali	290 000	290 000	580 000	290 000	339 358	629 358
Mt 1950 ja mt 1951 Huoli - Pyhe kevyen liikenteen väylä	Mynämäki	170 000	170 000	340 000	170 000	695 804	865 804
Mt 2223 Kurkelantien kevyen liikenteen väylä ja silta	Lieto	410 000	410 000	820 000	610 334	759 893	1 370 227
Mt 2012 Ruskon taajaman liikenneturvallisuustoimet	Rusko	145 000	145 000	290 000	145 000	207 000	352 000
Mt 192 Seikelän liittymän parantaminen	Masku	338 000	48 000	386 000	505 760	181 040	686 800
Mt 181 Saustilantien liittymän parantaminen	Sauvo	50 000	50 000	100 000	52 000	75 424	127 424
Pienet joukkoliikenne- ja liikenneturvallisuuskohteet	Turku	43 000	343 000	386 000	0	0	0
Pienet liikenneturvallisuus-hankkeet, Tarvasjoki	Tarvasjoki	25 000	25 000	50 000	0	0	0
MT 12254 Kiisantien kevyen liikenteen väylä	Masku	0	290 000	290 000	0	382 056	382 056
Mt 2340 kevyen liikenteen väylä Piikkiö-Paimio	Paimio	384 000	384 000	768 000	0	0	0
Virusmäentien alikulku (Toijalan rata)	Turku	483 000	483 000	966 000	490 763	1 906 697	2 397 460
Yhteensä		5 000 000	5 000 000	10 000 000	5 020 764	7 904 692	12 925 456

Operatiivinen vastuu on ollut sopimuskunnilla ja Varsinais-Suomen ELY-keskuksella, joka on ylläpitänyt asiasta yksityiskohtaista seuranta-aulukkoa. ELY-keskus on käynyt keskusteluja kuntien kanssa hankkeiden sisällöstä, toteuttamisesta ja kustannuksista. ELY-keskus on ollut asian valmistelussa aktiivinen ja sopinut ao. kuntien kanssa suunnittelusta ja toteutuksesta ja vastannut kustannusseurannasta. Suunnitteluvalmiuden parantaminen on tarkentanut kustannusarvioita – yleensä ottaen ylöspäin. Ohjelmassa on sovittu, että yksittäisen hankkeen kustannusarvion ylitys kohdistuu 100-prosenttisesti kunnalle. Kustannusarvioiden ylittyessä osalla kunnista on ollut mahdollisuus vastata kustannusarvion ylittymisestä, muissa tapauksissa hankkeita on jouduttu karsimaan. Toisaalta rakentamisen kilpailutilanne on ollut edullinen ja urakkahinnat ovat osin alittaneet suunnitelmien kustannusarvion. MAL-hankkeen kustannusarvion alittuessa ovat muutamat kunnat ehdottaneet säästävän valtion MAL-tukirahan käyttämistä ao. kunnan ideoimaan uuteen MAL-kohteeseen. MAL-ohjelman pelisääntöjen mukaan

kuitenkin säästyvä valtion rahoitusosuus on kohdennettu hankeohjelman sisällä ensisijaisesti hankkeisiin, joissa on ollut kustannusnousua. Kaikki valtion MAL-rahoitus on käytetty, mutta kunnille on osassa hankkeita tullut lisärahoitustarpeita. Viimeinen ohjelman mukainen hanke on valmistumassa syksyllä 2016.

MAL-hankeohjelmarahoitus jatkuu myös seuraavalla sopimuskaudella, mitä pidetään kaupunkiseudulla tärkeänä. Kaupunkiseudulla on pidetty tärkeänä, että hankkeiden kustannus-hyötysuhteen optimoimiseksi olisi tarkoituksenmukaisinta täsmentää valtion rahoitusosuuden kohdentamista budjettiteknisesti siten, että valtion investointeja voidaan kohdentaa maanteiden lisäksi myös kuntien katuverkoille. Maantielaikiin vuonna 2016 tehtyjen muutosten ja vuoden 2017 perusväylänpidon rahoituksen budjettitekstien perusteella tämä onkin jatkossa mahdollista tietyin perustein.

Johtopäätökset

Toimenpiteet asetettujen tavoitteiden saavuttamiseksi on toteutettu.

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

MAL-hankeohjelma (pienet kustannustehokkaat liikenneverkon kehittämistoimet) on sisältänyt kaikkiaan 14 hanketta 11 kunnan alueella. Kolme hanketta on pudonnut alkuperäisestä ohjelmasta pois. Viimeinen ohjelman mukainen hanke valmistuu syksyllä 2016.

MAL-hankeohjelmarahoitus jatkuu myös seuraavalla sopimuskaudella, mitä pidetään kaupunkiseudulla tärkeänä. Jatkossa olisi hankkeiden kustannus-hyötysuhteen optimoimiseksi tarkoituksenmukaisinta täsmentää valtion rahoitusosuuden kohdentamista budjettiteknisesti siten, että valtion investointeja voidaan kohdentaa maanteiden lisäksi myös kuntien katuverkoille. Maantielakiin vuonna 2016 tehtyjen muutosten ja vuoden 2017 perusväylänpidon rahoituksen budjettitekstien perusteella tämä onkin jatkossa mahdollista tietyin perustein.

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

4.2 Joukkoliikenteen järjestäminen

Seurantakohteet:

- Kaupunkiseudun joukkoliikennetuen määrän kehitys
- Joukkoliikenteen käyttäjämäärän kehitys kaupunkiseudulla
- Kuntien ja valtion panostukset joukkoliikenteen toimintaedellytysten edistämiseksi
- Taksa- ja lippujärjestelmän sekä matkustajainformaation kehittämistoimenpiteiden edistyminen
- Runkobussilinjaston kehittämisohjelman 2012–2020 mukaisen bussilinjaston kehittämistoimien edistyminen
- Runkolinjastoon liittyvien liikenneinfrastruktuurin kiireellisten parannustoimien edistyminen
- Uittamon sillan toteuttamiseksi tarvittavien suunnitelmien valmistelu- ja päättökäytännön tilanne 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

Tavoite

Kunnat ja valtio edistävät joukkoliikenteen toimintaedellytyksiä kaupunkiseudulla. Seudullinen joukkoliikenneviranomainen järjestää kaupunkiseudun joukkoliikenteen palvelut palvelutasomääritysten ja kehittämissuunnitelmien pohjalta. Joukkoliikenteen taksa- ja lippujärjestelmää sekä matkustajainformaatiota kehitetään vastaamaan seudullisen liikummisen 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 joukkoliikenneviranomainen kehittää ja toteuttaa bussilinjastoa runkobussilinjaston kehittämisohjelman 2012–2020 mukaisesti. 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 Uittamolle saaren huoltovarmuuden turvaamiseksi ja runkobussilinjaston toteuttamiseksi.

