

TURUN YLEISKAAVA

2020



TURUN KAUPUNKI
Ympäristö- ja kaavoitusvirasto
Yleiskaavatoimisto

O	JOHDANTO	1
1	YLEISKAAVAN LÄHTÖKOHDAT	3
1.1	<i>Turun aseman muuttuminen</i>	
1.2	<i>Kaavoitus ja rakentaminen</i>	
1.3	<i>Turun seudun kaupunkirakenne</i>	
1.4	<i>Valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet</i>	
1.5	<i>Ympäristön kehitys ja suojelu</i>	
1.6	<i>Muut lähtökohdat</i>	
2	MAANKÄYTTÖSTRATEGIA JA TAVOITTEET	14
2.1	<i>Kaupunginvaltuuston hyväksymät tavoitteet</i>	
2.2	<i>Turku-strategia</i>	
2.3	<i>Seudulliset strategiat</i>	
2.4	<i>Maankäyttöstrategia- ja yleiskaavavaihtoehdot</i>	
2.5	<i>Maankäyttöstrategia</i>	
2.6	<i>Väestötavoitteet</i>	
2.7	<i>Työpaikkatavoitteet</i>	
3	SEKTORIKOHTAISET TAVOITTEET JA RATKAISUT	29
3.1	<i>Yhdyskuntarakenne</i>	
3.2	<i>Asuminen</i>	
3.3	<i>Elinkeinot</i>	
3.4	<i>Palvelut ja keskusverkko</i>	
3.5	<i>Liikenne</i>	
3.6	<i>Rakennettu ympäristö</i>	
3.7	<i>Maisema ja luonnonarvot</i>	
3.8	<i>Virkistys</i>	
3.9	<i>Kunnallistekniikka</i>	
4	YLEISKAAVAN VAIHTOEHDOT JA VAIKUTUKSET	47
4.1	<i>Ympäristövaikutukset</i>	
4.2	<i>Taloudelliset vaikutukset</i>	
4.3	<i>Sosiaaliset ja kulttuurivaikutukset</i>	
4.4	<i>Oikeusvaikutukset</i>	
4.5	<i>Yleiskaavaratkaisu ja tavoitteet</i>	
5	YLEISKAAVA2020	53
5.1	<i>Yleiskaavamääräykset</i>	
5.2	<i>Kaupunkirakenteen laajenemisalueet</i>	
5.3	<i>Keskustan kehittäminen</i>	
5.4	<i>Lähiöiden uudistaminen</i>	
5.5	<i>Ympäristökunnat ja raja-alueet</i>	
5.6	<i>Suuralueittaiset ratkaisut (1-8)</i>	
6	YLEISKAAVAN TOTEUTTAMINEN	79
6.1	<i>Asunto- ja maankäyttöohjelma 2000-04</i>	
6.2	<i>Alueiden käyttö 2010 ja varautuminen hitaampaan kasvuun</i>	
6.3	<i>Maankäyttö 2020</i>	
6.4	<i>Toteuttamiskelpoisuus, jatkotoimenpiteet ja seuranta</i>	
7	LIITTEET JA ERILLISSELVITYKSET	

kuva 1



Yleiskaava ja sen laatimisprosessi

	1995	1996	1997	1998	1999
Aloituspäätös	KV 5.6.				
Aloitusseminaari		11.1.			
Hallintokuntien lausunnot yleistavoitteista ja mitoituksesta					
Yleistavoitteet ja mitoitus (1. KV-käsittely)			KV 3.3.		
Turku-strategia 1997-2000			KV 16.6.		
2. seminaari; krl, kh, valm.virkamiehet				6.5.	
Yleiskaavan strategiavaihtoehdot A,B,C				KRL 6.5.	
3. seminaari; krl, kh, valm. virkamiehet				18.11.	
Informaatiotilaisuus strategiavaihtoehdoista A, B, C lehdistölle				7.5.	
Strategiavaihtoehtojen nähtävilläolo				18.5.-17.6.	
(1. laatimisvaiheen kuuleminen RakA154§ ja siihen liittyen) 1. vaihtoehtojen arviointikysely sekä alueellinen tiedot.tilaisuus kuudella eri kaupunkialueella				26.5.-9.6.	
Turun maankäyttöstrategia (1. vaiheen päättyminen)				KV 7.12.	
Viranomaisneuvottelu Lounais-Suomen ympäristökeskuksen kanssa					4.3.
Alustavaa yleiskaavaluonnosta koskenut seminaari; krl, kh, valm. virkamiehet (2. vaiheen käynnistäminen, toisen arviointikierroksen alkaminen) sekä osallistumis- ja arviointisuunnitelmien täsmentäm.					18.8.
Yleiskaavaluonnoksen lautakuntakäsittely					15.9, 29.9. 13.10,20.10.
Kaupunginhallituksen iltakoulu					18.10.
Luonnoksen nähtävilläolo, lausunnot ja yleisötilaisuudet					18.10.-3.12.

Valmistelun vaiheet

	1999	2000
Alustavan luonnoksen nähtävilläolo- ja lausuntoajan päättyminen	3.12.	
Ympäristövaikutusten arvioinnin virkamieskäsittely (KRL)		16.2.
Vastineet lausuntoihin ja muistutuksiin KRL:aan ja KH:n iltakouluun (KRL)		16.2.
Ehdotus Turun ympäristökuntien yleiskaavayhteistyöryhmässä		4.5.
Ehdotus KRL:aan sekä nähtäville ja lausunnoille		5.5.
Liiteaineisto ja kuvat valmiina ja käsittely koordinaatioryhmässä		8.5.
Ehdotuksen nähtävilläolo, lausuntojen antamisaika ja esittelytilaisuudet		toukokuu
Ehd. näht.olo ja lausuntoaika päättyy		12.6.
Tarkistettu ehdotus; - KRL:aan: - kaup.hallitukseen: - kaup.valtuustoon:		20.9. lokakuu marrask.

Työaikataulu 3.12.1999 - 31.12.2000

0. JOHDANTO

Uuden maankäyttö- ja rakennuslain mukaan yleiskaavan tarkoituksena on kunnan yhdyskuntarakenteen ja maankäytön yleispiirteinen ohjaaminen sekä toimintojen yhteensovittaminen. Yleiskaavassa esitetään tavoitellun kehityksen periaatteet ja osoitetaan tarpeelliset alueet yksityiskohtaisen kaavoituksen ja muun suunnittelun sekä rakentamisen ja muun maankäytön perustaksi.

Kunnat voivat myös laatia yhteisen yleiskaavan. Turun yleiskaavan laatiminen on liittynyt ympäristökuntien yleiskaavojen ja kaupunkiseudun seutukaavan tarkistukseen. Kuntien yleiskaavat soveltuvat toisiinsa ja ovat lähes yhteneviä kaupunkiseudun maakuntakaavan kanssa, joka vahvistetaan.

Yleiskaava liittyy läheisesti kunnan strategiseen suunnitteluun. Kaupunginvaltuuston hyväksymä Turku-strategia on yleiskaavan eräs lähtökohta ja niiden on oltava yhdensuuntaisia. Myös valtuuston hyväksymät erillisohjelmat kuten maapolitiikan periaatteet sekä asunto- ja maankäyttöohjelma vaikuttavat yleiskaavaan.

Kaupunginvaltuusto hyväksyi yleiskaavan 2010 vuonna 1995 ja päätti samalla tämän yleiskaavan valmistelusta. Yleiskaavan 2020 tavoitteet ja mitoitusperusteet valtuusto hyväksyi 3.3.1997. Kaupunginhallitus hyväksyi niiden pohjalta 11.5.1998 maankäyttöstrategiavaihtoehdot, joita käytettiin asukkaiden kuulemisessa. Valtuusto hyväksyi maankäyttöstrategian 7.12.1998. Kaava-luonnos vaihtoehtoineen oli nähtävillä ja lausunnoilla 8.11-3.12.1999 ja kaavaehdotus 14.8.-12.9.2000. Kaupunginvaltuusto hyväksyi yleiskaavan 11.12.2000. Lounais-Suomen ympäristökeskuksen oikaisukehotuksen jälkeen laadittiin lisäselvityksiä Natura-alueisiin kohdistuvista ympäristövaikutuksista ja valtuusto hyväksyi yleiskaavan uudelleen 18.6.2001. Päätöksessä edellytettiin kuitenkin, että kaupunginhallitus toimeenpanopäätöksessään jättää oikeusvaikutteisen ja lainvoimaisen yleiskaavan ulkopuolelle valituksenalaiset kohteet (11 kpl). Näin kaupunginhallitus menettelikin ja päätös on saavuttanut lokakuussa 2001 lainvoiman. Vastineet valitukseen Turun hallinto-oikeudelle annettiin marraskuun 2001 aikana.

Yleiskaavan laatimisprosessi on pääosin uuden maankäyttö- ja rakennuslain mukainen ja sen laatimisaikataulu ilmenee oheisesta *kuvasta 1*. Siinä ja liitteessä 1.0 on pääpiirteittäin esitetty myös seudullisesti asioita tarkastelevan vuorovaikutteisen ja strategiapainotteisen suunnitteluprosessin keskeiset tavoitteet ja vaiheet. Vuorovaikutuksen lisäämiseksi laadittiin osallistumisohjelma. Prosessin yhteydessä syntyneet suunnitelmat ja muistiot on esitetty yleiskaavan liitteinä. Selvitykset ovat olleet suunnittelun lähtökohtina, vaikka ne on muokattu valmiiksi vasta yleiskaavatyön yhteydessä. Aluksi erikseen laadittu Helsingintien varren osayleiskaava yhdistettiin tämän yleiskaavan laatimiseen.

Yleiskaavan laatimista on ohjannut kaupunginhallitus ja kiinteistö- ja rakennustoimen lautakunta. Yleiskaavojen yhteensovittamista on ohjannut kuntien ja Varsinais-Suomen liiton edustajista koottu yhteistyöryhmä. Hallintokuntien edustajista koottu koordinoitiryhmä on yhteensovittanut eri toimialojen näkemyksiä. Molempien puheenjohtajana on toiminut apulaiskaupunginjohtaja Juhani Määttä. Yleiskaavan laatimistyöhön on kaavoitusosastolta irrotettu erillinen projektiryhmä, jota on vetänyt tutkimuspäällikkö Ilkka Orkomaa.

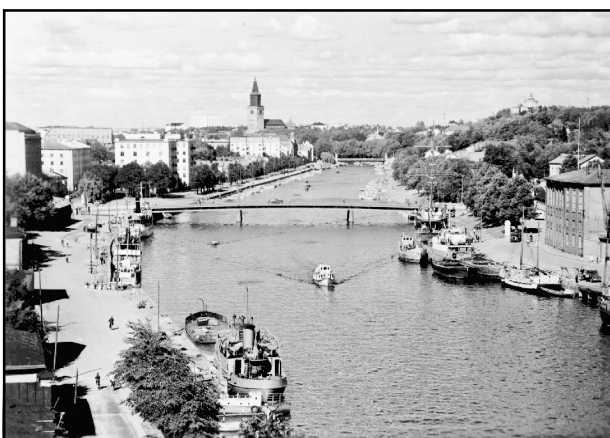
KUVA 2



1600-luku (kuva Aboa Vetus-museo)



1800-luku (kuva Turun maakuntamuseo)



1950-luku (kuva Turun maakuntamuseo).



1. YLEISKAAVAN LÄHTÖKOHDAT

1.1 TURUN ASEMAN MUUTTUMINEN

Turku on Suomen vanhin kaupunki. Keskiajalla se oli Suomen merkittävin kaupallinen, hallinnollinen ja kirkollinen keskus. Turun suuruudenaika sattui 1500-luvun loppupuolelle ja 1600-luvulle ja oli kiinteässä yhteydessä Ruotsin menestykseen. Kauppa, merenkulku ja hallinto olivat keskeisiä menestystekijöitä. Yliopiston Turku sai jo v. 1642.

