

LIITE 3.1

TURUN YLEISKAAVA 2020

Turun seudun kaupunkirakenne

TURUN SEUDUN KAUPUNKIRAKENNE

Kaupunkiseudun rakenteen kehityksen ennustaminen yli 20 vuoden tähtämellä on varsin helppoa, jos tarkastellaan asioita riittävän yleisellä tasolla. Rakenne muuttuu varsin hitaasti ja valtaosa tulevasta rakenteesta on joko valmista tai kehitteillä. Rakennusten ikä on varsin pitkä ja valtaosa uudesta rakentamisesta sijoittuu olemassa olevaan kaupunkirakenteeseen.

Kaupunkirakenteen sisällä sen sijaan tulee tapahtumaan 20 vuodessa varsin paljon, joka vaikuttaa kaupungin kehittämiseen ja suunnitteluun. Hyvän vertailupohjan tarjoaa v. 1976 hyväksytty Turun yleiskaava, jonka hyväksymisestä on kulunut sama aika, kuin tämän yleiskaavan tähtäys on eteenpäin.

Yleiskaava näyttää toteutuneen pelkän karttatarkastelun perusteella varsin hyvin. Mutta moni asia yksityiskohdissaan on aivan toisin kuin silloin suunniteltiin. Näin tulee todennäköisesti tapahtumaan myös tulevaisuudessa. On kuitenkin varauduttava myös ennusteiden kumuloituvaan poikkeamiseen.

1. KAUPUNKIRAKENNE JA YLEISKAAVOITUS

Turun seudun nykyisen kaupunkirakenteen tärkeimmät piirteet ovat:

- palveluiltaan ja työpaikoiltaan erittäin vahva pääkeskus
- yhdyskuntarakenteen hajoaminen vahvoihin ympäristökuntiin ja 80-luvulla niidenkin keskusalueiden ulkopuolelle
- Keskustaa ympäröivä hyvin säilynyt pientaloalueiden kehä ja tämän ulkopuolelle rakennetut pääosin väljät ja hajanaiset kerrostalolähiöt (poikkeuksena Runosmäen ja Varissuon suurlähiöt)
- alakeskusverkon kehittymättömyys ja runsaiden lähipalvelujen lisääntyvä häviäminen
- tiheä ja suurikapasiteettinen mutta jäsentymätön ja ympäristöään häiritsevä pääkatuverkko
- keskustan ja lähiympäristön teollisuusalueiden muuttuminen asumisen ja palvelujen alueiksi
- runsas mutta yhteyksiltään puutteellinen viherverkosto
- suojelukohteiden runsaus ja pienuus

Kaupunkirakenne on syntynyt sekä suunnitellusti että hallitsemattoman kehityksen tuloksena. Yleis- ja seutukaavoilla on ollut merkittävä vaikutus seudun rakenteeseen. Rakenne pysyi tiiviinä 50-luvun alkuun saakka, jolloin yleiskaavoitus kehittyi ja huipentui v. 1976 yleiskaavaan. Seutukaavoitus käynnistyi 60-luvun lopulla ja sen merkitys oli suurimmillaan 80-luvulla, jolloin seudun rakenne hajaantui. Vaikka v. 1976 hyväksytty Turun yleiskaava 2000 näyttää toteutuvan hyvin, nykyinen yhdyskuntarakenne poikkeaa tavoitellusta ja suunnitellusta.

Eriyisen suuri poikkeama on väestökehityksessä. Silloin ennustetun 222.000 asukkaan määrästä jäädyään noin 50.000 eli virhe on lähes 100 %:nen. Jos kuitenkin tarkastellaan koko Turun seudun väestönkasvua, muutos on ollut lähes ennustettu. Ennustevirheen sijasta voikin olla kysymys suunnittelu- ja toteuttamisvirheestä.

Ennustevirhe on mahdollistanut kokonaan toisenlaisen kaupunkirakentamisen. Silloin tavoiteltua tehokasta ”kompaktikaupunkia” ei tarvittu ja/tai haluttu toteuttaa. Uudet rakentamisalueet toteutettiin pääosin kaavan mukaisina kerrostaloalueina, mutta oleellisesti väljemmin kuin kaava mahdollisti.

Kaikkien lähiökehän suuralueiden väestömäärät ovat Hirvensaloo lukuun ottamatta jääneet alle kaavanmukaisten tavoitteiden. Suuralueen 5 (Nummi-Halinen) väestömäärä on vain noin puolet ennustetusta 32.000. Myös alueiden 3 (Uittamo-Harittu) ja 7 (Kuninkoja) väestömäärä on n. 10.000 pienempi kuin suunnitelmassa. Alueiden käyttö on laajuudeltaan kuitenkin lähes yleiskaavan mukaista. Merkittävään poikkeus on Mälikkälän pohjoisosien jättäminen rakentamatta.

Toinen suurin poikkeama ennusteista oli voimakas muuttoliike ympäristökuntiin. Keskeisimpänä syynä oli halu asua pientaloasunnoissa luonnon lähellä. Turun tarjoamat väljät kerrostalolähiöt eivät houkutelleet ja asuntotuotanto jäi 80-luvulla poikkeuksellisen vähäiseksi. Suunnitelmat eivät jättäneet riittävästi mahdollisuuksia reagoida kysynnän muutoksiin. Kehitys oli tuolloin selvästi jo näkyvässä, mutta siihen ei kyetty tai haluttu reagoida.

Myös tietoisilla tai satunnaisilla päätöksillä on vaikutettu kehitykseen suunnittelusta poikkeavasti. Hyväksytyt, yleiskaavan pohjana ollut kolmisakarainen risti-kaupunkimalli ei toteutunut, kun Halinen, Mälikkälä ja Peltola-Harittu rakennettiin suunniteltua väljemmin. Liikenneyhteyksien ja keskusten työpaikkojen muuttuminen osoittaa, että yleiskaavan sisältöä ei tunnettu tai siihen ei haluttu sitoutua.