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

Toteuma

Valtio on vuosina 2012–2015 myöntänyt suurten kaupunkiseutujen joukkoliikennetukea ja seutulipputukea Turun ydinkaupunkiseudulle (Turun, Kaarinan, Liedon, Raision, Naantalina ja Ruskon muodostamalle seudulliselle joukkoliikenneviranomaiselle) yhteensä 8,56 miljoonaa euroa. Tuen määrä on ollut laskeva sopimuskaudella. Vuonna 2012 tuki oli 2,56 milj. euroa. Vastaava valtiontuki vuonna 2013 oli lisämäärärahopäätöksen jälkeen yhteensä 2,38 milj. euroa. Vuonna 2014 suurten kaupunkiseutujen valtionraha Turun viranomaisalueelle oli noin 1,9 miljoonaa euroa. Raidehankkeiden suunnittelurahoitus on tullut uutena elementtinä mukaan valtionavustusesetukseen mainintana. Lippu- ja maksujärjestelmien yhteensovittamiseen saatiin noin 120.000 euron määräraha. Valtion myöntämä suurten kaupunkiseutujen valtionraha oli noin 1,6 miljoonaa euroa vuonna 2015. Vuonna 2016 tuki on noin 1,9 miljoonaa euroa.

ELY-keskus on rahoittanut omalla toimivalta-alueellaan kaupunkiseudun joukkoliikennettä (Aura, Masku, Mynämäki, Nousiainen, Paimio, Parainen, Sauvo) vuonna 2015 yhteensä noin 990 000 eurolla. Summa kuluu lippujen hinnanalennuksiin ja liikenteen hankintoihin. Liikenteen hankinnat kohdistuvat reitin puolesta osin myös MAL-alueen ulkopuolelle.

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

noin 22 miljoonaa matkaa. Luku sisältää Turun osalta koko vuoden matkat ja Kaarinan, Raision, Naantalin, Liedon ja Ruskon osalta puolen vuoden matkat 1.7.2014 alkaen. Vuonna 2015 Fölin matkamäärä oli kasvanut 24,4 miljoonaan matkaan. Muun kaupunkiseudun alueella tehtiin vuonna 2015 yhteensä 360 000 Turun seudulle suuntautuvaa tuettua matkaa. Tuettujen matkojen osuus on n. 30 % kokonaismatkustuksesta. Koko kaupunkiseudun matkustusmääristä ei toistaiseksi ole olemassa kattavaa tilastoa.

Seudullinen joukkoliikenneviranomainen on toiminta-alueellaan kilpailuttanut seudullisen joukkoliikenteen palvelut palvelutasomääritysten ja kehittämissuunnitelmien pohjalta. Turun kaupunginhallitus on käsitellyt runkolinjaston toteuttamista 8.8.2016. Runkobussilinjaston toteuttaminen painottuu vuosikymmenen loppupuolelle, pääosa ns. inf-ratoimenpiteistä 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. Joukkoliikenteen Föli-brändi tukee myös runkolinjastoa. Maksu- ja infojärjestelmän toteutus mahdollistaa runkolinjaston edellyttämien etuisuuksien toteuttamisen ja entistä paremman matkustajainformaation.

ELY-keskus edistää joukkoliikenteen toimintaedellytyksiä omalta osaltaan. Toimivalta-alueen palvelutasomääritykset on tehty yhteistyössä kuntien kanssa ja määritykset on päivitetty vuonna 2015.

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 vuonna 2015. Joukkoliikenteessä on siirrytty ID-pohjaiseen (tunnistepohjaiseen) maksujärjestelmään kesällä 2016 ensimmäisenä Suomessa.

ELY-keskuksen liikenteessä on käytössä toistaiseksi Matkahuollon lippu- ja maksujärjestelmä. Liikennekaari-lainsäädäntöhanke muuttaa voimaan tullessaan myös lippu- ja maksujärjestelmien toiminnallisuusvaatimuksia. ELY-keskus tekee päätöksiä käytettävistä lippu- ja maksujärjestelmistä myöhemmin, kunhan Liikennekaaren säädösten käytännön merkitys selviää. Turun seudulla huolehditaan lippujärjestelmien ja lippujen yhteentoimivuudesta.

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. Natura-arvion täydennys valmistuu syksyllä 2016, 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 asemakaava on tullut voimaan 28.11.2015. Vuonna 2016 Logomon sillasta järjestettiin suunnittelukilpailu. Pysäköintilaitoksen ja kävelysillan suunnittelu ja investoinnit on tarkoitus toteuttaa kolmikaan- taisesti (Logomo, Liikennevirasto, Turun kaupunki) vuosina 2017–2020. Sillan toteutusajankohta on 2017–2018 ja pysäköintilaitoksen aikavä- lillä 2019–2020. Liikenneviraston kanssa on neuvoteltu osallistumisesta liityntäpysäköinnin toteuttamisen kustannuksiin kolmanneksella. Li- ikenneviraston tulee tällöin varautua investointeihin vuosille 2017– 2020. Kaupunki toteuttaa kävelysillan, Liikennevirasto portaat ja hissit laitureille. Kustannustaso on arviolta 5–6,5 M€. Kokonaisuus liittyy lai- tureiden uudistamiseen, joka voi valtion investointirahoituksesta riip- puen lähteä liikkeelle vuosina 2017–2018. Pysäköinnin osalta ensi vai- heessa otetaan Ratapihankadun varren alueet yleiseen, järjestäytynee- seen pysäköintiin ja pysäköintilaitos toteutetaan toisessa vaiheessa.

Matkakeskuksen suunnittelu jatkuu keväällä 2016 pidetyn RAKLI-klini- kan tulosten pohjalta. Neuvottelu valtion kanssa varsinaisen Matkakes- kushankkeen valtio-osapuolten nettorahoituksesta on käynnissä. Turun kaupungin ja Liikenneviraston välinen sopimusluonnos on jätetty valti- olle vuonna 2012. Turun kaupunki on lähettänyt neuvottelupyynnön Li- ikennevirastolle Matkakeskushankkeeseen liittyen huhtikuussa 2014. RAKLI-klini- kan tulosten pohjalta esitetään, että aiesopimus ja toimin- nalliset selvitykset tehdään 2017-2018 ja asemakaavoitus 2019-2021. Tavoitteena on toteuttaa Matkakeskus ajanjaksolla 2022-2025.