Turun vientikauppa taantui 1600-luvulla. Kaupunkia tuhonneiden sotien jälkeen kauppa ja teollisuus elpyivät jossain määrin, mutta pääkaupunkiaseman menetyt ja kaupungin suurpalo johtivat Turun aseman heikkenemiseen. Turun asema riippuu edelleen ensisijaisesti Itämeren piirissä tapahtuvasta kehityksestä sekä kotimaisen muuttoliikkeen suuntautumisesta ja uusien työpaikkojen sijoittumisesta. Turun ulkoisen aseman muutosta ja historiaa on kuvattu liitteessä 1.1 ja *kuvassa 2*.

Kansainväliset yhteydet erityisesti Tukholman alueelle ovat edelleen Turulle ratkaisevan tärkeitä. Myös perinteiset hyvät yhteydet Pietariin ja eräisiin Itämeren etelärannan keskuksiin ovat Turun kannalta kehittyneet taas viime vuosina suotuisasti. Kaupungin logistista asemaa voidaan vielä parantaa.

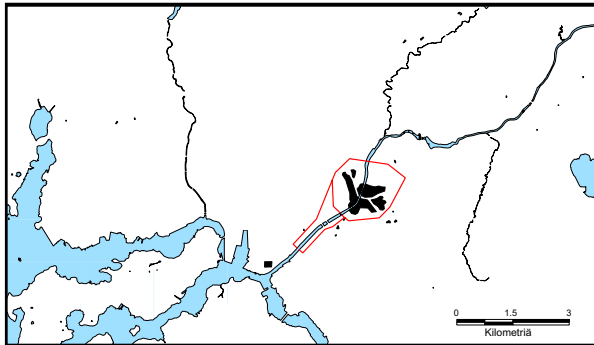
Kotimaassa Turku on jäänyt syrjään Helsinki-Tampere-Oulu-akselista. Yhteistyö ja yhteydet etelärannikon, Tampereen suunnan ja länsirannikon kanssa ovat osin jääneet hyödyntämättä.

Teollisuuden ja idänkaupan rakennemuutos on myös heikentänyt Turun asemaa poikkeuksellisen paljon eikä hyvään alkuun päässyt teknologinen kehitys ole vielä pystynyt nostamaan aluetta. Kaupungin yliopistot ja korkeakoulut eivät viime vuosien myönteisestä kehityksestä huolimatta ole parantaneet riittävästi elinkeinoelämän edellytyksiä ja huomattava osa koulutetusta väestöstä muuttaa pois.

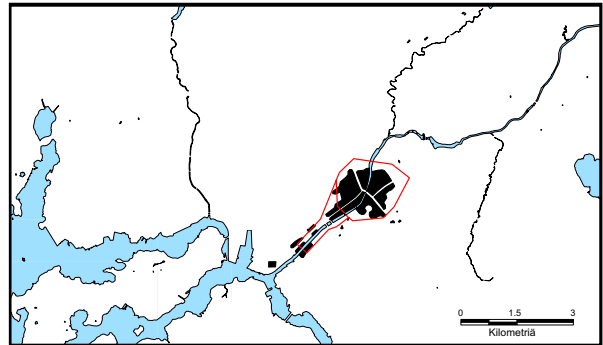
Turun taloudelliset mahdollisuudet ovat myös heikentyneet. Verotulopohja on suhteellisesti heikentynyt ja korkea työttömyys ja vanhusväestön suuri osuus lisäävät palvelutarvetta ja menopaineita. Turku pystyy ylläpitämään tasa-arvoa ja hyvinvointia turvaavat palvelut. Myöskään alueellinen eriarvoistuminen ei vielä ole hälyttävää eräistä paikallisista ongelmista huolimatta.

Suhteellisesti paras kilpailukykytekijä Turulle on fyysinen ja toiminnallinen ympäristö. Historiallinen keskusta, saaristo ja palvelutaso houkuttelevat muuttajia Turun seudulle ja yhä useammin työpaikat seuraavat koulutettuja asukkaita.

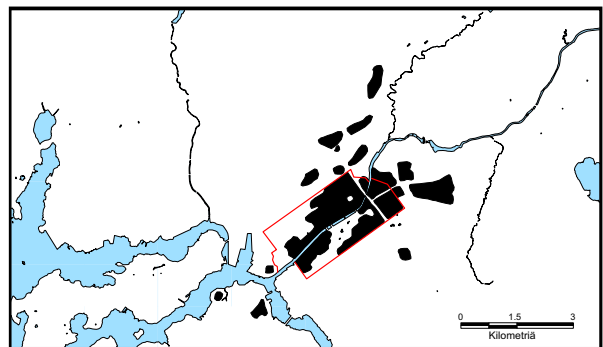
KUVA 3



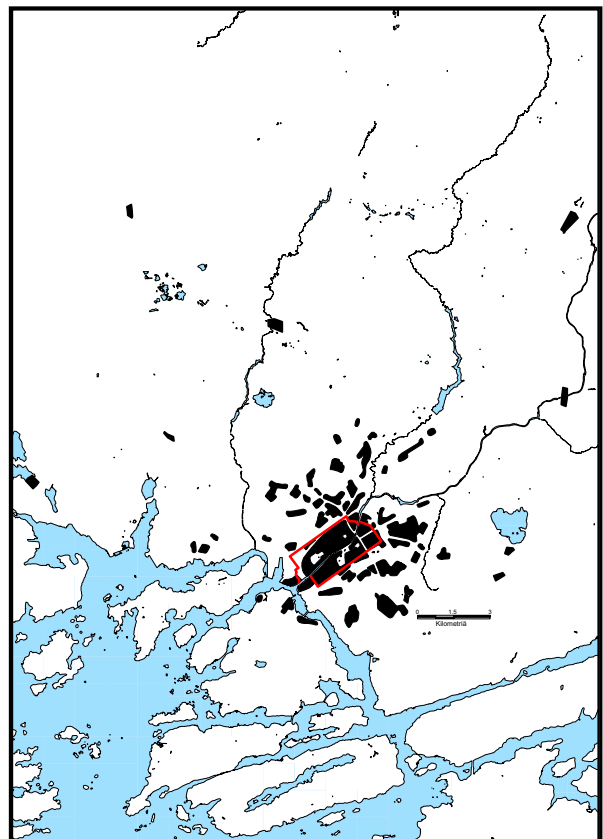
Maankäyttö ja kaava-alueenraja 1650



Maankäyttö 1800 / kaava-alueenraja 1650



Maankäyttö 1900 / kaava-alueenraja 1828



Maankäyttö 1950 / kaava-alueenraja 1828

1.2 KAAVOITUS JA RAKENTAMINEN

Turku oli keskiajalla pieni kaupunki Tuomiokirkon ympärillä Linnan suojaaman Aurajoen rannalla. Vasta Pietari Brahen aikana 1600-luvun puolivälissä käynnistyi määrätietoinen kehittämispolitiikka ruutukaavaihanteineen. Vastarinta oli kuitenkin kovaa ja rakentaminen tapahtui palojenkin jälkeen “vanhoille nurkille”. Vasta 1800-luvun alkupuolella, vähän ennen Turun paloa, 160 vuotta vanha kaava toteutui (*kuva 3*).

Turun suurpalon jälkeen laati C. L. Engel v. 1828 empire-asetakaavan, jonka pohjalta rakentaminen pääosin tapahtui yli 100 vuotta. Vuosisadan vaihteen teollistuminen lisäsi väestöä, josta osa sijoittui kaavan ja kaupungin rajojen ulkopuolelle. Sinne muodostui 20–50-luvuilla omakotialueitten kehä, jolle rakennettiin 50-luvun alusta lähtien myös pieniä kerrostaloryppäitä. Valtaosa väestöstä asui edelleen ruutukaava-alueella.

Vasta sodan jälkeen alkoi asutuspolitiikan ja teollisuustyövoiman muuttoliikkeen seurauksena voimakkaampi asuntorakentaminen. Asemakaavoitusta vaikeutti kokonaissuunnittelun puute. Ehdotus Turun yleiskaavaksi ja kaupungin kehittämissuunnitelmaksi valmistui vasta v. 1951, mutta sitä ei koskaan hyväksytty. Se perustui asumakunta-ajatteluun ja sen pohjalta syntyi keskustan ympärille pientalovaltaisia alueita, joiden palvelut olivat ruutukaava-alueella. Varsinainen lähiörakentaminen käynnistyi sen pohjalta 60-luvun alkupuolella.

Varsinainen yleiskaavatyö Turussa käynnistyi v. 1965. Työ oli monin tavoin urauurtavaa. Siinä selviteltiin perusteellisesti kaupunkirakennemallivaihtoehtoja ja päädyttiin ns. ristikaupunkimalliin, josta yksi sakara Hirvensalo jäi reserviksi, kun väestösuunnitetta pienennettiin. Palveluja pyrittiin hajakeskittämään ja uusi asutus sijoittamaan pääkasvusuuntiin ja niin luomaan toimivia kokonaisuuksia ja kiinteää kaupunkirakennetta. Tässä yhteydessä toteutettiin Suomessa ensimmäistä kertaa kattava selvitys kunnan olemassa olevasta rakennuskannasta.

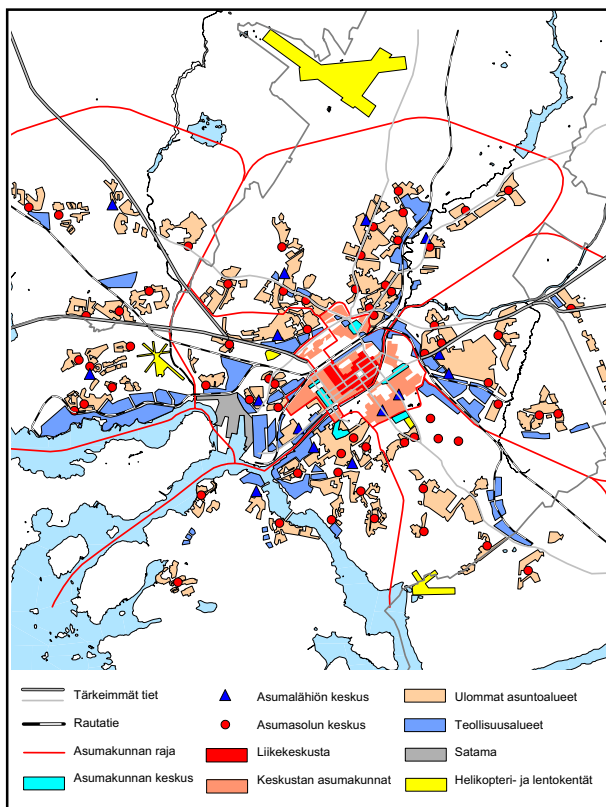
Yleiskaavan toteutus poikkesi paljon suunnitellusta. Asuntojen kysyntä suuntautui ympäristökuntien pientaloihin. Pääkasvusuunnat jäivät heikoiksi. Koroisten suunnalla muuttui koko rakenne. Kolmesta alakeskuksesta on toteutunut vain Kuninkoja (Länsikeskus) ja neljästä paikalliskeskuksesta vain Varissuo.

V. 1976 yleiskaavan ristikaupunkimalli ei toteutunut. Pääkasvusuunnat rakennettiin suunniteltua väljemmin ja kerrostalolähiöitä rakennettiin niiden väli-alueille. Yleiskaavassa esitetyt alueet on kuitenkin pääosin rakennettu väestötavoitteen laskusta huolimatta. Tärkein syy tähän on ollut asumisväljyyden odotettua suurempi kasvu, kaksinkertaistuminen 30 vuodessa.