Yleiskaavan kolmesta alakeskuksesta toteutui vain yksi, Länsikeskus ja sekin kaupallisesti ylisuurena, muutoin vajavaisena ja suunniteltua vähäisemmällä väestöpohjalla. Neljästä paikalliskeskuksesta toteutettiin vain Varissuo ja sekin jäi kaupallisilta palveluiltaan heikoksi, kun sitä tukevaa kehäväylää ei toteutettu. Turun keskusta on suunnitellun vahva, vaikka sen asukasmäärä on jäänyt n. 20.000 asukasta ennustettua pienemmäksi.

Kolmas merkittävä poikkeama yleiskaavan perusteista on ollut työpaikkakehitys. Ennustetun 116.000 työpaikan asemasta Turun työpaikkamäärä on täsmälleen sama kuin suunnitelman laatimisvaiheessa 70-luvun puolivälissä. Trendi- ja väestöpohjainen työpaikkaennuste ei ottanut huomioon 90-luvun alun laman eikä idänkaupan romahtamisen mahdollisuutta ja teollisten työpaikkojen vähenemistä.

Työpaikka-alueita on kuitenkin otettu käyttöön lähes yleiskaavassa esitetyllä tavalla. Vain Skanssin, Piipanojan ja Pajussuon teollisuusalueet ovat jääneet toteutumatta. Erilliset työpaikka-alueet on kuitenkin rakennettu väljästi ja niillä on paljon ennustettua vähemmän työpaikkoja. Vain Keskustan osalta työpaikkojen määrä vastaa suunnitelmia. Eriyisen pahasti ovat pettäneet suunnitelmat palvelutyöpaikkojen hajakeskittämisestä alakeskuksiin.

Liikenneverkko on toteutunut yhteyksien määrällä mitattuna hyvin, mutta paljon pehmeämmin ratkaisuin. Turpiinatie on korvattu katumaisemmilla ratkaisuilla. Vaasantiet ja Pohjoiskaari ovat jääneet toteutumatta. Suurin muutos on välikehällä

Halisten ja Varissuon kohdilla. Se voi toteutua kuitenkin vielä kevyempänä ja osin epäjatkovana.

Muutoin valtuuston yleiskaavapäätöksen linjaukset ovat pitäneet varsin hyvin. Viher- ja suojelualueita on jopa selvästi enemmän kuin yleiskaavassa suunniteltiin. Turku on varsin tiivis ja kohtalaisen joukkoliikennevaltainen kaupunki. Vanhat puutaloalueet on säilytetty ja työpaikka-alueet toteutuneet.

Kaavojen suoranaisia vaikutuksia kaupunkirakenteeseen voidaan tarkastella vieläkin pidemmällä aikajaksolla. V. 1951 yleiskaava perustui asumakunta-ajatteluun. Rakennetun alueen ulkopuolelle rakentuvien alueiden keskukset (6 kpl) olivat ruutukaava-alueen sisällä (kuva). Tämä ajatus näkyy vieläkin palvelujen keskittymisenä ja alakeskusten heikkoutena. Vieläkin vanhempaa perua on Turun keskustan vahvuus. Se pohjautuu Engelin asemakaavaan vuodelta 1828.

2. KAUPUNKIRAKENTEEN ELEMENTIT JA KEHITTÄMISMAHDOLLISUUDET

Kaupunkirakenteeseen keskeisimmin vaikuttava luonnonelementti on Aurajoki. Luonnonmaiseman lisäksi se on keskeinen osa rakennettua ympäristöä. Muut vesialueet, Ruissalo ja Maarian altaan ympäristö, ovat muita tärkeitä kaupunkirakennetta jäsentäviä luonnonelementtejä.

Kaavoitetut ja tiiviisti rakennetut alueet ovat toinen keskeinen tekijä kaupunkirakenteen suunnittelussa. Turun keskusta on varsin suuri ja kohtalaisen tehokkaasti rakennettu. Muutosalueita ovat lähinnä vanhat työpaikka-alueet, jotka maankäyttöstrategian ja väestötavoitteiden mukaan toteutetaan tehokkaina. Muu keskusta ja sitä ympäröivä pientalokehä on strategiassa määritelty säilyttävän kehittämisen alueiksi.

Keskustasta noin viiden kilometrin säteellä oleva lähiökehä on lähes valmiiksi rakennettu asuntojen osalta, mutta muu lähiöiden kehittäminen on kesken. Täydennysrakentamismahdollisuuksia kaventaa kerrostalovaltainen asuntokanta ja yksipuolistuva asukasrakenne. Se voi toteutua vain tiiviinä pientalorakentamisena. Tiiviin kaupunkirakenteen ulkopuolella on merkittäviä rakennettuja alueita vain Maariassa ja ympäristökunnissa, joista Raisio ja Kaarina liittyvät kiinteästi Turun rakenteeseen.

Pääliikenneväylillä on kaupunkirakenteessa kaksinainen rooli. Toisaalta ne yhdistävät eri alueita, mutta toisaalta varsinkin rautatiet, satamat ja päätiet muodostavat kaupunkirakennetta jakavia liikenne-esteitä. Liikennemäärien kasvaessa pääteiden esterooli kasvaa ja ne jakavat kaupunkia nykyistä enemmän. Muita jakavia elementtejä ovat vesialueet ja suuret suojelu- ja viheralueet ja niihin liittyvät yhtenäiset, säteittäiset ulkoilu- ja ekokäytävät. Kaupungin toiminnallista suuraluejakoa on tarkistettu näiden tekijöiden ja tehdyn suuntautumisselvityksen pohjalta rakenteelliseksi kokonaisuuksiksi.

