



SITOWISE

Turun MAL-kaupunkiseutu: Rakennemalli 2035 tavoitteiden toteuma

Loppuraportti

4.4.2025

Esipuhe:

Turun kaupunkiseudulle on vuonna 2012 hyväksytty rakennemalli 2035, jonka tavoitteena on edistää kestävästä kehitystä ja alueen vetovoimaisuutta. Työn yhteydessä on muodostettu näkemys kaupunkiseudun yhdyskuntarakenteen pitkän tähtäimen päälinjoista. Se on ohjannut periaatepäätöksen selkänojaan tukeutuen kuntien maankäytön suunnittelua ja toiminut maakunta- ja yleiskaavoituksen lähtökohtana.

Rakennemallissa on haettu ratkaisuja seudullisesti merkittävien toimintojen ja verkostojen periaatelinjauksiin. Keskeisimmäksi tunnistetun linjauksen mukaisesti, tavoiteltu kasvu kohdennetaan kaupunkiseudun ydinalueelle ja sitä ympäröivälle alueelle suhteessa 80 % / 20 %. Rakennemallissa on määritetty yleistavoitteet koko alueelle ja yksityiskohtaiset tavoitteet tietyille asiakokonaisuuksille. Lisäksi on asetettu aluekohtaiset mitoitustavoitteet, joiden toteutumisen edellytykseksi on tunnistettu tarve menneen kehityksen suunnanmuutokseen ja pitkäjänteiseen sitoutumiseen. Tässä raportissa on kuvattu, millaisella prosessilla rakennemallin toteumaa on arvioitu ja mitä arvioinnista voidaan oppia.

Rakennemalli on tarkoituksena päivittää vuonna 2025. Turun kaupunki on tilannut päivityksen ohjelmoimisen lähtökohdaksi tilannekuvan siitä, miten aiempi suunnitelma on toteutunut ja millaisiin teemoihin päivityksen yhteydessä on keskeistä kiinnittää erityistä huomiota. Työn konsulttina ovat toimineet Tapani Touru, Venla Salomaa, Iida-Elina Kiminki, Anna-Sofia Hyvönen, Vilja Larjosto, Kirsi Rantama Sitowise Oy:stä sekä Maija Urponen Kaupunkitutkimus TA Oy:stä. Työ on toteutettu 6.1.2025 – 6.4.2025 välisenä aikana.



Raportin sisältö

[Esipuhe Rakennemallin 2035 arvioinnin tarkoitus](#)

1. [Rakennemallin arvioinnin tausta, prosessi ja tavoitteet](#)
2. [Rakennemallin 2035 yksityiskohtaisten tavoitteiden toteuman arviointi teemoittain](#)
 - [Elinvoima](#)
 - [Vetovoima](#)
 - [Pitovoima](#)
 - [Kestävyys](#)
 - [Viihtyisyys ja lumovoima](#)
3. [Rakennemallin 2035 yleisten tavoitteiden päivitystarpeen arviointi](#)
4. [Arvioinnin yhteenveto ja suositukset rakennemallin päivittämiseen](#)

Liitteet: Kartta- ja tilastoanalyysit

SITOWISE

1. Rakennemallin arvioinnin tausta, prosessi ja tavoitteet

Rakennemallin toteuman arvioinnin lähtökohdat

Rakennemalli 2035 pitää sisällään monentyyppisiä tavoitteita. Rakennemallin hyväksymispäätöksen yhteydessä on tehty periaatteellinen päätös niiden huomioimisesta alueen kuntien ja Varsinais-Suomen liiton päätöksenteossa. Toimeenpanoa on edistetty osaltaan myös valtion ja kuntien MAL-sopimuksilla sekä niihin liittyvällä seurannalla. Rakennemallin toimeenpanolla ei siis ole vastaavaa lakisääteistä selkänöjaa, kuten esimerkiksi kaavoilla tai säännöllistä seuranta ja päivitysprosessia, kuten esimerkiksi kuntien strategioilla.

Yleisesti voidaan tunnistaa, että jälkikäteen on käytännössä mahdotonta selvittää, mikä rakennemallin 2035 vaikutus seudulla toteutuneessa kehityksessä on ollut tai millaista kehitys olisi ollut ilman rakennemallia. Voidaan kuitenkin tarkastella sitä, millaista kehitys on ollut suhteessa rakennemallissa asetettuihin tavoitteisiin ja olettaa, että rakennemalli on osaltaan myötävaikuttanut kehitykseen. Toisaalta voidaan myös tunnistaa, mikäli rakennemallilla ei ole ollut edellytyksiä vaikuttaa toteutuneeseen kehitykseen. Lisäksi voidaan tunnistaa, millaisia toimintaympäristön muutoksia tarkasteluaikana on ja miten rakennemalli on huomioinut nämä ilmiöt.

Rakennemallin toimeenpanossa tärkeän MAL-menettelyn tarkoituksena on ollut "parantaa kasvavien kaupunkiseutujen kuntien välistä yhteistyötä maankäyttö-, asumis- ja liikennenäkökulmat yhdistävässä suunnittelussa sekä välittää valtakunnallisia intressejä entistä tehokkaammin seutujen ja kuntien suunnitteluun. MAL-menettelyssä valtio-osapuolen keskeisiä keinoja edistää siirtymää yksittäisten kuntien edunvalvonnasta ja osaoptimoinnista kaupunkiseutujen yhteisen hyvän ja kestävä kehityksen tavoitteluun ovat olleet yhteiset neuvottelut ja taloudelliset kannustimet."*. Turun seudun osalta MAL-sopimukset ovat pohjanneet rakennemalliin 2035, jonka päivittämisestä on sovittu MAL-sopimuksessa 2024-2027.

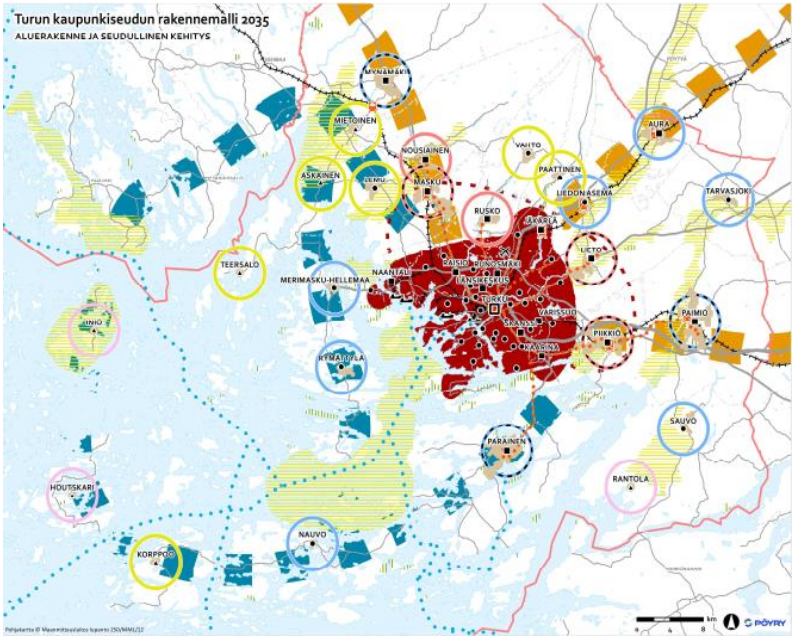
MAL-sopimukseen, kaupunkiseutusunnitteluun ja liikennejärjestelmäsuunnitteluun liittyvä lainsäädäntö elää ja Turun seudun yhteistyörakenteet kehittyvät. Toistaiseksi, kaupunkiseututasoinen suunnittelu on ollut väljästi ohjattua, mikä mahdollistaa kullekin kaupunkiseudulle tarkoituksenmukaisten menetelmien määrittämisen. Tässä selvityksessä on muodostettu aiemman rakennesuunnitelman tavoitteiden toteuman vuorovaikutteisen arvioinnin ja toimintaympäristön analyysin avulla suosituksia ja lähtökohtia rakennemallin päivityksen yhteydessä huomioitavaksi.

Turun kaupunkiseudun rakennemalli 2035

Turun kaupunkiseudulle vuonna 2012 valmistunut rakennemalli on laadittu edistämään kaupunkirakenteen kestäväää kehitystä ja alueen vetovoimaisuutta. Se on jatkoa seudulla vuodesta 1974 jatkuneelle yleiskaavalliselle yhteistyölle ja sisältää vuoteen 2035 ulottuvat periaatelinjaukset seudullisesti merkittävien toimintojen ja verkostojen suunnittelulle.

Rakennemallin suunnittelualue kattaa kaikkiaan 13 kuntaa, jotka ovat nykyisen MAL-kaupunkiseudun kunnat. Sen **yleistavoitteissa** on korostettu kaupunkiseudun sijaintia Itämeren alueella osana Eurooppaa, sijaintia hyödyntävien yhteyksien kehittämistä sekä kaupunkiseudun yhteistä kilpailukykyä, vetovoimaa, kestäväää kehitystä ja ilmastomuutoksen hillintää. Lisäksi rakennemalli sisältää **10 yksityiskohtaisempaa tavoitetta**, joiden yhteisenä nimittäjänä on ollut kaupunkirakenteen eheyttäminen ja kasvun ohjaaminen keskuksiin.

Rakennemallin tärkeimmät määrällisiksi tavoitteiksi asetettiin kaupunkiseudun kasvu 75.000 asukkaalla ja 20.000 työpaikalla vuoteen 2035 mennessä. Kasvusta 80 % hyväksyttiin kohdistettavaksi kaupunkiseudun ydinalueelle ja 20 % ydinaluetta ympäröivän muun alueen keskuksiin. Rakennemallin mitoitustavoitteiden toteutuminen tunnistettiin hyväksymisvaiheessa edellyttävän merkittävää suunnanmuutosta viime vuosikymmenten kehitykseen.



Kuva. Turun kaupunkiseudun rakennemalli 2035. Työssäkäyntialueen aluerakenne ja seudullinen kehitys.

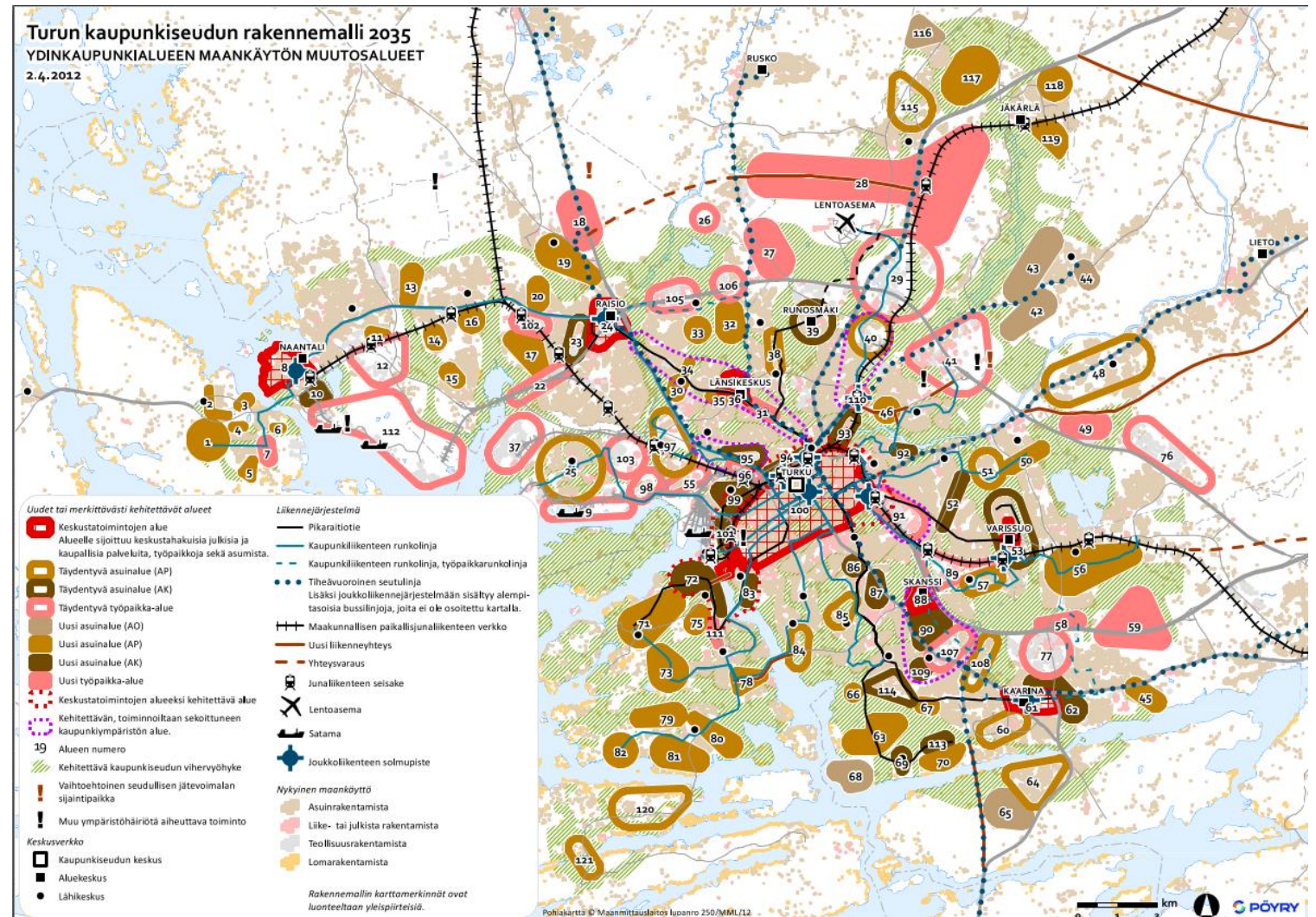
Rakennemallin suunnittelualue	Ydinkaupunkialue	Muu alue	
	Turku Kaarina Lieto Naantali Raisio	Aura Rusko Masku Mynämäki	Nousiainen Paimio Parainen Sauvo

Väestö	2009	Kasvu 2035	Kasvu-% 2009-2035	2035
Ydinkaupunkialue	234 429	60 000	26 %	294 492
Muu suunnittelualue	89 206	15 000	17 %	104 206
Suunnittelualue yhteensä	323 698	75 000	23 %	398 698

Rakennemallin alueellisia ulottuvuuksia

Rakennemalli 2035 pitää sisällään monenlaisia alueellisia ulottuvuuksia. Ensimmäinen ulottuvuus on rakennemallin 13 kunnan tarkastelualue. Tällä tarkkuudella on esitetty useita koko seutua kattavia tunnuslukuja. Lisäksi tarkasteluja on tehty kuntakohtaisesti. Koko kaupunkiseudun alueesta on rajattu kaupunkiseudun ydinalue, jolle on edelleen määritetty asumisen ja työpaikkojen kehitysalueita ja edelleen numeerisia tavoitteita. Ydinkaupunkiseudun komplementtina on muu suunnittelualue, jolla on tunnistettu taajamat ja määritetty niitä koskevia tavoitteita. Lisäksi rakennemalli pitää sisällään koko seutua kattavan keskustaverkon ja ydinkaupunkialueen keskustatoimintojen alueita. Myös keskustoihin liittyen on määritetty tavoitteita. Tässä raportissa on hyödynnetty näitä eri alueellisia laajuuksia toteuman tarkastelussa.

Huomionarvoista on lisäksi, että MAL-seurannan yhteydessä on muutettu vyöhykkeiden rajoja, jolloin MAL-seurannan numeeriset arvot eivät suoraan vastaa rakennemallissa määritettyjä numeerisia arvoja. Liitteissä 1 ja 2 on esitetty eri mittakaavan kartta- ja tilastotarkasteluja.



Arvioinnin valinnat: Mitä ja miten arvioida rakennemallin 2035 eri tasoisten, määrällisten ja laadullisten, tavoitteiden, linjausten ja toimenpiteiden toteutumista?

Arvioinnin tarkkuuden määrittely



Tavoitteena on muodostaa seudullisessa mittakaavassa riittävän tarkka kuva rakennemallin toteumasta.

Arvioitavien tekijöiden määrittely



Seudullisesti merkittävät tavoiteteemat ja -tasot:

1. Yleiset tavoitteet, jotka koskevat koko seutua ja rakennemallin valmistelua
2. Yksityiskohtaiset tavoitteet, jotka kuvaavat sektorikohtaisia asiakokonaisuuksia
3. Toteutukseen kytkeytyvät aluekohtaiset tavoitteet
4. Linjapäätös ja linjaratkaisut

Mittareiden ja menetelmien määrittely



Kokonaisvaltainen arviointi muodostuu määrällisten ja laadullisten analyysien pohjalta konsultin ja seudun sidosryhmien vuorovaikutuksessa.

Yhteenveto ja johtopäätökset



Miltä rakennemallin eri osien toteuma näyttää ja mitä siitä voi oppia?

Työvaihe 1: Lähtökohtien tunnistaminen ja vaikutusten arviointikehikon muodostaminen

Työn ensivaiheessa tunnistettiin ja linjattiin ohjausryhmän ja konsultin yhteistyössä työn keskeiset lähtökohdat: arvioitavat tavoitteet, käytössä oleva tietopohja, työn tavoiteaikataulun huomioiva prosessi sekä menetelmät.

Lähtökohtien pohjalta määritettiin arviointikehikko sekä määritettiin keskeiset raportoitavat sisällöt.

Muodostetussa vaikutusten arviointikehikossa ja prosessissa on hyödynnetty Rakennemallin 2035 loppuraportin tavoitteita.

Eritasoisia tavoitteita on käsitelty vaiheittain työn edetessä, hyödyntäen työssä kumuloituvaa tietopohjaa.

Keskeisenä lähtökohtana on ollut yksityiskohtaisiin ja kehitysalueisiin kytkettyjen tavoitteiden toteuman määrällinen arviointi, jota on kuvattu arviointikehikossa.

Arviointikehikon muodostamisessa on hyödynnetty oppeja muilta kaupunkiseuduilta sekä kansallisesta ohjeistuksesta.

Kasvun ohjaaminen keskuksiin

- Turun kaupunkiseudun menestymiselle kansainvälisesti ja kansallisesti luodaan edellytykset vahvistamalla keskuskaupunkia Turkua ja sitä tukevaa Kaarinan, Liedon, Naantalin ja Raision muodostamaa ydinkaupunkiseutua.
- Maakuntakeskuksen painoarvoa ja kilpailukykyä lisätään keskittämällä väestönkasvun ja asunto- ja työpaikkarakentamisen painopiste Turkuun ja ydinkaupunkiseudulle.
- Rakennemallissa varaudutaan tavoitteellisesti noin 75 000 asuka-
kaan lisäykseen vuoteen 2035 mennessä
 - Väestönkasvusta 80 % osoitetaan ydinkaupunkiseudulle ensisijaisesti yhdyskuntarakennetta tiivistäen.
 - Väestönkasvusta 20 % osoitetaan ydinkaupunkiseudun ulkopuolisiin taajamiin ja niiden välittömään läheisyyteen asemakaavoitetuille alueille.
 - Vaiheistamisella varmistetaan kaupunkiseudun vetovoimaisuutta ja kilpailukykyä lisäävien toimenpiteiden toteutuminen myös siinä tapauksessa, että väestönkasvu on tavoiteltua hitaampaa.
- Ydinkaupunkiseudun ulkopuolisia kuntakeskuksia vahvistetaan maakunnan tasapainoisen kehityksen turvaamiseksi (monikeskisuus), elinkeinotoiminnan kehittämiseksi ja lähipalvelujen turvaamiseksi.
- Ydinkaupunkiseudun ulkopuolella uudisrakentaminen osoitetaan keskuksiin tukemaan seudullisen joukkoliikenteen edellytyksiä ja parantamaan palveluiden tuottamista ja saavutettavuutta myös kävellen ja pyörällä.
- Maaseudulla ja saaristossa asutus suunnataan ensisijaisesti tukemaan olemassa olevia palvelutaajamia.

Esimerkki Rakennemallin 2035 sisältämien laadullisten ja määrällisten tavoitteiden kokonaisuudesta

Tavoite (yksityiskohtainen)	Indikaattorit	Aineistot	Analyysit
1. Elinkeinoelämän toimintaedellytyksiä parannetaan	• Työpaikkojen määrä ja sijainnit toimialoittain (20 000 työpaikan lisäämistavoite vuoteen 2035 ja seudun 80/20 –jako)	• YKR	Liite1: Elinvoima s.6-18
	• Kaavoitetun toimitilakerrosalan kehitys	• Kuntien toimittama aineisto	Liite1: Elinvoima s.6-18
	• Työpaikkojen kehitys toimialoittain	• YKR	Liite1: Elinvoima s.6-18
2. Väestönkasvuun varaudutaan	• Väestön kasvu seudulla, kunnissa ja alueittain (75 000 asukkaan lisäämistavoite vuoteen 2035 ja seudun 80/20 -jako)	• YKR • MAL-seuranta	Liite1: Vetovoima s. 19-30
	• Kaavoitetun asuinkerrosalan määrä	• MAL-seuranta • Kuntien toimittama aineisto	Liite1: Vetovoima s. 19-30
3. Alue- ja yhdyskuntarakenteen toimivuutta ja taloudellisuutta parannetaan	• Väestötiheyden muutos alueittain	• YKR	Liite1: Kestävyys s. 41-46
	• Aluetehokkuustavoitteen toteuma	• YKR	Liite1: Kestävyys s. 41-46
5. Keskustojen vetovoimaisuutta lisätään	• Työpaikka- ja asukasmäärien kehitys keskustoissa	• YKR	Liite1: Vetovoima ja Elinvoima
6. Asuntotarjonnan ja asuntoalueiden monipuolisuutta lisätään	• Asuntomäärien kehitys seudulla ja alueittain (tavoite: 78 000 uutta asuntoa vuoteen 2035)	• YKR • MAL-seuranta	Liite1: Pitovoima s.31-40
	• Työpaikkojen ja asuntojen suhteen kehitys asuinalueilla	• YKR	Liite1: Elinvoima s.6-18
	• Asuntoalueiden monipuolisuus	• YKR • MAL-seuranta	Liite1: Pitovoima s.31-40
7. Elinympäristön laatua, viihtyisyyttä ja turvallisuutta parannetaan	• Viherpinta-alan määrä keskustoissa	• Corine maapeite-aineisto (2012, 2018)	Liite1: Viihtyvyys ja lumovoima 47-51
	• Liikenneonnettomuudet	• MAL-seuranta	Raportti s. 33
8. Liikkumisen tapoja uudistetaan	• Kävelyn ja pyöräliikenteen matkat • Joukkoliikenteen matkamäärien kehitys • Kannattavan joukkoliikenteen alueella asuvien osuus	• MAL-seuranta	Kestävyys s. 41-46
	• Kulkumuotojakauma, matkanpituudet ja matkamäärät	• HLT (2016, 2021)	Raportti s. 33
9. Palvelujen saatavuutta parannetaan	• Uudisrakentamisen sijoittuminen eri yhdyskuntarakenteen vyöhykkeille • Etäisyys lähipalveluihin • Palveluverkon kehitys	• MAL-seuranta	Pitovoima s.31-40
10. Saaristo- ja rannikko-alueen erityispiirteitä ja merkitystä vaalitaan ja korostetaan	• Matkustajamäärien kehitys	• MAL-seuranta	Raportti s. 38

* Tavoitteeseen 4 ”Kuntien ja alueiden roolia kaupunkiseudulla selkeytetään” ei määritetty määrällisiä mittareita

Työvaihe 2: Määrällinen analyysi

Arviointikehikon mukaisesti toteutettu määrällinen analyysi muodostaa faktapohjan jatkotarkastelulle ja laadulliselle analyysille.