Turvallisuustilanne Turun ratapihalla vaikuttaa tällä hetkellä kohtuulli- sen hyvältä toteutettujen riskienhallintatoimenpiteiden ansiosta. Li- säksi riskitasoon on vaikuttanut mm. vaarallisten aineiden kuljetusmää- rien pieneneminen (Gaia Consulting Oy, 2013). Merkittäviä parannuksia turvallisuuteen ovat tuoneet VAK-vaunujen vaihtotöiden vähentämi- nen, VAK-vaunujen seisotusaikojen lyhentäminen sekä naulakiinnitteis- ten raiteiden korvaaminen kestävämmillä rakenteilla. Esimerkiksi am- moniakki- ja propaanivaunuille ei Turun ratapihalla tehdä enää lainkaan vaihtotöitä. VAK-riskitason säilyminen ja paraneminen voidaan varm- istaa ratapihan turvallisuusselvityksessä, jonka Liikenteen turvallisuusvi- rasto (TraFi) hyväksyy. Turun ratapihan turvallisuusselvitystä päivite- tään parhaillaan. VAK-turvallisuustason toimista ratapihan osalta käy- dään keskusteluja Liikenneviraston ja Turun viranomaisten välillä. Jat- kossa on selvitettävä Uudenkaupungin radan sähköistämistä ja siihen liittyviä muita raideliikenneverkoston kehittämistoimenpiteitä, joilla VAK-järjestelytoiminnasta voidaan Turun ratapihalla luopua ja samalla parantaa ympäröivien vanhojen ja uusien asuinalueiden turvallisuutta sekä turvata Uudessakaupungissa toimivan teollisuuden toimintaedel- lytykset.

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. Ydinkaupunkiseudun 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 tariffivyohtyöhykkeistä. 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. Fölin matkamäärät ovat kasvaneet 24,4 miljoonaan matkaan vuonna 2015.

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

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 reittikohtaisia 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.

Matkakeskus ja Tunnin juna -hanke ovat painoarvoltaan merkittäviä hankkeita seudullisesti. Matkakeskus on tärkeä hanke maakunnallisen ja seudullisen joukkoliikenteen matkaketjujen sujuvuuden varmistamiseksi. Matkakeskuksen suunnittelua tulee aktiivisesti edistää. Logomon, Liikenneviraston ja Turun kaupungin yhteishankkeena vuosina 2019–2020 toteutettava pysäköintilaitos parantaa Turun päärautatieaseman liityntäpysäköinnin toimivuutta. Ensi vaiheessa pysäköinti toteutetaan maantasopysäköintinä. Turvallisuustaso Turun ratapihalla on parantunut viime vuosina tehtyjen riskienhallintatoimenpiteiden ja pienentyneiden VAK-liikennemäärien ansiosta.

Toimenpiteiden vaikutukset joukkoliikenteen kulkutapaosuuden kehitykseen voidaan arvioida vasta pidemmällä aikavälillä. Henkilöliikennetutkimuksen tulokset ovat käytettävissä vasta vuonna 2018.

4.3 Raitiotien suunnittelu

Seurantakohteet

Raitiotien yleissuunnitelman valmistelu- ja päätöksentekotilanne 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 linjausvaihtoehtoista laadittiin vertailevia vaikutusarvioita (ml. raitiotielinjausten varren maankäyttö), joiden perusteella 14.4.2014 kaupunginhallitus päätti jatkosuunnitteluun valittavista raitiotielinjauksista. Tämän jälkeen suunniteltiin tarkemmin valitut ratalinjat, niiden vaikutusalueen maankäyttö, raitiotien rakentamisen vaiheistus sekä laadittiin tarkemmat vaikutusarvioinnit ja kustannusarviot. Vertailuvaihtoehtona oli runkobussivaihtoehto. 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. Yleissuunnitelma valmistui keväällä 2015, jonka jälkeen yleissuunnitelmasta pyydettiin lausuntoja.

Turun kaupunginvaltuusto päätti 14.12.2015 muun muassa lisäselvitysten laatimisesta. Lisäselvityksissä muun muassa määritellään potentiaalisin ensimmäinen toteutusvaihe, parannetaan toteutusvalmiutta sekä tarkennetaan kustannusarvioita. Lisäselvitykset sisältävät myös superbussivaihtoehdon suunnittelun. Lisäselvitykset on tarkoitus laatia 2016-17, minkä jälkeen kaupunginvaltuusto tekee päätöksen jatkosta.. Tekninen suunnittelu toteuttamiseen liittyen voidaan käynnistää vasta kun valtiolla on budjetissa osoitettu rahoitus hankkeelle.

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. Valtio tukee lisäselvitysten tekoa sovitusti 0,1 miljoonalla eurolla.

Johtopäätökset

Laadittu raitiotien yleissuunnitelma on parantanut toteutusvalmiutta sekä tuonut merkittävää lisäarvoa kaupunkiseudun pitkän aikavälin maankäytön ja liikennejärjestelmän suunnittelulle. Suunnittelua jatketaan raitiotien lisäselvityksillä, minkä jälkeen asiasta päätetään kaupunginvaltuustossa arviolta 2018.

4.4 Kävelyn ja pyöräilyn edistäminen

Seurantakohteet:

- Kuntien ja valtion toimet kävelyn ja pyöräilyn edellytysten parantamiseksi erityisesti seudun taajamissa
- Seudullisen kävelyn ja pyöräilyn kehittämisohjelman 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 kehittämisohjelman laatimisen. Kehittämisohjelmassa määritetään seudullinen pyöräliikenteen runkoverkko sekä lähivuosina tarvittavat kehittämistoimenpiteet kaupunki- ja kuntakeskuksissa. Hankkeet sekä niiden priorisointi ja ajoitus täsmennetään kehittämisohjelmassa. 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 mopopuolua kevyen liikenteen väylillä. Muutokset on toteutettu väyläverkolla vuoden 2014 aikana yhteistyössä kuntien kanssa.