Vaikka kaupunkirakenne muuttuukin hitaasti, voidaan yleiskaavoilla sekä johdonmukaisella ja pitkäjänteisellä maankäyttöstrategialla tehdä merkittäviäkin muutoksia. Alueiden sisäinen rakenne muuttuu jatkuvasti, vaikkakin hitaasti, työpaikkojen ja palvelujen yhä nopeammasta rakennemuutoksesta johtuen. Myös voimakas kaupungin ja kaupunkiseudun sisäinen muuttoliike antavat mahdollisuuksia ja

haasteita rakenteiden muuttamiseen tavoitteiden mukaisesti.

V. 1976 yleiskaavassa yritettiin luoda kaupunkisuunnittelussa keskisuurille, Turun kaltaisille, kaupungeille niin tavallista hajakeskitettyä rakennetta. Siinä esitetystä kolmesta alakeskuksesta on toteutunut vain yksi (Länsikeskus) ja neljästä paikalliskeskuksesta myös yksi (Varissuo). Ympäristökuntiin on muodostunut vahvoja alakeskuksia pienehköllä väestöpohjalla.

Eniten yhdyskuntarakennetta muuttanee tulevaisuudessa työpaikkojen ja kaupan rakenteiden sekä ihmisten liikennekäyttäytymisen muutokset. Tietotekniikan vaikutusten laajamittainen leviäminen yhteiskuntaan vaikuttaa myös kaupunkirakenteeseen lähivuosisikymmeninä merkittävästi. Vaikutus voi olla yhtä pitkä ja laaja-alainen kuin auton vaikutus sodanjälkeisenä aikana.

Vanhojen ja väljien työpaikka-alueiden muutosmahdollisuudet on hyödynnettävä. Näistä keskeisimmät Itäharjun ja Iso-Heikkilän työpaikka-alueet ovat kaupungin omistuksessa ja niiden vuokra-ajat päättyvät pääosin 2010-luvulla. Tämä mahdollistaa alueiden muuttamisen uudentyyppisten työpaikkojen tiiviiksi alueiksi, joista varsinkin Iso-Heikkilään on mahdollista sijoittaa myös työpaikkoja. Muiden työpaikka-alueiden tehokkuuden nosto on vaikea, mutta välttämätön ja pitkäaikainen prosessi.

Alueiden välinen kilpailu työpaikoista kovenee myös globaalisesti. Kaupunkiseutujen menestyminen riippuu niiden ydinosamisaloista ja kyvyistä luoda niiden varaan klustereita. Työpaikka-alueet tulevat erikoistumaan ja profiloitumaan. Niiden ympäristö- ja muut laatuvaatimukset ovat entistä suuremmat. Työpaikka-alueiden suunnittelu onkin tämän yleiskaavan tärkein osa.

Nykyiset yritykset tulevat ulkoistamaan toimintojaan, jotka hakeutuvat keskustoihin tai toisten samankaltaisten toimintojen yhteyteen. Kun yli puolet koko kaupunkiseudun työpaikoista on jo nyt Turun keskustassa, täytyy suunnitella uusia korkeatasoisia, erikoistuneita työpaikka-alueita. Helsingintien-Pansiontien varsi on tärkein uusien keskustatyöpaikkojen vyöhyke, mutta myös alakeskuksiin ja keskusakselille voi sijoittua tällaisia työpaikkoja, jos ne suunnitellaan hyvin.

Palvelujen keskittyminen jatkuu toisaalta taloudellisista syistä, toisaalta tietotekniikan heikentäessä lähipalvelujen tarvetta. Myös julkiset palvelut tulevat keskittymään niiden talouden kiristyessä. Lähipalvelujen säilyttäminen edellyttää niiden fyysistä kokoamista ja riittävää väestöpohjaa. Alakeskusten luominen on mahdollista vielä kaupungin suuryksiköitten ja kaupungin palveluverkon suunnittelun yhteydessä.

Nyt ja pitkälle tulevaisuuteen kaupalla on ratkaiseva merkitys keskusten vetovoimaisuuden synnyssä. Kaupan keskittymiskehitys johtaa säätelemättömänä liian harvoihin suuriin yksiköihin ja keskuksiin. Toisaalta valtaosa perinteisistä lähikaupoista tulevat kustannussyistä kuolemaan tai muuttumaan laatikkomyymälä- tai kioskityypisiksi.

Kauppan suuryksiköitä voidaan käyttää tukemaan hajakeskitetyn kaupunkirakenteen ja sen keskusten syntymistä. Niiden oikea mitoitus ja toteuttamisen ajoitus on kuitenkin vaikeaa sekä Keskustan että lähikaupan kehityksen kannalta.

Kestävän kehityksen kannalta tärkeintä on, ettei henkilöautoliikenteen osuuden kasvu jatku kaupungin sisäisessä liikenteessä. Joukkoliikenteen osuuden laskua on yritettävä estää myös rakenteellisin toimenpitein, mutta tärkeintä on löytää ratkaisuja, joilla kevyen liikenteen osuutta voidaan nostaa kaupunkialueen laajenemisesta huolimatta. Myös muita energian käyttöä vähentäviä rakenteellisia ratkaisuja suositaan.

Tavoitteiden toteuttaminen edellyttää, että uudesta asuntorakentamisesta mahdollisimman paljon on kevyen liikenteen etäisyydellä Keskustasta. Lähipalvelujen säilyttäminen sekä alakeskusten sijoittaminen ja suunnittelu niin, että ne voidaan saavuttaa kevyellä ja myös joukkoliikenteellä. Vapaa-ajan palvelujen merkitys tässä kasvaa, koska niistä johtuvien matkojen määrä on lisääntymässä.