Tietopohjana hyödynnettiin YKR-dataa, MAL-seurannan dataa sekä näitä täydentäviä julkisista lähteistä saatavia tietoja.

Tulokset on esitetyt selkeinä taulukoina, kuvaajina ja karttavisualisointeina, jotka auttavat hahmottamaan Rakennemallille 2035 asetettujen numeeristen tavoitteiden toteutumista kokonaisuutena ja alueittain.

Analyysi on toteutettu suhteessa rakennemallissa määritettyihin tavoitteisiin siten, että analyysi vastaa suoraan asetettuihin numeerisiin tavoitteisiin ja tuottaa numeerista tietopohjaa laadullisen analyysin toteuttamiseksi sekä täydentävien suureiden laskemiseksi.

Toteutetut analyysit, niiden aineistot ja hyödynnetyt tietolähteet on kuvattu kokonaisuutena liitteessä.

Alue	Maankäytön kehittämisen toimenpiteet	Alueen asukas- määrän lisäys -2025	Alueen asukas- määrän lisäys 2025-35	Keski- määräi- nen aluete- hokkuus	Uusi kerros- ala	Liikenteen kehittämisen toimenpiteet -2025	Liikenteen kehittä- misen toimenpiteet 2025-35
25	Pansio: tiivistyvä pientaloalue	350	350	0,2	35000	Pansion runkobussi	
30	Mälikkälä: uusi tiivis pientaloalue. (Muuttu- va käyttötarkoitus T / tilaa vievä kauppa → AP)	800		0,2	40000	Runkobussi Raisioon	Pikaraitiotien toinen vaihe Raisioon
32	Kuninkoja: uusi tiivis pientaloalue. (Turku- Raisio)	500 *)		0,2	25000	Työpaikkarunkolinja Raisio- Kuninkoja-Turku	
35	Länsikeskus / Pläkkikaupunki: uusi tiivis kerrostalovaltainen tai pientaloalue.	600		0,2	30000	Runkobussi Raisioon	Pikaraitiotien toinen vaihe Raisioon
36	Länsikeskus: keskustan uudis- /täydennysrakentaminen.	1000		0	50000	Runkobussi Raisioon	Pikaraitiotien toinen vaihe Raisioon Markulantien liittymä- järjestelyt
38	Näntinummi: lähiön täydennysrakentami- nen.	400		0,2	20000	Runosmäen pikaraitiotie	
39	Runosmäki: lähiön täydennysrakentaminen.	500		0,4	25000	Runkobussi Runosmäkeen ja myöhemmin Runosmäen pikaraitiotie	

Esimerkki Rakennemallin 2035 toimeenpanotavoitteista

Työvaihe 3: Laadullinen analyysi

Rakennemallille 2035 asetettujen tavoitteiden toteutumisen arviointi edellyttää määrällisen analyysin rinnalle vahvaa laadullista arviointia.

Laadullinen arviointi täydentää tavoitteiden toteutumisen arviointia ja muodostaa kokonaiskuvan rakennemallin tavoitteiden ja läpileikkaavien teemojen toteutumisen tasosta sekä syistä toteuman ja toteutumattomuuden taustalla.

Laadullinen analyysi toteutettiin konsultin monialaisen tiimin asiantuntija-arviona peilaten määrällisen analyysin ilmentämää kehitystä suhteessa asetettuihin yksityiskohtaisiin tavoitteisiin.

Analyysissä hyödynnettiin asiantuntijoiden toimintaympäristön ja muiden kaupunkiseutujen tuntemusta.

Yksityiskohtaisista tavoitteita tyypiteltiin työn lähtökohdaksi annettuja uusia tavoiteteemoitteluja hyödyntäen (elinvoima, vetovoima, pitovoima, kestävyys sekä viihtyisyys ja lumovoima). Kunkin tavoiteteeman alle allokoitiin rakennemallin tavoitteita, jotka voidaan tunnistaa teemaan sopiviksi indikaattoreiksi. Huomionarvoista toki on, että em. tavoiteteemat ovat käsitteinä erittäin laajoja ja pitävät sisällään monia näkökulmia. Tavoiteteemoihin liittyvään kokonaiskuvaan palataan työn yhteenvedon ja johtopäätösten yhteydessä.

Yleiset tavoitteet analysoitiin yksityiskohtaisten tavoitteiden määrällisen ja laadullisen arvioinnin pohjalta siten, että arvioitiin erityisesti tavoitteiden ajankohtaisuutta ja päivittämistarpeita.

Rakennemallin 2035 yleisten tavoitteiden päivitystarpeen ohella arvioitiin tarve ilmastotavoitteisiin liittyvien tavoitteiden tunnistamiseksi.

Työvaihe 4: Auditointi, yhteenveto ja raportointi

Laadullisen analyysin luonnosten pohjalta pidettiin seudun toimijoille työpaja. Työpajaan osallistui 22 edustajaa seudun kunnista ja sidosryhmistä.

Työpajassa auditointiin konsultin toteuttamat arvioinnit ja täydennettiin laadullista analyysiä paikallistuntemukseen pohjaten.

Rakennemallin toteuman ja päivitystarpeen yhteenveto laadittiin työpajan syötteiden pohjalta.

Suositukset kuvattiin rakennemallin päivitystä palvelevien tutkimuskysymysten muodossa.

Tutkimuskysymysten määrittelyä peilattiin suhteessa rakennemallin 2035 linjaratkaisuihin, jotka ovat edelleen ajankohtaisia mutta joita tulee täydentää esitettyjen kysymysten näkökulmat paremmin huomioiviksi.

Arvioinnin tulokset on kuvattu tässä raportissa.

Kokonaisuutta kuvaavan raportin taustalla olevat määrälliset analyysit on esitetty liitteessä.

Työn keskeiset havainnot on lisäksi tiivistetty esittelykalvosarjaksi.

SITOWISE

2. Rakennemallin 2035 yksityiskohtaisten tavoitteiden toteuman arviointi teemoittain

Lukuohje: Yksityiskohtaisten tavoitteiden toteuman arviointi tavoiteteemoittain jäsennettynä

Rakennemallin 2035 yksityiskohtaiset tavoitteet:

Seuraavassa osiossa käsitellään rakennemallin yksityiskohtaisten tavoitteiden toteumaa.

Rakennemallin yksityiskohtaisten tavoitteiden suorat lainaukset esitetään seuraavilla sivuilla punaisissa laatikoissa.

Yksityiskohtaiset tavoitteet on jäsennetty pareittain viiteen nykytilanteessa kiinnostavaan tavoiteteemaan: Elinvoima, Vetovoima, Pitovoima, Kestävyys, Viihtyisyys ja lumovoima. Teemakarttasivuille on koottu tavoiteteemaan liittyviä avainindikaattoreita ja seudullista kehitystä erityisesti kuvaava kartta. Eri mittakaavassa ja eri näkökulmista teemaa tarkastelevia karttoja on esitetty liitteessä. Yksittäisen tavoiteteeman alle jäsennettyjen yksityiskohtaisten tavoitteiden toteuman arviointi antaa vahvoja viitteitä kyseessä olevan tavoiteteeman toteumasta, mutta eivät kuitenkaan ”koko totuutta”. Se, mitä muita näkökulmia tavoiteteemassa on oleellista tunnistaa, on kuvattu teemakarttojen yhteydessä. Seudun kehityksen tarkasteluun tavoiteteemojen kautta palataan tämän raportin yhteenvedossa.

Tämän osion yhteenvetojen yhteydessä esitetään yhteenveto yksityiskohtaisten tavoitteiden kehityksestä.

Tavoitekokonaisuuden määrällinen analyysi:

Seuraavan osion analyysit on jaettu kahteen osaan. Määrällisten analyysien yhteydessä esitetään yksityiskohtaisiin tavoitteisiin kytkeytyvien tunnuslukujen nykytilaa ja kehitystä. Analyysissä hyödynnetään liite-aineistossa kuvattuja kartallisia ja tilastollisia tarkasteluja. Tarkasteluja esitetään seutu, kunta tai rakennemallin kehitysaluetasolla riippuen siitä, mille tasolle tavoitteita on rakennemallissa määritetty ja minkä tarkkuustason tietopohja on ollut saatavilla. Joltain osin esitetään lukuja, joiden on tunnistettu kuvaavan tavoiteteeseen liittyvää ilmiötä, vaikka täsmällisiä määrällisiä tavoitteita ei olisikaan rakennemallissa asetettu.

Tavoitekokonaisuuden laadullinen analyysi:

Laadullisen analyysin avulla kehitystä täydennetään ja selitetään esimerkiksi toimintaympäristön kehitykseen liittyvillä asiantuntija-arvioilla ja paikallistuntemuksella. Työn määrälliset analyysit ja työn vuorovaikutus on lisäksi selittänyt joitain keskeisiä muutoksia.

Laadullista analyysiä täydennetään ja vedetään yhteen myös yleisten tavoitteiden arvioinnin yhteydessä raportin myöhemmässä osassa.

Teemakartta 1: "Elinvoima"

Rakennemallin 2035 tuella tavoitellaan elinkeinoelämän tarpeisiin varautumista sekä palvelutarjonnan vahvistamista.

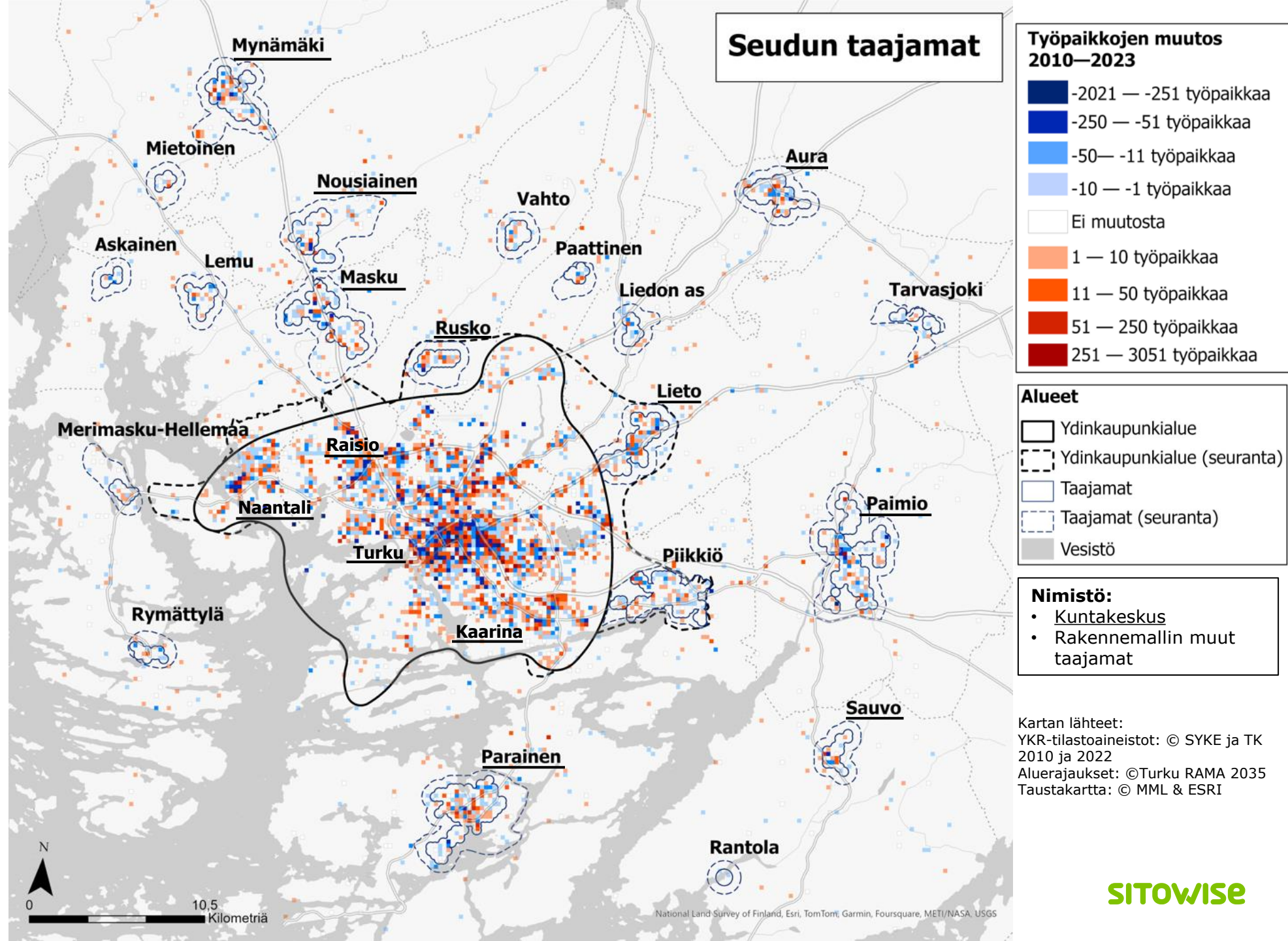
Työpaikkojen määrän kasvu on ollut selvästi tavoitetta voimakkaampaa. Työpaikkamäärä lisääntyi vuosina 2010-2022 yhteensä 18 000 työpaikalla, mikä on 90 % vuoteen 2035 asetetusta tavoitteesta.

Työpaikkakehitys on kohdistunut voimakkaasti Turkuun ja lähimpiin naapurikuntiin. Jopa 96% uusista työpaikoista on muodostunut ydinkaupunkiseudulle*.

Tavoitteen mukaisesti työpaikkojen kasvu on painottunut palvelusektorille. Palvelusektorin uusista työpaikoista hieman yli puolet on julkisia palveluita.

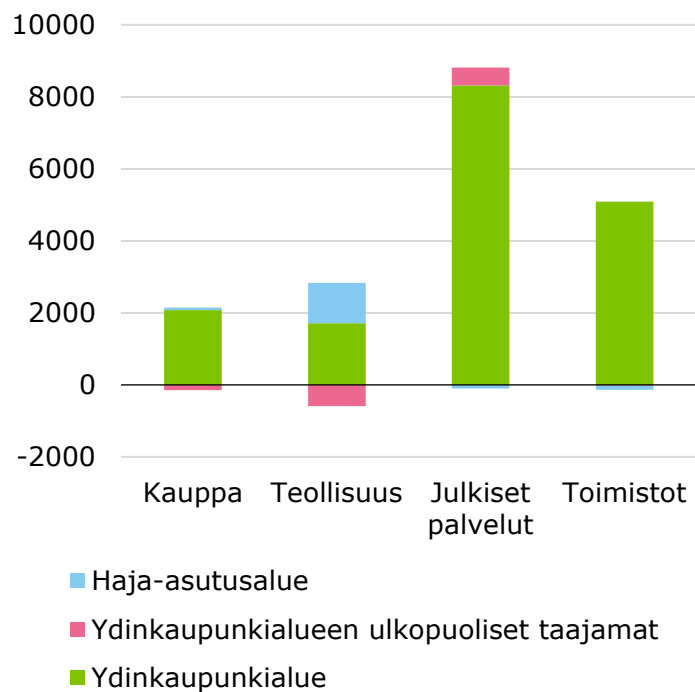
Elinvoimaan kiinteästi kytkeytyvä seudun väestönkasvu on käsitelty teeman Vetovoima yhteydessä.

*Ydinkaupunkiseutu: Turku, Kaarina, Lieto, Naantali ja Raisio



Tilastot 1: "Elinvoima"

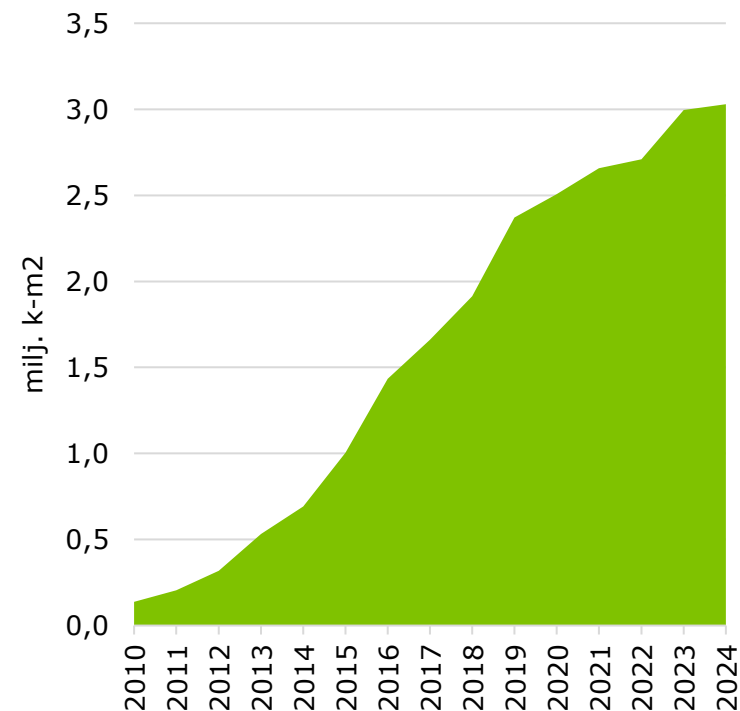
Työpaikkojen määrän muutos toimialoittain



Työpaikkojen määrän muutos kunnittain 2010-2022

Aura	-50
Kaarina	1 607
Lieto	1 303
Masku	41
Mynämäki	-84
Naantali	-581
Nousiainen	-180
Paimio	-457
Parainen	436
Raisio	1 245
Rusko	415
Sauvo	12
Turku	14 311
Yhteensä	18 018

Kaavoitettu elinkeinotoimintojen kerrosala seudulla 2010-2024



Elinkeinoelämän kehittämisedellytyksiä tuetaan

Rakennemallin 2035 yksityiskohtaiset tavoitteet:

”Luodaan mahdollisuuksia uuden liiketoiminnan ja uusien elinkeinojen syntyyn sekä varmistetaan nykyisten yritysten säilyminen kaupunkiseudulla. Varaudutaan rakennemallissa noin 20 000 työpaikan lisäykseen vuoteen 2035 mennessä painottuen palvelusektoriin (13,8 %:n kasvu).”

Tavoitekokonaisuuden määrällinen analyysi:

Työpaikkojen kasvun toteuma 2010-2022 on noin 18 000 työpaikkaa, eli 90 % vuoteen 2035 ulottuvasta tavoitteesta. Kasvusta 96 % on tapahtunut ydinkaupunkialueella ja 79 % Turun kaupungin alueella. Ydinkaupunkialueen työpaikkamäärien kasvusta 65 % on tapahtunut työpaikkatoimintojen kehitysalueilla*. Ydinkaupunkialueen ulkopuolella kaikkien taajamien yhteenlaskettu kehitys on ollut negatiivista.

Elinkeinotoiminnoille on kaavoitettu uutta kerrosalaa noin kolme milj. k-m², josta 62 % on syntynyt ydinkaupunkialueelle ja 41 % Turun kaupungin alueelle. Ydinkaupunkialueelle kaavoitetusta kerrosalasta 66 % on sijoittunut työpaikkatoimintojen kehitysalueille.

Julkisten palveluiden, koulutuksen ja terveysalan työpaikat ovat kasvaneet koko seudulla 21 %, toimistotyöpaikat 23 %, teollisuuden työpaikat 6 % ja kaupan alan työpaikat 7 %. Yksityisen sektorin palveluiden kasvu (kauppa ja toimistotyö) on kohdistunut yksinomaan ydinkaupunkialueelle, julkisen sektorin työpaikat ovat kasvaneet hieman myös ydinkaupungin ulkopuolisissa taajamissa. Teollisuuden työpaikkojen kasvusta 40 % sijoittuu haja-asutusalueelle.

* Maankäytön kehitysalueet (muutosalueet), ks. kartta sivulla 7.

Tavoitekokonaisuuden laadullinen analyysi:

Työpaikkojen merkittävin määrällinen lisäys kohdistuu Turun keskustan alueelle, jossa erityisesti toimistotyön määrä on kasvanut voimakkaasti. Kuntien välillä kehitys on polarisoitunutta. Turun ohella työpaikkojen määrä on kasvanut lähinnä Raisiossa, Kaarinassa ja Liedossa sekä Ruskolla. Raisiossa erityisesti vähittäiskaupan asema on vahvistunut ja Raision osuus myös koko seudun vähittäiskaupasta on vahvistunut. Kaarinassa uusia työpaikkoja on syntynyt julkisiin palveluihin ja teollisuuteen eikä työpaikkojen määrä ole vähentynyt miltään toimialalta. Liedossa työpaikkojen määrä kaupungin keskustassa on lisääntynyt ja teollisuuden työpaikkojen kasvu on ollut seudullisesti merkittävää. Myös Ruskolla uusia työpaikkoja on syntynyt kunnan keskustaan.