Turun kaupunkiseudun pyöräilyn pääverkon ja laatukäytävien kehittämissuunnitelma valmistui toukokuussa 2013. Seudullisen kehittämissuunnitelman pääperiaatteet on käsitelty liikennejärjestelmäsuunnitelmassa ja ne hyväksytään kunnissa sen osana. Turun kaupungin pyöräilyn kehittämisohjelman päivitys on käynnissä. Ohjelma viedään päätöksentekokäsittelyyn syksyllä 2016 ja sitä toteutetaan investointiohjelman kautta talousarviovuosittain. ELY-keskus on aloittanut vuonna 2015 omalta osaltaan kevyen liikenteen tarveselvityksen päivitystyön. Muiden kuntien osalta ei ole tarvetta erillisille kuntakohtaisille kävelyn ja pyöräilyn kehittämisohjelmille.

Johtopäätökset

Seudullinen kävelyn ja pyöräilyn kehittämisohjelma on valmistunut ja sen pääperiaatteet on hyväksytty rakennemallialueen liikennejärjestelmäsuunnitelman hyväksymisprosessissa.

Talouden kireä tilanne vaikeuttaa kävelyn ja pyöräilyn edellytysten 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-hankeohjelmarahoituksen jatkuvuuden turvaaminen onkin tärkeää. MAL-hankeohjelman laatimista ja vaikuttavimpien hankkeiden valintaa on tällä aiesopimuskaudella vaikeuttanut se, ettei valtion MAL-hankeohjelmarahoitusta voi kohdentaa katuverkolle.

4.5 Liikenneturvallisuuden edistäminen

Seurantakohteet

- Seudullisen liikenneturvallisuussuunnitelman valmistelu- ja päätöksen-tekotilanne
- Liikenneturvallisuussuunnitelmatilanne kunnissa
- Liikenneturvallisuustyöryhmätilanne kunnissa

Tavoite

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 täsmenntyvät liikenneturvallisuussuunnitelmassa. Hankkeiden toteuttamiseen osoitetaan MAL-hankeohjelman rahoitusta.

Toteuma

Turun seutukunnan kuntien liikenneturvallisuussuunnitelma *Turun seudun turvallisen ja kestävän liikkumisen suunnitelma* on valmistunut lokakuussa 2012. Varsinais-Suomen ELY-keskuksen maanteiden toimenpiteistä on liikenneturvallisuusperusteisesti valittu satoja toimenpiteitä rakennussuunnitteluun vuonna 2013. Valitut kohteet toteutettiin Varsinais-Suomen liikenneturvallisuusurakassa vuonna 2014 noin 220 000 € rahoituskehysten puitteissa.

Kaikilla muilla MAL-sopimuksen kunnilla on voimassa oleva liikenneturvallisuussuunnitelma paitsi Turun kaupungilla. Uudessa Turun kaupungin turvallisuussuunnitelmassa 2017-2020 liikenneturvallisuus eriytetään omaksi suunnitelmaksi.

Kymmenessä kunnassa (Kaarina, Lieto sis. Tarvasjoki, Masku, Mynämäki, Naantali, Paimio, Raisio, Rusko, Aura, Sauvo) on nimetty ja toiminnassa liikenneturvallisuustyöryhmät. Turku on 1.7.2016 nimennyt liikenneturvallisuustyöryhmän. Paraisilla ei ole perustettua liikenneturvallisuustyöryhmää, mutta liikenne- ja liikenneturvallisuusasioita käsitellään koulu- ja turismiyksiköiden kanssa pari kertaa vuodessa tai tarpeen mukaan. Erillisiä palaverieita on pidetty suurteollisuuden kanssa (Saaristotien) liikenneturvallisuudesta ja Saaristotien liikenneturvallisuusongelmien parantamissuunnitelma laadittiin yhteistyössä ELY-keskuksen kanssa vuonna 2014. Parannustoimenpiteiden toteutus on tarkoitus vaiheistaa usealle vuodelle myönnetystä rahoituksesta riippuen. Osa toimenpiteistä on jo toteutettu.

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. Turku on 1.7.2016 nimennyt liikenneturvallisuustyöryhmän. Uudessa Turun kaupungin turvallisuussuunnitelmassa 2017-2020 liikenneturvallisuus eriytetään omaksi suunnitelmaksi. 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 päättöksentekotilanne
- 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 kulkutapaosuuden kehitys

Tavoite

Liikkumisen ohjauksen kehittämistä edistetään kaupunkiseudulla osana liikennejärjestelmätyötä tällä sopimuskaudella tavoitteena liikkumisen tapojen uudistaminen kestävän 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. Toimenpide suunnitellaan ja toteutetaan tällä sopimuskaudella, jonka jälkeen toteuttaminen jatkuu.

Toteuma

Seudullinen Liikenteen- ja häiriönhallintasuunnitelma valmistui keväällä 2013. Suunnitelman toimenpiteet on sisällytetty rakennemalli-alueen liikennejärjestelmäsuunnitelmaan ja ne hyväksyttiin rakennemalli-alueen 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. Valtionavustushankkeiden budjetti liikkumisen ohjaustoiminnalle Varsinais-Suomessa vuosina 2012-2015 on ollut noin 650 000 euroa. Valtionavustuksen määrä on ollut yleisimmin 50 % hankkeen budjetista. Lisäksi vuodesta 2011 alkaen on toteutettu muita liikkumisen ohjausta edistäviä hankkeita, kuten Liikenneviraston T&K-hankkeita noin 250 000 euron arvosta. Näissä hankkeissa tuen määrä on vaihdellut välillä 58-100 %.

Liikkumisen ohjauksen puitteissa on toteutettu monipuolista viisaan liikkumisen kansalaiskampanjointia, tehty liikkumissuunnitelmia työpaikoille sekä järjestetty mm. näyttelyitä, seminaareja ja työpajoja viisaan ja turvallisen liikkumisen aihepiirissä. Lisäksi on koulutettu, konsultoitu sekä tuotettu materiaalia viisaan liikkumisen edistämiseksi. Erityisesti on edistetty joukkoliikenteen käyttöä ja pyöräilyä sekä pyritty vaikuttamaan uusien, kestävien kulkumuotojen kuten sähköpyörien ja yhteiskäyttöautopalveluiden yleistymiseen seudulla.

Toiminta on kohdistettu laajasti kansalaisille eri ikäryhmissä sekä päättöksentekijöille. Tapahtumia ja kilpailuja on vuosina 2011-2015 järjestetty yli 320 ja niihin on osallistunut yhteensä noin 56 000 henkilöä.