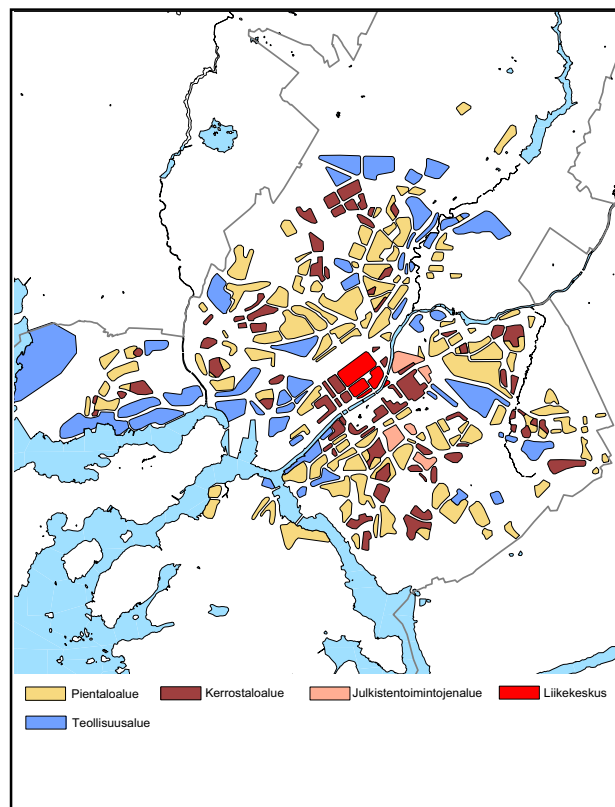
Myös keskustaa on rakennettu suunniteltua väljemmin ja työpaikkavaltaisemmin, vaikka Aurajokivarren teollisuusalueita on muutettu asuntoalueiksi. Turun keskusta on kuitenkin erittäin vahva. Myös osa lähiöitten palveluista on keskittynyt v. 1951 yleiskaavan mukaisesti keskustaan, jota ympäröi vihreä pientalokehä. Erilliset työpaikka-alueet ovat poistumassa näiltä alueilta.

Työpaikkaennusteet ovat pettäneet muutamissa kohdin. Erillisten työpaikka-alueiden työpaikkamäärät ovat suunniteltua pienempiä ja keskustan suurempia. Kokonaistyöpaikkamäärät ovat jääneet 90-luvun alun romahduksesta johtuen hieman ennustettua pienemmiksi. Erilliset työpaikka-alueet ovat toteutuneet väljinä ja jääneet keskeneräisiksi. Ne sijaitsevat pääosin lähiökehän ulkopuolel-

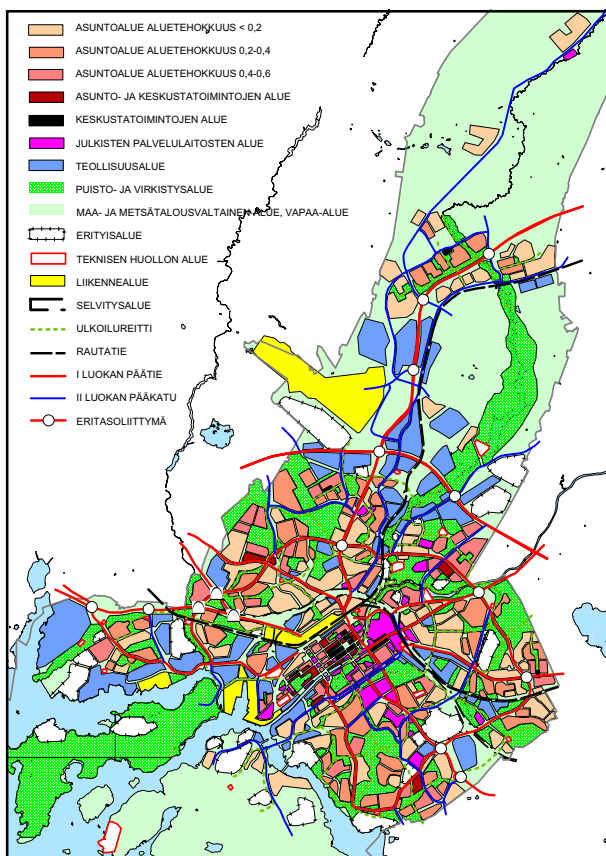
KUVA 4



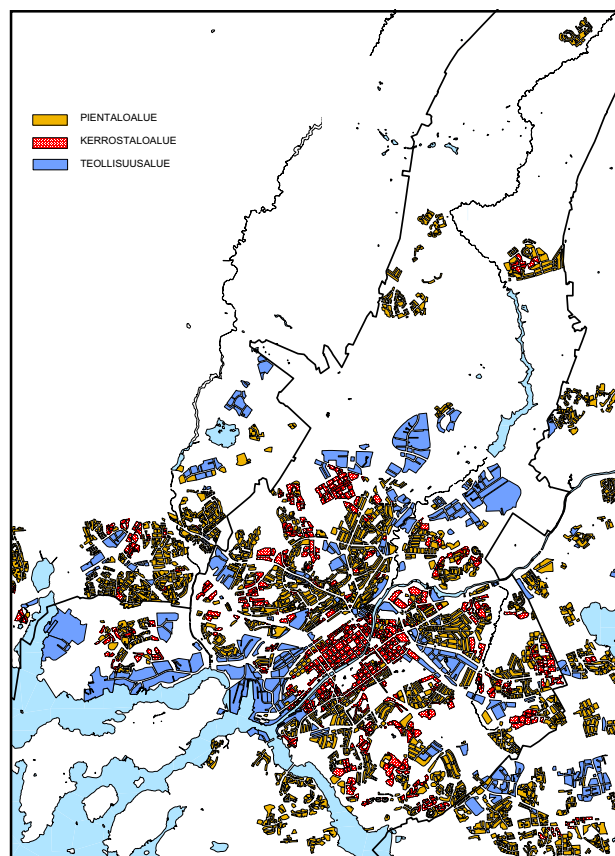
Yleiskaava 1951



Maankäyttö 1975



Yleiskaava 1976 (2000)



Maankäyttö 2000

la Toijalan radan ja Ohikulkutien varressa sekä ympäristökunnissa.

Viherverkoston rungon muodostavat Ruissalo ja Maarian altaan alue ja niitä yhdistävä jokivarsi. Jokaisella suuralueella on riittävän suuret ulkoilu- ja keskuspuistot rakentamattomina. Sen sijaan alueita yhdistävät ulkoilureitit ovat kehittymättömiä ja rakennettu osin umpeen.

Vaikka Turun kehitys jo 1980-luvun alkupuolella poikkesi suunnitellusta, niin vasta vuoden 1995 yleiskaavan tarkistuksessa pyrittiin osayleis- ja asema-kaavoin toteutettu rakentaminen muodostamaan kokonaisuudeksi. Tapahtuneet muutokset todettiin yleiskaavassa. Merkittävimmät uudet muutokset olivat keskustan elävöittäminen ja suojelu, kaakkoisen alakeskuksen sijoittaminen Skanssin alueelle ja Hirvensalon asukastavoitteen nostaminen yli kaksinkertaiseksi. Turun kaavoituksen ja rakentamisen historiaa on käsitelty tarkemmin liitteessä 1.2.

Ainoat merkittävät uudet mahdolliset kasvusuunnat Turussa ovat Maaria ja saaret. Skanssin lisäksi lähiökehältä löytyy vain vähän täydennysrakentamisalueita. Keskustan ja lähiympäristön työpaikka-alueita voidaan vielä muuttaa monipuolisiksi asuntoalueiksi. Lähiöiden tiivistäminen on jo paljon vaikeampaa. Kaupunkirakenteen merkittävää tiivistämistä ja poistavaa saneerausta tutkitaan vain keskustan reuna-alueilla, keskusakselilla ja radanvarsialueilla.

1.3 TURUN SEUDUN KAUPUNKIRAKENNE

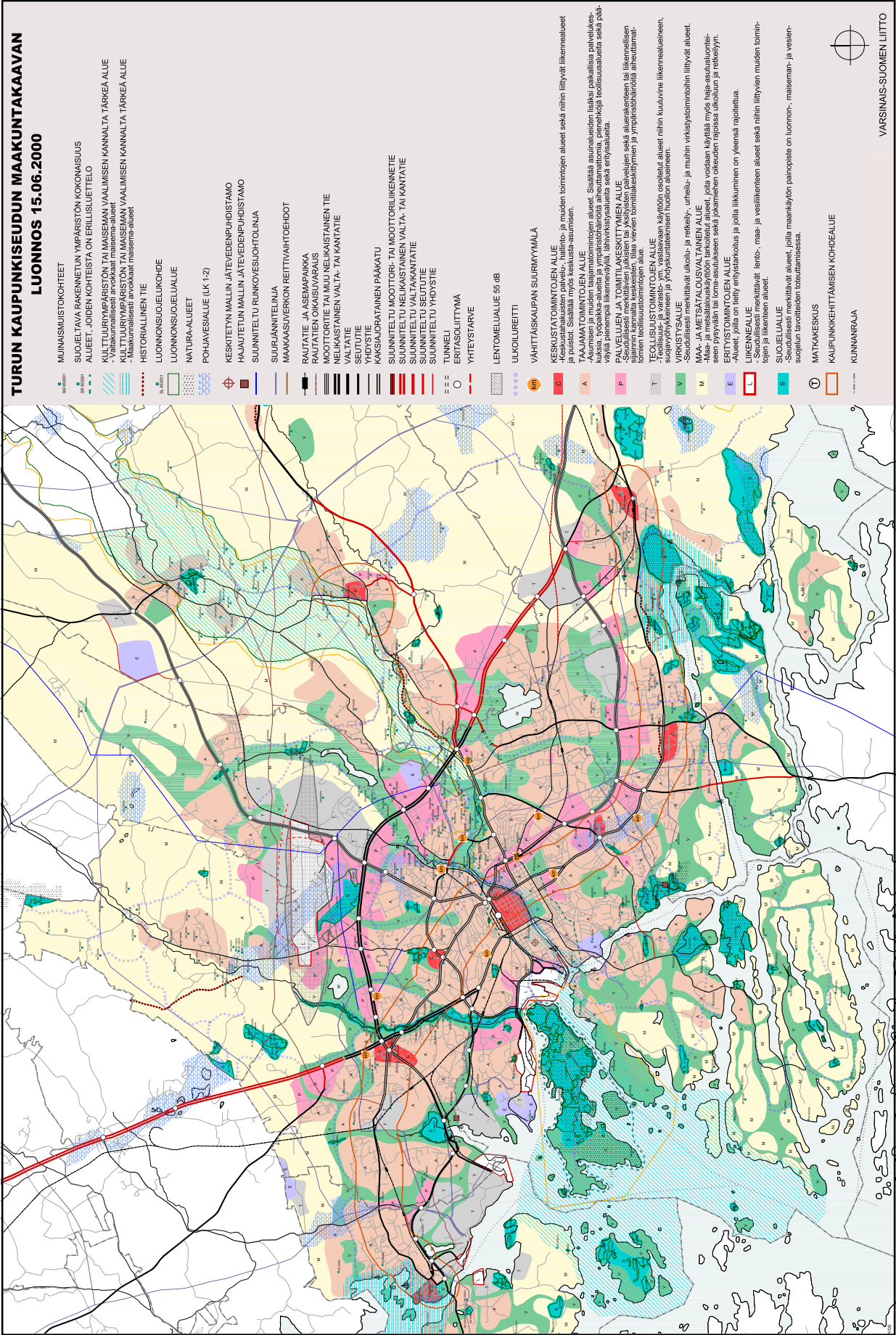
Vaikka Turun rakenne on säilynyt varsin tiiviinä, on seudun rakenne hajonnut. Ympäristökuntien väestö kasvoi nopeasti 70-80-luvuilla ja 80-luvulla myös ns. kehyskuntien väestö lisääntyi. Turun yleiskaavan -76 suuri väestötavoite 222.000 on lähes toteutunut, mutta merkittävältä osaltaan ympäristökunnissa. Henkilöautokannan kasvu on mahdollistanut hajaantumiskehityksen. Sitä ovat tukeneet myös valtakunnallinen tie-, vero- ja asuntopolitiikka. Yhdyskuntarakenteen kehitys ilmenee *kuvasta 4* ja sitä sekä viime vuosien rakentamista on kuvattu liitteessä 1.3.

Ympäristökuntiin muuttaneiden, jotka useimmiten ovat lapsiperheitä ja 1. polven kaupunkilaisia, asenteissa ja muuton syissä on korostunut halu pientaloasumiseen, luonnonläheisyyteen ja turvallisuuteen.

Ympäristökunnat ovat pystyneet vastaamaan näihin tarpeisiin Turkua paremmin. Päätöksenteossa, kaavoituspolitiikassa ja markkinoinnissa erot ovat selvimmät. Myös niiden keskusten palvelutaso on ollut selvästi parempi kuin Turun vastaavan kokoisten suuralueiden.