Väestön ja työpaikkojen sijoittelulla voidaan vielä jossain määrin vaikuttaa rakennetuillakin alueilla palvelu- ja keskusverkon luomiseen. Asuntojen täydennysrakentamismahdollisuudet tulisikin sitoa keskustun läheisyydessä niiden toteuttamiseen ja muualla pääosin lähipalvelujen turvaamiseen, jossa vapaa-ajan ja vanhusten palvelujen ja asumisen merkitys kasvaa.

Myönteinen väestökehitys edellyttää, että asuntoja lisätään muuallakin kuin keskustan lähialueilla. Kerrostaloasuntoja joudutaan rakentamaan myös Keskusakselille. Lähiökehän täydennysrakentamisen on oltava tiivistä pientalo- ja palveluasuntoja. Kokonaan uusia pientaloalueita on lisäksi rakennettava Hirvensaloon ja Maariaan, josta on tehtävä mahdollisimman omavarainen ja palveluiltaan hyvä alue.

Aktiivinen asuntopolitiikka erityisesti asumistuki- ja valtion asuntorahoituspolitiikka ovat tasoittaneet alueiden sosiaalisia eroja. Muutoksia ja uhkia on kuitenkin jo näkyvissä ja kehitys tulee kääntymän ellei ryhdytä uudentyypisiin toimenpiteisiin. Sosiaalisen rakenteen monipuolisuuden kasvattamisen lisäksi tarvitaan lähiöissä täydennysrakentamista myös palvelujen lisäämiseksi ja vanhusten asumisen turvaamiseksi kotilähiöissään.

3. KAUPUNKIRAKENTEN TAVOITTEET JA RATKAISUT

Kaupunginvaltuuston 1997 hyväksymät yleiskaavan yleistavoitteet ovat:

1. Turun aseman ja kilpailukyvyn vahvistaminen
2. Kaupungin erikoisluonteen säilyttäminen ja korostaminen
3. Kestävän kehityksen Turku
4. Kaupunkiympäristön laatu
5. Yleiskaavan toteuttamiskelpoisuus

Tavoitteiden toteuttamiseksi tarvittavia vaihtoehtoisia strategioita selvitettyään vuorovaikutteisesti valtuusto hyväksyi strategisiksi toimintakokonaisuuksiksi (1998)

1. Turun asema ja kilpailukyky
2. Elinkeinotoiminnan edellytykset
3. Myönteinen väestökehitys ja vetovoimaiset asuntoalueet
4. Ekologisesti kestävä kaupunkirakenne
5. Kestävä ja vetovoimainen kaupunkikulttuuri
6. Sosiaalinen kestävyys ja lähiöuudistus
7. Taloudellinen ja toteuttamiskelpoinen kaupunkirakenne

Maankäyttöstrategiapäätöksen jälkeen yleiskaavatyö jatkui sen pohjalta. Aluearkkitehdit selvittelivät täydennysrakentamismahdollisuuksia. Ympäristövirasto valmisteli luonnon kannalta arvokkaiden alueiden käsittelyä kaavassa ja maakuntamuutoseo kulttuurillisesti ja rakennussuojelun kannalta arvokkaita alueita ja kohteita.

Valmistelun toinen painopiste oli liikennejärjestelmäsuunnitelman laatiminen. Se tehtiin seudullisena yhteistyönä ja pääosin konsulttien toimesta. Seudullisesti koordinoitiin myös kuntien yleiskaavojen ja kaupunkiseudun maakuntakaavan laatimista, raja-alueiden kaavoituksen valmistelua sekä virkistysalueverkoston kehittämistä, johon liittyi konsultointia.

Projektiryhmä huolehti muusta valmistelusta. Isojen virastojen edustajista muodostettu koordinoitiryhmä ohjasi valmistelua. Palveluverkon kehittämistä selvitettiin samojen tahojen toimesta.

Nämä selvitykset ja maankäyttöstrategian painopisteet olivat yleiskaavan valmistelun ja kaupunkirakenteen kehittämisen lähtökohtina. Asioita tarkastellaan seuraavassa strategian jäsentelyn mukaisesti.

Turun aseman ja kilpailukyvyn parantamiseksi kehitetään erityisesti lentokenttää ja satamia sekä näiden yhteyksiä. Niiden laajenemisedellytyksille riittävät aluevaraukset on tehty ja niihin liittyville, logistisia palveluja tarvitseville työpaikoille varattu riittävästi alueita ja yhteyksiä. Yhteistyössä kehitettäviä uuden lain mahdollistamia kehittämisalueita on sekä sataman että erityisesti lentokentän ympäristössä. Näiden alueiden merkitys kaupunkirakenteessa kasvaa.

Maaliikenneyhteyksien kehittämistoimista tärkeimpiä ovat:

- sataman maaliikenneyhteyksien parantamismahdollisuudet,
- valtateiden kehittämisedellytykset eritasoliittymävarauksina ja vastuujon tarkistuksina ja
- raideliikenteen ja nopeiden junayhteyksien kehittämismahdollisuudet.

Näillä ratkaisulla valtateiden rooli kaupunkirakenteessa muuttuu. Keskusta ja sen lähialueet voidaan rauhoittaa raskaalta läpiajoliikenteeltä. Päätietyt muodostuvat välikehän ulkopuolella liikenne-esteiksi, joille molemmille ohjataan lisääntyvää autoliikennettä. Näin mahdollistetaan niiden ulkopuolisten katujen ja alueiden autoliikenteen kasvun rajoittaminen ja kaupunkirakenteen toimivuus. Raideliikenteen hyödyntämismahdollisuudet näyttävät tehdyn selvityksen mukaan pieniltä, mutta sen edellyttämät maankäyttömuutokset jätetään reserviin tai merkitään kehittämisalueiksi.