Muiden kuntien osalta erityisesti Paraisten, mutta vähemmissä määrin myös Sauvon ja Houtskarinkeskustat ovat saaneet lisäystä työpaikoissa. Paraisissa työpaikat ovat lisääntyneet kaupan ja julkisten palveluiden aloilla eikä työpaikkoja ole menetetty. Sauvossa teollisuuden osuus kunnan työpaikoista on vahvistunut. Naantalissa ja Paimion työpaikat ovat vähentyneet määrällisesti eniten. Molemmissa kunnissa työpaikkoja on vähentynyt kaikilta toimialoilta, Paimiossa eniten julkisista palveluista ja Naantalissa teollisuudesta.

Työpaikoissa on selvää siirtymää toimialoilta. Toimistotyöpaikat painottuvat selvästi aiempaa vahvemmin Turkuun (siirtymää erityisesti Naantalista ja Raisiosta), vähittäiskaupassa on selkeä siirtymä Turusta Raisioon. Liedon, Kaarinan ja Ruskon osuus seudun teollisuuden työpaikoista on vahvistunut, Naantalissa ja Turun heikentynyt hieman. Kehityksen taustalla voidaan toteutetun aluekehityksen rinnalla tunnistaa yritysten sijoittumiseen liittyvien trendien vahvistumista sekä joiltain osin myös yksittäisten suurten työnantajien vaikutus.

Palvelujen saavutettavuutta parannetaan

Rakennemallin 2035 yksityiskohtaiset tavoitteet:

”Suunnitellaan yhteinen seudullinen palveluverkko asukaslähtöisesti ja kuntien taloudellisten resurssien tarkoituksenmukaista käyttöä tukien.

Yhdyskuntarakennetta suunnitellaan siten, että rakenne kokonaisuutena tukee palvelujen, yhdyskuntateknisen huollon ja verkostojen tehokasta käyttöä/yhteiskäyttöä.

Saariston toimintoja suunnitellaan siten, että samalla edistetään saariston palvelurakenteen kehittymistä.”

Tavoitekokonaisuuden määrällinen analyysi:

Arjen palvelujen* työpaikkojen määrä on kasvanut n. 8 600 työpaikalla, joista 98 % on syntynyt ydinkaupunkiseudulle ja 3 % taajamiin. Tarkastelujaksolla lähipalveluiden työpaikat ovat keskittyneet aiempaa vahvemmin ydinkaupunkiseudulle, missä väestö on tänä aikana kasvanut 14 % mutta ao. palveluiden työpaikat jopa 20 %. Ydinkaupunkiseudun ulkopuolisissa taajamissa palvelutyöpaikkojen määrä on lisääntynyt 4 %, mutta muualla seudulla palvelutyöpaikkojen määrä on vähentynyt.

Vuonna 2023** arjen palvelujen määrä suhteessa asukasmäärään oli keskusta-alueilla n. 0,4, ydinkaupunkialueella 0,2 ja taajamissa 0,1 työpaikkaa/asukas. Asukasmäärän muutokseen suhteutettuna palveluiden työpaikat ovat lisääntyneet ydinkaupunkialueella hieman nopeammin kuin sen ulkopuolella, missä palvelujen määrä suhteessa asukasmäärään on lisääntynyt taajamissa mutta vähentynyt haja-asutusalueella.

MAL-seurannan perusteella vuonna 2022 noin 74 % väestöstä asui 1 km:n etäisyydellä päivittäistavarakaupasta. Vuonna 2010 vastaava luku oli noin 73 %.

* Vähittäistavarakauppa ja julkiset palvelut

** Arjen palvelujen osuus on vuodelta 2022 ja asukasmäärä vuodelta 2023

Tavoitekokonaisuuden laadullinen analyysi:

Seudun kehitys painottuu ydinkaupunkiseudun alueelle, missä sijaitsee suurin osa väestöstä, palveluista ja työpaikoista. Ydinkaupunkiseudun ulkopuolisilla alueilla matala väestötiheys heikentää edellytyksiä palvelujen kehittämiseksi ja saavutettavuudelle – haja-asutusalueella myös niiden säilyttämiselle. Ydinkaupunkiseudun ulkopuolella negatiivinen väestökehitys (luonnollinen väestökehitys ja muuttotappio) on selvä haaste palvelujen saatavuuden parantamiselle näillä alueilla. Liikenneköyhyys eli vaikeudet saavuttaa tarvittavat arjen palvelut on erityisesti vanhenevan väestön alueilla selkeä riski.

Selvästi eniten vähittäiskaupan työpaikat ovat vähentyneet Nousiaisissa (-49 %) ja Maskussa (-22 %), mutta vähennystä on nähtävissä myös Liedossa, Mynämäellä, Naantalissa, Paimiossa ja Ruskolla. Julkisissa palveluissa työpaikkamäärät indikoivat seudullisesti merkittävien palveluiden saatavuuden heikentymistä erityisesti Paimiossa (parantola). Paikallisesti tarpeellisten julkisten palvelujen vähentymiä on myös Naantalissa sekä vähäisemmässä määrin Mynämäellä ja Sauvossa.

Yhteenveto: Elinvoima

Työpaikkakehitys

Vahva työpaikkakehitys osoittaa, että elinkeinoelämän toimintaedellytykset Turun seudulla ovat kehittyneet suotuisasti. Vuoteen 2035 ulottuva tavoite 20 000 työpaikan lisäämisestä oli vuoden 2023 loppuun mennessä saavutettu jo 90-prosenttisesti. Kasvu on painottunut palvelusektoriin ja keskuksiin, erityisesti Turun keskusta.

Työpaikkojen jakauma seudulla

Työpaikkojen kasvu on kuitenkin jakautunut seudulla erittäin epätasaisesti. Ylivoimaisesti suurin osa työpaikoista sijaitsee ydinkaupunkiseudulla, jonka ulkopuolella työpaikkojen määrä on monilla alueilla laskenut. Alueelta on poistunut merkittäviä työnantajia ilman, että tilalle olisi saatu vastaavan kokoluokan toimijoita. Seudun reuna-alueilla väestökehitys ei myöskään ole riittänyt tukemaan palvelualojen työpaikkojen lisääntymistä.

Palveluiden saavutettavuus

Väestön ja palveluiden keskittyminen ydinkaupungin alueelle vahvistaa palveluiden saavutettavuutta seudulla keskimäärin, mutta lisää palveluiden saavutettavuuden alueellista eriarvoisuutta. Ydinkaupunkiseudun ulkopuolella taajamien vähäinen palvelutyöpaikkojen lisääntyminen on lähinnä seurausta palveluiden siirtymisestä muualta seudulta kohti taajamia.

Palveluverkon kehitys

Alhainen väestötiheys ja väestömäärä ei mahdollista palvelukeskittymien taloudellisesti kestävästä saavutettavuutta julkisella liikenteellä. Julkisen liikenteen puute ja pitkät etäisyydet lisäävät sosiaalista epätasa-arvoisuutta. Palvelujen kehittyminen kehien varsille lisää haastetta, joka tulee korostumaan väestön vanhetessa. Sote-malli on lisännyt palveluverkon kehityksen epävarmuutta ja vähentänyt kytkentää kaupunkikehittämiseen.

Teemakartta 2: "Vetovoima"

Rakennemallin 2035 tuella tavoitellaan asukasmäärien kasvuun varautumista sekä omaleimaisten alueiden kehittymistä.

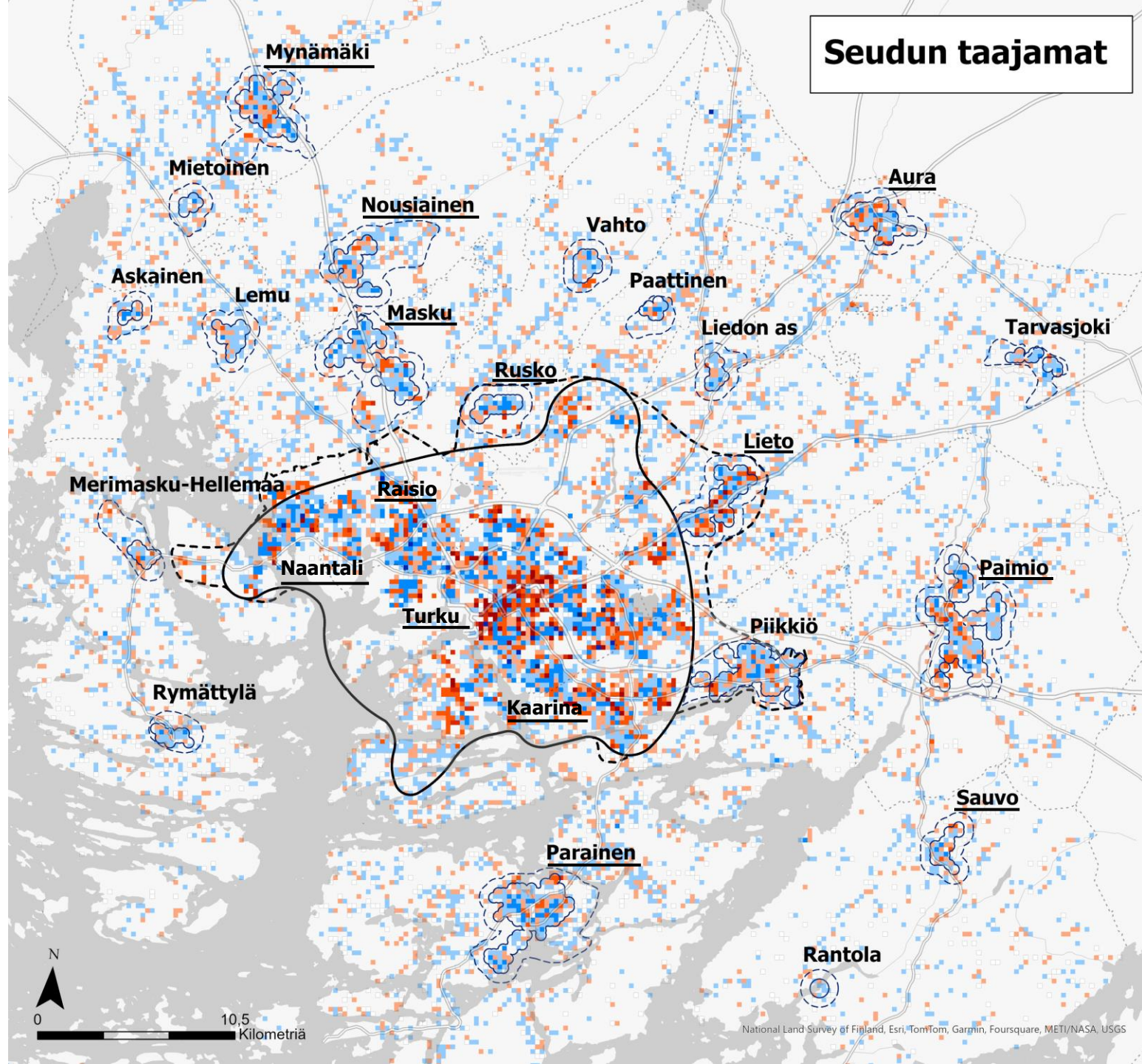
Väestö seudulla on vuosien 2010-2023 välillä kasvanut lähestulkoon tavoitteen mukaisessa tahdissa, kaikkiaan n. 35 000 asukkaalla. Kasvu on jakautunut epätasaisesti kuntien kesken ja keskittynyt ydinkaupunki-seudulle huomattavasti tavoitetta voimakkaammin.

Tarkastelujaksolla lainvoiman saaneet kaavat mahdollistavat uusien asuntojen rakentamisen noin 89 000 asukkaalle.

Keskusten kehittämisessä on tapahtunut sekoittumisen sijasta toimintojen keskittymistä.

Asuntorakentamista on valmistunut seudulle yhteensä n. 3,5 milj. kerrosneliötä, josta 81 % ydinkaupunkialueelle ja 66 % Turkuun.

Vetovoiman taustalla olevat työllisyystekijät on käsitelty elinvoima-teeman laadulliset tekijät viihtyisyys ja elinvoima – teeman yhteydessä.

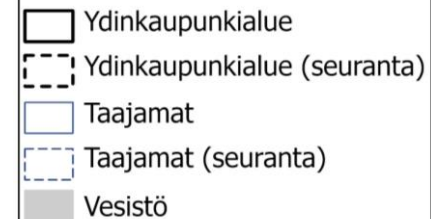


Seudun taajamat

Väestönmuutos 2010-2023



Alueet



Nimistö:

- Kuntakeskus
- Rakennemallin muut taajamat

Kartan lähteet:

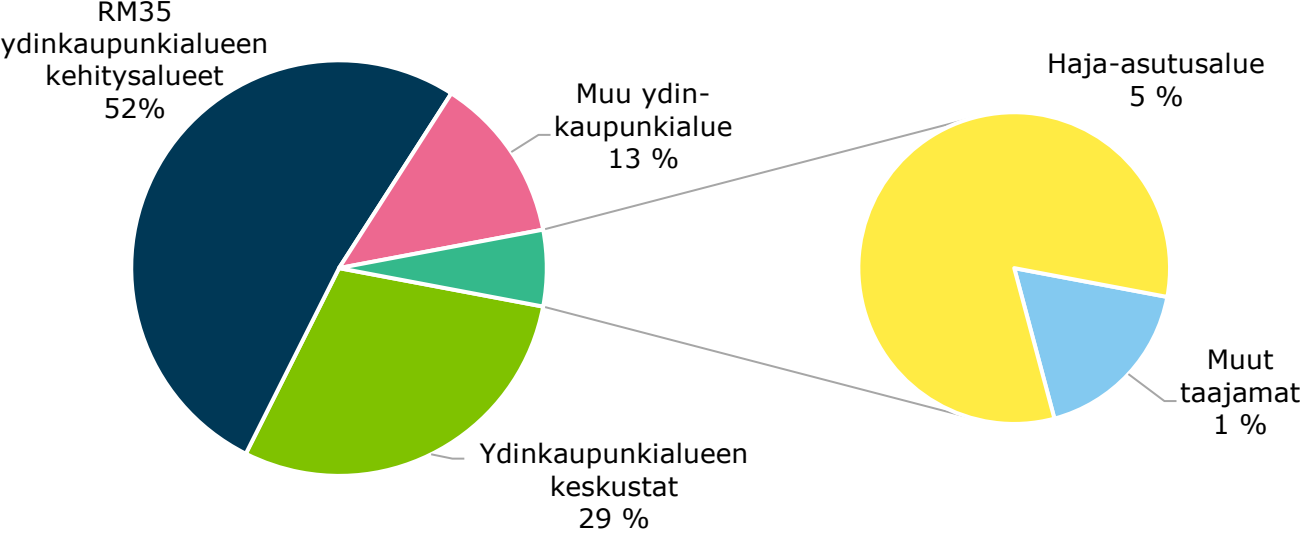
YKR-tilastoaineistot: © SYKE ja TK 2010 ja 2023

Aluerajaukset: ©Turku RAMA 2035
Taustakartta: © MML & ESRI

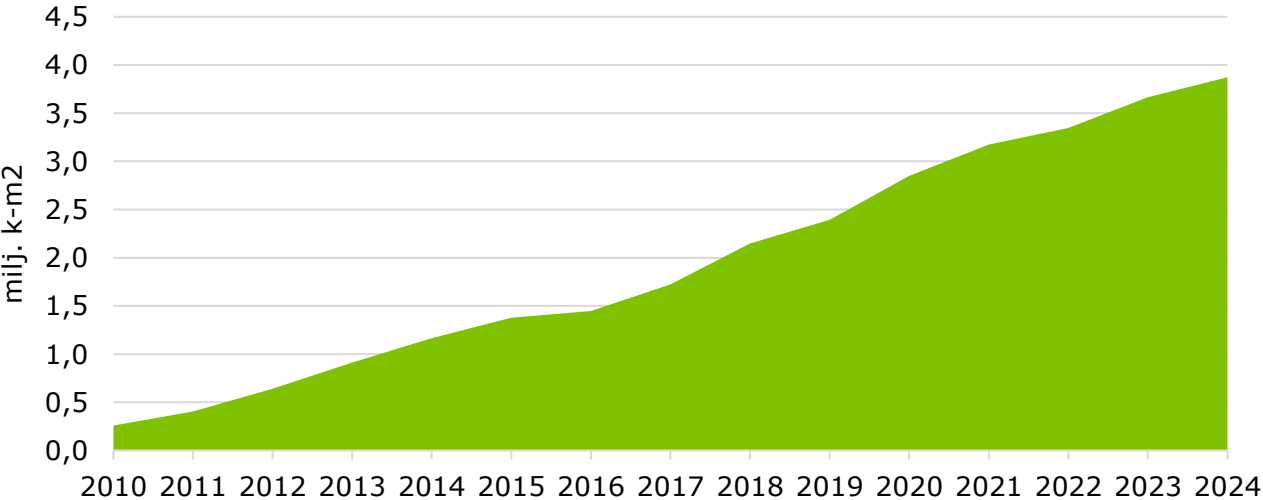
Tilastot 2: "Vetovoima"

Väestön määrän muutos kunnittain 2010-2023	
Aura	83
Kaarina	5349
Lieto	2416
Masku	94
Mynämäki	-568
Naantali	1069
Nousiainen	-211
Paimio	804
Parainen	-615
Raisio	843
Rusko	596
Sauvo	-103
Turku	25225
Yhteensä	34982

Väestönkasvun jakautuminen seudulla



Kaavoitettu asumisen kerrosala seudulla 2010-2024



Väestönkasvuun varaudutaan

Rakennemallin 2035 yksityiskohtaiset tavoitteet:

"Varaudutaan rakennemallissa noin 75 000 asukkaan lisäykseen vuoteen 2035 mennessä (23 %:n kasvu).

Suunnitellaan alue- ja yhdyskuntarakenteen vaihteellinen toteuttaminen."

Tavoitekokonaisuuden määrällinen analyysi:

Väestönkasvun toteuma 2010-2023 on 34 900 asukasta, eli 47 % vuoteen 2035 ulottuvasta tavoitteesta. Kokonaisuutena kasvu on tavoitekäyrällä. Kasvusta 94 % on tapahtunut ydinkaupunkialueella ja 72 % Turun kaupungin alueella. Ydinkaupunkialueen kasvusta 86 % on tapahtunut asumisen kehitysalueilla. Väestötavoitteita on saavutettu ydinalueen kehitysalueilla, mutta ei niiden ulkopuolella.

Asumista on kaavoitettu alueelle vuosina 2010-2024 yhteensä n. 3,9 milj. k-m². Kaavavarannosta 77 % sijoittuu ydinkaupunkialueelle ja 56 % Turun kaupungin alueelle. Ydinkaupunkialueelle kaavoitetusta asumisesta 77 % sijoittuu rakennemallin asumisen ja keskustatoimintojen kehitysalueille. Uutta asumista on toteutunut yhteensä n. 3,5 milj. kerrosneliötä, josta vastaavat 77 % ydinkaupunkialueella ja 56 % Turkuun. Varsinais-Suomen vuoden 2023 keskimääräisen asumisväljyyden (43,4 m²/hlö) mukaan arvioituna toteutunut asuinrakentaminen vastaa reilun 80 000 asukkaan tarpeita.

Asumisen kaavoitus alueella on kasvanut tasaisesti tarkasteluajana. Rakennemallissa osoitetuista asumisen kehitysalueista heikoimmin suhteessa tavoitteisiin ovat kehittyneet uudet pientaloalueet ja parhaiten täydennysrakennettavat lähiöt.

Tavoitekokonaisuuden laadullinen analyysi:

Väestön kasvu on rakennemallin tavoitteiden mukaisesti keskittynyt voimakkaasti ydinkaupunkiseudun ja erityisesti Turun kaupungin alueelle, missä kasvu on asetettujen tavoitteiden mukaista ja korreloi vahvasti uuden rakentamisen kanssa. Kehitys on sekä väestön että kerrosalan osalta samankaltainen kuin muilla kaupunkiseuduilla. Se vastaa myös Turun seudun asumispreferenssitutkimuksen tuloksia. Palveluiden saatavuus ohjaa kysyntää tiiviille alueille, missä myös rakentaminen on kannattavampaa ja lähtee sen vuoksi helpommin käyntiin. Ydinkaupunkiseudun ulkopuolella väljemmin asutuilla alueilla väestökehitys on monin paikoin negatiivista johtuen sekä negatiivisesta luonnollisesta väestökehityksestä että muuttotappiosta. Muuttotappio on seurausta nuorten aikuisten ja lisääntyvässä määrin myös ikääntyneen väestön siirtymisestä tiiviimmille alueille palveluiden ääreen.

Rakennemallissa on määritetty paljon kehitysalueita, joiden kasvun edellytykset nykyisessä toimintaympäristössä ovat olleet vähäiset. Kaavoitusta on tapahtunut paljon myös näillä alueilla. Ydinkaupunkiseudun ulkopuolella kasvutavoitteiden toteutuminen siirtyy kauemmas tulevaisuuteen. Alueilla, joilla kehitys ei ole käynnistynyt tai se on vähäistä, on mahdollisuus tarkistaa uudelleen toimenpiteitä vastaamaan nykyistä toimintaympäristöä. Pientaloalueiden toteutumista ovat finanssikriisistä alkaen hidastaneet myös pankkien kiristyneet omakotirakentamisen lainaehdot ja vakuusvaatimukset.

Keskustoja kehitetään

Rakennemallin 2035 yksityiskohtaiset tavoitteet:

"Kehitetään keskustoja monipuolisina, sekoittuneiden toimintojen alueina.

Kehitetään Turun keskustaa koko alueen vetovoimaisena keskuksena ja muita keskustoja omaleimaisina "pikkukaupunkeina", kunta-, kylä- tai alakeskuksina. "

Tavoitekokonaisuuden määrällinen analyysi:

Keskustoihin on kohdentunut 31 % väestön ydinkaupunkialueen kasvusta, josta Turun keskustaan 81 %. Työpaikkojen osalta vastaavat luvut ovat 23 % ja 106 %, eli Turun keskusta on saanut työpaikkoja muulta ydinkaupunkiseudun alueelta. Keskusten osalta työpaikkojen ja asukkaiden suhde on keskimäärin 1,32 asukasta/työpaikka. Turun keskustan suhdeluku on 1,28.

Ydinkeskustan ulkopuolisilla alueilla taajamiin on kohdistunut 18 % kasvu väestöstä. Taajamien työpaikkamäärä on kuitenkin vähentynyt toisin kuin niiden ulkopuolisella haja-asutusalueella. Asukkaiden ja työpaikkojen suhde on taajamissa keskimäärin 3,6 asukasta/työpaikka.