Ympäristökuntien työpaikkaomavaraisuus on edelleen pieni. Turussa käy päivittäin töissä yli 10.000 ympäristökuntien asukasta enemmän kuin päinvas-toin. Hyvien veronmaksajien houkuttelu on ollut kannattavampaa kuin työpaik-kojen.

Turun lähiökehä on jäänyt heikoksi. Sen palvelut eivät muodosta selkeitä keskuksia. Julkiset palvelut ovat hajaantuneet eri asuinalueille ja sijoittuneet osin keskustaan. Kaupalliset palvelut ovat heikentyneet viime vuosina eivätkä



Maakuntakaavan luonnos

muodosta kattavaa verkostoa. Pienten kaupanyksiköitten lopettamisaineet lisääntyvät. Erillisen Maarian suuralueen palveluvarustus on myös riittämätön.

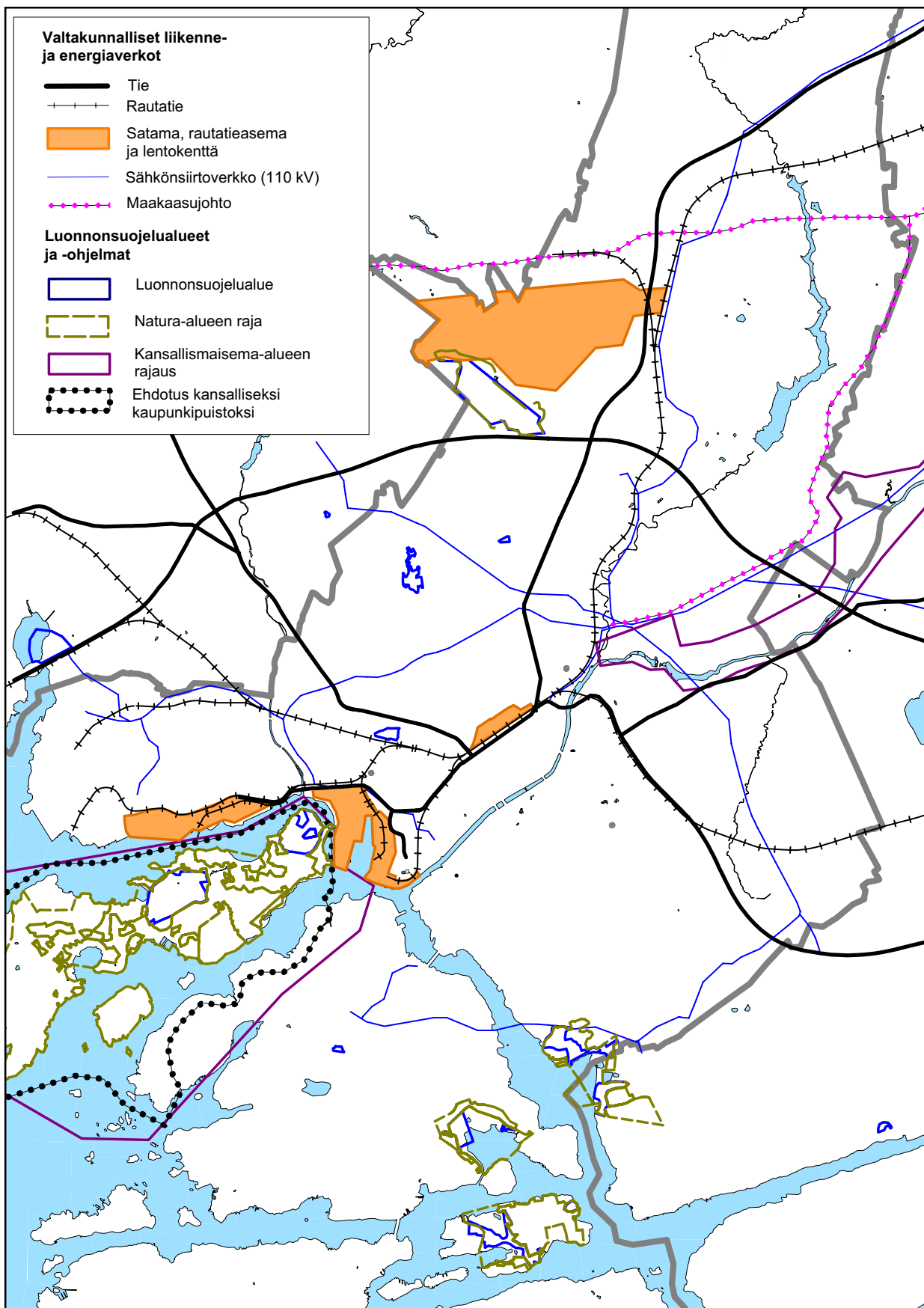
Kehitys on johtanut liikennemäärien ja ympäristöhaittojen voimakkaaseen kasvuun. Paineet ja ongelmat kohdistuvat pahiten Turun keskusta. Myös hajanaiset työpaikka-alueet ja henkilöautoliikenteen varaan rakentuvat kauppakeskukset aiheuttavat ongelmia. Tapahtuneella kehityksellä on ollut Turun sosiaaliselle rakenteelle ja taloudelle merkittäviä kielteisiä vaikutuksia. Myös liikenneinvestointeja on jouduttu tekemään paljon.

Seudun maankäyttöä ja yleiskaavoitusta ohjaava kaupunkiseudun täydennysseutukaava on vahvistettu ympäristöministeriössä 17.7.1991 ja Turun kaupunkiseudun taajamaseutukaavan tarkistustyö on ollut käynnissä Varsinais-Suomen Liitossa samanaikaisesti tämän yleiskaavan kanssa. Tässä tarkistustyössä ovat olleet keskeisiä tavoitteita seuraavat:

- *aluerakenteen tiivistäminen*
- *vajaakäyttöisten alueiden täydennysrakentaminen*
- *vanhojen alueiden saneeraaminen ja tarvittaessa käytön muuttaminen*
- *kulttuurimaiseman säilyttäminen*
- *viherverkostojen toteuttaminen.*

Tämä uuden lain mukainen Turun seudun maakuntakaava laaditaan aiempaa yleispiirteisempänä. Kaavaluonnos on esitetty **kuvassa 5**. Tavoitteena on ollut, että taajamamaakuntakaavan tarkistustyö ja Turun kaupunkiseudun yleiskaavayhteistyökuntien yleiskaavojen laadinnat etenevät niin, että ne hyväksytään samoihin aikoihin v. 2000 ja maakuntakaava vahvistetaan sen jälkeen.

Kaupunkiseudulla on yleiskaavallista yhteistyötä harjoitettu vuodesta 1974 alkaen. Siinä on käsitelty seutukaavan ja kuntien suunnitelmien yhteensovittamista, yhdyskuntarakennetta, raja-alueita, seudullisia liikenneongelmia ja viherverkostoa sekä teknisen huollon yhteistyökysymyksiä. Viimeksi on (v.1992) valmistunut strategiapainotteinen yleiskaavallinen yhteistyösuunnitelma 2010.



Valtakunnalliset intressit ja päätetyt suojelualueet

1.4 VALTAKUNNALLISET ALUEIDENKÄYTTÖTAVOITTEET

Lain mukaan yleiskaavaa laadittaessa on lähtökohtana ja ohjeena oltava maakuntakaava, jonka kautta välittyvät myös valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet, joista päättää valtioneuvosto. Tavoitteet voivat koskea asioita, joilla on aluerakenteen, alueiden käytön taikka liikenne- tai energiaverkon kannalta kansainvälinen tai laajempi kuin maakunnallinen merkitys taikka merkittävä vaikutus kansalliseen kulttuuri- tai luonnonperintöön taikka valtakunnallisesti merkittävä vaikutus ekologiseen kestävyyteen, aluerakenteen taloudellisuuteen tai merkittävien ympäristöhaittojen vähentämiseen.

Valtakunnalliset liikenne- ja energiaverkot Turun alueella on esitetty *kuvassa 6* samoin kuin luonnonperinnön turvaamiseksi hyväksytyt tärkeimmät luonnon-suojeluohjelmat. Valtakunnallista merkitystä omaavat verkostot ja suojelupäätökset on otettu yleiskaavaan sellaisenaan. Päätie- ja katuverkkoa tarkistettiin yhdessä valtion viranomaisten kanssa liikennejärjestelmäsuunnitelman yhteydessä.

Ruissalo ja Hirvensalon pohjoisosa on päätetty kehittää kansalliseksi kaupunkipuistoksi ja Aurajokivarsi on merkittävä kansallismaisema. Raken-nussuojelulailla suojellut ja valtakunnallisesti merkittävät asemakaavalla suojellut kohteet on otettu yleiskaavaan tai hyväksytään erikseen yleiskaava-päätöksessä.

Vanhoissa seutu- ja yleiskaavoissa oli jonkin verran ristiriitoja. Yleiskaavallisen yhteistyön avulla tarkistettu maakuntakaava ja yleiskaava ovat yhdenmukaisia. Myös kuntien yleiskaavat sopivat yhteen.

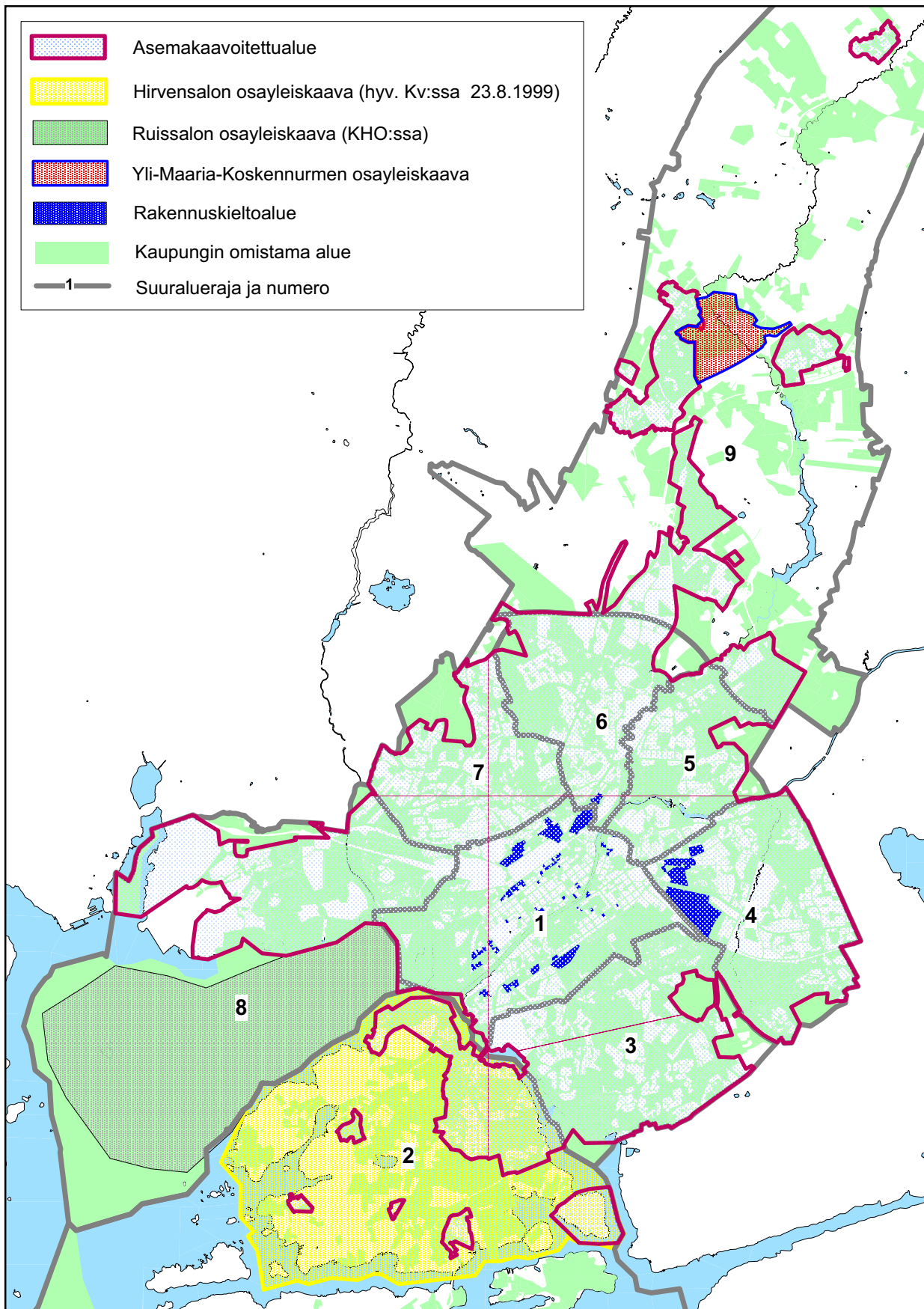
1.5 YMPÄRISTÖN KEHITYS JA SUOJELU

Turku on ympäristöltään sekä luonnon että kulttuurihistorian puolesta erittäin rikasta. Tuomiokirkko ympäristöineen, Linna, Aurajoki ja sen rantakorttelit ovat kansallisesti ainutlaatuisia kaupunkiympäristöä. Ruissalo ja meren rannat ovat yhtä ainutlaatuisia luonnonympäristöä kaupungissa.