Elinkeinotoiminnan edellytyksiä parannetaan em. yhteyksien parantamisen lisäksi ainakin seuraavilla kaavaratkaisulla:

- korkeakoulujen ja teknologiakeskuksen laajenemismahdollisuudet,
- teknologiakeskukseen tukeutuvien työpaikka-alueiden varaukset Kupittaaalla, ns. Biolaaksossa ja Helsingintien varressa,
- Itäharjun teollisuusalueen muuttamismahdollisuus uutta osaamista edellyttävien kasvualojen sijoittumisalueeksi sekä Helsingintien että Kalevantien varressa,
- em. alojen työpaikkojen sijoittuminen Hirvensalon merelliseen ympäristöön,
- keskustahakuisten työpaikkojen aluevaraukset Helsinginkadun-Pansion tien alueella sekä keskusakselilla,
- logistisesti vetovoimaisten työpaikkojen aluevaraukset ohikulkutien varressa sekä
- nykyisten työpaikka-alueiden tiivistämismahdollisuudet asemakaavoituksella.

Kaupunkirakenteen kannalta em. ratkaisut, jos ne toteutuvat suunnitellusti, merkitsevät:

- keskustan laajenemista Kupittaaan ja Ratapihan suuntaan,
- Helsingintien-Pansion tien varren kehittymistä merkittäväksi työpaikka-alueeksi, jonka toimivuus on turvattava,
- Itäharjun alueen merkityksen kasvua ja alakeskuksen luomismahdollisuutta sinne,
- ohikulkutien varren merkityksen kasvua kaupunkirakenteessa ja autoliikenteen kasvua siellä, ja
- vanhojen työpaikka-alueiden tarpeen vähenemistä ja uudelleenkäyttömahdollisuutta.

Myönteisen väestökehityksen ja vetovoimaisten asuntoalueitten luomiseksi:

- turvataan keskusta-asumisen lisääntymismahdollisuudet kaavoittamalla vajaa-käyttöiset alueet ja poistuvat työpaikka-alueet tehokkaiksi kerrostaloalueiksi keskustan merenpuoleisilla alueilla,
- täydennysrakennetaan lähiökehän kaavoittamattomat alueet tehokkaiksi pientaloalueiksi asukasrakenteen monipuolistamiseksi,
- luodaan Hirvensalon monipuolisia ja tiiviitä pientaloalueita ja Maariaan väljiä pientaloalueita asukkaiden houkuttelemiseksi Turkuun ja kaupungin tulopohjan parantamiseksi ja
- turvataan pidemmän aikavälin keskusta-asumismahdollisuudet keskusakselilla ja pientaloasumismahdollisuudet saarilla ja Maarian laajennusalueilla.

Kaupunkirakenteen kannalta tämä merkitsee:

- keskustan alueen merkityksen kasvua myös asuntoalueena ja kaupunkirakenteen hajoamistendenssin hillitsemistä,
- nykyisten keskustan rakennettujen alueiden ns. säilyttävän kehittämisen mah-

- dollisuutta,
- lähiökehän sosiaalisen rakenteen monipuolistumista, mutta sen palvelurakenteen heikkenemistä ja palveluverkoston uudelleenjärjestämistarvetta,
 - keskusakselin merkityksen kasvua, pitkäjännitteistä kehittämistä, ristiriitojen aiheuttamia kompromisseja ja seudun rakenteen selkenemistä ja
 - paljon uusia laajoja pientaloalueita Hirvensalossa ja Maariassa, jotka uhkaavat hajottaa Turun rakennetta, mutta voivat tiivistää kaupunkiseudun rakennetta.

Ekologisesti kestävä kaupunkirakenteen kannalta em. ratkaisut merkitsevät uhkia, joiden toruminen edellyttää ainakin seuraavia kaavaratkaisuja ja toimenpiteitä:

- keskustan ja täydennysrakentamisalueiden kevyen liikenteen yhteyksien parantamista ja kävelykeskustan toteuttamista,
- uusien pientaloalueiden suunnittelemista niin, että ne voivat tukeutua nykyistä paremmin joukkoliikenteeseen,
- seudullisen joukkoliikenteen kehittämistä ja keskusakseliratkaisua,
- lähipalvelu- ja alakeskusverkoston kehittämistä niin, että ne voidaan saavuttaa mahdollisimman hyvin etenkin kevyen mutta myös joukkoliikenteen keinoin,
- energiaa säästäviä ratkaisuja uusien alueiden toteuttamisessa,
- riittävien viher- ja ulkoilualueiden sekä niitä yhdistävien viheryhteyksien/ekokäytävien varaamista rakennettavien alueiden välillä sekä sisäisten puistoalueiden säilyttämistä etenkin kerrostaloalueilla,
- joukkoliikennettä suosivia aluevarauksia ja ratkaisuja ruuhkautuvilla alueilla ja työmatkaliikenteessä,
- esitettyjen luonnonsuojelualueiden aluevarauksia, sekä erillisiä kaavamääräyksiä kaupunkipuiston kansallismaiseman rajaamiseksi yleiskaavassa sekä muiden erityisten ympäristöarvojen huomioimiseksi asemakaavoituksessa.

Kestävä ja vetovoimaisen kaupunkikulttuurin huomioonotto yleiskaavoituksessa johtaa ainakin seuraaviin ratkaisuihin:

- kulttuurihistoriallisesti ja kaupunkikuvallisesti arvokkaat isot aluekokonaisuudet suojellaan yleiskaavalla; yksittäiset mahdollisesti suojeltavat alueet ja kohteet luetteloidaan liitteaineistossa; niiden suojelusta päätetään asemakaavoituksella eikä sitä saa vaarantaa ennen kaavan laatimista,
- kaupunkikulttuurin, kaupunkimaisen elämäntavan ja säilyttävän kehittämisen sekä matkailun ja kongressitoiminnan aluevaraukset tehdään keskustan osayleiskaavassa,
- Aurajokivarren kansallismaisema ja muut kulttuurimaiseman kannalta tärkeät alueet huomioidaan kaavamääräyksin.