Sekä väestön että työpaikkojen määrä on kasvanut Turun keskustassa, Skanssissa ja Länsikeskuksessa sekä Liedon, Merimasku-Hellemaan, Piikkiön ja Ruskon taajamissa.

Tavoitekokonaisuuden laadullinen analyysi:

Kehitysalueet nousevat esiin toiminnoiltaan sekoittuneempina kohteina verrattuna niiden ulkopuolisiin alueisiin, joilla asuminen painottuu selvästi muita toimintoja voimakkaammin. Monen keskuksen osalla voidaan tunnistaa kaupallisten ja julkisten palveluiden uudelleen järjestäytymistä: työpaikkoja on vähentynyt toisaalla ja lisääntynyt toisaalla.

Kaupunkiseutujen ydinkeskustan ja aluekeskusten välillä on Suomessa ja kansainvälisesti pandemian jälkeen ollut tunnistettavissa muutos, jonka myötä päivittäinen asiointi on siirtynyt ydinkeskustoista entistä vahvemmin aluekeskuksiin (Turun seudulla erityisesti Raisioon). Syitä tähän on monia, mm. uusien kauppakeskusten ja vähittäiskaupan alueiden rakentuminen, etätyön yleistyminen (asiointi tapahtuu lähempänä kotia) sekä verkkokaupan yleistyminen (joka erikoiskaupan osalta kohdistuu voimakkaammin ydinkeskustan kysyntään).

Ydinkeskustoissa toimistotyöpaikat lisääntyvät ja toimistotilan laatu- ja sijaintivaatimukset kovenevat, mutta tilaa per työntekijä tarvitaan aiempaa vähemmän. Muutoksen seurauksena vapaa-ajan toimintojen ja elämyksellisyyden merkitys korostuu kaupunkien ydinkeskustojen kehittämisessä. Myös Turun ydinkeskustassa eniten ovat vuodesta 2016 lähtien lisääntyneet kauneuteen ja hyvinvointiin keskittyvät palvelut sekä kahvilat ja ravintolat (Marjanen ym. 2023).

Yhteenveto: Vetovoima

Asukasmäärän kehitys

Keskimäärin seudun asukasmäärä on kasvanut tavoitteiden mukaisesti. Kasvu on kohdentunut ydinkaupunkiseudun ja Turun kaupungin alueelle asetettua 80/20-tavoitetta voimakkaammin. Kehyskuntien kasvutavoitteita ei ole saavutettu.

Asumisen kaavavaranto

Kaavavaranto suhteessa kasvun kokonaistavoitteeseen on hyvä. Ydinkaupunkiseudulla laaditut kaavat ovat kuitenkin lähteneet toteutumaan paremmin kuin muualla seudulla.

Keskustojen kehitys

Turun ydinkeskusta sekä muut ydinkaupunkiseudun keskustat ovat kehittyneet voimakkaasti. Palvelut, työpaikat ja asuminen ovat tyypillisesti keskittyneet: aidosti sekoittunutta kaupunkirakennetta on kehittynyt jokseenkin vähän. Voimakkaasti tiivistyneillä alueilla kaupunkiympäristön laatu on voinut kärsiä merkittävän tiivistämisen vuoksi. Ydinkaupunkiseudun ulkopuolisissa taajamissa kehitys on ollut vähäistä.

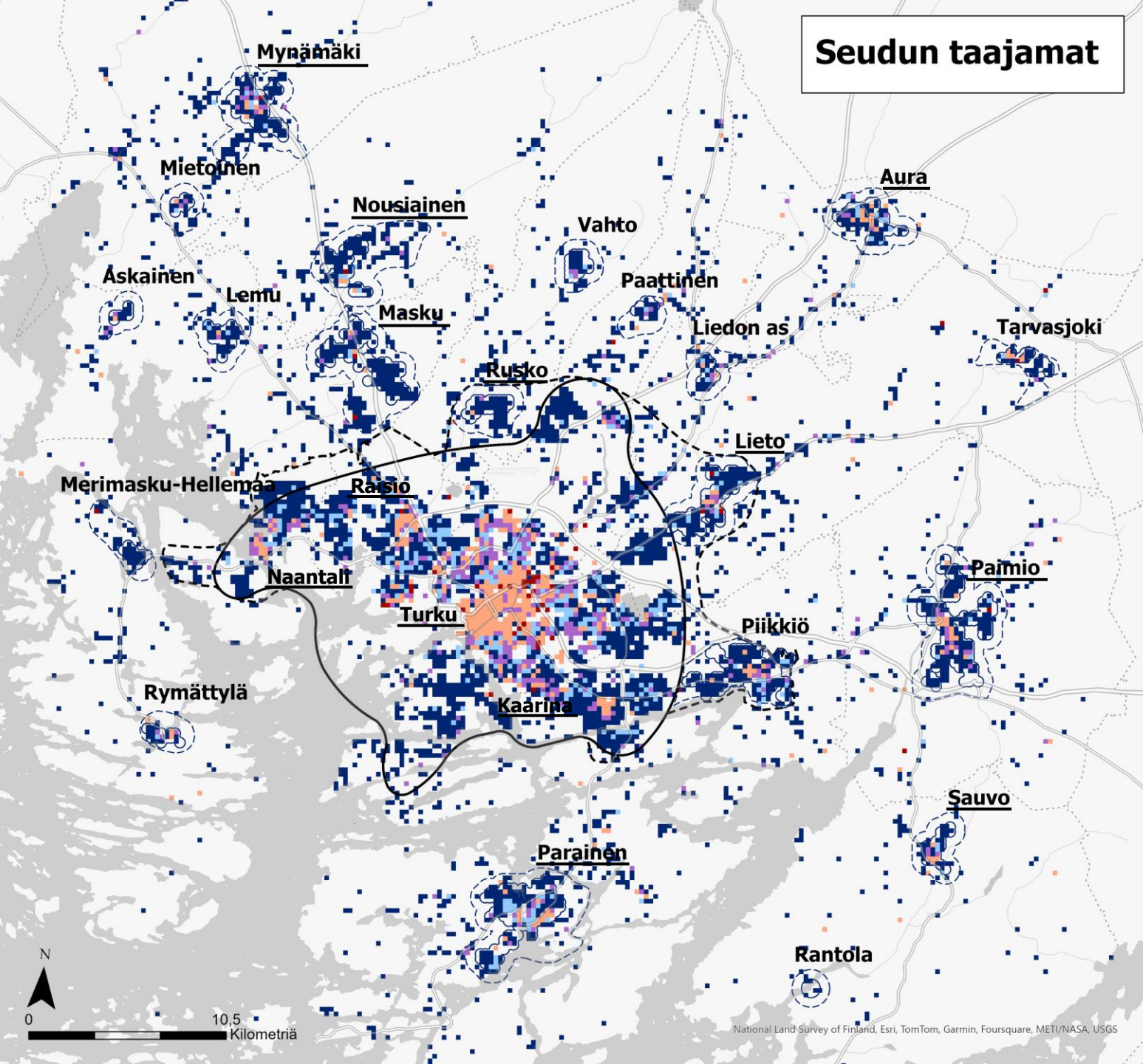
Teemakartta 3: "Pitovoima"

Rakennemallin 2035 tuella tavoitellaan asuntotarjonnan lisäämistä ja monipuolistamista sekä kuntien roolin vahvistamista.

Vuosina 2010-2023 seudulla on rakennettu noin 33 000 uutta asuntoa, mikä ei aivan yllä vuodelle 2035 asetetun tavoitteen tahtiin. Kasvu on eriytynyt voimakkaasti kuntien kesken.

Ydinkaupunkiseudulla ja erityisesti Turun keskustassa korostuu pienten asuntojen osuus, joka joillakin alueilla on yli 90 % uusista asunnoista.

Pitovoimaa todentavat väestönkasvun luvut on käsitelty vetovoima-teeman yhteydessä, jonka taustalle puolestaan on tunnistettu laatuun kytkeytyvät teemat, jotka käsitellään viihtyisyys ja lumovoima teeman yhteydessä.



Suurten ja pienten* asuinhuoneistojen suhde (250m x 250m)

- Yli 90 % suuria asuntoja
- 61 — 90 % suuria asuntoja
- Pieniä ja suuria asuntoja
40 — 60 %
- 61 — 90 % pieniä asuntoja
- Yli 90 % pieniä asuntoja
- Ei asuinhuoneistoja

*Suuri asunto 3-5 huonetta,
pieni asunto 1-2 huonetta

Alueet

- Ydinkaupunkialue
- Ydinkaupunkialue (seuranta)
- Taajamat
- Taajamat (seuranta)
- Vesistö

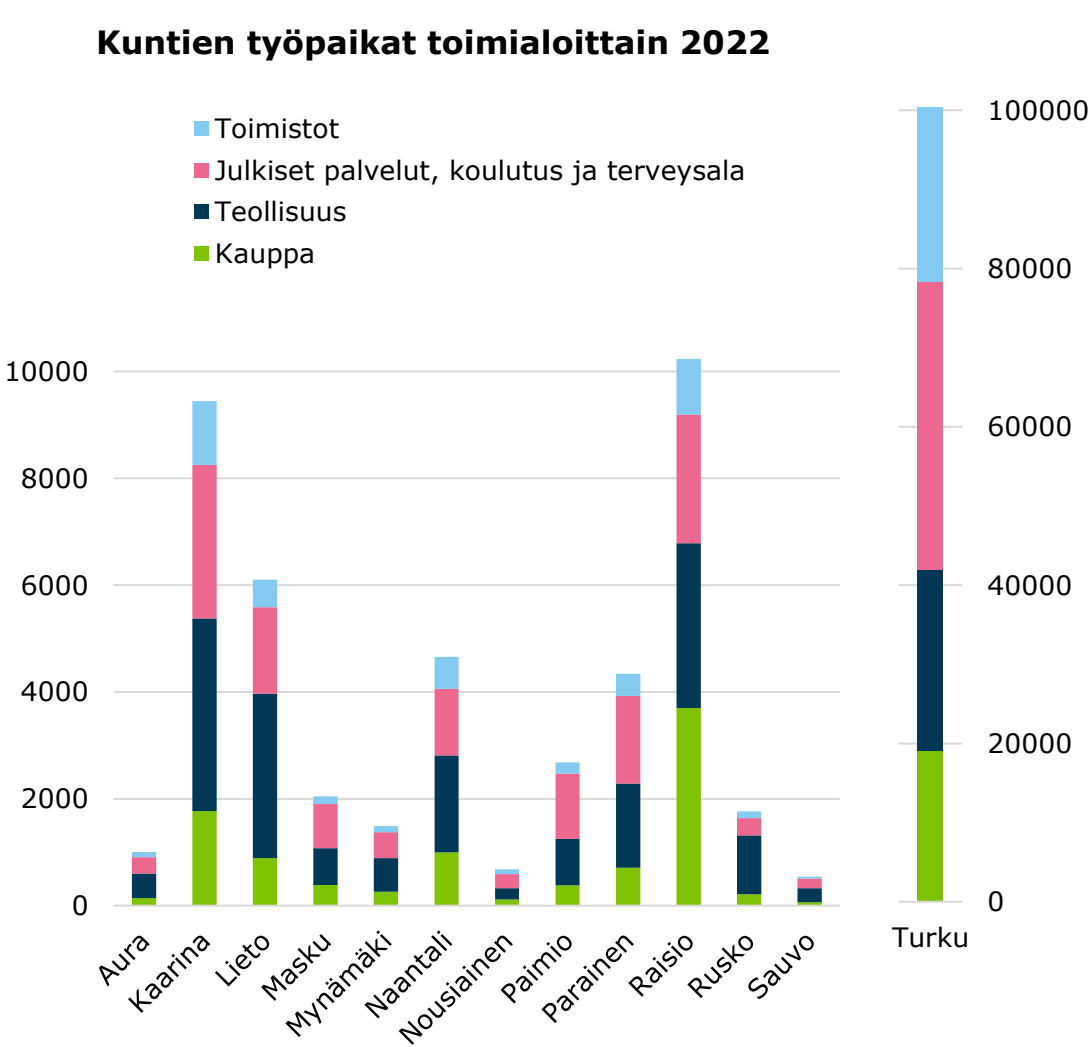
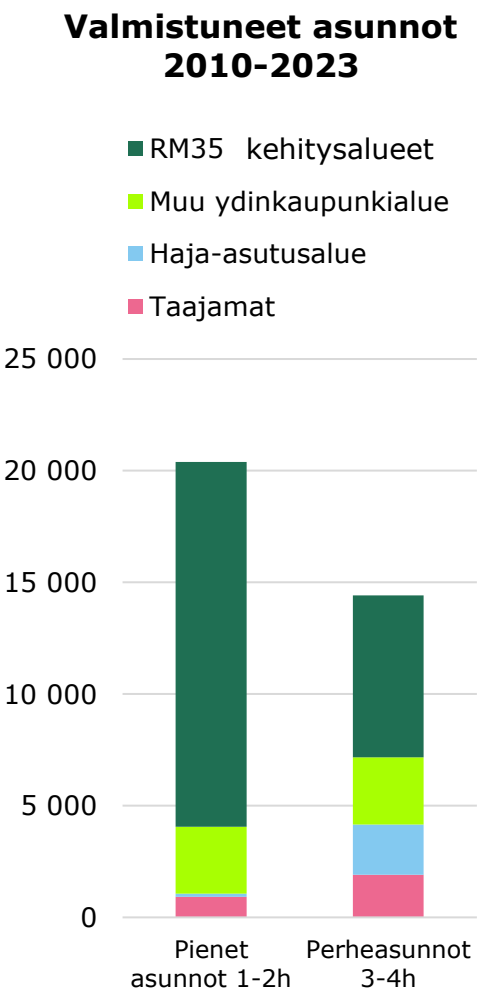
Nimistö:

- Kuntakeskus
- Rakennemallin muut taajamat

Kartan lähteet:
YKR-tilastoaineistot: © SYKE ja TK
2010 ja 2023
Aluerajaukset: ©Turku RAMA 2035
Taustakartta: © MML & ESRI

Tilastot 3: "Pitovoima"

Valmistuneiden asuinhuoneistojen määrä kunnittain 2010-2023	
Aura	222
Kaarina	3691
Lieto	1796
Masku	465
Mynämäki	96
Naantali	1554
Nousiainen	157
Paimio	611
Parainen	379
Raisio	1653
Rusko	505
Sauvo	135
Turku	21948
Yhteensä	33212



Asuntotarjonnan ja asuntoalueiden monipuolisuutta lisätään

Rakennemallin 2035 yksityiskohtaiset tavoitteet:

”Lisätään asuntotarjontaa ja kehitetään asuntoalueita vastaamaan monimuotoisiin asumismielitymyksiin ja väestörakenteen muutoksiin.

Lisätään rakennemallissa asuntotarjontaa 78 000 uudella asunnolla vuoteen 2035 mennessä (44,5 % kasvu).”

Tavoitekokonaisuuden määrällinen analyysi:

Uusien asuntojen toteuma vuoteen 2024 mennessä on ollut noin 33 200 kpl, eli noin 43 % kokonaistavoitteesta. Toteutuneista asunnoista 85 % sijaitsee ydinkaupunkialueella ja 66 % Turun kaupungin alueella. Ydinkaupunkialueen asumisen kehitysalueilla on toteutunut 23 000 uutta asuntoa, joista 69 % pieniä asuntoja (1-2h) ja 31 % perheasuntoja (vähintään 3 h).

Ydinkaupunkialueen ulkopuolisilla alueilla on toteutunut 4 800 uutta asuntoa, joista 20 % pieniä ja 80 % perheasuntoja. MAL-seurannan mukaisesti vuosina 2020-2023 toteutuneista perheasunnoista noin 53 % toteutui autovyöhykkeille. Kohtuuhintaisia ARA-tukea hyödyntäviä asuntoja on MAL-seurannan mukaan toteutunut vuosina 2020-2022 1 200 kpl, mikä vastaa 2/3 tavoitellusta määrästä. ARA-asunnoista 53 % toteutui Turkuun ja 47 % muulle ydinkaupunkialueelle Kaarinaan, Lietoon, Naantaliin ja Raisioon.

Varsinais-Suomen asumispreferenssitutkimuksen perusteella seudun asukkaat viihtyvät asuinalueellaan ja nykyisessä asumismuodossaan hyvin. Kaupungin keskustassa ja pientalovaltaisilla esikaupunkialueilla asuvista 3/5 muuttaisi ensisijaisesti samalle tai samanlaiselle alueelle. Poikkeuksen tekevät ne, jotka asuvat kerrostalovaltaisissa lähiöissä tai esikaupungeissa – heistä suurempi osa haluaisi muuttaa mieluummin pientalovaltaiselle (35 %) kuin kerrostalovaltaiselle esikaupunkialueelle.

Tavoitekokonaisuuden laadullinen analyysi:

Uudesta asuntotarjonnasta valtaosa on toteutunut ydinkaupunkiseudun alueelle – rakennemallin ansiosta mutta osittain myös siitä syystä, että markkinat eivät tue kehittämistä ydinkaupunkiseudun ulkopuolella. Turun kehitysalueilla painottuvat pienet asunnot. Kehityksen taustalla on alhaisen korkotason mahdollistama sijoitusvetoinen markkina, mutta myös mm. opiskelijoiden siirtyminen yleisen asumistuen piiriin vuonna 2017 sekä laajempi yhden hengen asuntokuntien lisääntyminen. Ydinkaupunkialueen ulkopuolisilla alueilla painottuvat suuret asunnot, joita tyypillisesti on nauhoina myös tiiviiden alueiden läheisyydessä.

Kaupungistuminen, ikääntyminen ja yksinasujien osuuden kasvu ovat asumiseen voimakkaasti vaikuttavia trendejä. Lisäksi asumiseen kohdistuvat toiveet ja tarpeet vaihtelevat elämänvaiheiden mukana ja myös esimerkiksi koulutustason karttuessa. Asuntotarjonnan erot seudulla mahdollistavat kaupunkiseudulle tyypillisen muuttoliikkeen, jossa nuoret aikuiset muuttavat työn, opintojen ja palveluiden perässä kohti seudun keskustaa, lapsiperheet ulospäin keskustasta rivi- ja pientaloihin ja ikääntyvä väestö omakotitaloista kerrostaloihin ja lähemmäs palveluita.

Kuntien ja alueiden roolia kaupunkiseudulla selkeytetään

Rakennemallin 2035 yksityiskohtaiset tavoitteet:

"Esitetään kuntien ja alueiden roolit osana kaupunkiseudun kestävää kokonaisuutta"

Tavoitekokonaisuuden määrällinen analyysi:

Sekä väestön että elinkeinojen näkökulmasta ydinkaupunkiseudun rooli kasvualueena on vahvistunut suhteessa sen ulkopuolisiin taajamiin. Ydinkaupunkiseudun elinkeinoroolissa ovat vahvistuneet kaikki toimialat, etenkin julkiset palvelut ja toimistot. Ulkopuolisilla alueilla erityisesti kaupan ja toimistojen työpaikkojen määrä on vähentynyt. Taajamissa valtaosa uusista työpaikoista on julkisia palveluita, kun taas haja-asutusalueella teollisuuden työpaikkojen määrä on kasvanut. Ydinkaupunkialueella on toteutunut 0,5 uutta työpaikkaa/uusi asukas. Ulkopuolisten taajamien alueella on poistunut 0,6 työpaikkaa/uusi asukas.

Tavoitekokonaisuuden laadullinen analyysi:

Rakennemallin ydinkaupunkiseutu on tunnistettavissa selkeänä kasvualueena niin asumisen kuin työpaikkojen osalta. Ydinkaupunkiseudun ulkopuolelta voidaan tunnistaa sekä väestöään kasvattavia että väestöään menettäviä alueita. Vahvasti työpaikka-alueiksi profiloituvia alueita voidaan tunnistaa seudun eri osissa. Toimialoista toimistotyöpaikat keskittyvät voimakkaasti Turun keskusta-alueen seuraten vastaavaa trendiä muilla kaupunkiseuduilla. Teollisuudessa Liedon sekä Kaarinan ja Ruskon asemat ovat vahvistuneet uusien työpaikkojen ansiosta, mutta myös osin siitä syystä, että teollisuuden työpaikat muualla seudulla ovat vähentyneet. Ration osuus seudun vähittäiskaupan työpaikoista on tarkastelujakson aikana vahvistunut voimakkaasti samalla kun Turun osuus on laskenut. Muutos kertoo siitä, että kaupunkiseudulla työpaikkatoiminnot hakeutuvat sijainteihin, jotka ovat niiden kannalta suotuisimpia – toimistot ja esim. TKI-toiminta ydinkeskustoihin, logistiikkapalvelut ja rakentaminen merkittävimpien väylien varrelle ja risteyskohtiin, teollinen toiminta alueille, joissa sille on tilaa toimia ilman, että toiminnoista aiheutuu haittaa lähialueiden asukkaille. Toiminnot kuitenkin myös hyötyvät toisistaan ja tukevat toisiaan. Seudun kunnat eroavat toisistaan merkittävästi työpaikkojen volyymin osalta. Toimialajakauman osalta rakenne on pääosin sekoittunutta jotkin pienet kunnat pois lukien.

Yhteenveto: Pitovoima

Asukastarpeisiin vastaaminen

Turun ydinkaupunkiseutu on kehittynyt ja kasvanut merkittävästi, mikä osoittaa onnistumista vastata asukastarpeisiin. Ydinkaupunki-seutu muodostaa seudun selvän urbaanin kokonaisuuden, jonka kunnat ja keskukset kytkeytyvät toisiinsa tehokkaalla joukkoliikenteellä. Ydinkaupunkiseudun volyymin kehitys hyödyttää koko seutua.

Asuntojakauman monipuolisuus

Turun keskustassa asuntojakaumassa painottuvat merkittävästi pienet asunnot. Myös muissa kunnissa pieniä asuntoja on rakennettu keskustojen alueelle, missä ne voivat houkutella ikääntyvää väestöä, joka haluaa pysyä tutulla alueella ilman suuren omakotitalon hoitoon liittyviä velvollisuuksia. Perheasunnot sijoittuvat tyypillisesti autovyöhykkeelle. Etäämmällä ytimeistä sijaitsevien kohteiden kehittämiseen on liittynyt taloudellisia rajoitteita.