Pitkälle 1800-luvulle asti kaupunkikuvaa leimasi pienen tiiviisti rakennetun keskuksen lisäksi saaristomaisema paljaine kallioineen ja tuulimyllyineen. Kaupunkikuva säilyi viime sotiin asti varsin yhtenäisenä. Keskusta, pientalo-alueet ja Aurajokivarren teollisuus- ja telakka-alueet olivat Turulle tunnusomaisia (*kuva 2*).

Sotien jälkeinen rakentamispaine, vanhentunut rakennusjärjestys ja “postimerkkikaavoitus” ovat osittain tuhonneet kaupunkikuvaa, vaikka Turussa on myös säilytetty poikkeuksellisen paljon. Uudisrakentamisen ja suojelun rinnakkaisuus ja yhteensovittamispuutteet ovat antaneet keskustalle keskeneräisyyden ja epäyhtenäisyyden leiman.

Ympäristön laatu on parantunut viime vuosina, vaikka ilman laatu on liikenteestä ja ilmastotehtävistä johtuen ajoittain heikko. Myös Saaristomeren tila on huolestuttava.



Kaavoitetut alueet, aluejako(2000) ja kaupungin maanomistus

Suojelukohteet ja -alueet, jotka omaavat erityisiä arvoja, muodostavat sitovia reunaehdoja kaupunkisuunnittelulle. **Kuvassa 6** on esitetty kaupungin päättämät yleiskaavatasoiset kaavoituksella ja rakennus- ja luonnonsuojelulaeilla sekä muinaismuistolailla suojellut aluekokonaisuudet, jotka on otettu sellaisenaan yleiskaavaan. Suojeluraportteja, kuten valtakunnallisesti merkittäviä kulttuuri-historiallisia ympäristöjä ja maisemakokonaisuuksia, ja asemakaavoituksen pohjaksi laadittuja suojeluohjelmia ja -kohdeluetteleja on esitelty tarkemmin liitteessä 1.4.

1.6 MUUT LÄHTÖKOHDAT

Asemakaavoitetut alueet ja erilliset voimassaolevat osayleiskaavojen alueet ilmenevät **kuvasta 7**. Siinä on esitetty myös rakennuskieltoalueet ja rakennusjärjestyksen mukaiset suunnittelutarvealueet. Rakennusjärjestyksellä ohjataan lähinnä kaavoittamattomien alueiden rakentamista.

Asemakaavoitettua aluetta on 1.1.2000 Turussa 9395 ha, mikä on 38,3 % maapinta-alasta. Sen lisäksi vahvistettuja osayleiskaava-alueita on n. 6600 ha. Kaavareservin määrä on tarkoitus selvittää rekisterilaskentana. Rakennuskiellossa on 1.1.2000 158 ha. Turun rakennusjärjestyksellä ohjataan lähinnä kaavoittamattomien alueitten rakentamista.

Yleiskaavan pohjatietona ovat mm. kaupungin laajassa paikkatieto-järjestelmässä olevat tiedot. Suunnittelussa sovelletaan paikkatietotekniikkaa ja raportit julkaistaan myös sähköisessä muodossa kaupungin Intranetissä ja Internetissä.

Kaupunki omistaa n. 40 % maapinta-alastaan eli n. 9500 ha, mikä antaa tyydyttävän pohjan uusien alueitten suunnittelulle. Rakennetuista tonteista suurin osa on muiden kuin kaupungin omistamia, mistä johtuen asemakaavan-muutoksissa joudutaan käyttämään usein kaavoitus Sopimusmenettelyä.

Suuralueittainen tarkastelu on suoritettu muuttamalla jonkin verran eräitten suuralueiden rajoja vastaamaan paremmin toiminnallisia kokonaisuuksia ja käytetty tässä yhteydessä suuralueista niiden keskusten mukaisia nimiä.

2 MAANKÄYTTÖSTRATEGIA JA TAVOITTEET

2.1 KAUPUNGINVALTUUSTON HYVÄKSYMÄT TAVOITTEET

Kaupunginvaltuusto hyväksyi Turun yleiskaavan 2020 yleistavoitteet 3.3.1997 liitteessä 2.1 olevassa muodossa. Siinä hyväksytyt johtopäätökset ovat seuraavat:

1. Turun kaupungin aseman ja kilpailukyvyn vahvistaminen
 - *parannetaan liikenneyhteyksiä*
 - *huolehditaan valmiudesta reagoida nopeasti tapahtuviin muutoksiin*
 - *toimitaan yhteistyössä naapurikuntien kanssa*
 - *pyritään lisäämään koko kaupunkiseudun työpaikkoja ja sijoittamaan ne tasapainoisesti*
 - *turvataan korkeakoulujen ja niiden toimintaan tukeutuvien tietotaito- yritysten toimintaedellytykset*
 - *varaudutaan hallittuun väestönkasvuun*
 - *pyritään erityisesti lapsiperheiden ja korkeasti koulutettujen väestöryhmien osuuden tasapainottamiseen*
 - *pyritään turvaamaan monipuoliset ja hyvin saavutettavissa olevat palvelut*
2. Kaupungin erikoisluonteen säilyttäminen ja korostaminen
 - *Kaupungin rakennuksia inventoidaan yhtenä tarkoituksena selvittää niiden merkitys kaupungin identiteetille. Arviointikriteerinä käytetään niiden historiallista, rakennushistoriallista ja kaupunkikuvallista sanomaa. Suunnittelun yleisperiaatteena on säilyttävä kehittäminen eli periaate, jonka mukaan olemassa olevasta luonnon- ja kulttuuriympäristöstä säilytetään arvokkaaksi luokiteltu ja uutta suunnitellaan identiteetti ja kaupunkikuvalliset tavoitteet huomioon ottavasti. Säilyttävän kehittämisen tavoite toteutuu omaehtoisesti tutkimuksen ja tiedottamisen kannustamana sekä yleisen edun niin vaatiessa rakennuslakia tai muuta suojelun varmistavia säädöksiä käyttäen.*
 - *Luonto ja kulttuuriympäristö luovat kaupungille identiteetin, joka vahvistaa kotipaikkatietoisuutta, lisää viihtyisyyttä sekä ruokkii ihmisen luovuutta. Tavoitteena on tämän tunnus kuvan säilyttäminen ja vahvistaminen.*
 - *Aurajokirantoja kehitetään turkulaisten olohuoneena. Kansallismaisemaa, joen vettä ja merta arvostetaan ja suojellaan.*
3. Kestävän kehityksen Turku
 - *tiivistetään kaupunkirakennetta seudullisesti keskeisillä alueilla*

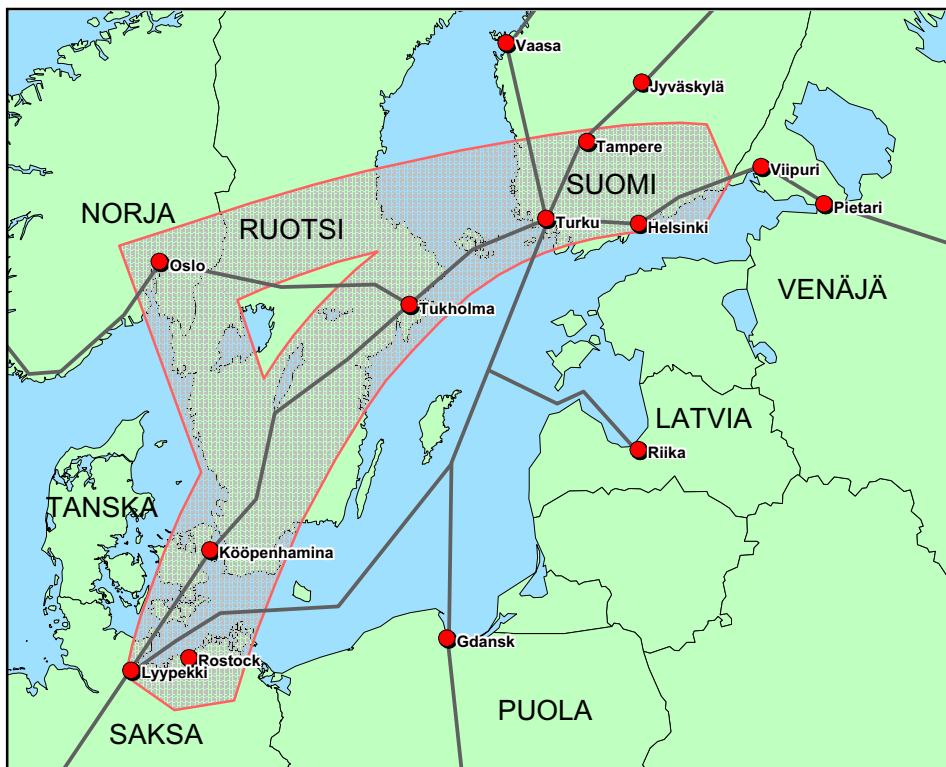
- *rajoitetaan haja-asutusrakentamista*
- *kehitetään kaupunkirakennetta siten, että asuntojen, työpaikkojen ja palvelujen edullisella sijoittelulla vähennetään liikennöinnin tarvetta ja huolehditaan riittävän asuntoalueittaisen palveluverkon kehittämisestä*
- *asetetaan etusijalle kevyt ja joukkoliikenne*
- *suunnittelun ja liikennepolitiikan keinoin vähennetään ilmansaasteita ja melua*
- *luonnonvarojen kuten energian ja veden kulutus pyritään minimoimaan*