Perinteinen media on huomionut liikkumisen ohjauksen tänä ajanjaksona hyvin. Valonien kestävän liikkumisen toimenpiteitä on käsitelty yli 470 lehtiartikkelissa tai radio- tai TV-haastattelussa. Vuodesta 2012 läh-

tien liikkumisen ohjauksen viestintää on kohdistettu enenevästi sosiaalisen median kanaviin. Monikanavaisella viestinnällä (ml. radiokampanjat, some-markkinointi, blogikirjoitukset, lehtiartikkelit) arvioidaan saavutetun vuosina 2012-2015 jopa 2,6 miljoonaa henkilöä. Toiminnan koordinoinnista ja toteutuksesta vastaa Varsinais-Suomen kestävän kehityksen ja energia-asoiden palvelukeskus Valonia (www.valonia.fi). Valonia on vuodesta 2015 alkaen toiminut Varsinais-Suomen liiton yhteydessä, jota ennen organisaation isäntäkaupunkina toimi Turku.

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.

Vuonna 2016 perustettiin Viisaan liikkumisen alatyöryhmä, jonka toimintaa ohjaa myös seudullista liikennejärjestelmätyötä tekevä ryhmä. Viisaan liikkumisen alatyöryhmän tavoitteena on kehittää seudullisesti jalankulku- ja pyöräily-ympäristöä sekä liikkumisen ohjausta. Ryhmä koostuu vuosittain tehtävälistan tarvittavista pyöräilyn, jalankulun ja liikkumisen ohjauksen toimenpiteistä seudulla, jota voidaan hyödyntää mm. valtion liikkumisen ohjaus -rahoituksen kohdentamisessa. Lisäksi ryhmälle valtutetaan ajankohtaisten suunnitelmien ohjaus- ja neuvontatehtäviä.

Turun kaupunkiseudun jatkuvassa liikennejärjestelmätyössä on päätetty seuraavaan Liikenneviraston toteuttamaan henkilöliikennetutkimukseen osallistumisesta seudullisella lisäotoksella liikennetutkimustiedon päivittämiseksi. Tutkimukseen osallistuminen mahdollistaa ajantasaisen tiedon keräämisen mm. kestävien kulkutapojen kulkumuotoosuudesta (joukkoliikenne, kävely ja pyöräily) sekä tutkimustulosten vertailtavuuden suurten kaupunkien kesken. Tutkimuksen tulokset ovat käytettävissä vuonna 2018.

Johtopäätökset

Kansallisesti verraten liikkumisen ohjaus -toiminta on Turun seudulla järjestäytyneesti organisoitu. Liikkumisen ohjauksessa haasteena on järjestelmätasaisen vaikuttavuuden kasvattaminen, eri toimijoiden yhteistyön kehittäminen sekä pitkäjänteisen rahoituksen turvaaminen toiminnalle. Turun kaupunkiseudun jatkuvassa liikennejärjestelmätyössä edistetään jatkossa liikkumisen ohjauksen entistä vahvempaa integrointia liikennejärjestelmätyöhön, mihin vuonna 2016 perustetun Viisaan liikkumisen alatyöryhmän toiminta perustuu.

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 tammikuussa 2014.

Ajantasaiselle seudulliselle liikennetutkimustiedolle on kysyntää erityisesti kestävien kulkumuoto-osuuksien muutoksen arvioinnin sekä toi-

menpiteiden vaikuttavuuden arvioinnin suhteen. Jatkuvassa liikennejärjestelmätyössä on päätetty liikennetutkimustiedon päivittämisestä ja osallistumisesta valtakunnallisen henkilöliikennetutkimuksen seudulliseen lisäotantaan. Syksyllä 2016 käynnistytävissä Civitas-hankkeessa on tavoite kehittää seudulle liikkumisbarometri, jonka avulla asukkaiden tyytyväisyyttä liikkumisympäristöön voidaan kustannustehokkaammin tutkia.

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–Salo-paikallisjunaliikenteen edellytyksiä.

Toteuma

E18-kasvukäytävähankkeen 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 kartoitettiin yritys yhteistyön 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 Navigate-messujen 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.

Pohjoinen kasvuvyöhyke sai kansallisen statuksen ja rahoituksen menestyttyään TEMin kasvukäytäväkilpailussa keväällä 2016.

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 riskisuojaa, millä edistetään merkittävästi yksityisiä investointeja hankkeiden riskittömämpiin osiin.

Espoo–Lohja–Salo-oikorata on tunnistettu kriittiseksi kehityskohteeksi joulukuussa 2014 jäsenvaltioihin toimitetussa EU-komission työohjelmassa Skandinavia–Välimeri-ydinverkkokäytävän toteuttamiseksi. Kirjauksen myötä hankkeen suunnitteluun ja toteutukseen on saatavilla TEN-T-rahoitusta edellyttäen, että hankkeella on kansallinen tuki.

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.

Alaprojekti, jolla arvioidaan Turku–Helsinki-välisen nopean ratayhteyden vaikutuksia ja toteuttamisen edellytyksiä, valmistui tammikuussa 2016. Liikenne- ja viestintäministeriö pyysi 9.12.2014 Liikennevirastoa arvioimaan Helsinki–Turku-ratayhteyden kehittämistä. Arviosta tuli selvitä, mitä suoria ja epäsuoria vaikutuksia eri kehittämisvaihtoehdoilla on aluetalouteen, aluerakenteeseen ja liikennejärjestelmään. Projekti sisälsi kaksi erillisselvitystä (Helsinki-Turku –käytävän henkilöliikenteen

kehitysnäkymät ja Helsinki-Turku –ratakäytävän kehittämisen aluetaloudelliset vaikutukset). Selvitykset tehtiin yhteistyössä alueen kaupunkien ja kuntien, maakuntaliittojen, ELY-keskusten ja alueen elinkeinoelämän kanssa. Lisäksi alueen toimijoiden yhteistyössä, Kauppakamarin ja Varsinais-Suomen liiton rahoittamana, tehtiin tutkimus Tunnin junan kansantaloudellisista vaikutuksista.

Hallitus teki Tunnin junaan liittyvän jatkosuunnittelupäätöksen (40 M€) kevään 2016 kehysriihessä.

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-radan toteuttamisen edellytyksiä.

Johtopäätökset

Pohjoinen kasvuvyöhyke -hanke kokoaa vyöhykkeen kaupungit, kunnat ja yritykset hyödyntämään tehtyjä infrastruktuuri-investointeja ja tuoteistamaan innovatiivista, ekologista ja älykästä palveluliiketoiminnan kasvualustaa. Pohjoinen kasvuvyöhyke sai kansallisen statuksen ja rahoituksen menestyttyään TEMin kasvukäytäväkilpailussa keväällä 2016.