Elinkeinorakenteen kehitys

Elinkeinojen osalta Turun lisäksi Raisio ja Kaarina erottuvat työpaikka-alueina tasaisesti toimialaan katsomatta. Muutokset alueiden profiilissa vuoteen 2010 ovat vähäisiä. Huomattavimmat muutokset ovat toimistotyöpaikkojen keskittyminen Turun keskustan alueelle ja erityisesti Kupittaaalle, Raision vahvistuminen vähittäiskaupan alueena sekä Liedon, Kaarinan ja Ruskon aiempaa suurempi osuus seudun teollisuuden työpaikoista.

Alueiden erityispiirteiden huomiominen

Väestön, työpaikkojen ja palvelujen kasvun voimakas kasvu lisää pitovoimaa seudulla kokonaisuutena, mutta vähentää ydinkaupunkiseudun ulkopuolisten alueiden pitovoiman edellytyksiä niin asukkaiden kuin yritysten näkökulmasta tarkasteltuna. Vähäisen väestönkasvun alueet eivät pärjää kilpailussa eri elämänvaiheissa tarvittavien palveluihin, opiskelupaikkojen ja työpaikkojen tuottamiseksi ilman tukea. Pitovoimatekijöiden kehittämisen edellytyksiä tulee arvioida kattavammin.

Teemakartta 4: "Kestävyys"

Rakennemallin 2035 tuella tavoitellaan liikennejärjestelmäkehittämiseen kytkeytyvää maankäytön tiivistymistä ja kestävän liikkumisen lisäämistä.

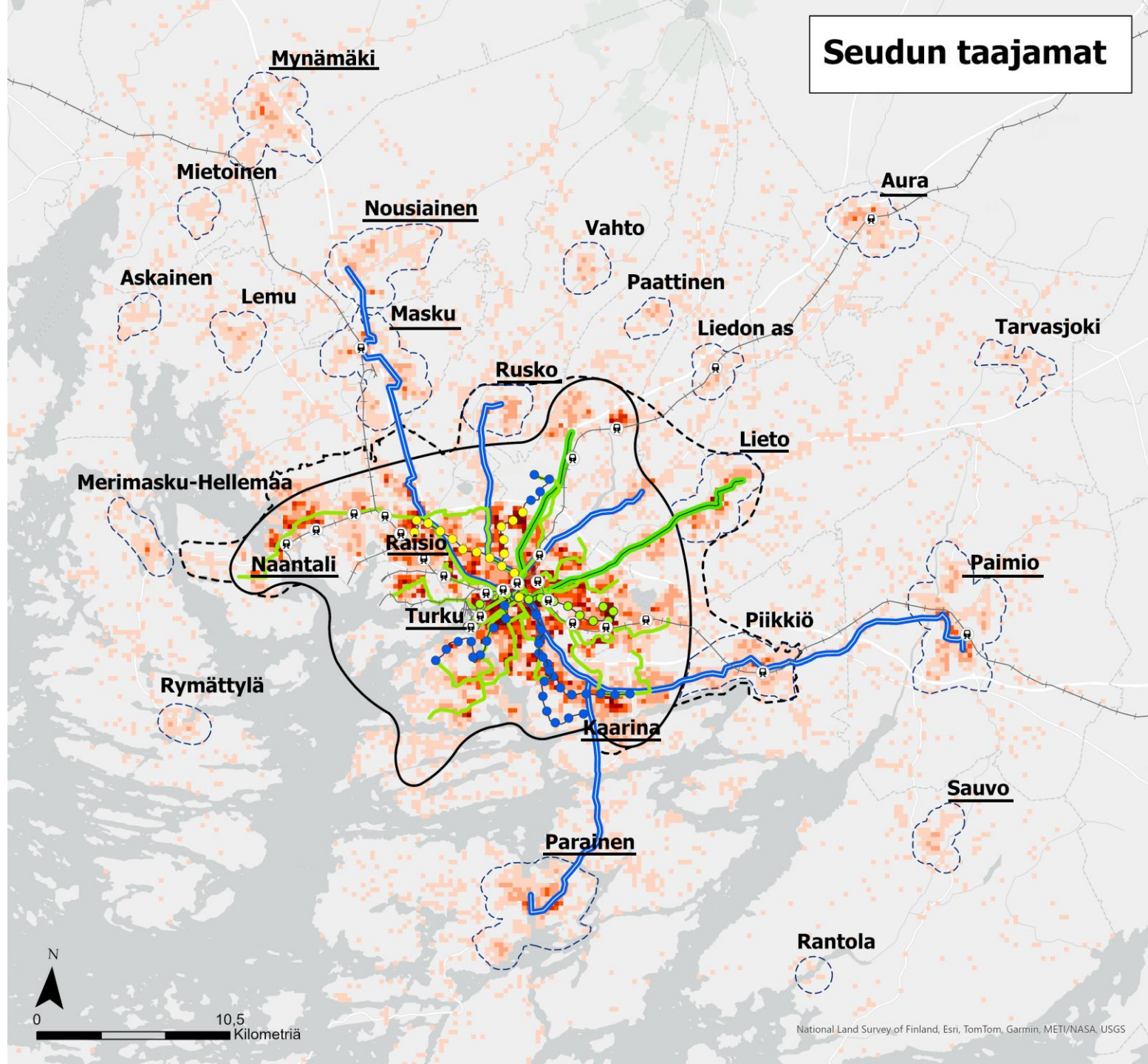
Aluetehtävää koskevia tavoitteita on saavutettu ydinkaupunkiseudun alueella, sen ulkopuolella ei.

Tehokkaan joukkoliikenteen verkkoa on kehitetty seudun tiiviillä alueella.

Henkilöauton kulkutapa-osuus osuus on pysynyt noin 60 %:ssa tehdyistä matkoista. Joukkoliikenteen matkamäärät ovat kasvaneet kokonaisuutena väestönkasvun mukana.

Kestävän liikkumisen alueilla asuvien osuus on kasvanut vähäisesti, ollen noin 62 % väestöstä.

Absoluuttiseen ja suhteelliseen kestävyteen liittyvät keskeisesti seudun koko sekä toimialarakenne. Lisäksi kestävyteen vaikuttaa vihreä pinta-ala sekä rakenteen sekoittuneisuus. Näin ollen kestävyteen kytkeytyy koko rakennemallin kokonaisuus.



Seudun taajamat

Rakennemallin liikennehankkeiden kehitys 2025

Pikaraitiotie

- Toteutussuunnittelussa
- Yleissuunnittelussa
- Ei edistynyt

Kaupunkiliikenteen runkolinja

- Toteutunut

Tiheävuoroinen seutulinja

- Toteutunut
- Ei toteutunut*

Lähijunaselvitykset

- Maakunnallisen paikallisjunaliikenteen verkko
- Junaliikenteen seisake

Alueet

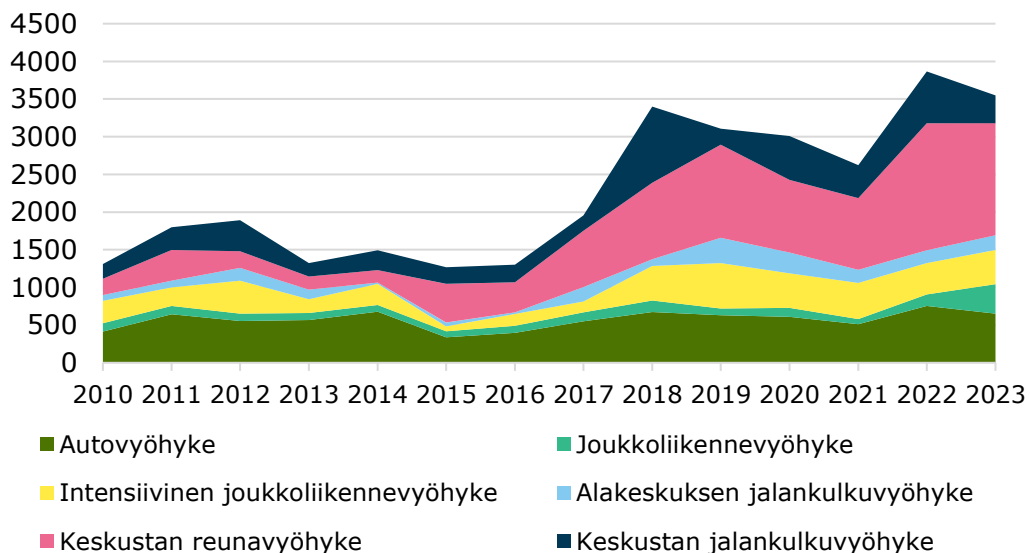
- Ydinkaupunkialue
- Ydinkaupunkialue (seuranta)
- Taajamat
- Taajamat (seuranta)
- Vesistö

*Osalla seutulinjoista on tapahtunut positiivista kehitystä (mm. Rusko, Paimio), mutta ne eivät täytä rakennemallissa tiheille seutulinjoille määritettyä vuoroväliä

Kartan lähde: YKR-tilastoaineistot:
© SYKE ja TK 2023
Liikennehankkeet: Turun kaupunki

Tilastot 4: "Kestävyys"

**Uudet asunnot YKR-vyöhykkeiden mukaan
MAL-alueella (lkm)**



Graafin lähteet: Väestötietojärjestelmä, DVV/elinympäristön tietopalvelu Liiteri (MAL-seuranta, Lounaistieto)

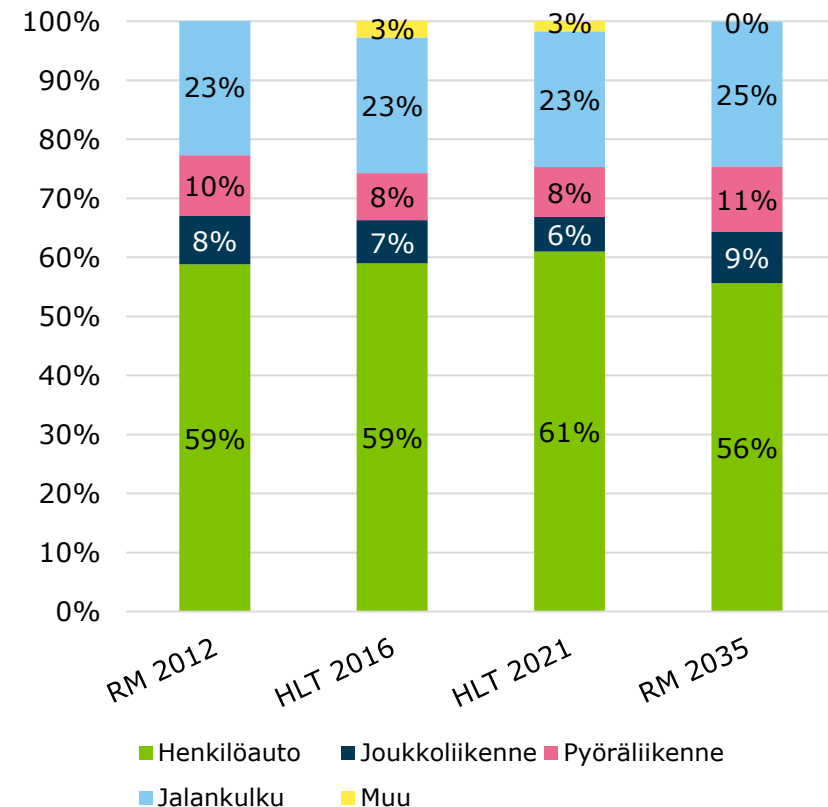
Asukastiheys (as/ha)

Keskusta-alueet	2010	2023
Kaarinan keskusta	22	36
Naantalin keskusta	31	31
Raision keskusta	38	41
Länsikeskus, Turku	27	40
Skanssi, Turku	0	15
Turun keskusta	72	85

Asukastiheys (as/ha)

Taajamat	2010	2023
Askainen	2,9	2,3
Aura	4,8	5,2
Houtskari	1,0	1,3
Iniö	0,5	0,5
Korppoo	2,7	1,9
Lemu	3,7	3,7
Liedon as	4,7	4,5
Lieto	8,4	9,4
Masku	4,8	4,6
Merimasku-Hellemaa	5,1	5,1
Mietoinen	3,0	2,6
Mynämäki	5,2	5,0
Nauvo	4,1	3,7
Nousiainen	4,8	4,7
Paattinen	4,5	4,4
Paimio	5,6	5,8
Parainen	6,9	6,6
Piikkiö	4,8	5,2
Rantola	0,8	0,6
Rusko	6,6	6,9
Rymättylä	3,8	3,4
Sauvo	4,3	4,4
Tarvasjoki	3,6	3,3
Teersalo	1,1	1,0
Vahto	4,6	4,1

**Kulikutapaosuudet seudun
matkoista***



*Rakennemallissa esitetyt vuosien 2012 ja 2035 kulikutapaosuudet eivät sisällä muu-kategoriaa. HLT 2016 ja 2021 henkilöautoa koskeviin kategorioihin on yhdistetty henkilöautossa kuljettajana ja matkustajana tehtyjen matkojen todelliset osuudet (2021 yht. 60,5 %)

Taulukoiden lähteet ellei muuta ole mainittu:
YKR-tilastoaineistot: © SYKE ja TK 2023

Alue- ja yhdyskuntarakenteen toimivuutta ja taloudellisuutta parannetaan

Rakennemallin 2035 yksityiskohtaiset tavoitteet:

"Suunnitellaan maankäyttöä ja liikennejärjestelmää yhteistyössä ja toisiaan tukevalla tavalla kestävän yhdyskuntarakenteen aikaansaamiseksi.

Eheytetään yhdyskuntarakennetta mm. tiivistämällä ja täydentämällä vajaakäyttöisiä alueita.

Tarjotaan hajakentämälle korvaavia, houkuttelevia vaihtoehtoja.

Määritellään kehittämisen suuntaviivat niille kaupan ja palveluiden toiminnoille, jotka eivät voi sijoittua kaupunki-, kunta- tai kyläkeskuksiin.

Laaditaan yhteiset maapoliittiset periaatteet seudulle. "

Tavoitekokonaisuuden määrällinen analyysi:

Ydinkaupunkialueen väestönkasvusta 70 % on sijoittunut vuonna 2010 olemassa olleeseen rakenteeseen (eli 30% kasvusta on toteutunut ruuduissa, joilla ei vuonna 2010 ollut asukkaita). Aluetehokkuutta koskevia tavoitteita ei kuitenkaan pääsääntöisesti ole vielä saavutettu ydinkaupunkiseudun kehitysalueilla lukuun ottamatta muutamia Turun kaupungin kehitysalueita.

Ydinkaupunkiseudun keskusten keskimääräinen asukastiheys on 68 asukasta hehtaarilla. MAL-seurannan mukaan vuonna 2022 kannattavan joukkoliikenteen alueella (yli 20 as/ha) asuvien osuus seudun väestöstä oli 54 %. Ydinkaupunkiseudun ulkopuolisilla taajama-alueilla keskimääräinen tiiveys on 5,3 asukasta hehtaarilla. Ydinkaupunkiseudun ulkopuolisilla alueilla väestönkasvu nojaa vuoden 2010 jälkeen käyttöön otettuihin alueisiin.

Asuntokuntien autonomistuksessa ei ole tapahtunut merkittäviä muutoksia tarkasteluaikana: noin 40 % seudun asuntokunnista omistaa yhden auton ja noin 20 % kaksi autoa.

Tavoitekokonaisuuden laadullinen analyysi:

Seudun väestötiheys on korkea (yli 50 as/ha) Turun keskustassa sekä joissakin ydinkaupunkiseudun keskuksissa. Tavoitteiden mukainen rakentaminen ja väestökehitys on edistänyt rakenteen tiivistymistä useilla ydinkaupunkiseudun alueilla sekä ns. "kakkoskehän" keskuksissa Ruskolla ja Liedossa. Tiivistyvät keskukset tukevat kestävän liikkumisen edistämistä ja kehittämistä myös keskusten välillä sekä edelleen edellytyksiä tiivistävään rakentamiseen keskusten välillä alueilla, jotka eivät ole kuuluneet rakennemallin kehitysalueisiin ja joilla asukastiheys on keskuksia huomattavasti matalampi.

Turun keskustasta Varissuolle ja Kaarinaan ulottuu nauhamainen rakenne, joka tukee taloudellisesti kestävästä joukkoliikennettä. Turusta Raisioon ja Naantaliin tiivis rakenne on luonteeltaan helminauhamaisempi. Ydinalueen ulkopuolisilla alueilla sekä niiden taajamissa väestötiheys on tyypillisesti hyvin matala, mikä heikentää edellytyksiä joukkoliikenteen ja muiden palveluiden taloudellisesti tehokkaaseen toteuttamiseen.

Liikkumisen tapoja uudistetaan

Rakennemallin 2035 yksityiskohtaiset tavoitteet:

"Liikennejärjestelmäratkaisuilla tuetaan tavoiteltavan yhdyskunta- ja palvelurakenteen toteutumista ja seudun tavoitteiden mukaista kehitystä.

Yhdyskunta- ja palvelurakenteen kehitystä ohjaamalla hillitään matkanpituuksien kasvua, lisätään joukkoliikenteen, kävelyn ja pyöräilyn kilpailukykyä ja pysäytetään henkilöautoliikenteen osuuden kasvu.

Luodaan edellytykset tehokkaalle seudulliselle joukkoliikennejärjestelmälle, jonka perustana on nopeudeltaan ja vuorotarjonnaltaan kilpailukykyinen runkoverkko (runkobussi, pikaraitiotie ja paikallisjuna).

Tavarankuljetusten tarpeet sovitetaan yhteen muun maankäytön ja muiden toimintojen kanssa."

Tavoitekokonaisuuden määrällinen analyysi:

MAL-seurannan mukaisesti kestävän liikkumisen vyöhykkeillä asuvien osuus väestöstä on ollut 2010 n. 60,5 % ja 2023 n. 62 %. Työpaikoista vastaavat osuudet ovat olleet 65,5 % ja 68 %.

Henkilöliikennetutkimusten mukaan henkilöauton kulkutapaosuus Turun kaupunkiseudulla oli 59 % tehdyistä matkoista vuonna 2016 ja 61 % vuonna 2021. Matkojen keskipituuksien olivat vastaavasti 12 km ja 13 km.

MAL-seurannan mukaisissa laskentapisteissä Turun keskustan jalankulkumäärät ovat pääosin kasvaneet vuosien 2020-2023 aikana, joskin on mahdollista, että vuoden 2020 määrät olivat pandemian vuoksi poikkeuksellisen matalia. Polkupyöräliikenteen vuorokausimäärät ovat olleet laskusuuntaisia. Fölin toimintakertomusten mukaiset joukkoliikenteen vuosittaiset matkamäärät ovat olleet vuonna 2011 20,4 M, vuonna 2016 25,3M, vuonna 2017 27,0M, vuonna 2019 26,3M, vuonna 2021 17,0M ja vuonna 2023 25,4M.

Tavoitekokonaisuuden laadullinen analyysi:

Väestö kannattavan joukkoliikenteen alueella on lisääntynyt merkittävästi, mikä tukee joukkoliikenteen kehittämistä myös jatkossa. Joukkoliikenteen matkustajamäärät kasvoivat Föli-alueella tasaisesti vuoteen 2017 saakka. Tämän jälkeen matkat vähenivät hieman pandemiaa edeltäneeseen n. 26 miljoonan matkan tasoon, johon ei toistaiseksi ole vielä palattu. Nykytilanteessa joukkoliikenteen kysyntään ja kehittämiseen vaikuttavat paineet lipunhintojen korottamiseen verotuksen uudistusten myötä. Näin olleen rakennemallin ulkoisetkin tekijät ovat vaikuttaneet merkittävästi kestävän liikkumisen kehityksen edistämiseen. Rakenteen osalta tiivistäminen ja sekoittunut rakenne ydinkaupunkiseudulla on tukenut monipuolisesti kestävän liikkumisen edellytyksiä. Pyöräliikenteen yhteyksien vähäinen toteuma ei toisaalta tue rakenteen mahdollistaman potentiaalin ulosmittaamista. Keskusta-alueiden tiivistäminen tukee kävelyn lisäämistä, minkä lisäksi huomiota on kiinnitettävä kävely-ympäristön viihtyisyyteen. On kuitenkin tunnistettu, että infrastruktuurin ja palveluiden ohella liikkumiseen liittyvät asenteet ja tottumukset vaikuttavat merkittäväällä tavalla kestävien kulkumuotojen käyttöön.

Yhteenveto: Kestävyys

Kaupunkirakenteen kestävyys

Rakennemallin 2035 keskeinen tavoite yhdyskuntarakenteen hajautumisen ehkäisemiseksi ja tiiviin rakenteen kehityksen edistämiseksi on toteutunut hyvin. Seudullinen yhteistyö on kehittynyt ja maapolitiikka palvelee yhteistyötä. Joukkoliikenteen kehittämisen edellytyksiä on parannettu tiivistyvällä rakenteella ja yhteistyön organisoinnilla.

Kulkutapojen kehitys

Joukkoliikenteen matkamäärissä on tapahtunut merkittävää kasvua väestön mukana, joskin pandemiaa edeltäviä huippulukemia ei sen jälkeen ole enää saavutettu. Osittain samasta syystä myös kulkutapajakauman tavoitteet ovat toistaiseksi saavuttamatta. Tavoitteiden saavuttamiseksi maankäytön ja liikenteen suunnittelu tulisi kytkeä vahvemmin toisiinsa.

Raideliikenteen edistäminen

Ydinkaupunkiseudun merkittävä tiivistyminen suunnitelluissa raitiotiekäytävissä tukee siirtymistä raiteille. Raitiotiesuunnittelu etenee. Ydinkaupunkiseudun ulkopuolella hidas tai negatiivinen väestönkehitys sekä valtion vähäinen investointivalmius haastaa maakunnallisen paikallisjunaliikenteen edistämistä. Junaliikennettä ja sen kehittämistä on edistetty selvityksin myös yliseudullisena. Erityisesti kaukojunaliikenteen kannalta tärkeitä investointeja on suunniteltu ja toteutuksessa.