Sosiaalisen kestävyiden ja lähiöuudistuksen tarpeet huomioidaan yleiskaavassa seuraavasti:

- lähiökehän täydennysrakentamismahdollisuudet merkitään kaavaan väestörakennetta monipuolistavina, tiiviinä pientaloalueina,
- sosiaalisten lähiyhteisöjen muodostamista edistävät ja alueidentiteettiä parantavat lähipalvelut sekä vapaa-ajan alueet ja toiminnot esitetään yleiskaavan selostuksessa ja liitteissä; niiden toteutumisesta päätetään asemakaavoissa ja taloussuunnitelmissa,
- lähiöihin ja varsinkin alakeskuksiin varataan alueita palvelujen ja työpaikkojen rakentamiseksi erityisesti vanhusten palveluille ja asunnoille ja
- omaleimaisten aluekokonaisuuksien muodostamiseksi yleiskaavassa tarkiste-

taan alakeskusten sijoittumista ja toiminnallista suuraluejakoa.

Taloudellinen ja toteuttamiskelpoinen kaupunkirakenne edellyttää yleiskaavalta, että

- edullisimmin ja tavoitteiden mukaisesti toteutettavat alueet määritellään toteutettaviksi v. 2010 mennessä ja myöhemmin toteutettavia alueita vertaillaan yleiskaavavaihtoehtoissa ja merkitään suunnittelutarve tai kehittämisalueiksi,
- yli kuntarajojen yhteistyötä edellyttävillä alueilla on tehty kaavarungot yhteistyönä naapurikuntien kanssa ja
- tarkempaa selvittämistä vaativille alueille (keskusta ja keskusakseli) sekä vähemmän kiireellisille alueille (Kakskerta ja Paattinen) laaditaan osayleiskaavat, joissa niiden maankäyttö ratkaistaan tarkemmin.

4. YLEISKAAVAVAIHTOEHDOT JA -EHDOTUS

Valittu maankäyttöstrategia on kaupunkirakenteen kannalta pääosin ristiriidaton ainakin yleiskaavatasoisessa aluevaraustarkastelussa. Merkittävin ristiriita on kilpailukyyn ja väestökehityksen sekä toisaalta kestävä kehityksen kesken. Kilpailukykyä lisäävä pientalorakentaminen hajauttaa yhdyskuntarakennetta sekä lisää kustannuksia, henkilöautoliikennettä ja päästöjä. Tiiviimpi ja kerrostalovaltaisempi kaupunki tukee ainakin periaatteessa kestävä kehitystä, mutta voi yksipuolisena johtaa yhdyskuntarakenteen hajoamiseen kaupungin ulkopuolelle ja siten päinvas- taiseen tulokseen.

Valtuuston hyväksymät tavoitteet toisaalta joukkoliikennepainotteisen keskusakselin toteuttamisesta ja toisaalta pientaloasumisen kasvattamiseen puoleen asunto- kannasta ovat ristiriitaisia. Tämän vuoksi katsottiin tarpeelliseksi muodostaa kaksi yleiskaavavaihtoehtoa, vaikka perusteellisempi vaihtoehtotarkastelu oli tehty jo maankäyttöstrategian käsittelyn yhteydessä.

Toinen asiakokonaisuus, johon yleiskaavaluonnosvaiheessa sisältyy vaihtoehtoja. Skanssin keskuksen lisäksi symbolinen alakeskusmerkintä on Pitkämäen alueella. Myös Tampereentien suunnan keskukselle on esitetty vaihtoehtoisia ratkaisuja.

Uusi maankäyttö- ja rakennuslaki, vaikutusten arviointi, liikenne- ja kustannus- vertailujen tekeminen sekä halu lisätä asukkaiden vaikutusmahdollisuuksia olivat muita tärkeämpiä syitä selkeiden yleiskaavavaihtoehtojen muodostamiselle.

Päävaihtoehdoksi valtuuston hyväksymien tavoitteiden vuoksi muodostuneen Kes- kusakselivaihtoehdon tärkeimmät ominaisuudet ovat:

- maankäytön keskittäminen tiiviinä rakenteena Uudenmaan- ja Satakunnanteiden varteen
- enemmän kerrostalorakentamista Keskusakselille
- keskustatyöpaikkoja Keskusakselille
- Skanssin alakeskuksen rakentamista nopeammin
- joukkoliikennepainotteisempi liikennejärjestelmä
- Raision ja Kaarinan kiinteämpi yhteys kaupunkirakenteeseen
- poistavaa saneerausta pääosin Keskusakselin perinteellisillä työpaikka-alueilla

Keskusakselivaihtoehdossakin pientaloasumisen osuus nousee ja on noin puolet uudisrakennettavasta asuinkerrosalasta ja lähes 40 %:a tuotettavien asuntojen mää- rästä.

Pientalovaihtoehdon lähtökohtana oli, että puolet asutokerrosalasta ja asukkaista olisi v. 2020 pientaloissa. Vaihtoehdon keskeiset piirteet olivat:

- pientalorakentamisen lisääminen erityisesti Maariassa ja saarilla ja parempaa kilpailukykyä ainakin asukkaista
- Keskusakselin maankäyttöratkaisujen, erityisesti Skanssin alakeskuksen lykkääminen
- kiristynvä kilpailu asukkaista ympäristökuntien kanssa
- suuret yhdyskuntakustannukset ja maapoliittiset ongelmat

Yleiskaavatasoisessa aluevaraustarkastelussa vaihtoehtojen erot näyttävät pieniltä.