EU-ministerivaliokunta on esittänyt Turun ja Helsingin välisen nopean junayhteyden edistämistä komission investointirahaston hankelistalle. Liikennevirasto on liikenne- ja viestintäministeriön pyynnöstä arvioinut selvityksellään Helsinki–Turku -ratayhteyden kehittämistä. Hallitus on tehnyt Tunnin junaan liittyvän jatkosuunnittelupäätöksen (40 M€) kevään 2016 kehysriihessä.

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

Seurantakohteet

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

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 aiesopimuksessa kuvattujen periaatteiden mukaisesti olemassa oleviin taa-jamiin.

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 käännön YVA.

Turun välikehän (Suikkilantie-Markulantie-Halistentie-Hämeentie-Jaatinentie-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 yleissuunnittelun 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 on avattu jo tätä ennen 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 liikennepoliitiikan mukaisesti lähtien käyttäjätarvearvioista ja palvelutasomäärittelyistä sekä vaiheittain parantamisen toimenpiteiden määrittelyistä ja vaikuttavuusarvioinneista. Asiakslähtöisyyttä edustaa laaja hanke-ryhmä sekä työpajatyöskentely. Selvityksen kehittämishaasteeksi valittiin liikkumisen ohjaus Turun kehätien, Turun sisääntuloteiden ja Turun kaupunkiseudun taajaman vaikutusalueella. Liikkumisen ohjauksen pilotteja tehtiin osana em. kehittämisselvitystä. Hankkeen eri osavälien suunnittelusta ja toteuttamisesta on tehty jatkopäätöksiä. Yleissuunnitelman ja YVAN laadinta on käynnissä välillä Naantalintien satamatien

– Raisio ja tiesuunnitelman laadinta on käynnissä välillä Kausela-Kirismäki. Osuuden Kausela-Kirismäki 1. vaiheen rakentamisesta on tehty hallituksen päätös osana 364-rahoituspakettia.

Kaarinantielle on vuonna 2013 toteutettu Rakentajantien ja Väntsin eritasoliittymän eteläiseen ramppliittymään liikennevalot sekä kaistajärjestelyjä. Myös Verkakaaren ja Uuden Littoistientien liittymien muuttamiseksi valo-ohjatuiksi on laadittu tie- ja rakennussuunnitelmat, jotka on sittemmin hyväksytty ja toteutus ajoitettu vuodelle 2016. Mt 2200 Kaarinantien käännön YVA on valmis ja 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 % Liikennevirasto/ 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 tieverkkosuunnitelmassa *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 käännön 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. Vaihemaakuntakaavatyön ehdotusvaiheessa esitetään kaksi vaihtoehtoa ja ohjeellista valtatie 10 käännön linjausvaihtoehtoa. Liedon kunnan yleiskaavoitus ratkaisee tarkemman linjauksen. Liedon ohikulkutiestä luovutaan.

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 tukensa strategian valmistelulle ja tukenut strategian hyväksymistä esityksessä 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 luopua omistajan ylläpitovastuusta. Tällöin LVM ja muut toimijat pyrkivät löytämään toisen omistajan kentälle.

Strategian toimeenpanoa varten asetettiin 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 sovittiin Tampereen pormestari Anna-Kaisa Ikonen. Ryhmässä on edustettuina lentokenttien kunnat, maakuntaliitot, elinkeinoelämän edustus (kauppakamarit), yrittäjäjärjestöt ja mahdolliset muut sidosryhmät.

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 matkaketjuja.

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 – fiksit meriyhteydet. Strategiassa on neljä tärkeää painopistealuetta: tehokkaat ja kilpailukykyä tukevat kuljetukset, 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 ympäristöteknologian 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 toteuttaminen 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 viranomaisstahot ovat perustamassa Merenkulkualan harjoittelumylly 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 kilpailukyky.

Seudullista lento- ja laivaliikenteen kehittämissuunnitelmatyötä ei ole käynnistetty. Sen sijaan Turun kaupungin toimesta on valmisteltu aloitetta 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 (rakennemallialueen) liikennejärjestelmäsuunnitelmassa.

Turku ja Rusko valmistelevat yhdessä lentokentän pohjoispuolen osayleiskaavaa. Työ etenee, kun Pomponrahkan Natura-alueen ennallistamistoimenpiteistä on sovittu ja kun uusien maankäyttöratkaisujen vaikutukset pohjavesi- ja natura-alueisiin on selvitetty ja liito-oravien kompensatioalueet on ratkaistu. 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 liitteensä 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 2010-2015 aikana väestö on kasvanut rakennemallialueella yhteensä 14 160 asukkaalla. 83 % väestönkasvusta on kohdistunut ydin-kaupunkialueelle ja 15 % ydinkaupunkialueen ulkopuolelle. Toimenpide- ja kaavoitusohjelmien arvioidusta asukasluvun kasvusta suurin osa kohdistuu ydinkaupunkialueelle ja ydinkaupunkialueen ulkopuoliin taajamakeskuksiin.

Vuosina 2010-2015 työpaikkojen määrä on vähentynyt MAL-kunnissa 640 työpaikan verran. Kehitys on ollut samansuuntainen koko maassa.

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 lievealuille 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. Laatukriteerit tulisivat laatia uudella MAL-sopimuskaudella.

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 2012–2015 myönnetty yhteensä noin 224 miljoonaa euroa hankkeille, jotka sijoittuvat pääasiassa ydinkaupunkiseudun kuntiin. Valtion investointiavusta erityisryhmien asumiseen on vuosina 2012–2015 myönnetty Turun kaupunkiseudulle lähes 57 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 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.

Kuntien rakennusvalvonnat hoitavat yleisesti korjausrakentamis- ja energianeuvonta-asioita. Vain Turun kaupungilla on resursoituna erilliset neuvot korjausrakentamisessa ja energia-asioissa. Energianeuvontatilaisuuksia järjestetään yhteistyössä Valonian kanssa. Kunnissa on käynnissä useita energiatehokkuuden parantamiseen tähtääviä kehittämishankkeita. Myös muista ohjelmakokonaisuuksista saadaan eväitä innovatiivisista ratkaisuista, joita voidaan hyödyntää kaupunkiseudulla.