4. Kaupunkiympäristön laatu

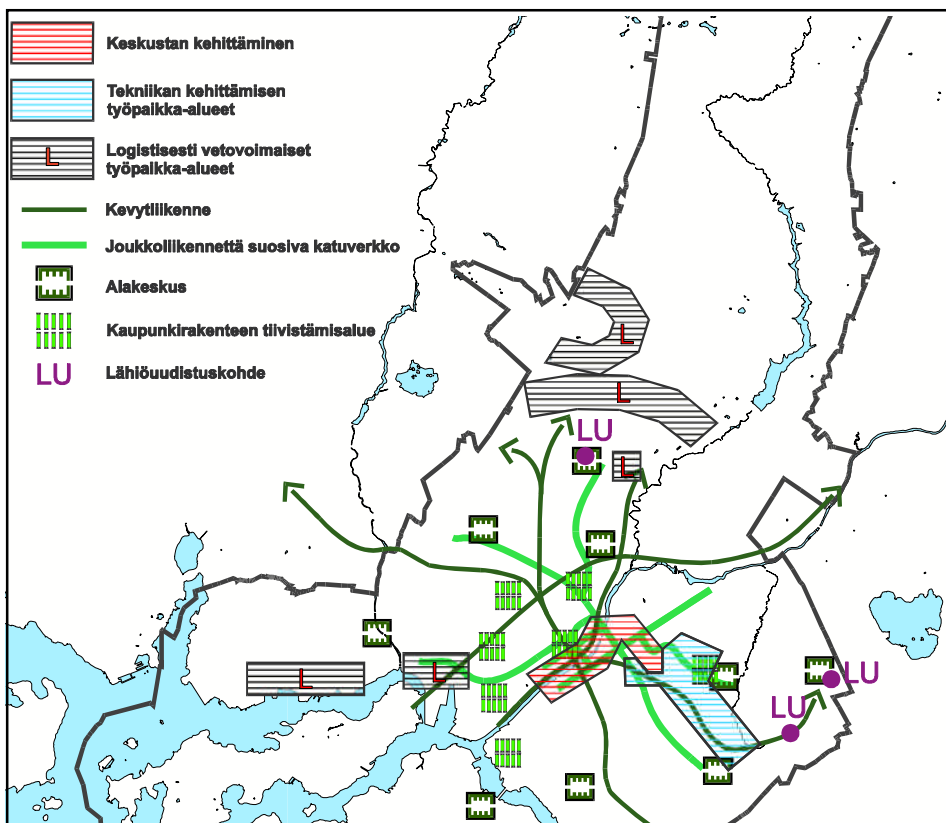
- *keskustan toimivuutta, viihtyisyyttä ja vetovoimaisuutta parannetaan sekä asukas- ja työpaikkamääriä lisätään*
- *olemassa olevasta rakennetusta ja luonnonympäristöstä pidetään huolta*
- *säilytetään vihreys osana kaupunkikuvaa*
- *koko kaupunkia ja kaupunkiseutua kattavaa puisto- ja virkistysalueiden verkostoa kehitetään edelleen*
- *otetaan erityisesti huomioon mahdollisuudet ohjata detaljikaavoitusta lapsiperheille sopivien ympäristöjen turvaamiseen*

5. Yleiskaavan toteuttamiskelpoisuus

- *lisätään asukkaiden osallistumista yleiskaavan laatimisvaiheessa ja sitä kautta yleiskaavan toteuttamiskelpoisuutta*
- *kaavataloudellisista syistä rakentaminen ohjataan tukeutumaan olemassa oleviin verkostoihin*
- *keskipitkän aikavälin ratkaisut tutkitaan ja esitetään yleiskaavassa tarkemmin ja pidemmällä aikavälillä ratkaistavat asiat voidaan jättää tehtäväksi seuraavilla yleiskaavakierroksilla ja ne merkitään selvitysalueiksi.*



Yhteydet ja kilpailukyky (pohjolan kolmio)



Kestävä kehitys ja kilpailukyky

2.2 TURKU-STRATEGIA

Kaupunginvaltuusto hyväksyi 16.6.1997 Turku-strategian (liite 2.2), jossa Turkua halutaan kehittää kansainvälisenä Itämeren kulttuuri- ja kasvukeskukseksi, joka tarjoaa erinomaiset puitteet osaamiseen perustuvalle yritys- ja palvelutoiminnalle sekä asumiselle ja vapaa-ajalle. *Kuva 8*, Turun tavoitteellinen asema.

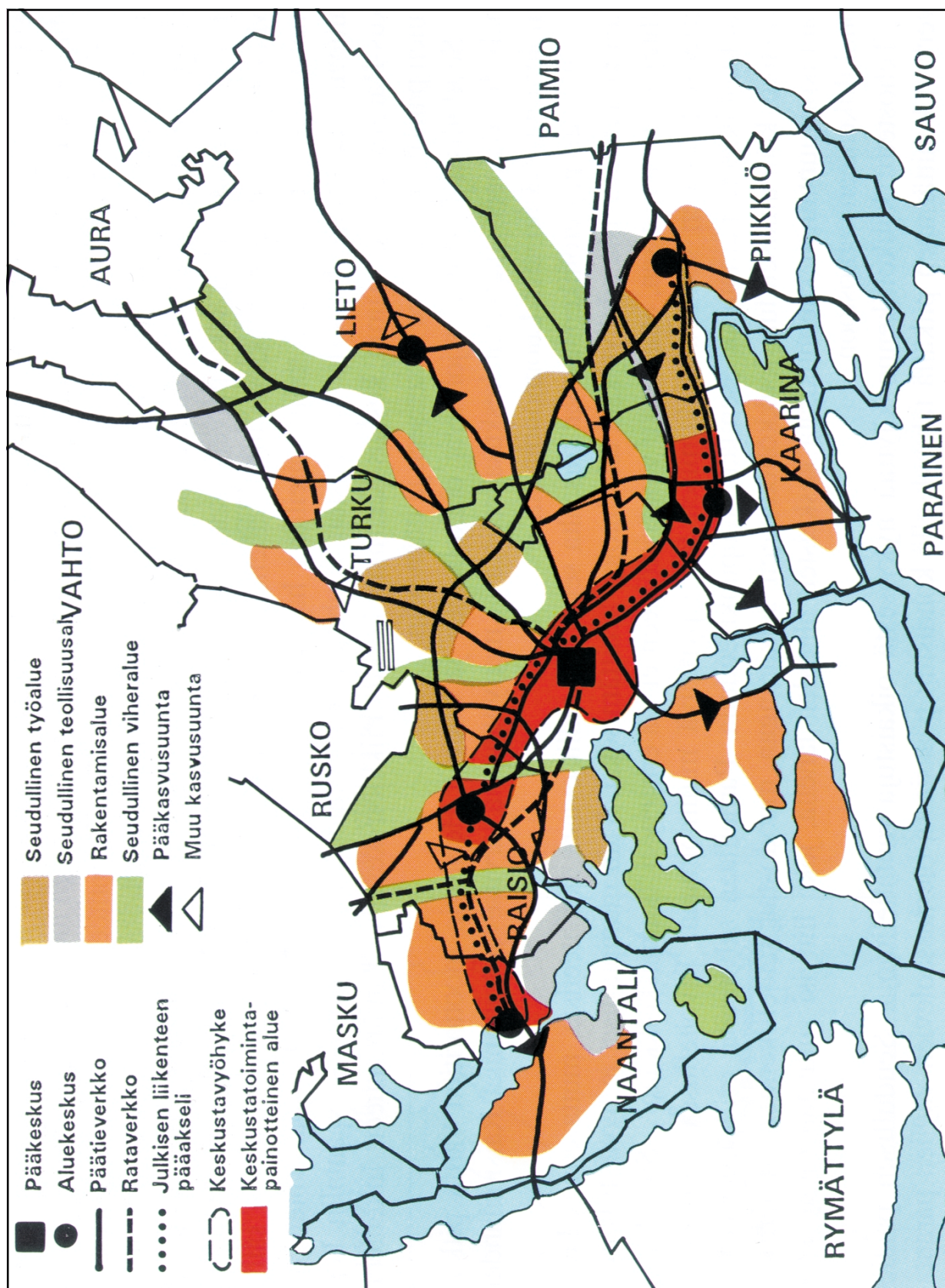
Turun aseman parantamisen tulee tapahtua kestävä kehityksen periaatteiden mukaisesti ja yhteistyössä. Tasokkailla ja kilpailukykyisillä palveluilla halutaan luoda edellytykset asukkaiden hyvinvoinnille ja elinkeinoelämän menestymiselle.

Yleiskaavan kannalta strategian tavoitteet ja toimintapolitiikka korostavat kilpailukyyn kannalta

- *Turun logistisen aseman, E18-liikennekorridorin ja sataman jatko-yhteyksien parantamista*
- *Turun aseman turvaamista valtakunnallisesti ja kansainvälisesti merkittävänä koulutus-, tutkimus-, asiantuntija- ja kulttuurikeskukseksi*
- *Teknologiakeskuksen vahvistamista ja edellytyksiltään hyvien teollisuuden alojen sijoittumismahdollisuuksia*
- *työpaikkojen lisäämistä koko kaupunkiseudulla*
- *saaristoalueen matkailullisen vetovoiman hyödyntämistä*
- *terveellistä, viihtyisää ja monimuotoista asuinympäristöä*
- *keskustan ja Aurajokivarren luonnon kulttuuri-identiteetin vaalimista.*

Kestävä kehityksen ja yhteistyön kannalta tärkeitä asioita strategiassa ovat:

- *liikennetarpeen ja energian kulutuksen optimointi*
- *kaupunkirakenteen tiivistäminen täydennysrakentamisella*
- *ydinkeskustan, nykyisten keskusten ja ns. keskusakselin kehittäminen*
- *keskustan asukasmäärän ja viihtyisyyden lisääminen*
- *kaupunkiseudun yhteisen yleiskaavan laatiminen*
- *liikennejärjestelmäsuunnitelma, jossa liikennemuodoista etusijalle asetetaan kevyt- ja joukkoliikenne*
- *hyvinvointia ja elämänhallintaa turvaavien palvelujen järjestäminen*
- *syrjäytymisen ehkäisy*
- *lähiöuudistus ja asukkaiden osallistuminen*
- *Agenda 21-tyo, jolla vaikutetaan asukkaiden ympäristötietoisuuteen ja -käyttäytymiseen.*



Seudulliset strategiat

2.3 SEUDULLISET STRATEGIAT

Yleiskaava nähdään rakennuslaissa keskeisenä kunnan alueiden käytön ohjausvälineenä, joka liittyy läheisesti kunnan strategiseen suunnitteluun ja muuhun kehittämiseen. Maakuntakaava, joka perustuu maakunnan kehittämisstrategiaan, puolestaan ohjaa yleiskaavoitusta.

Vuonna 1992 hyväksytyssä yleiskaavallisessa yhteistyösuunnitelmassa 2010 määriteltiin seudun tavoitteellinen kehityskuva ja kehittämisstrategia. Määrittelyn perustana olivat pääasiassa resurssipula, liikenteelliset seikat ja alueen kilpailuasetelma.

Johtopäätöksenä oli kasvun suuntaaminen nykyisen kaupunkirakenteen täydentämiseen, Turun keskustan aseman säilyttämiseen ja ympäristökuntien keskusten muodostaman alakeskusjärjestelmän vakiinnuttamiseen. Tavoitteena oli nauhamainen Naantalin, Raision, Turun, Kaarinan ja Piikkiön keskustat yhdistävä keskusakseli. Seudulliset työalueet sijoitettiin Ohikulkutien ja Helsingintien vartta pitkin ja palvelualueet keskusakseliin. Liikenneyhteyksien kehittäminen nähtiin tärkeänä, ettei Turun seutu jää eristykseen "lounais-kolkkaan" (*Kuva 9*).

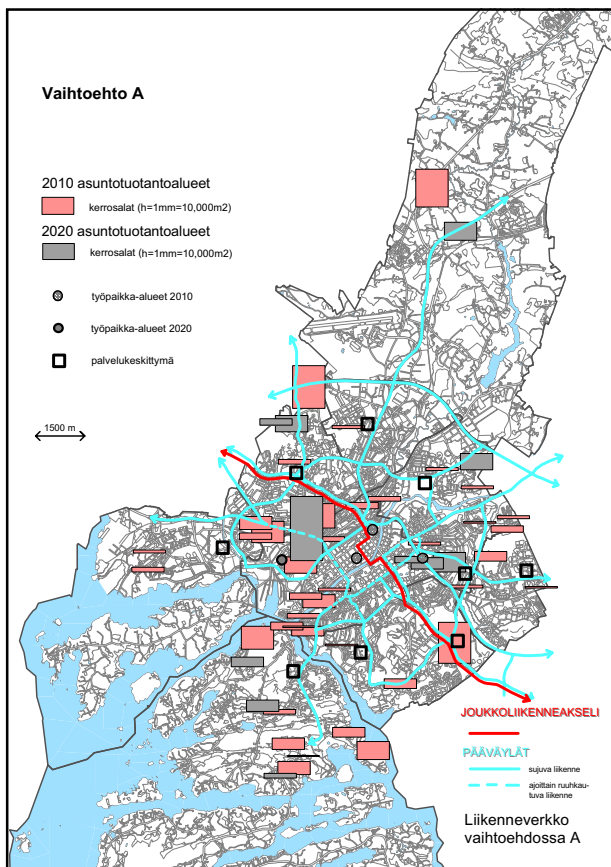
Nykyisen rakenteen täydentämisen lisäksi asuntorakentaminen esitettiin suunnattavaksi ennen kaikkea saarille ja rannikkoalueille. Ratkaisua perusteltiin kilpailukyvyyn lisäksi myös kestävästä kehityksen periaatteella. Pysyvien ja vähitellen kunnostettavien virkistysalueitten ja -reittien aikaansaaminen ja lisääminen nähtiin kiireelliseksi.