Työpaikka-, virkistys- ja liikennealueita tarvitaan lähes samat määrät. Yksityiskohdissa ja käytännössä erot voivat olla varsin merkittäviäkin, mutta ne tarkastellaan ja päätetään asemakaavoituksessa ja muissa yksityiskohtaisissa ratkaisuissa.

Asukaspalautteessa kannatettiin eniten kummankin vaihtoehdon pohjalta tapahtuvaa kehittämistä. Pientalovaihtoehto sai hieman enemmän kannatusta erityisesti Maariasta. Keskusakselia vastustettiin erityisesti sen muuttuvilla alueilla ja kannatettiin Hirvensalossa. Asiantuntijalausunnot olivat selvästi Keskusakselivaihtoehdon kannalla.

5. VALITTU KAUPUNKIRAKENNE

Yleiskaavaehdotus yhdistää molempia vaihtoehtoja. Keskusakselivaihtoehdosta supistetaan oleellisesti saneerattavaksi ehdotettuja asuinalueita ja ehdotukseen lisätään pientaloalueita Maariasta. Lisäksi suunnittelutarvealueiksi merkitään alueita Hirvensalossa, Satavassa ja Paimalassa, joita myöhemmin v. 2010 jälkeen voidaan kaavoittaa pientaloalueiksi.

Keskusakseli merkitään kehittämisalueeksi, jonka yksityiskohtaisempi maankäyttö ja Skanssin alakeskuksen toteuttaminen ratkaistaan myöhemmässä kaavoituksessa. Muita kehittämisalueita on sataman ja lentoaseman ympäristössä.

Pitkämäen ja Halisten keskukset merkitään C-merkinnällä, mutta niitä ei esitetä laajennettavaksi. Nykyiset palvelut säilytetään myös Pernossa. Jyrkkälän asemaa nostetaan. Tampereentien keskusverkko ratkaistaan niin, että Kärsämäen keskusta laajennetaan alakeskukseksi. Runosmäen palveluvarustusta ja alueen yhteyksiä Länsikeskukseen parannetaan niin, että ne muodostavat keskusparin. Auttisten Aukiosta ei kehitetä alakeskusta.

Asuntoalueita varataan yleiskaavaehdotuksessa enemmän kuin perusvaihtoehtona olleessa keskusakselivaihtoehdossa. Jos vielä suunnittelutarvealueet myöhemmin kaavoitetaan pientaloasumiselle, niitä on lähes yhtä paljon kuin pientalovaihtoehdossa. Tämä johtaa hajoavaan kaupunkirakenteeseen ja vaatii erityistoimenpiteitä yksityiskohtaisessa suunnittelussa ja kipeitäkin ratkaisuja joukkoliikenteen aseman turvaamisessa.

Työpaikkojen suhteen tehdyt asuntoalueratkaisut eivät vaikuta ja ne voidaan toteuttaa maankäyttöstrategian mukaisesti. Maarian suuralueen ja erityisesti lentokentän alueen työpaikkarakentaminen ja alueen asuntorakentaminen tukevat toisiaan. Myös saarten työpaikkasomavaraisuuden nostamiseen ja työpaikkarakentamiseen tulee lisää paineita.

Yleiskaavaratkaisu lisää henkilöautoliikenteen määrää verrattuna keskusakselivaihtoehtoon, koska tehokasta joukkoliikennettä on vaikea järjestää uusille, etäisille pientaloalueille, jotka eivät ole myöskään kevyen liikenteen etäisyydellä keskuksista. Tampereentien liikennemäärät kasvavat ja tämä lisää paineita Runosmäen ja Länsikeskuksen yhteyksien parantamiseen. Eritasoliittymien nopeampaan rakentamiseen jouduttaneen. Joukkoliikennettä suosivia ratkaisuja lähiökehän sisäpuolisilla pääliikenneväylillä tarvitaan enemmän.

Viheralueisiin ratkaisut vaikuttavat varsin vähän. Maarian altaan ympäristön virkistysalueiden rajaukset joudutaan tekemään tarkemmin ja aiemmin, mistä voi olla kielteisiä seurauksia alueen maataloudelle. Suojelualueisiin ei vaihtoehtoilta ole vaikutusta.

Kunnallistekniikan verkostoja joudutaan valitussa vaihtoehdossa rakentamaan enemmän ja ne tulevat kalliimmiksi. Pohjoisten alueitten rakentamispaineet aiheuttavat tarpeen linjata maakaasujohtojen paikat jo tässä yleiskaavassa.

6. KAUPUNKIRAKENNE SUURALUEITTAIN

Yleiskaavaehdotus ratkaisee kaupunkirakenteen kehittämisen peruslinjat ja rakenteen myös aluekokonaisuuksien (suuralueiden) sisällä. Yksityiskohtaisesti rakenteisiin otetaan kantaa vasta osayleis- ja asemakaavoissa.

Keskusta vahvistuu koko Turun seudun ja maakunnan pääkeskuksena. Merkittävimmät kilpailutekijät ovat kaupungin rajojen ulkopuolisissa kauppakeskuksissa ja muissa valtakunnan osakeskuksissa. Skanssin keskuksen rakentaminen noin 10 vuoden kuluttua ei uhkaa pääkeskuksen asemaa.

Pääkeskus laajenee sekä ratapihan että Teknologiakeskuksen suuntaan. Sen elävänä säilyttäminen vaatii asumisen säilyttämistä ja uusien keskustatyöpaikka-alueiden rakentamista. Väestöpohjan kasvu mahdollistaa alakeskuksen toteuttamisen Kupittaalalle. Lähipalvelut eivät ole ongelma keskustan suuralueella. Riittävä väestöpohja ja tehokas sekarakenne turvaa lähipalvelut eikä niitä tarvitse edes esittää yleiskaavassa.