Asumisen rahoitus ja kehittämiskeskus ARA on osoittanut korjaus- ja energia-avustuksia Turun kaupunkiseudulle yhteensä noin 3,7 miljoonaa euroa vuosina 2012-2014. Vuonna 2015 korjaus- ja energia-avustusrahoja myönnettiin Turun seudun MAL-kunnille yhteensä noin 166 000 euroa. Vuonna 2014 10 %:n peruskorjauksen käynnistysavustuksia myönnettiin yhteensä noin 15,8 miljoonaa euroa 96 eri hankkeelle (lähes 6000 asuntoa). Tukimuoto oli voimassa vuoden 2014 loppuun asti.

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 on parantunut ratkaisevasti viranomaisen järjestämän joukkoliikenteen myötä. Fölin matkustajamäärät olivat kasvaneet 24,4 miljoonaan matkaan vuonna 2015. Joukkoliikenteen lippujärjestelmä perustuu ensimmäisessä vaiheessa tasataksaan. Lippujen hintataso on myös satunnaiselle matkustajalle edullinen. Matkustajainformaation selkeys ja ajantasaisuus paranee. Toimenpiteet tähtäävät joukkoliikenteen käytön helppouteen, edullisuuteen ja riippumattomuuteen kuntarajoista. Kahden toimivaltaisen joukkoliikenneviranomaisen, seudullisen joukkoliikenteen sekä ELY-keskuksen välisten rajapintojen sujuvuus niin lippujärjestelmien kuin liikenteen järjestämisen suhteen tulee varmistaa jatkossakin. 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. Suunnittelua jatketaan raitiotien lisäselvityksillä 2016-2017, minkä jälkeen asiasta päätetään kaupunginvaltuustossa. 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. Valtio tukee raitiotien lisäselvityksiä 0,1 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.

Matkakeskus ja Tunnin juna -hanke ovat painoarvoltaan merkittäviä hankkeita 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. Ensi vaiheessa pysäköinti järjestetään maantasopysäköintinä. 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. Turku on 1.7.2016 nimennyt liikenneturvallisuuksiryhmän. Uudessa Turun kaupungin turvallisuussuunnitelmassa 2017-2020 liikenneturvallisuus eriytetään omaksi suunnitelmaksi. 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 -hanke (E18-kasvukäytävä) kokoaa jatkossa vyöhykkeen kaupungit, kunnat ja yritykset hyödyntämään tehtyjä infrastruktuuri-investointeja sekä tuotteistamaan innovatiivista, ekologista ja älykästä palveluliiketoiminnan kasvualustaa. Hanke menestyi työ- ja elinkeinoministeriön kasvukäytäväkilpailussa ja sai kansallisen vyöhykestatuksen sekä rahoituksen.

Alaprojekti, jolla arvioidaan Turku–Helsinki-välisen nopean ratayhteyden vaikutuksia ja toteuttamisen edellytyksiä, on valmistunut. Ratayhteyttä on esitetty sisällytettäväksi TEN-T -työohjelmaan. EU-ministeriövaliokunta on päättänyt esittää Turun ja Helsingin välisen nopean junayhteyden (Tunnin juna) edistämistä komission investointirahaston hankelistalle. Hallitus on tehnyt Tunnin junaan liittyvän jatkosuunnitelupäätöksen (40 M€) kevään 2016 kehysriihessä.

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 kestävä kehitystä edistäviä suunnitteluratkaisuja ja kuntien välistä yhteistyötä. Tavoitteet Turun kaupunkiseudulla ovat perustuneet kaupunkiseudun kuntien ja Varsinais-Suomen liiton yhdessä laatimaan ja hyväksymään 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-sopimusmenettelystä tulee pysyvä käytäntö. Turun kaupunkiseudun kuntakokous (4.2.2015) totesi kantanaan, että sopimusmenettelyä on syytä jatkaa myös tulevilla vaalikaudella. Kehittämiskohteina sopimusmenettelyssä on mm. se, että valtion MAL-hankeohjelmarahoitusta tulisi voida kohdentaa myös katuverkolle (oma talousarviomomentti), joka helpottaisi hankeohjelman laatimista ja edesauttaisi vaikuttavimpien hankkeiden valitsemista ja toteuttamista. Maantielakiin vuonna 2016 tehtyjen muutosten ja vuoden 2017 perusväylänpidon rahoituksen budjettitekstien perusteella tämä onkin jatkossa mahdollista tietyin perustein. 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 toteutussuunnitelmat ja mahdolliset asemakaavamuutokset etukäteen. Tämä edellyttäisi nykyistä varmempaa ja riittävän aikaisessa vaiheessa tulevaa 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-aiesopimusaluetta vastaavasti. Turun kaupunkiseudun jatkuvan liikennejärjestelmätyön ohjausryhmä päätti joulukuussa 2014 osallistumisesta valtakunnalliseen henkilöliikennetutkimukseen seudullisella lisäotannalla. Tutkimuksen tulokset ovat käytettävissä vuonna 2018.

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 valmistui joulukuussa 2014 ja se lähetettiin 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 sopimusmenettelyn 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-aiesopimus-kaupunkiseutujen työpajassa esittämät kokemukset sopimusmenettelyn toimivuudesta ja kehittämisestä olivat hyvin yhteneväiset. Raportti valmistui keväällä 2015.

6.4 Sopimuksen ja toimenpiteiden vaikuttavuus

Valtio ja kaupunkiseutu toteuttivat sopimuskaudella monipuolisesti aiesopimukseen kirjattuja toimenpiteitä. Joidenkin toimenpiteiden vaikuttavuuden arviointi vaatii pidempää seurantaa.

MAL-aiesopimus on vahvistanut seudun kuntien sitoutumista rakenne-mallin toteuttamiseen. Seudullinen yhteistyö maa- ja asuntopoliittisissa kysymyksissä on vahvistunut yhteisen asunto- ja maapoliittisen ohjelman myötä.

MAL-aiesopimuksessa edistettyjen liikennehankkeiden vaikuttavuutta esimerkiksi kulkutapajakaumaan tai liikennemääriin ei näin lyhyellä aikavälillä ole pystytty varmentamaan puutteellisten lähtötietojen takia. Jo nyt voidaan kuitenkin sanoa, että MAL-aiesopimus on ollut vaikuttava siinä määrin, että sen turvin on viety eteenpäin etenkin kestäviä liikennemuotoja tukevia toimenpiteitä ja hankkeita, jotka on kirjattu seudun liikennejärjestelmäsuunnitelmaan, mutta joiden toteutus olisi voinut viivästyä ilman sopimuksessa asetettuja tavoitteita sekä valtion sitoutumista osaksi hankkeiden rahoitusta. Sopimus on tuonut kaupunkiseudun liikennejärjestelmätyöhön uudenlaista kehittämisotetta, joka on jalkautunut myös seudun kuntien toimintaan. Kestävien kulkumuotojen edistämisen tavoitteet ovat tulleet tutummaksi myös poliittisessa päätöksenteossa.