Taloudellisesti kannattava joukkoliikenne

Joukkoliikenteen ja maankäytön yhteys ei kaikilta osin toimi ihanteellisella tavalla. Joukkoliikenteen rajallinen kysyntä ja kilpailukyky suhteessa henkilöautoon haastavat sen kehittämistä: ilman riittävää kysyntää ei ole varaa kehittää joukkoliikennettä, ja vastaavasti heikko joukkoliikenteen tarjonta rajoittaa alueiden tiivistämistä ja vetovoiman kehittymistä. Kysynnän rajallisuus voi vaikuttaa erityisesti merkittävien raideinvestointien kannattavuuteen mutta myös bussiliikenteeseen.

Teemakartta 5: "Viihtyisyys ja lumovoima"

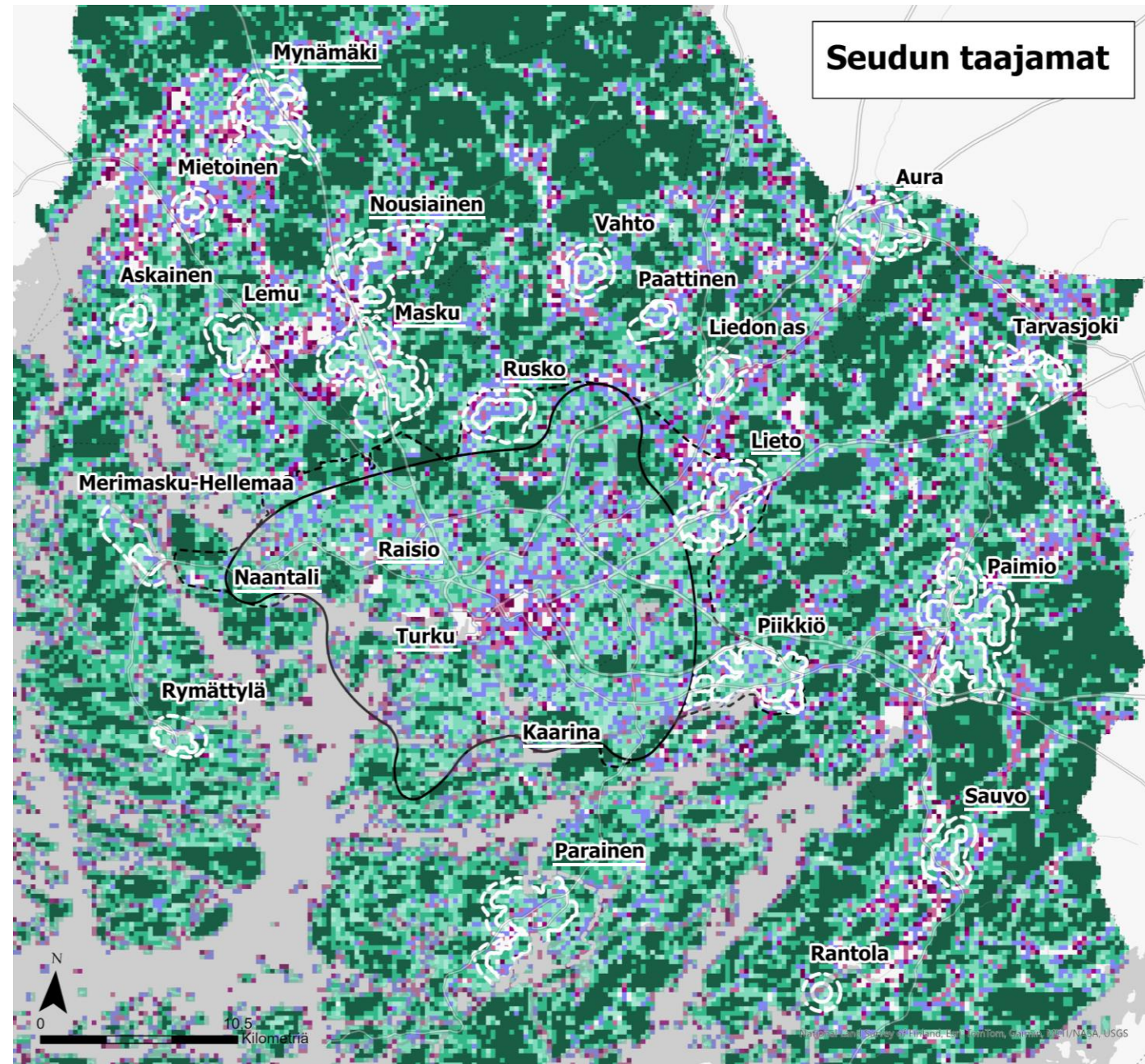
Rakennemallin 2035 tuella tavoitellaan rakennetun ympäristön laatua, luonto- ja kulttuuriarvojen säilyttämistä sekä meren ja saariston hyödyntämistä vetovoimatekijänä.

Ydinalueen tiivistyminen on vähentänyt alueen viherpinta-alaa. Ydinalueen ulkopuolella kehittämistä on usein tehty ottamalla käyttöön uusia alueita.

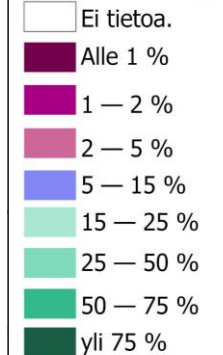
Saariston vakituinen väestö on vähentynyt, työpaikat ovat lisääntyneet vähäisesti. Matkailumäärät ja kesämökit ovat lisääntyneet merkittävästi.

Loukkaantumiset liikenteessä ovat puolittuneet.

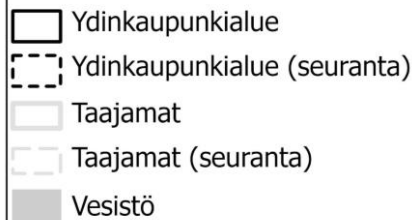
Viihtyisyyden ja lumovoiman säilyttämiseen sekä kehittämiseen kytkeytyvät kasvun tekijät on kuvattu vetovoiman yhteydessä. Esimerkiksi liikenteen haitallisiin ulkoisvaikutuksiin kytkeytyvät tekijät on kuvattu kestävyyden yhteydessä ja kestävästä liikkumisesta edellytyksiin pitovoiman yhteydessä. Näin ollen viihtyisyyteen ja lumovoimaan kytkeytyy koko rakennemallin kokonaisuus.



Viherpinta-alan osuus ruudusta (250m x 250m), 2018



Alueet



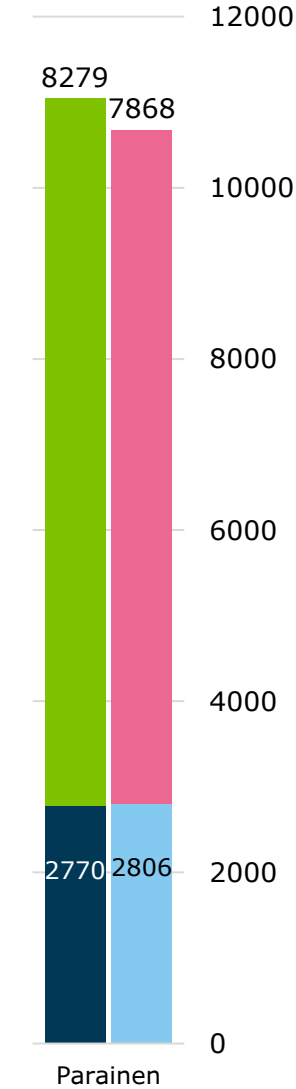
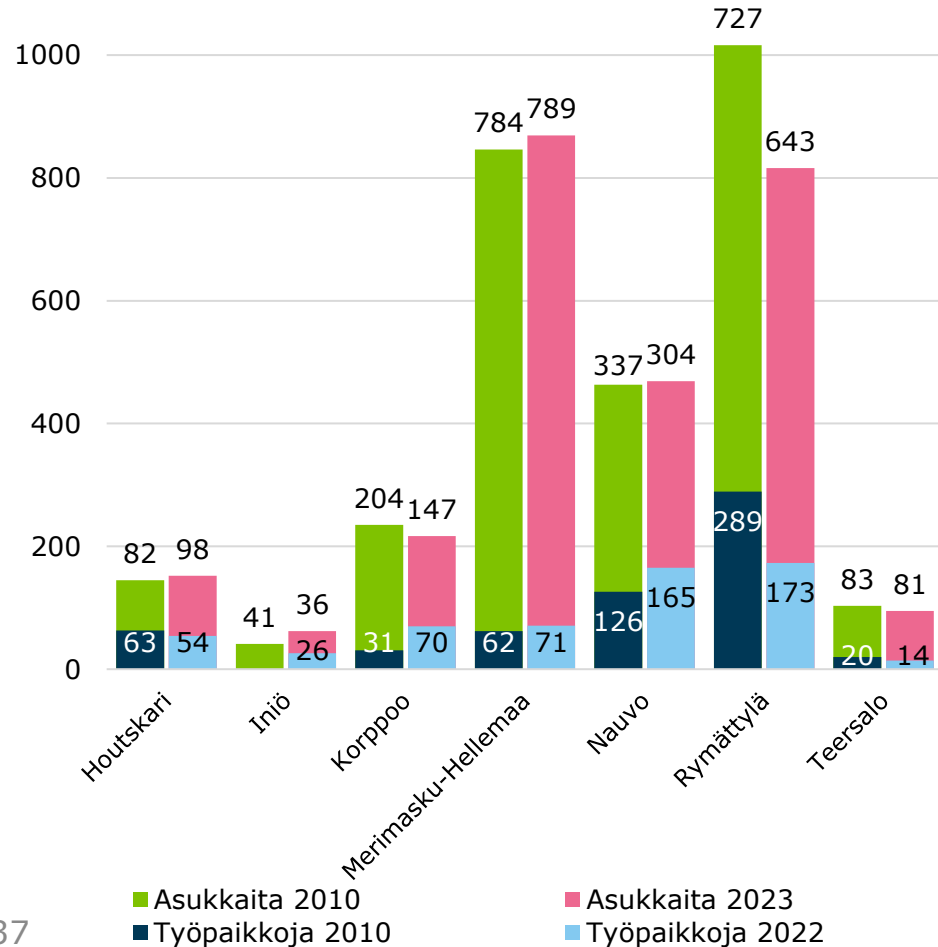
Nimistö:

- Kuntakeskus
- Rakennemallin muut taajamat

Kartan lähteet:
Corine- maanpeite YKR-tilastoaineisto: © SYKE 2018
Aluerajaukset: ©Turku RAMA 2035
Taustakartta: © MML & ESRI

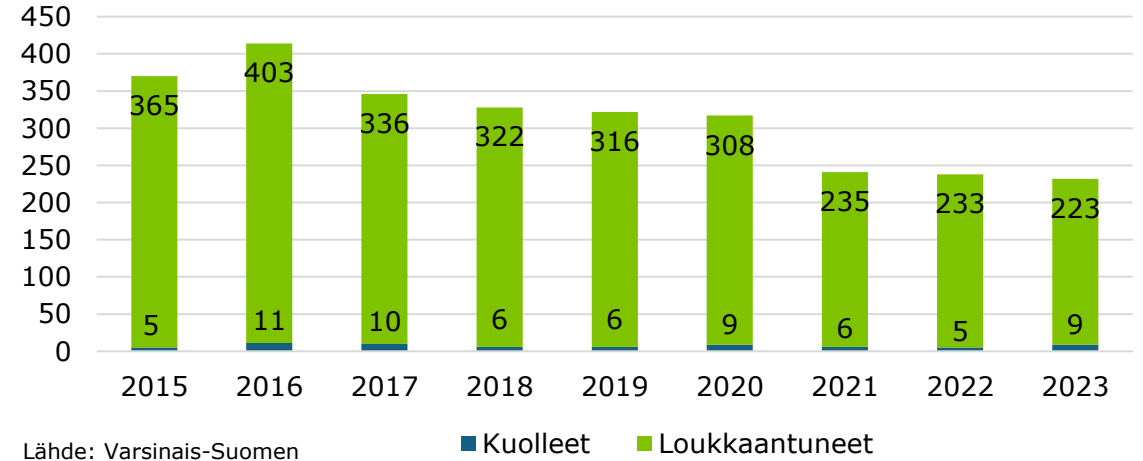
Tilastot 5: "Viihtyisyys ja lumovoima"

Väestön ja työpaikkojen kehitys saariston taajamissa 2010-2023



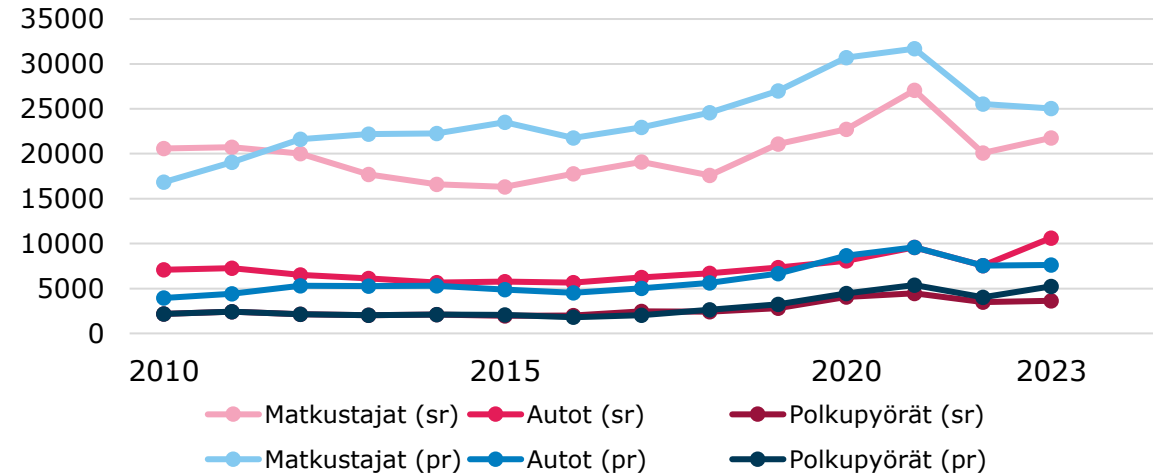
Lähde: YKR-tilastoaineistot:
© SYKE ja TK 2010, 2022 ja 2023

Liikenneonnettomuuksissa kuolleet ja loukkaantuneet MAL-alueella (henkilöä)



Lähde: Varsinais-Suomen ELY-keskus

Saariston rengastien (sr) ja Pienen rengastien (pr) matkustajamäärien kehitys



Lähde: Varsinais-Suomen ELY-keskus

Elinympäristön laatua, viihtyisyyttä ja turvallisuutta korostetaan

Rakennemallin 2035 yksityiskohtaiset tavoitteet:

Kaupunkiseudun merellisyyden, seudullisen viherverkoston ja rakennetun ympäristön laadun tulee olla keskeisiä ympäristövetovoima- ja imagotekijöitä, jotka ohjaavat suunnittelussa tehtäviä ratkaisuja.

Tarjotaan kävelylle ja pyöräilylle korkeatasoiset pääyhteydet, turvalliset lähiraitit ja toimivat keskustajärjestelyt.

Tavoitekokonaisuuden määrällinen analyysi:

Liikenneonnettomuuksissa loukkaantuneiden määrä oli MAL-seurannan mukaan 400 henkilöä vuonna 2016 ja 240 henkilöä vuonna 2022. Henkilövahinkoon johtaneiden onnettomuuksien määrä oli vuonna 2022 ydinkaupunkialueella noin 60 kpl, mikä on -35 % vuodesta 2010. Kuolemaan johtaneet onnettomuudet ovat vaihdelleet viiden ja yhdentoista välillä. Vuonna 2023 liikenteessä kuoli yhdeksän ihmistä.

Turun seudulla viherpinta-ala painottuu metsäisille selänteille ja saaristoon sekä taajamien välisille peltoalueille. Taajamissa ja ydinkaupunkialueella viherpinta-alaa on laajoilla alueilla alle 25 %. Monissa ruuduissa viherpinta-ala on alle 5 %, mikä voi selittyä joko rakennetulla ympäristöllä tai esimerkiksi runsaana peltoalana. Ydinkaupunkiseudun latvuspeitteisyys on vähentynyt. Ydinkaupunkiseudun tiiveimmillä keskusta-alueilla viherympäristön määrä on paikoitellen vähäinen. Viherympäristöä on tyypillisesti kävelen saavutettavissa.

Tavoitekokonaisuuden laadullinen analyysi:

Onnettomuuksien osalta kehitys on ollut erittäin positiivista, mihin voi vaikuttaa monet tekijät kuten nopeusrajoitukset, ajoneuvoteknologia ja valvonta. Kuolemaan johtaneissa onnettomuuksissa ei ole tapahtunut selkeää kehitystä. Keskustoissa tapahtunut merkittävä aluekehitys on toisaalta mahdollistanut alueiden keskustainfran kehittämisen kokonaisuutena vastaamaan nykyisiä standardeja esim. esteettömyyteen liittyen. Monet pyörätiehankkeista eivät kuitenkaan ole edenneet ja kävely-ympäristöjen kehittämisessä edistämistä on joltain osin tehty autoilun ehdoilla. Autosaaavutettavuuden ehdoilla toteutuneet elinkeinoalueet sekä voimakkaasti tiivistyneet alueet eivät aina yllä korkeaan laatuun ja viihtyisyyteen. Aluekehityksen vaiheittainen toteutus vaikuttaa rakentamisen aikana negatiivisesti viihtyisyyteen ja turvallisuuteen.

Seudullinen viherrakenne on muuttunut rakennetuiksi alueiksi voimakkaimmin keskusta-alueella, rannoilla sekä nauhamaisesti pääteiden varsilla. Ydinkaupunkiseudun tiivistäminen vaikuttaa viheralueiden saavutettavuuteen. Seudullisessa rakenteessa ja erityisesti tiivistyvillä rakentamisalueilla sekä rannoilla elinvoimainen viherrakenne on tärkeä verkosto luonnon monimuotoisuuden, ilmastomuutokseen sopeutumisen sekä alueiden viihtyisyyden turvaamiseksi ja vahvistamiseksi.

Saariston ja rannikon erityispiirteitä ja merkitystä vaalitaan ja korostetaan

Rakennemallin 2035 yksityiskohtaiset tavoitteet:

"Edistetään luonto- ja kulttuuriarvojen säilymistä

Edistetään saariston ja rannikon kehittymistä virkistys-, matkailu- ja vapaa-ajan alueena.

Edistetään saariston pysyvän asumisen ja elinkeinotoiminnan harjoittamisen edellytyksiä.

Tutkitaan vesiliikenteen kehittämismahdollisuuksia."

Tavoitekokonaisuuden määrällinen analyysi:

Saaristotaajamien alueella on väestö vähentynyt 560 asukkaalla. Työpaikkojen määrä on kuitenkin pysynyt lähes muuttumattomana.

Kesämökkien määrä on kasvanut vuosina 2010-2023 Naantalın ja Paraisten saaristokunnissa muuta aluetta voimakkaammin, 10-12 %, määrällinen kasvu on yhteensä n. 1 500 kpl. Majoituspalvelujen ja ravitsemuspalvelujen määrän kasvu on ollut saaristokunnissa muuta seutua vähäisempää: Naantalın ja Paraisten kunnissa majoitus- ja ravitsemuspalveluiden työpaikkojen määrä kasvoi vain 6 % kun koko seudun kasvu oli 25 %.

Saariston rengasreitillä liikennemäärät ovat olleet tasaisessa kasvussa MAL-seurannan mukaan.

Tavoitekokonaisuuden laadullinen analyysi:

Saariston väestön väheneminen heikentää ympärivuotisten palvelujen tuottamisen edellytyksiä. Toisaalta saariston matkailumäärät kasvoivat vauhdilla pandemiaan asti. Pandemian seurauksena kävijämäärät vähenivät merkittävästi eikä paluuta aiempaan tasoon ole toistaiseksi tapahtunut. Kesämökkien ja majoituspalvelujen määrän lisääntyminen tukee saariston elävyyttä sesonkiaikoina. Toisaalta vapaa-ajan asumisen ja vertaisvuokrapalvelujen voimakas lisääntyminen voivat tuottaa haittaa vakituiselle asumiselle, paikallisen kulttuurin ylläpitämiselle ja saaristoluonnolle.

Metsämaa-alaa on vähentynyt nauhamaisesti teiden varsilla ja rannoilla, erityisesti saaristossa. Osa vähenemästä voi olla tavanomaisia hoitotoimenpiteitä. Kokonaisuutena saaristossa viherpinta-alaa on edelleen runsaasti, ja luonnonympäristöjen vaaliminen onkin merkittävä vetovoimatekijä sekä ilmastomuutokseen sopeutumista edistävä tekijä.

Yhteenveto: Viihtyisyys ja lumovoima

Viihtyisyyden ja lumovoiman huomiointi suunnittelussa

Luonnon monimuotoisuuteen ja viherympäristöihin on kiinnitetty maakuntatasoisessasuunnittelussa jatkuvasti enemmän huomiota. Ydinkaupunkiseudulle määritettyä vihervyöhykettä on pääpiirteissään varjeltu, mutta sen alueet ovat paikoin kaventuneet ja metsäpinta-ala vähentynyt tiivistyvällä seudulla. Kävelyn ja pyöräliikenteen kehittämiseen on olemassa kehittämisohjelmia ja seudullinen tavoiteverkko.

Saariston kehitys

Saariston pysyvä väestö on vähentynyt. Määrätietoisuus saariston kehittämisessä matkailun tarpeisiin on lisääntynyt. Saariston palvelutarjontaan ja saavutettavuuteen sekä matkailun kestävään kehitykseen liittyy kuitenkin haasteita.

Rakennetun ympäristön laatu

Tiivistyvien alueiden rakentamisessa laatu on toisinaan jäänyt määrän jalkoihin. Rakennusten sekä kaupunkiympäristön laatu ei esimerkiksi Turun keskustassa tai autosaavutettavuuteen nojaavilla elinkeinoalueilla vastaa kaikin puolin kulttuurisia arvoja.

Keskusten lumovoima

Palvelujen siirtyminen kaupunkien keskustoista, viherympäristöjen väheneminen sekä kävelyn ja pyöräliikenteen hankkeiden toteutumattomuus vähentävät syitä ja edellytyksiä oleiluun keskuksissa koko seudun alueella. Ydinkaupunkiseudulla rakentamisen aikaisilla häiriöillä on vaikutuksia keskusten viihtyisyyteen, millä on edelleen negatiivinen vaikutus keskusten lumovoimaan ja kaupunkielämän laatuun.