Hirvensalon osalta yleiskaavan perustuu hyväksytyyn osayleiskaavaan, jonka väestöpohja oli 10-15.000 asukasta vaihtoehtoalueiden käsittelystä riippuen. Yleiskaavan mitoitus on 12.500, jolloin osa pohjoisosan kerrostaloalueista ja lounaisosan pientaloalueista jätetään kaavoittamatta suunnittelutarvealueiksi.

Hirvensalo, eteläosaa lukuun ottamatta, kuuluu lähiökehään. Pieni väestöpohja ei mahdollista täydellisen alakeskuksen syntyä, mutta Syvälahteen kehitetään nykyistä vahvempi saaren keskus. Moikoisten lisäksi tarvitaan lähipalvelupisteitä Haarlaan ja Särkilahteen ja mahdollisesti pohjoisrannallekin.

Kaksikerran saarten maankäyttö jää väljäksi. Laadittavan osayleiskaavan mitoitus olisi runsaat 2000 asukasta. Sataman länsiosaan kohdistuu sellaisia rakentamispaineita, että se on syytä merkitä selvitystarvealueeksi. Hirvensalon toisen sillan tarve ratkaistaan Kaksikerran rakentamisen yhteydessä.

Skanssin suuralueen rakenne jää osin laadittavan osayleiskaavan ratkaistavaksi. Alueelle rakennetaan 2010-luvulla Turun toinen iso alakeskus. Uudenmaantien varren maankäyttö tiivistyy keskustarakenteeksi. Helsingintien varteen tulee uudentyyppisiä työpaikka-alueita. Skanssin itäosaan tulee myös uutta pientalorakennetta.

Muilta osin suuralue on rakennettu.. Vanhojen kaupungin osien lähipalvelupisteet (4) säilytetään.

Itäharjun-Varissuon suuralue muodostuu kahdesta osakokonaisuudesta, joiden kes-
kukset täydentävät toisiaan ja muodostavat yhdessä vahvan ja varsin hyvin toimi-
van alakeskuksen. Itäharjun teollisuusalue muuttuu luonteeltaan uudenaikaiseksi ja
asumista lisätään. Hypermarket voi säilyä pienempänä ja sinne on saatava moni-
puolisempia palveluja.

Lisärakentamista tulee lisäksi Jaanintien ja Itäkaaren varteen sekä Kohmoon. Tämä
mahdollistaa neljän nykyisen lähipalvelupisteen säilymisen lisäksi 1-2 uuden syn-
tymisen. Lausteen teollisuusalue säilyy, mutta merkitään kehittämisalueeksi, jonka
muuttuminen riippuu raideliikenteen kehitysmahdollisuuksista.

Koroisten suuraluetta laajennetaan Tampereentielle. Alueen rakennetta muuttaa
eniten Halistentien rakentaminen Markulantielle ja Koroistenkaari. Täydennysra-
kentamista ja lähipalvelupiste sijoittuu Ravattulaan sekä Kaarinaan että Turun
puolelle. Jos Piispanojan suunnittelutarvealueet rakennetaan, voi syntyä vielä 1-2
lähipalvelupistettä.

Suuralueen alakeskuksen suunnittelu on erittäin vaativa haaste. Kärsämäentien
liittymä vaatii eheyttämistä sekä Maarian kirkon ympäristön ja Halistentien suun-
nittelu herkkyyttä.

Länsikeskuksen-Runosmäen alue on hajanainen ja vaatii parempia yhteyksiä Ru-
nosmäestä Länsikeskuksen kaupallisiin palveluihin ja Länsinumesta Runosmäen
julkisiin palveluihin. Länsikeskuksen toimivuutta ja liikennejärjestelyjä on paran-
nettava ja sen palveluvarustusta monipuolistettava. Keskusakselin rakentaminen
Suikkilan kartanon alueetta lukuun ottamatta ratkaistaan osayleiskaavassa.

Pientalovaltaista tiivistä täydennysrakentamista sijoitetaan Länsiniittyyn ja Raision
rajan tuntumaan yhteisesti laadittavan suunnitelman mukaisesti. Se mahdollistaa
myös alueen lähipalvelujen parantamisen. Länsikeskuksen ja täydennysalueiden
väliin kaavoitetaan iso ulkoilupuisto.

Jyrkkälän-Pernon alue jää keskusrakenteeltaan heikoksi keskustaan tukeutuvaksi
alueeksi. Pahaniemen alueen kerrostaloalueen rakentaminen mahdollistaa Jyrkkä-
län palvelujen parantamisen, mutta Pernon palveluvarustus heikkenee. Iso-
Heikkilän kehittämisalue liittyy sataman ja siihen liittyvien työpaikkojen kehittämi-
seen ja Pernon kehittämisalue telakan ja siihen liittyvien toimintojen kehittämiseen.

Alueen pääkatuverkkoa on selkeytettävä ja alueen työpaikkojen laajenemismah-
dollisuudet turvattava.

Maarian alue kasvaa yleiskaavaehdotuksessa tavoitteita suuremmaksi. Tämän
mahdollistava alakeskus suunnitellaan Jäkärilän liittymän ympäristöön. Lähipalve-
luja tarvitaan lisäksi Moisioon ja Jäkärilän länsiosaan. Paattisten palvelut turvataan
laadittavan osayleiskaavan avulla. Yhteistyötä Liedon kanssa tarvitaan raja-
alueiden suunnittelussa sekä Maariassa että Metsämäen alueilla.

Suuralueen tärkein kehittämiskohde on lentokentän ympäristö. Sen lähialueet on
merkitty kaavassa kehittämisalueeksi, jota suunnitellaan yhdessä Ilmailulaitoksen
kanssa. Radan itäpuolelle jää iso teollisuusalue-reservi. Maatalousalueiden ja Maa-
rian altaan ison ulkoilualan rajauksia tarkistetaan. Paimalaan merkitään iso
suunnittelualue.