LIITTEET

Liite 1: ARA:n myöntämät korkotuki- ja takauslainapäätökset 2012–2015 normaaleille vuokratalo- ja ASO-kohteille.

2012			2013		
	as.	€		as.	€
Normaalit vuokratalot			Normaalit vuokratalot		
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				2015			
		as.	€			as.	€
UUSTUOTANTO				UUSTUOTANTO			
Erityisryhmien asunnot	Kaarina, 1 hanke	30	3 021 975	Erityisryhmien asunnot	Mynämäki, 1 hanke	12	1 611 318
	Turku, 6 hanketta	275	21 704 075		Naantali, 2 hanketta	88	7 186 840
					Paimio, 1 hanke	12	996 550
					Turku, 2 hanketta	47	3 808 356
YHTEENSÄ		305	24 726 050	YHTEENSÄ		159	13 603 064
Asumisoikeusasunnot				Asumisoikeusasunnot	Kaarina, 1 hanke	23	2 596 200
					Lieto, 1 hanke	35	4 387 360
					Raisio, 2 hanketta	67	8 397 150
YHTEENSÄ		-	-	YHTEENSÄ		125	15 380 710
Normaalit vuokratalot				Normaalit vuokratalot	Turku, 2 hanketta	46	6 149 422
YHTEENSÄ		-	-	YHTEENSÄ		46	6 149 422
PERUSPARANNUS				PERUSPARANNUS			
Normaalit vuokra-asunnot	Turku, 1 hanke	108	4 908 000	Normaalit vuokra-asunnot	Turku, 3 hanketta	177	10 280 000

Erityisryhmien asunnot	Turku, 1 hanke	368	17 176 400				
YHTEENSÄ		476	22 084 400	YHTEENSÄ		177	10 280 000
ASUNTO-OSAKEYHTIÖTALOT (40 %)				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	YHTEENSÄ			
TAKAUSLAINA				TAKAUSLAINA			
	Turku, 1 hanke	58	8 095 300		Turku, 2 hanketta	100	12 666 825
YHTEENSÄ		58	8 095 300	YHTEENSÄ		100	12 666 825

Liite 2: Investointiavustuspäätöksen saaneet kohteet 2012–2015 (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	pitkäaikaigasunnottomat
Turku	60	2 625 000	pitkäaikaigasunnottomat	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		as.	€	Käyttötarkoitus
UUSTUOTANTO							
Kaarina	30	1 627 217	huonokuntoiset vanhukset	Mynämäki	12	1 074 212	muistisairaat vanhukset
Turku	31	2 821 192	kehitysvammaiset	Paimio	12	996 550	kehitysvammaiset
Turku	54	3 060 554	pitkäaikaigasunnottomat	Turku	32	1 451 765	muistisairaat vanhukset
Turku	69	2 267 587	päihdehuoltopalvelujen käyttäjät	Turku	15	805 400	kehitysvammaiset
Turku	169	7 103 258	muistisairaat vanhukset	Turku	60	3 298 296	muistisairaat vanhukset
Turku	15	423 164	tukiasuminen: vanhukset				
YHTEENSÄ	368	17 302 972		YHTEENSÄ	131	7 626 223	
PERUSPARANTAMINEN							
				Turku	368	2 147 052	opiskelijat
YHTEENSÄ	-	-		YHTEENSÄ	368	2 147 052	

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 sijoittuvaa, 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 vetovoimatekijöitä. 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 saavutettavissa 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, joukkoliikenneikäytävien 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 ratkaisuilla. 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 liikkumistarpeeseen, liikenteen suuntautumiseen ja kulkumuodon valintaan.

L1 Liikennejärjestelmätyö

- L1-1 Liikennejärjestelmäsuunnitelma päivitetään rakennemallin liikenteellisten tavoitteiden mukaisesti. Kaupunkiseudun liikennejärjestelmätyö vakiinnutetaan jatkuvan toimintamallin mukaiseksi ja se kytketään ennestä 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. €) 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.

L2 Joukkoliikenteen edistäminen ja kaupunkiseudun merkittävimmät joukkoliikennehankkeet

- L2-1 Kunnat ja valtio edistävät joukkoliikenteen toimintaedellytyksiä kaupunkiseudulla. Seudullinen joukkoliikenneviranomainen järjestää kaupunkiseudun joukkoliikenteen palvelut palvelutasomäärittysten 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 joukkoliikenneviranomainen kehittää ja toteuttaa bussilinjastoa runkobussilinjaston kehittämisohjelman 2012–2020 mukaisesti. Valtio ja kunnat toteuttavat runkolinjastoon liittyvät liikenneinfrastruktuurin kiireellisimmät parannustoimet käyttämällä toteuttamiseen osin MAL -hankeohjelman rahoitusta.
- L2-2 Turun kaupunki laatii ja hyväksyy tällä sopimuskaudella tarvittavat suunnitelmat uuden sillan toteuttamiseksi Hirvensalosta Uittamolle saaren huoltovarmuuden turvaamiseksi ja runkobussilinjaston toteuttamiseksi.
- 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 matkakeskusten suunnittelua ja ratapihan kehittämistä tällä sopimuskaudella. Erityistä 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 kehittämisohjelman laatimisen. Kehittämisohjelmassa määritetään seudullinen pyöräliikenteen runkoverkko sekä lähivuosina tarvittavat kehittämistoimenpiteet kaupunki- ja kuntakeskuksissa. Hankkeet sekä niiden priorisointi ja ajoitus täsmennetään kehittämisohjelmassa. 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 täsmentyvät 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-Jaantie- Eteläkaari) liikenteen sujuvuuden ja toimivuuden turvaaminen edellyttää varautumista liittymien lisäkaistoihin ja mahdollisiin nelikaistatarpeisiin koko välikehän varrella. Tällä sopimuskaudella valtio ja Turun kaupunki käynnistävät välikehän kadun yleissuunnittelun ja toteuttavat Turun satamayhteyden, Suikkilantien eteläpään nelikaistatamisen.

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.