Varsinais-Suomen liitto on hyväksynyt maakuntastrategian v.1997, jonka keskeisiä piirteitä on esitetty liitteessä 2.3.

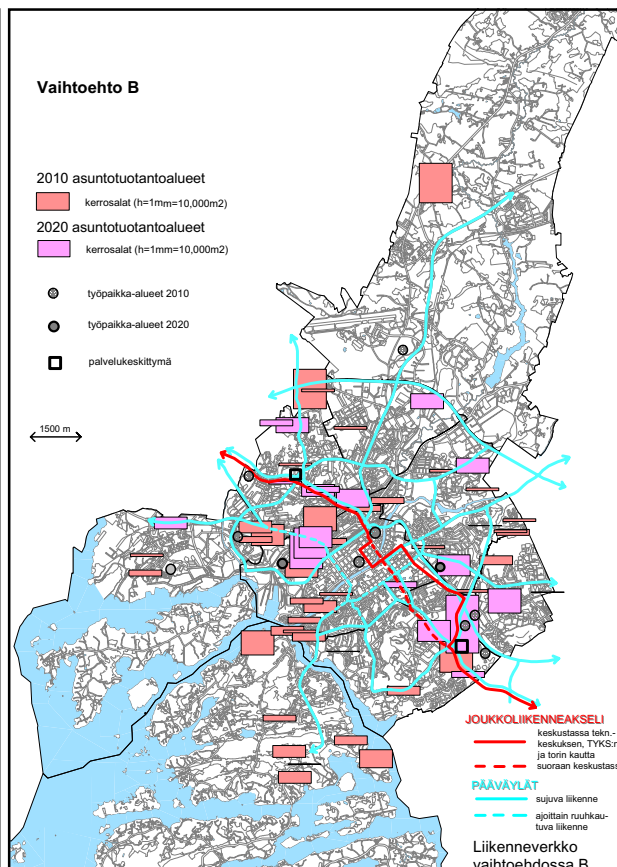
Sen kehittämisperiaatteena on, että estetään yhdyskuntarakenteen hajoaminen. Siihen liittyen kehitetään seutukunnan aluerakennetta ja noudatetaan kaupunki-seudun yleiskaavallisessa yhteistyössä seuraavia periaatteita:

- *Ehdytetään yhdyskuntarakennetta suosimalla täydennysrakentamista.*
- *Pyritään suurmarkettien perustamisessa konsensus-periaatteeseen. Uusia perustetaan ainoastaan keskustoimintojen alueille tai alueille, jotka on kaavassa osoitettu erityisesti tähän tarkoitukseen.*
- *Huolehditaan kaupunkiseudun joukkoliikennejärjestelmästä.*
- *Huolehditaan valtakunnallisesti arvokkaiden kulttuurimaisemien inventoinnista ja hoidosta sekä turvataan muun ympäristön ja kulttuurimaisemien hoito ja käyttö kestäväällä tavalla. Lisäksi edistetään vanhojen arvokkaiden ympäristökokonaisuuksien ja kohteiden entisöintiä ja käyttöä esim. matkailuun (esim. toteutetaan Turun sisäkaupunkiprojekti).*

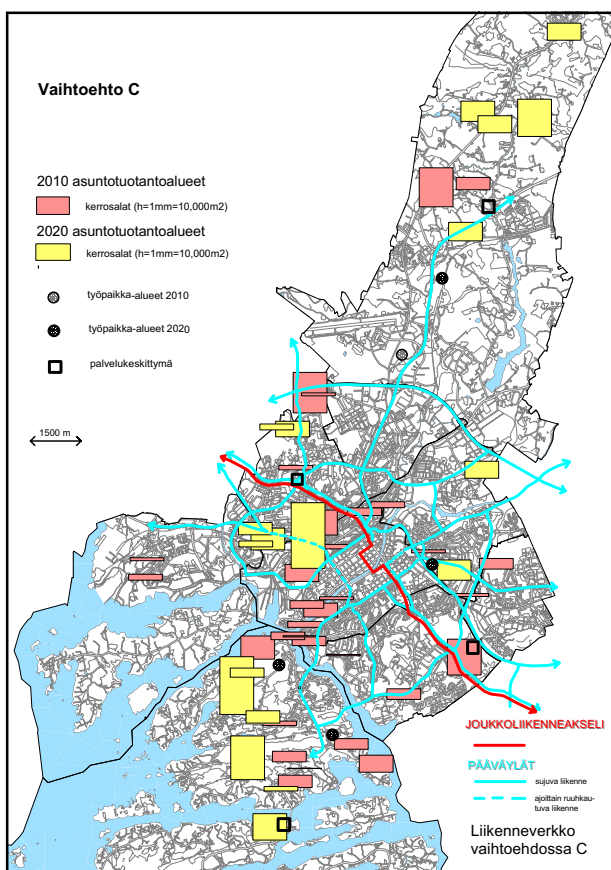
Seudulliset strategiat eivät merkittävästi poikkea Turun kehittämispolitiikasta ja antavat seudun kehittämisyhteistyölle riittävän pohjan.



Strategiavaihtoehto A



Strategiavaihtoehto B



Strategiavaihtoehto C

2.4 MAANKÄYTTÖSTRATEGIA- JA YLEISKAAVAVAIHTOEHDOT

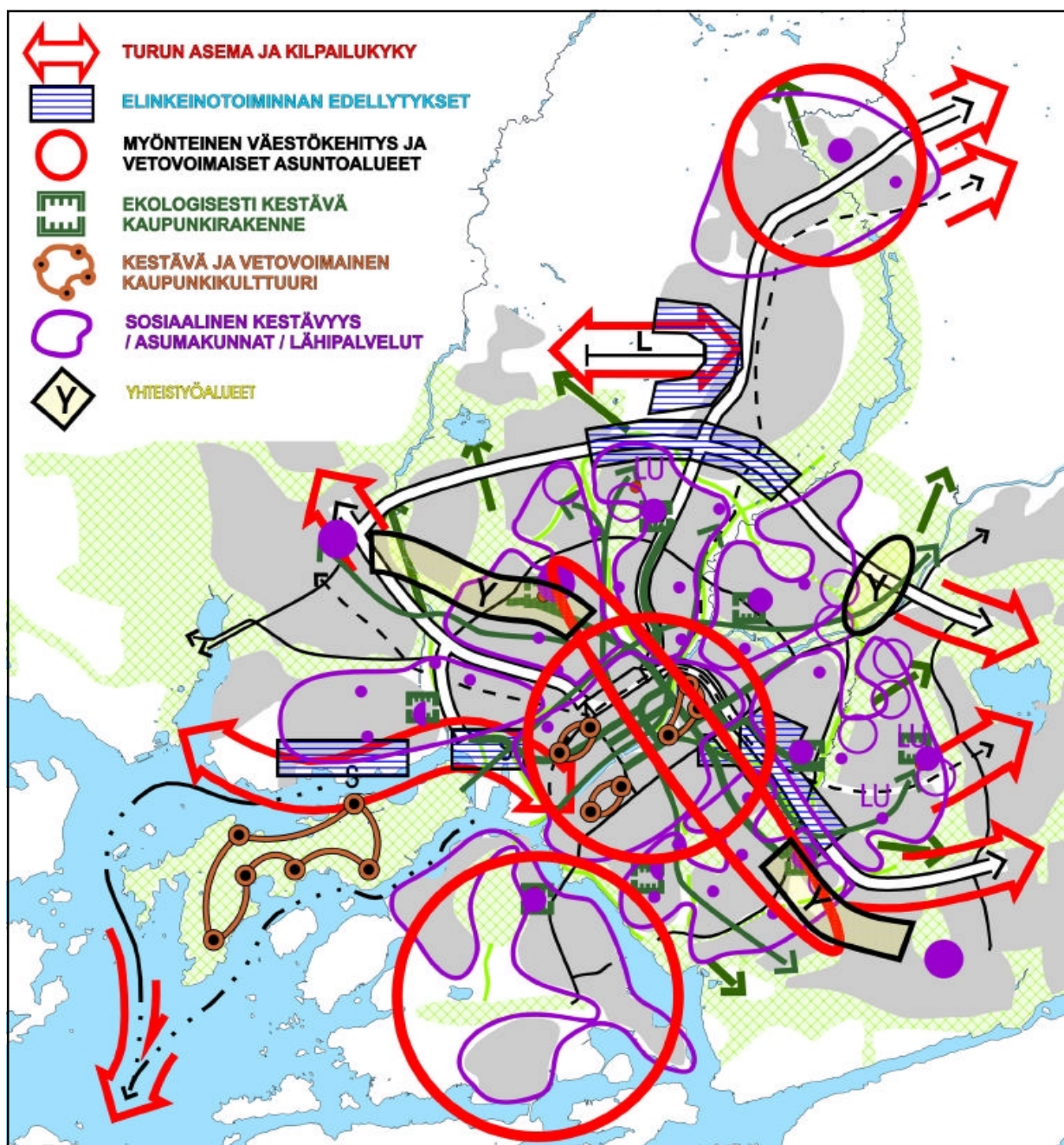
Kaupunkilaisten, päätöksentekijöiden ja yhteistyökumppaneiden kuulemista varten luotiin taustaskenaario ja kolme maankäyttöstrategiavaihtoehtoa. Ne perustuivat erilaisiin toimintapolitiikkoihin eikä niitä sellaisenaan tarkoitettu toteutettaviksi. (*Kuva 10*)

Kaupunginvaltuuston hyväksymien tavoitteiden ja mitoitusperusteiden pohjalta laadittiin ns. perusvaihtoehto A, jonka lähtökohtana on perinteinen politiikka, joka korostaa palvelujen tuottamista. Elinkeinopolitiikka on varovaista ja tiukka budjettitalous keskeinen resursseja ohjaava elementti. Väestö kasvaa viime vuosien tapaan, työttömyys on korkea eikä työpaikkatavoitteita saavuteta.

Vaihtoehto B perustuu talousvetoisuuteen, tehostettuun elinkeino- ja teknologia-politiikkaan sekä tulokselliseen edunvalvontaan ja markkinointiin. Resurssit eivät mahdollista laajaa pientalorakentamista. Myös palveluista joudutaan tinkimään väliaikaisesti. B:n maankäyttöstrategia korostaa työpaikka-alueiden kehittämistä ja markkinointia sekä keskustan ja keskusakselin tiivistämistä. Joukkoliikenteen edellytyksiä parannetaan. Asuminen on vuokra- ja kerrostalovaltaista.

Kolmannen vaihtoehto C:n lähtökohtana on koulutus- ja teknologiavetoisuus ja seudun kuntien keskittyminen kilpailuun ”hyvistä veronmaksajista”. Asukkaita houkutellaan ruuhkautuvalta pääkaupunkiseudulta, kehitysalueilta ja seudun muilta kunnilta. Työpaikkoja syntyy vähemmän kuin B:ssä, mutta hieman enemmän kuin A:ssa. Henkilöautokeskeisyys lisääntyy eikä seudun rakenteen hajoamista pidetä ongelmana. Erityisesti kaupalliset palvelut keskittyvät vapaasti. Lähiöitä laiminlyödään. Yhteiskunnallinen ohjaus on heikkoa.

Maankäyttöstrategiavaihtoehtoja esitettiin laajasti alueellisissa yleisötilaisuuksissa ja eri organisaatioissa. Yhteenveto niistä annetuista lausunnoista ja niiden käsittelystä kuulemistilaisuuksissa on esitetty liitteessä 2.4.