3. Rakennemallin 2035 yleisten tavoitteiden päivitystarpeen arviointi

*MITEN TAVOITTEET OVAT KESTÄNEET AIKAA JA
TULISIKO NIITÄ JATKOSSA MUUTTA?*

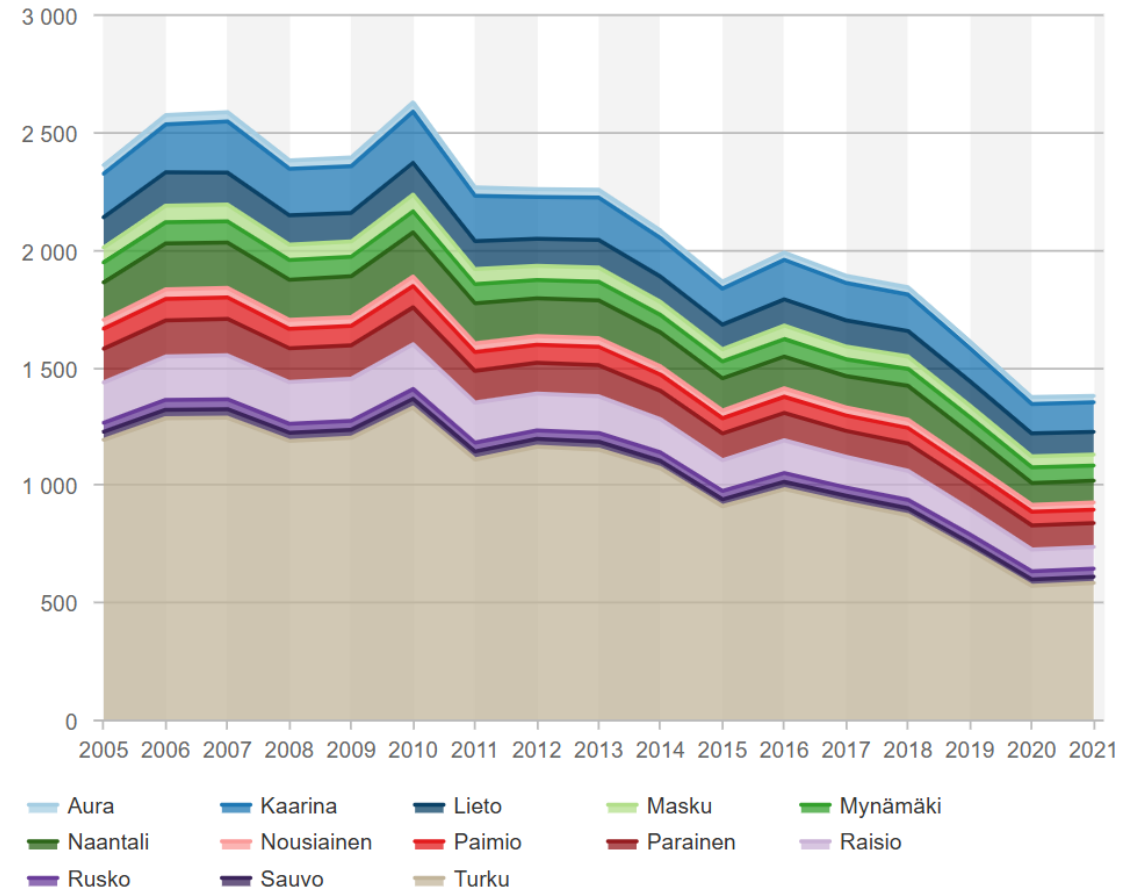
Rakennemallissa määritettyjen yleisten tavoitteiden sekä ilmastotavoitteiden analyysi

Rakennemallissa on määritetty seitsemän yleistä tavoitetta, jotka koskevat koko seudun kehittämistä. Seuraavassa on kuvattuna yleisten tavoitteiden saavuttamisen analyysi perustuen tässä tutkimuksessa tehtyihin määrällisiin ja laadullisiin analyysihin.

Rakennemallissa määritettyjen yleisten tavoitteiden lisäksi on tehty arvio rakennemallin tavoitteisiin välillisesti kirjoitettujen ilmastotavoitteiden toteutumisesta. Konkreettisempia määrällisiä tavoitteita on asetettu Varsinais-Suomen ilmastotyökartassa, jonka tavoitteena on hiilineutraali seutu 2035 mennessä. Myös Turun kaupunkiseudun MAL-sopimuksella edistetään kansallisten ilmastotavoitteiden toteutumista.

Yleisten tavoitteiden toteuman lisäksi arvioidaan vuonna 2011 hyväksyttyjen yleisten tavoitteiden relevanssia ja päivitystarvetta nykyisessä toimintaympäristössä vuonna 2025.

Ilmastopäästöt MAL-alueella kunnittain (CO₂-ekv., 1000 t)



LÖUNAISTIETO

Lähde: Suomen ympäristökeskus

Tavoitteena vastata globalisaation tuomiin haasteisiin

Yleinen tavoite

"Aluerakenteella vastataan globalisaation mukanaan tuomiin haasteisiin ja otetaan huomioon maakunnan asema Itämeren alueella osana Eurooppaa"

Toteuma

Ydinkaupunkiseudulle luodut kasvun edellytykset ovat mahdollistaneet seudun tavoitetta vastaavan kasvun sekä väestön että työpaikkojen osalta. Turussa merkittävä osa kasvusta, erityisesti viime vuosina on tullut maahanmuutosta. Väestön kasvu lisää alueen kokoa ja kilpailukykyä, mutta tuo mukanaan myös mm. sosiaaliseen kestävyys kytkeytyviä haasteita. Kansainvälistä logistiikkaa tukeva työpaikka-alue Turun lentoaseman läheisyydessä ei ole toteutunut osayleiskaavan valmistelun pitkittymisen takia.

Huomioita jatkoon

Monet globaalit megatrendit ovat kiihtyneet ja haasteet ovat konkretisoituneet. Ikääntyvässä Euroopassa kilpailu osaavista maahanmuuttajista kovenee. Ilmastonmuutos ja muut kriisit vaikuttavat globaaleihin väestöliikkeisiin. Viime vuosina ensin pandemia ja sen jälkeen Venäjän hyökkäyssota Ukrainassa ovat vaikuttaneet monin tavoin ihmisten liikkumiseen, työntekoon ja asumiseen. Haasteena tulevaisuudessa on, miten varautua samanaikaisesti erilaisiin väestökehityksen mahdollisuuksiin –mittavaan mutta vahvasti suurimpiin kaupunkeihin keskittyvään maahanmuuttoon (vrt. Tilastokeskuksen tuore väestöennuste) sekä toisaalta siihen vaihtoehtoon, että maahanmuutto ei toteudu, jolloin väestönkasvu oleellisesti hidastuu. Kasvu mahdollistaa hyvinvointivaltion kehittämisen. Sen toteutuminen edellyttää tuottavuutta vahvistavia investointeja sekä niitä tukevaa maankäyttöä. Liikennejärjestelmää ja infrastruktuuria. Samaan aikaan ristiriidat kasvun ja ympäristön kestävyys välillä tulevat kasvamaan. Kestävä kasvu edellyttää vastuun jakamista ja esimerkiksi segregaaion ehkäisyä seudullisena yhteistyönä.

Tavoitteena kehittää kilpailukykyä

Yleinen tavoite

”Kaupunkiseudun kilpailukykyä suhteessa muihin

kaupunkiseutuihin parannetaan

- Elinkeinoelämän kehittymistä vahvistetaan
- Imagoa ja omaleimaisuutta vahvistetaan tuomalla esiin alueen laatutekijöitä ja vahvuuksia
- Nopean junaliikenteen yhteyksiä pääkaupunkiseudulle ja edelleen Pietarin suuntaan kehitetään”

Toteuma

Seudun työpaikkamäärät ovat kasvaneet voimakkaasti etenkin ydinkaupungin alueella, mikä tukee seudun asemaa kaupunkiseutujen välisessä kilpailussa. Suurimmat työpaikkojen määrän lisäykset ovat kohdistuneet Turkuun tieteen ja teknologian sekä teollisuuden työpaikka-alueille.

Elinkeinoalueita on kaavoitettu kattavasti, mutta kasvu ydin-kaupunkiseudun ulkopuolella on ollut vähäistä. Turun seudun eri alueet ovat hyvin erityyppisiä ja asetettujen kasvutavoitteiden saavuttamiseen on vaihtelevat edellytykset. Kokonaisuutena Turun seudun työpaikat ovat lisääntyneet maan keskiarvoa nopeammin. Erityisesti teollisuudessa kasvu oli vuosina 2010-2022 keskimääräistä voimakkaampaa myös muihin suuriin kaupunkiseutuihin verrattuna. Valtion rahoitusta edellyttävät hankkeet ovat edenneet vähäisessä määrin.

Huomioita jatkoon

Suomen suuret kaupunkiseudut kilpailevat keskenään investoinneista, muuttovoitosta ja koulutetusta maahanmuutosta. Turun seudun vahva profiili meri- ja lääketeollisuudessa on tässä suhteessa kilpailuvaltti paitsi kansallisesti myös kansainvälisesti. Molemmat synnyttävät kysyntää mm. liike-elämän palveluille ja logistiikalle mutta toisaalta myös edellyttävät hyviä liikenneyhteyksiä sekä osaavaa työvoimaa houkuttelevaa asuntotuotantoa vetovoimaisessa ympäristössä ja hyvin saavutettavissa sijainnissa. Valtakunnallinen liikenteen rahoitus on suuntautunut merkittävästi olemassa olevan verkon ylläpitoon ja kansallinen turvallisuus on noussut keskeiseksi tekijäksi. Euroopan laajuinen TEN-T -verkko yhdistää Turun seudun Ruotsiin sekä Suomen suuriin kaupunkiseutuihin. Muuttuneen turvallisuustilanteen länteen, etelään ja pohjoiseen suuntautuvien yhteyksien merkitys korostuu uudella tavalla idän suunnan yhteyksien sijasta. Toteutuksen haasteena sekä rahoituksen ja kannattavuuden että ympäristökysymysten kannalta on Ruotsiin ulottuvien yhteyksien huomattava mittakaava. Turvallisuuden ja huoltovarmuuden kysymyksiin liittyen omavaraisuus ja sen myötä maaseudun rooli nousevat esille uudella tavalla.

Tavoitteena kehittää vetovoimaa

Yleinen tavoite

"Kehitetään seudun vetovoimaa parantamalla rakennetun ympäristön laatua ja huomioimalla ympäristötekijöiden kasvava merkitys"

Toteuma

Seudun kasvu on mahdollistettu vastaamalla tiiviiseen asumiseen kohdistuvaan kysyntään. Maankäytön tiivistyminen ja hajakentämisen ehkäisy on mahdollistanut tiiviiseen yhdyskuntarakenteeseen kytkeytyvien positiivisten vaikutusten ulosmittaamiseen. Toisaalta rakenteen tiivistämisen yhteydessä laatutekijät kuten katuvihreä ja kytkennät lähiluontoon eivät ole aina tulleet huomioiduksi parhaalla tavalla. Kaikkiaan 69 % – keskusta-alueilla jopa 82 % – uustuotannosta on kohdistunut pieniin asuntoihin, mikä on selkeä riski asuinalueiden monipuolisuuden ja houkuttelevuuden kannalta. Ydinalueen ulkopuolella alueiden luonnonläheisyyden tarjoamaa vetovoimaa rajoittaa palveluiden heikko saatavuus.

Huomioita jatkoon

Turun seudun erityisiä piirteitä ovat alueen maantieteellinen kytkeytyminen Ahvenanmaalle, Tukholmaan ja laajemmin koko Itämeren piiriin, seudun sijainti osana Suomen eteläistä kasvukolmiota sekä rakennetun ympäristön pitkä historia, kulttuurimaisemat ja vaihteleva luonto. Seudun alueet ja niiden kehittämisen edellytykset poikkeavat toisistaan, mutta parhaimmillaan erilaiset vetovoimatekijät tukevat toisiaan, jos ne otetaan seudullisen suunnittelun lähtökohdaksi. Tiiviissä rakenteessa tulee huomiota kiinnittää erityisesti ympäristön viihtyisyyteen, asuinalueiden monipuolisuuteen ja ilmastonmuutokseen sopeutumiseen sekä suunnittelujärjestelmän kykyyn ratkaista tiiviiden ja luontoarvojen välisiä jännitteitä. Harvempaan asutuilla alueilla tarvitaan keinoja ratkaista arjen palvelujen saavutettavuus väestön ikääntyessä. Koko seudulla tulee tunnistaa EU-tasoisien asetusten täyttäminen, liittyen esimerkiksi kestävän kaupunkiliikenteen suunnitteluun, puhtaiden käyttövoimien edistämiseen ja elinympäristöjen ennallistamiseen.

Tavoitteena vaalia kulttuuriperintöä ja maisemaa

Yleinen tavoite

"Alueidenkäyttöä kehitettäessä vaalitaan alueen rikasta kulttuuriperintöä ja -maisemaa"

Toteuma

Rakennemalli on edistänyt yhdyskuntarakenteen tiivistämistä ts. ehkäissyt hajaantumista ja pitänyt uusien alueiden käyttöönoton seudullisella tasolla maltillisena. Tiivistävä rakentaminen tuottaa urbaania kaupunkiympäristöä, mutta sen haittapuolena toteutunut kehitys on seudun tiiveimmillä alueilla paikoin vähentänyt viherpinta-alan jo ennestään vähäistä osuutta. Saariston kehittämisessä on otettu käyttöön jonkin verran uutta rantaviivaa sekä neitseellisiä alueita. Samanaikaisesti saariston vakituinen väestö on vähentynyt ja kesämökkien määrä kasvanut.

Huomioita jatkoon

Maakuntakaavoituksen mukainen merkittävät kulttuurimaisemat huomioiva tiivistäminen tukee kulttuuriperinnön säilyttämistä maisemien osalta. Kulttuurinen kestävyys on tärkeää tunnistaa myös tiivistyvässä kaupunkirakenteessa niin ydinkaupunkiseudulla kuin sen ulkopuolisissa taajamissa.

Seudulla voidaan tunnistaa merkittävää kansainvälistä matkailun kasvupotentiaalia mikä osaltaan lisää painetta kehittää arvokkaimpia kohteita. Potentiaalın ulosmittaamisessa on tärkeä huomioida kulttuurinen kestävyys. Seudun merellisyys, saaristo, viljapellot, virkistys- ja kultutuorialueet, perinnemaisemat sekä esimerkiksi saaristo-, telakka- ja kauppiaskulttuuri ovat kaikki tärkeitä suojelun kohteita.

Tavoitteena seudullinen kehitys

Yleinen tavoite

"Kaupunkiseudun kokonaisuutta priorisoidaan

- Kaupunkiseutua suunnitellaan toiminnallisena kokonaisuutena
- Muodostetaan yhteinen näkemys kaupunkiseudun alue- ja yhdyskuntarakenteen kehittämisen pitkän tähtäyksen päälinjoista
- Luodaan kunnille ja alueille luontevat roolit ja profiilit osana seudun kokonaisuutta ja strategista kehittämistä"

Toteuma

Rakennemalli 2035 on muodostanut kokonaiskuvan seudun kehityksen rakenteesta, kehittämisen linjaratkaisuista sekä määrittänyt monen tasoisia laadullisia ja määrällisiä tavoitteita seudun kehittämiseen. Määritetyt tavoitteet ovat toteutuneet Turun ja ydinkaupunkiseudun osalta, ja ydinkaupunkiseudun rooli on tavoitteiden mukaisesti selvästi vahvistunut. Sitä vastoin ydinkaupunkiseudun ulkopuolisissa taajamissa kasvua ole tapahtunut, vaan työpaikkojen ja palveluiden määrät ovat monin paikoin vähentyneet ja vähäinen väestönkasvu on pääasiassa suuntautunut haja-asutusalueelle taajamien sijasta.

Huomioita jatkoon

Ydinkaupunkiseudun ulkopuolisten alueiden yhdyskuntarakenteen tiivistäminen haja-asutusalueilta kohti taajamia ei toistaiseksi ole onnistunut tavoitteista huolimatta. Seudun kasvavien ja vähenevien alueiden kestävä suunnittelu on selkeä haaste. Seudullinen kehitys edellyttää jatkuvaa koordinoitua ja yhteistyötä. Muuttuva toimintaympäristö ja rajalliset resurssit perustelevat tekemään jatkuvaa yhteistyötä. Seudullisessa yhteistyössä on tärkeää tunnistaa, että tavoiteltujen toimenpiteiden toteutuksen edellytykset vaihtelevat voimakkaasti. Turun kaupunki on käytännössä vastannut määrällisten tavoitteiden saavuttamisesta. Keskuskaupungin ja ydinkaupunkiseudun kehitys tukee myös muun seudun elinvoiman muodostumista. Se, mikä seudun eri kuntien ja alueiden rooli sekä profiili yhteistyön jatkossa on, edellyttää kirkastamista.

Tavoitteena kestävä yhdyskuntarakenne

Yleinen tavoite

”Maankäytön ja liikennejärjestelmän suunnittelulla edistetään kestävä kehitystä sekä ilmastonmuutoksen hillitsemistä ja siihen varautumista”

Toteuma

Rakennemallin aikana seudun kasvu on kohdentunut tavoitteen mukaisesti entistä vahvemmin ydinkaupungin alueelle. Kehitys on tukenut yhdyskuntarakenteen tiivistämistä ja siten kestävä liikumisen edellytyksiä. Asuinalueiden keskimääräinen aluetehokkuus on kuitenkin laskenut lähes kaikilla alueilla, poikkeuksena tästä tietyt Turun kaupungin kehitysalueet, ja myös kehityskäytävien varrella väestönkasvua on riittänyt ydin-kaupunkiseudun ulkopuolelle vain vähäisessä määrin. Runkobussiverkkoa on kehitetty ja pikaraitiotien suunnittelu etenee. Huolimatta siitä, että pääosa seudun väestöstä asuu kestävä liikumisen alueilla, pääosa matkoista tehdään edelleen henkilö-autoilla. Taajamien vähäinen väestötiheys, etäällä olevat palvelut ja kilpailukykyiset tieyhteydet haastavat merkittävästi joukkoliikenteen kehittämistä.

Huomioita jatkoon

Turun seudulla tavoitellaan siirtymistä raiteille, kuten myös muilla Suomen suurilla kaupunkiseuduilla. Kaupunkiseutujen raidekehitys edellyttää valtion osallistumista. Valtion liikennepolitiikka toisaalta peräänkuuluttaa kaupunkien ja kaupunkiseutujen aiempaa suurempaa osallistumista myös valtion väylien kehittämiseen. Tämä muodostaa haasteita kuntataloudelle. Suuriin investointeihin liittyy myös merkittäviä rakentamisen päästöjä, mutta toisaalta ne tukevat kestävä yhdyskuntarakennetta. Päästökehityksen kannalta liikenteen sähköistyminen on keskeistä, mutta edelleen silloin jää ratkaistavaksi esimerkiksi pienhiukkasiin ja tilaan liittyviä haasteita. Liikenteen kulkutapasiirtymien edistämiseksi tarvitaan määrätietoisia toimia, jolloin nojaaminen vain infrakehittämiseen sisältää suuria epävarmuuksia. Liikennepolitiikkaa tulee tarkastella kokonaisuutena. Kaupunkirakenteen tiivistämistavoitteet voivat olla ristiriidassa ilmastoriskeihin varautumisen kanssa taajamissa. Ilmastonmuutokseen varautumista on suunniteltava kokonaisvaltaisesti.

Tavoitteena suunnitelmien toimeenpano

Yleinen tavoite

"Suunnitelmien toteuttaminen varmistetaan laatimalla konkreettiset toteuttamisohjelmat ja aiesopimukset"

Toteuma

Rakennemalli sisältää ydinkaupunkiseudun kehitysalueiden toteutusohjelmat. Toimeenpanoa on osaltaan edistetty myös MAL-sopimuksilla ja joukkoliikenneyhteistyöllä. Eri alueiden kehittämiseen liittyy kuitenkin markkinoiden ja taloudellisen kestävyuden muodostamia rajoitteita. Liikennejärjestelmän ekologisesti ja taloudellisesti kestävä kehittäminen erityyppiset keinot edellyttävät riittävää väestöpohjaa tai erityistä määrätietoisuutta. Ydinkaupunkiseudun ulkopuolelle asetettuja tavoitteita on saavutettu hyvin vähissä määrin.

Huomioita jatkoon

Rakennemalli ja MAL-sopimuskäytäntö ovat edistäneet seudullista yhteistyötä ja tukeneet toimeenpanon jatkuvuutta. Rakennemallin toimeenpanoa on esitetty periaatteellisella päätöksellä rakennemallin hyväksymisen yhteydessä. Toimeenpanoa on edistetty osana lakisääteisiä kaavaprosesseja sekä MAL-sopimusten tuella. Toimeenpanon seuranta ei ole aktiivisesti toteutettu, mikä voidaan tunnistaa jatkossa perustelluksi.

Rakennemallin mukainen kehitys nähtiin aiemmin suoraviivaisena, mutta tavoitteet kehitysalueilla eivät ole toteutuneet aivan odotetusti. Nykytilanteessa muuttuva toimintaympäristö, kiristyvät EU-tasoiset asetukset sekä kiristynyt talous muodostavat uusia epävarmuuksia toimeenpanon jatkolle. Seudullisten suunnitelmien resilienssin varmistaminen on tärkeää.

Lisäksi: Ilmastovaikutukset

Tavoite

Rakennemallin tavoitteena on, että maankäytön ja liikennejärjestelmän suunnittelulla edistetään ilmastonmuutoksen hillitsemistä ja siihen varautumista. Rakennemallin suunnittelussa on tarkasteltu vaikutuksia yhdyskuntarakenteen energiatehokkuuteen sekä liikenteen ja rakennusten kasvihuonekaasupäästöihin.

Toteuma

Rakennemalli vastaa seudun nykyisiin ilmastotavoitteisiin ohjaamalla yhdyskuntarakenteen tiivistämistä ja kestävän liikkumisen edellytysten kehittämistä. Sen vaikutus seudullisiin päästövähennyksiin voidaan kuitenkin arvioida toistaiseksi vähäiseksi, sillä kestävän liikkumisen osuus seudulla ei ole tiivistymisestä huolimatta lisääntynyt. Liikkuminen on keskeinen tekijä, johon rakennemallin mukaisella toiminnalla voidaan vaikuttaa. Toisaalta ilman rakennemallin ohjausvaikutusta kestävien kulkumuotojen osuus alueella olisi voinut heiketä aiheuttaen liikenteen päästöjen kasvua. Kaikki rakennemallin vaikutukset kestäväan liikkumiseen eivät ole myöskään tarkasteluajalla vielä ole ehtineet toteutua: toteutunut kehitys mahdollistaa jatkotoimenpiteiden toimeenpanoon. Viheralueiden hiilinielujen säilyttämisen näkökulmasta on positiivista, että rakennemalli on ohjannut olemassa olevan yhdyskuntarakenteen tiivistämistä. Toisaalta tiivistäminen on heikentänyt viherpinta-alaa ja latvuspeitteisyyttä ydinkaupunkialueella, mikä heikentää ilmastonmuutokseen sopeutumisen edellytyksiä.

Huomioita jatkoon

Ilmastonmuutokseen sopeutumiseen liittyviä tavoitteita ja niiden seuranta on jatkossa syytä vahvistaa esimerkiksi viheralueisiin ja latvuspeittävytyteen liittyen, sillä kaupunkirakenteen tiivistämistavoitteet voivat olla ristiriidassa ilmastoriskeihin varautumisen kanssa. Myös saariston ominaispiirteet tulee huomioida haavoittuvuuksien tarkastelussa. Liikenteen päästöjen vähentämiseksi tulee tunnistaa liikenteen käyttövoimamuutosten potentiaali. Suoritteeseen vaikuttamiseksi tulee tunnistaa pysäköintipolitiikan ja muiden liikenteen poliittisten ohjauskeinojen vaikutus. Rakentamisen ilmastovaikutukset eivät toistaiseksi sisälly seudulla seurattaviin ilmastotavoitteisiin. Niiden huomioimista rakennemallin tavoitteissa on kuitenkin jatkossa suositeltavaa vahvistaa, sillä energiantuotannon ja liikenteen vähähiilistyessä niiden osuus seudun ilmastovaikutuksista tulee kasvamaan merkittäväksi. Kaupunkiseudun kasvu lisää väistämättä rakentamisen ilmastopäästöjä, mutta niitä voidaan hillitä mm. ohjaamalla rakentamista rakennettavuudeltaan suotuisille alueille sekä edistämällä olemassa olevan rakennuskannan käytössä pitämistä purkavan täydennysrakentamisen sijaan. Ilmastovaikutusten arviointia on jatkossakin tärkeää tehdä kokonaisvaltaisesti jo eri rakennemallivaihtoehtojen suunnitteluvaiheessa.

SITOWISE

4. Arvioinnin yhteenvedo ja suositukset rakennemallin päivittämiseen

**MIHIN JATKOSSA ON TÄRKEÄÄ KIINNITTÄÄ
ERITYISTÄ HUOMIOTA**

Arvioinnin yhteenveto

Rakennemalli on onnistunut hyvin tavoitteessa ohjata kasvua ydinkaupunkiseudulle. Tavoitteen saavuttaminen ei edellisen vuosikymmenen kehityksen valossa ollut 2010-luvun alussa itsestään selvää. Rakennemalli laadittiin tilanteessa, jossa yhdyskuntarakenteen hajautuminen oli keskeinen uhka. Rakennemallin tavoiteaikataulun puolivälissä tavoite on kuitenkin saavutettu jopa yli odotusten sillä seurauksella, että ydinkaupunkiseudun ulkopuolella väestö vähenee monin paikoin. Kasvun jakautumista linjapäätöksen mukaisesti 80-20 ydinkaupunkiseudun ja muun suunnittelualueen välillä ei ole saavutettu. Vaikka tiivistäminen on seutumittakaavassa toteutunut hyvin, ydinkaupunkiseudun ulkopuolella rakentaminen ei ole kohdistunut taajamiin niin kuin tavoite olisi ollut, vaan 80-prosenttisesti haja-asutusalueelle. Vähenevän väkimäärän tilanteessa asutuksen hajautuminen vaikeuttaa joukkoliikenteen järjestämistä ja palveluiden saavutettavuutta kannalta ja uhkaa pidemmän päälle rapauttaa ydinkaupunkiseudun ulkopuolisten alueiden vetovoimaa. Seudullisesta näkökulmasta tulevaisuuden haasteena on kasvun ja vähenemisen kestävä suunnittelu ja tasapainoilu niiden välillä. Karkeistaen voi sanoa, että tiiviillä alueilla vastaan tulee ympäristön kestävyys, haja-asutusalueilla taas sosiaalinen kestävyys.

Segregaatio ei rakennemallia laadittaessa ollut samalla tavalla ajankohtainen kysymys kuin nykyään. Se ei näin ollen näy mallin tavoitteissa, eikä sitä sen vuoksi ole erikseen arvioitu.

Segregaation ehkäisy edellyttää kuitenkin tulevaisuudessa aktiivista seudullista asuntopolitiikkaa etenkin, jos valtion asumisen tukijärjestelmät antavat aiempaa vähemmän keinoja sen ehkäisemiseen. Yleisesti ottaen voidaan sanoa, että suuret pienten asuntojen keskittymät heikkojen liikenneyhteyksien päässä ovat tutkimusten mukaan selkeä segregaatoriski samoin kuin hallintamuodoltaan erilaisten asuntojen eriytyminen eri alueille.

Rakennemallin toteutunut tavoite ydinkaupunkiseudun rakenteen tiivistämisestä on muodostanut alueelle hyvät lähtökohdat kestävä liikumisen edistämiseen. Toistaiseksi tiivistymisellä ei kuitenkaan ole saavutettu tavoiteltuja kulkutapasiirtymiä. Tavoitteellisten kulkutapamuutosten saavuttaminen edellyttäne voimakkaampaa kestävä liikumisen priorisoimista ja siihen investoimista, kuin tarkastelujaksolla on toteutunut. Turun seudulla tapahtunut kasvu niin asukkaiden kuin työpaikkojen osalta muodostaa kuitenkin kokonaisuutena elinvoimaisen ja kehittyvän seudun. Muuttunut geopoliittinen tilanne ja taloudellinen epävarmuus korostavat jatkossa resilienssin huomioimista osana suunnittelua. Seudulla on perusteltua olla vaihtoehtoisia suunnitelmia, mikäli jotkin investoinnit eivät toteudu tai jotkin suuret työnantajat poistuvat. Koko seudun mittakaavassa tilanteisiin on hyvät edellytykset sopeutua, mutta yksittäisten kuntien osalta muutokset voivat näyttäytyä dramaattisina muutoksina.

Yhteenveto läpileikkaavien tavoiteemojen toteumasta

Elinvoima	Vetovoima	Pitovoima	Kestävyys	Viihtyisyys ja lumovoima
Työpaikkakehitys on ollut voimakasta, joskin kasvu on jakautunut voimakkaasti seudun eri osien välillä. Työpaikka-alueet ovat keskittyneet aiempaa voimakkaammin. Kokonaisuutena työpaikkojen ja väestön kehitys antavat hyvät lähtökohdat jatsoon.	Turun ydinseudun asukasmäärä on kasvanut voimakkaasti, mikä viestii alueen houkuttelevuudesta ja kyvystä vastata kaupungistumisen trendiin. Tiiviin ytimen ulkopuolella ja saaristossa väestö on monin paikoin vähentynyt. Luonnollisen poistuman korvaajia ei kaikille alueille ole löytynyt. Myöskään poistuneille työnantajille ei kaikilla alueilla ole löytynyt jatkajia.	Kokonaisuutena seudun pitovoima on vahva, mitä seudun kasvu indikoi. Alueiden rakenteellinen yksipuoleisuus ja palvelujen rajallisuus johtavat ihmisten asuinpaikkojen muutokseen elinkaaren aikana. Seudun eri alueiden pitovoiman kehittämisen edellytykset ja kilpailukyky ovat hyvin erilaisia.	Rakennemallin tavoite yhdyskuntarakenteen tiivistämiseksi on seutasolla toteutunut hyvin. Tavoiteltua vaikutusta kestävän liikkumisen lisäämiseen ei ole saavutettu. Ydinkaupunkiseudun ulkopuolella tiiviistävä rakentaminen on ollut vähäisempää ja edellytykset kestävään liikkumiseen jokseenkin heikot.	Ydinkaupunkiseudun voimakkaalla tiivistämisellä voidaan tunnistaa positiivisia vaikutuksia esimerkiksi esteettömyyteen, mutta negatiivisia vaikutuksia katuvihreään ja kulttuuriseen kestävyyteen. Liikenneturvallisuus on parantunut merkittävästi. Kulutapajakauman muuttumattomuus ei kuitenkaan ole mahdollistanut negatiivisten vaikutusten vähentämistä muilta osin.

Yleiset suositukset rakennemallin päivittämiseen

1. Rakennemallin 2035 yksityiskohtaisten tavoitteiden toteuman pohjalta voidaan tunnistaa, että kehitys on ollut perimmäisten tiivistämistavoitteiden mukaista. Seudullisessa mittakaavassa kehitys on ollut pääpiirteissään positiivista, joskin alueellinen vaihtelu tavoitteiden saavuttamisessa on erittäin suurta.

2. Tehdyn arvion pohjalta voidaan tunnistaa, että kasvutavoitteiden ohella jatkossa on tärkeää kiinnittää erityistä huomiota myös sosiaaliseen, taloudelliseen, ekologiseen ja kulttuuriseen kestävyYTEEN. Rakennemalliin on myös perusteltua kytkeä resilienssiajattelua: yhdyskuntarakenteen ja sen kehityksen tulee sopeutua pitkällä jänTEellä muuttuvaan maailmaan.

3. Rakennemallin 2035 yleisissä tavoitteissa on joiltain osin päivittämisen tarvetta, mutta teemoittelu on edelleen ajankohtaista. Tavoitteiden prioriteetteja tulee nykyisessä toimintaympäristössä tarkastella uudessa valossa ja nostaa esiin tässä ajanhetkessä erityisen kiinnostavia teemoja, kuten Turun seudun rooli ”porttina länteen”. Tavoitteiden päivittämisen yhteydessä on perusteltua tunnistaa realistisesti mennyt kehitys ja sen muodostamat lähtökohdat eri kuntia ja alueita koskevien erityisten tavoitteiden ja ominaispiirteiden muodostamiselle.

4. Rakennemallin linjaratkaisujen teemoittelu (kasvun ohjaaminen keskustoihin, työpaikat ja palvelut, yhdyskuntarakenne ja elinympäristön laatu sekä liikenne) voi tunnistaa edelleen tarkoituksenmukaisiksi. Linjaratkaisujen sisällöissä tulee tunnistaa aiempaa vahvemmin toteutettavuus ja edellä esiin nostetut kestävyysteemat sekä toimintaympäristön muuttumiseen kytkeytyvät erityiset teemat: talous, turvallisuus, teknologia, maahanmuutto, väestön vanheneminen, sään ääri-ilmiöiden lisääntyminen yms.

5. Kokonaisuutena voidaan tunnistaa, että maailma on muuttunut paljon vuosien 2010 ja 2025 välissä. Jatkossa on perusteltua harkita seudullisen rakennemallin tai kaupunkiseutusuunnitelman päivittämistä tiheämmällä frekvenssillä, jotta muutoksiin osataan reagoida. Lisäksi on perusteltua arvioida, mitä ovat tässä ajassa tärkeimmät seudulliset kehitysteemat, joihin rakennemallin päivityksellä halutaan vaikuttaa ja millainen seutusuunnitelma vastaa tarvetta parhaiten.

6. Rakennemalliin on myös perusteltua kytkeä säännöllinen kehityksen seuranta, johon voi hyödyntää mm. tässä työssä tuotettuja lähtökohtia.

Tutkimuskysymyksiä jatkoon: Tiivistämisen uusi malli?

Rakennemallin 2035 linjaratkaisu:

"Kasvun ohjaaminen keskuksiin"

- Turun kaupunkiseudun menestymiselle kansainvälisesti ja kansallisesti luodaan edellytykset vahvistamalla keskuskaupunkia Turkua ja sitä tukevaa Kaarinan, Liedon, Naantalın ja Raision muodostamaa ydinkaupunkiseutua.
- Maakuntakeskuksen painoarvoa ja kilpailukykyä lisätään keskittämällä väestönkasvun ja asunto- ja työpaikkarakentamisen painopiste Turkuun ja ydinkaupunkiseudulle.
- Ydinkaupunkiseudun ulkopuolisia kuntakeskuksia vahvistetaan maakunnan tasapainoisen kehityksen turvaamiseksi (monikeskuksisuus), elinkeinotoiminnan kehittämiseksi ja lähipalvelujen turvaamiseksi.
- Ydinkaupunkiseudun ulkopuolella uudisrakentaminen osoitetaan keskuksiin tukemaan seudullisen joukkoliikenteen edellytyksiä ja parantamaan palveluiden tuottamista ja saavutettavuutta myös kävellen ja

pyörällä.

- Maaseudulla ja saaristossa asutus suunnataan ensisijaisesti tukemaan olemassa olevia palvelutaajamia.
- Rakennemallissa varaudutaan tavoitteellisesti noin 75 000 asukkaan lisäykseen vuoteen 2035 mennessä
 - Väestönkasvusta 80 % osoitetaan ydinkaupunkiseudulle ensisijaisesti yhdyskuntarakennetta tiivistäen.
 - Väestönkasvusta 20 % osoitetaan ydinkaupunkiseudun ulkopuolisiin taajamiin ja niiden välittömään läheisyyteen asemakaavoitetuille alueille.
 - Vaiheistamisella varmistetaan kaupunkiseudun vetovoimaisuutta ja kilpailukykyä lisäävien toimenpiteiden toteutuminen myös siinä tapauksessa, että väestönkasvu on tavoiteltua hitaampaa."

Seudullisten ratkaisujen tunnistaminen:

- Miten tuetaan ydinkaupunkiseudun ulkopuolisten alueiden väestön kasvua?
- Mitä ovat seudullisesti merkitykselliset asiat, joita suunnitellaan määrää edellä, ja mitkä ovat eri alueisiin kytkeytyviä erityisiä ominaispiirteitä, joita suunnitellaan laatu edellä?

Sopivan kasvun ja tiivistymisen malli:

- Millainen kasvu ja tiiveys on seudun eri alueille tarkoituksenmukaista ja realistista?
- Mihin kasvulla ja tiiveydellä pyritään? Tilatehokkuuteen vai palvelujen säilyttämiseen?

Rakentamisen laatu ja toteutuminen:

- Miten varmistetaan, että laatu ei jää määrän jalkoihin?
- Miten edistetään laatua ja suunnitelmien tarkoituksenmukaista toteutumista myös alueilla, joilla markkinat eivät vedä?

Tutkimuskysymyksiä jatkoon: Elinkeinot ja palvelut uudessa maailmantilanteessa?

Rakennemallin 2035 linjaratkaisu:

”Työpaikat ja palvelut

- *Rakennemallissa varaudutaan noin 20 000 työpaikan lisäykseen vuoteen 2035 mennessä. Työpaikkojen määrän kasvu painotetaan Turkuun ja ydinkaupunkiseudulle vahvistamaan Turun asemaa kaupunkiseudun ja maakunnan keskuksena ja edistämään elinkeinoelämän kehittymisedellytyksiä. Ydinkaupunkialueen työpaikka-omavaraisuus säilytetään vähintään nykyisellä tasolla.*
- *Uudet palvelutyöpaikat ohjataan nykyisten keskusten yhteyteen tai tukeutumaan pääsääntöisesti jo olemassa oleviin palvelukeskittymiin liikenteellisesti tarkoituksenmukaisella tavalla.*
- *Suunnittelulla tuetaan merkittävien työpaikka- ja palvelualueiden kehittymistä ja saavutettavuutta kävelen, pyöräillen ja joukkoliikenteellä.*
- *Tilaa vievät ja mahdollisesti ympäristöhäiriöitä aiheuttavat toiminnot, mm. yhdyskunta-tekniset laitokset, sijoitetaan hyvien liikenneyhteyksien varsille.*
- *Maankäyttö suunnitellaan siten, että palvelut, mukaan lukien yhdyskuntatekniset verkostot ja laitokset, voidaan toteuttaa kestävästi ja kustannustehokkaasti.*
- *Suunnittelulla tuetaan lähipalveluiden hyvää saavutettavuutta.”*

Seudullisten ratkaisujen tunnistaminen:

- Miten tuetaan ydinkaupunkiseudun ulkopuolisten alueiden työpaikkojen ja palvelujen kehittymistä?
- Miten hillitään seudun sisäistä kilpailua työpaikkojen sijoittumisessa ja mahdollistetaan paikallisen elin- ja pitovoiman syntymistä myös markkinoiden näkökulmasta hiljaisemmilla alueilla?

Työpaikkojen sijoittumisen hallinta:

- Miten edistetään sekoittuneen rakenteen muodostamista ja hillitään palvelujen keskittymistä autosaaeutettavuuden ehdoilla?

Miten ehkäistään palvelujen kaikkoamiseen liittyvää liikenneköyhyyttä eli haastetta saavuttaa arjen palvelut?

Turun seudun elinkeinoprofiili:

- Mitkä ovat Turun seudun keskeiset valtit kiristyvässä kilpailussa ja uudessa geopoliittisessa tilanteessa, ja miten niitä voidaan hyödyntää työpaikkojen ja palvelujen kehittämisessä?
- Onko eri alueilla tunnistettavissa erityisiä työpaikkaprofiileja?

Tutkimuskysymyksiä jatkoon: Luonnon, kulttuurin ja laadun vaaliminen?

Rakennemallin 2035 linjaratkaisu:

”Yhdyskuntarakenne ja elinympäristön laatutekijät

- *Seudullinen maankäyttöratkaisu perustuu olemassa olevan rakenteen tiivistämiseen ja täydentämiseen nykyistä infrastruktuuria hyödyntäen sekä rantavyöhykkeen harkittuun ja monipuoliseen käyttöön.*
- *Suunnittelussa korostetaan maiseman ja kulttuuriympäristön seudullisia ja paikallisia erityispiirteitä. Merellisyyttä, omaleimaisuutta ja monimuotoisuutta hyödynnetään Turun kaupunkiseudun merkittävinä vetovoimatekijöinä.*
- *Suunnittelulla parannetaan rakennetun ympäristön laatua. Tavoitteena on laadukas ja urbaani rakennettu ympäristö / pikkukaupunkimainen miljöö.*
- *Lisätään asuntotarjontaa ja kehitetään asuntoalueita vastaamaan monimuotoisiin asumismieltymyksiin ja väestörakenteen muutoksiin, huomioiden myös maaseutumaisiin alueisiin kohdistuva kysyntä.”*

Ilmastonmuutoksen hillintä, sopeutuminen ja luonnonmonimuotoisuus:

- Miten ilmastotavoitteiden saavuttaminen, siihen sopeutuminen ja luonnon monimuotoisuuden vahvistaminen yhdistetään aluekehittämiseen tiivistyvillä alueilla ja seudullisesti?
- Miten saariston ja muiden tärkeiden viheralueiden rakentamista hallitaan?

Kulttuurinen kestävyys:

- Miten voidaan säilyttää ja vahvistaa olemassa olevaa kulttuuria keskuksissa ja muissa tärkeissä kulttuuriympäristöissä?
- Miten Turun seudun erityistä lumovoimaa voidaan hyödyntää kansainvälisissä kilpailussa?

Asuinalueiden eriytymisen ehkäisy:

- Miten ehkäistään ja hallitaan segregaatiota erityisesti tiiviillä kerrostaloalueilla ja eriyttävää hinnannousua toisilla alueilla?
- Miten ehkäistään alueellista epätasa-arvoa liittyen esimerkiksi palveluiden saavutettavuuteen?

Tutkimuskysymyksiä jatkoon: Kestävä, terveellinen ja turvallinen saavutettavuus?

Rakennemallin 2035 linjaratkaisu:

”Liikenne

- *Rakennetaan jalankulku- ja joukkoliikennekaupunkia. Maankäyttöä suunnitellaan tukemaan jalankulkua ja pyöräilyä sekä kustannustehokkaasti ja laadukkaasti toteutettuja bussiliikenteen runkolinjoja ja pikaraitiotietä.*
- *Valmistellaan lähiliikenne- ja lähiliikenteen käynnistämistä välillä Turku–Salo ja nopeaa ESA-liikenne- ja lähiliikenteen välillä Turku–Salo–Helsinki.*
- *Vahvistetaan sellaisia taajamia/asemanseutuja, joista voi kehittyä uusia kaukoliikenteen tai maakunnallisen paikallisjunaliikenteen pysähdyspaikkoja.*
- *Tieverkko suunnitellaan maankäytön ratkaisun perusteella.*
- *Liikenteen investointien ja joukkoliikennematkailun tulee palvella olemassa olevaa maankäyttöä.*
- *Liikennematkailulla tuetaan alueen elinkeinoelämän kehittymismahdollisuuksia, työpaikkojen määrän kasvua sekä alueen vetovoimaisuutta.”*

Maankäytön ja liikenteen resilienssin yhteensovittaminen:

- Miten kehittämistä toimeenpannaan vaiheittain ja kenen toimesta ja kenen rahoilla?
- Millaisilla ratkaisuilla voidaan tukea ydinkaupunkiseudun ulkopuolisten alueiden kestävä liikku- misen edellytyksiä?

Kestävän liikku- misen edistäminen:

- Miten kestävä liikku- mista voidaan edistää vaikuttavasti ja taloudellisesti kestävästi?
- Miten tavoitteita edistävä liikennepolitiikka ja uudet käyttövoimat kytetään osaksi yhdyskuntarakenteen kehittämistä?

Kansallinen ja kansainvälinen saavutettavuus:

- Millaisilla kansallisen ja kansainvälisen saavutettavuuden ratkaisuilla voidaan edistää alueen kilpailukykyä ja erityistä roolia "siltana länteen"?
- Millaiset edellytykset valtiolla ja EU:lla on tukea Turun seudun saavutettavuuden kehitystä?