Maankäyttöstrategia

2.5 MAANKÄYTTÖSTRATEGIA

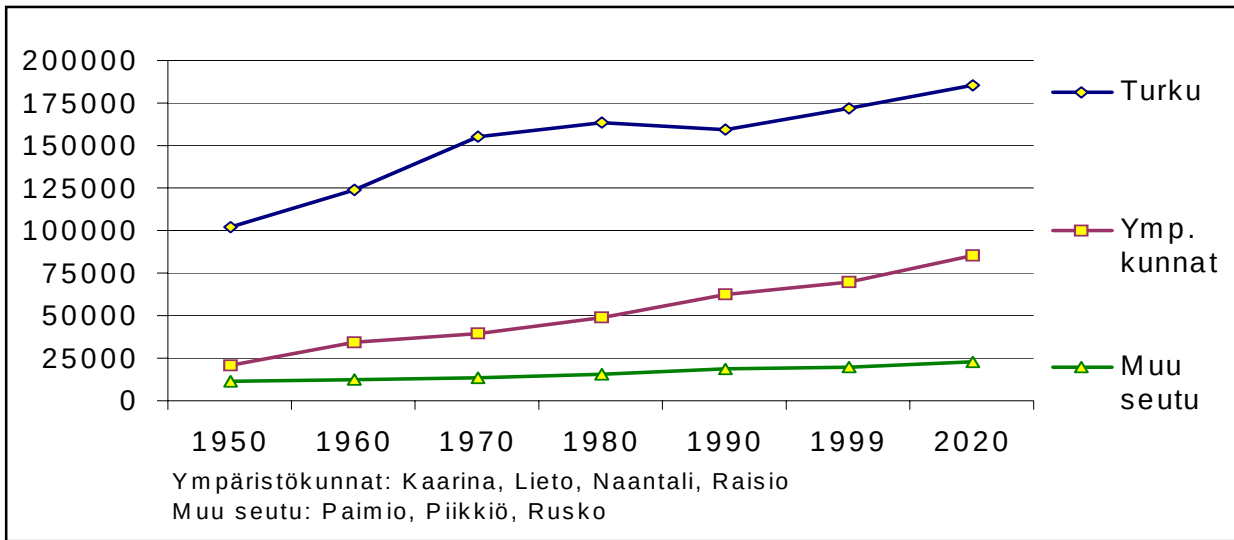
Vaihtoehtojen käsittelyn jälkeen valmisteltiin maankäyttöstrategialuonnos, jota käsiteltiin erillisessä seminaarissa. Käsittelyn perusteella vedettiin johtopäätöksiä, jotka eivät ole yksimielisiä eivätkä välttämättä edes yksiselitteisiä. Näistä keskeiset olivat

- *Mikään vaihtoehtoista (A, B ja C) ei sellaisenaan käy maankäyttöstrategian pohjaksi.*
- *Tärkein strateginen ratkaisu on vaihtoehto B:n mukaisen työpaikka-kehityksen ja -alueitten toteuttaminen valtuuston asettamien työpaikkatavoitteiden saavuttamiseksi.*
- *Keskusverkko, palvelut ja liikennepolitiikka toteutetaan hajakeskitetyn vaihtoehdon A:n pohjalta, jolloin keskusakselin ja Skanssin aluekeskuksen toteuttaminen ratkaistaan seuraavalla yleiskaavakierroksella. Keskusakselin mitoitus ja sisältö ratkaistaan osayleiskaavalla.*
- *Asuntotuotantoa ohjataan vaihtoehtojen A ja C pohjalta, joka tarkoittaa pelkistetyksi pieniä kerrostaloasuntoja keskusta- ja sen lähialueille sekä pientaloasuntoja Maariaan ja ennen kaikkea Hirvensaloon, jotta yhdyskuntarakenne ei hajoaisi.*
- *Em. periaatteiden toteuttamisen rahoitus on ongelmallista ja johtaa kiinteistöveron nousuun tai tilapäiseen velkaantumiseen, joka hoidetaan kasvavien verotulojen kautta, jos mahdollinen positiivinen kierre syntyy.*

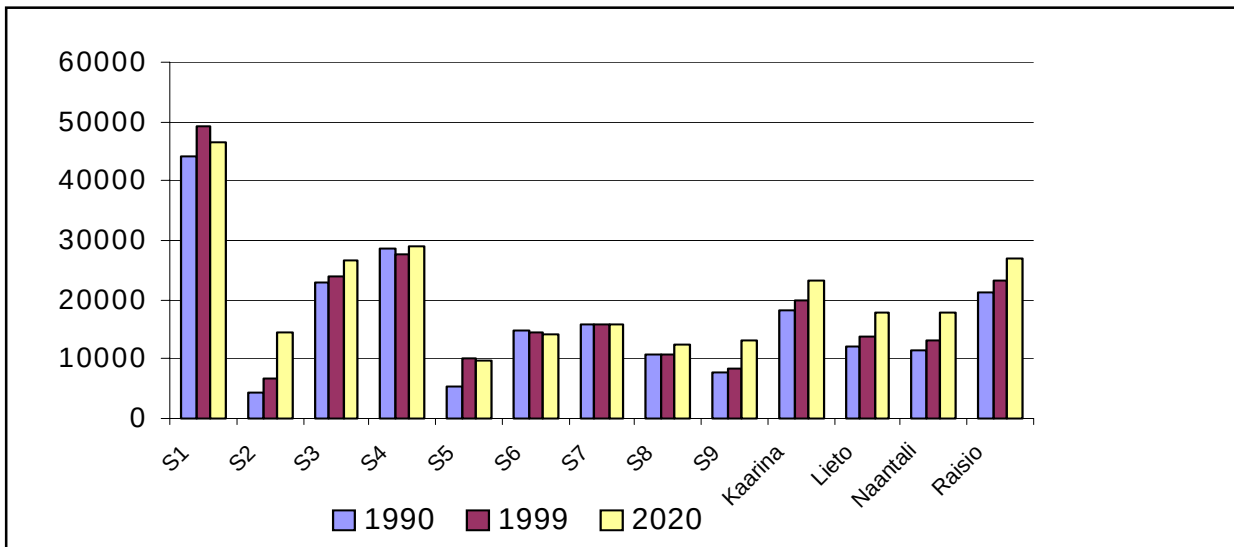
Kaupunginvaltuusto hyväksyi em. johtopäätösten pohjalta maankäyttöstrategian 9.12.1998 (*kuva II* ja liite 2.5). Sen tärkeimmät toimintakokonaisuudet, joilla on vaikutusta yleiskaavaan ovat:

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

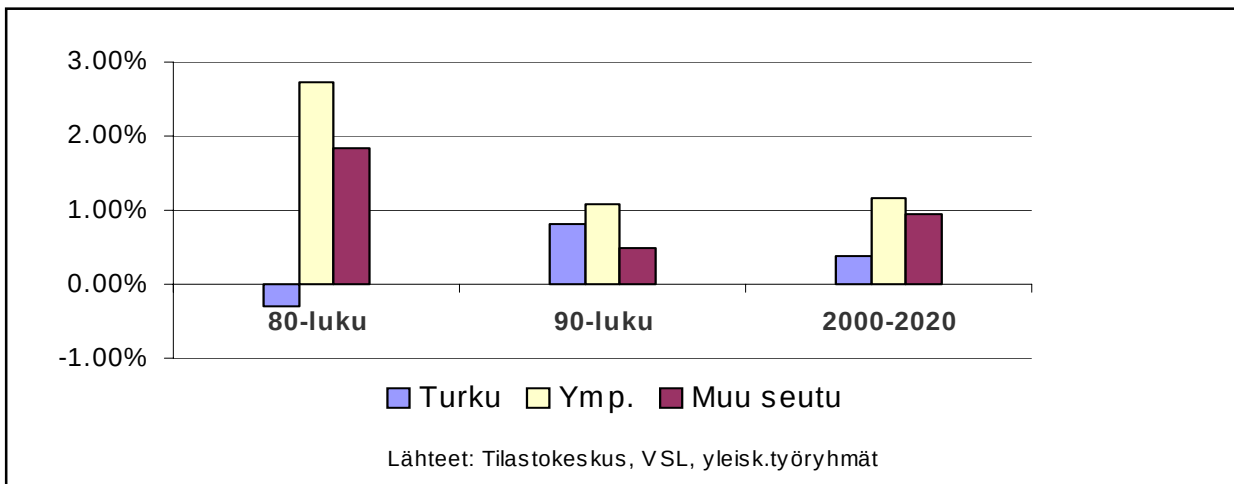
KUVA 12



Väestökehitys 1950-2020



Väestökehitys, Turku suuralueittain ja ympäristökunnat



Kasvu, % / vuosi

2.6 VÄESTÖTAVOITTEET

Turun väestön kasvu kääntyi vuonna 1977 lievään laskuun, joka jatkui aina 1990-luvulle asti. Pääsialliset syyt Turun väestön vähenemiseen olivat väestön ikärakenne ja naapurikuntien tarjoamat paremmat mahdollisuudet sekä pientalo-että vuokra-asumiseen. Taloudellinen lama tyrehtyi kuitenkin pientalokentamista, ja kun Turku samaan aikaan kykeni lisäämään vuokra- sekä asumis- ja omistusoikeusasuntojen tarjontaa, kääntyi muuttoliike ja kaupungin väestökehitys 1990-luvulla jälleen kasvuun.

Turun kaupunginvaltuusto hyväksyi maaliskuussa 1997 vuoden 2020 yleiskaavan yleistavoitteet ja keskeiset mitoitusperusteet. Väestötavoitteeksi vuodelle 2020 asetettiin tällöin 180.000 asukasta. Tiedot viimeaikaisesta muuttoliike- ja väestökehityksestä antoivat kuitenkin aihetta tarkistaa jonkin verran väestötavoitetta sekä suuralueittain että kokonaismäärän suhteen.

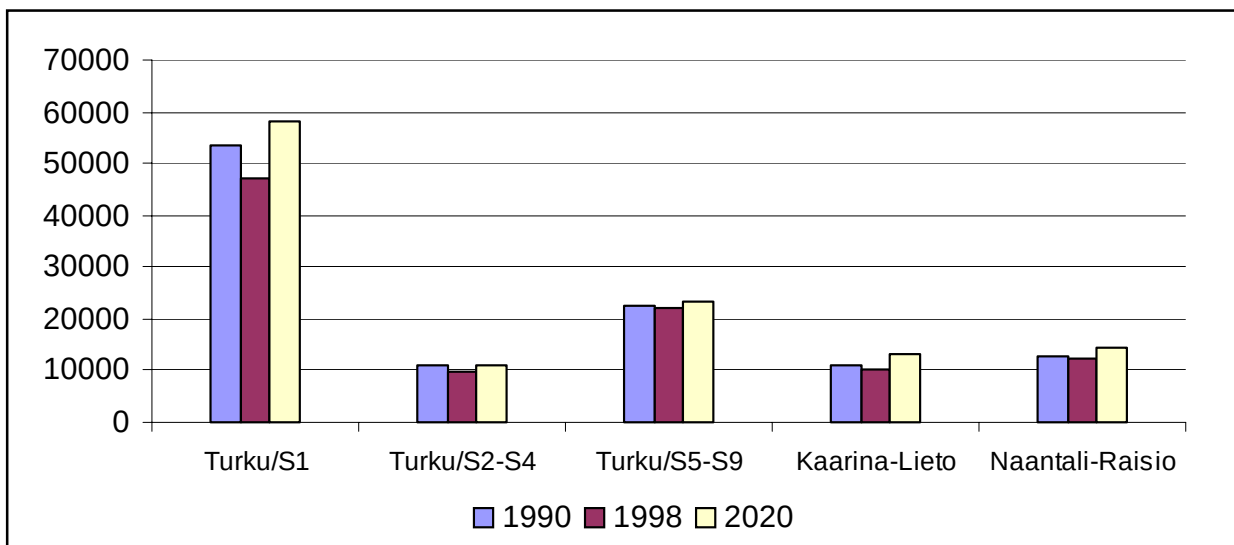
Tarkistusten jälkeen maankäyttöstrategiassa päädyttiin esittämään Turulle vuodelle 2020 väestötavoitteeksi 185.000 asukasta. Tavoitetta on pidettävä edelleen varsin maltillisena. Viimeisimmät Tilastokeskuksen väestösuunnitteet arvioivat Turun väkiluvun lisääntyvän seuraavan kolmenkymmenen (30) vuoden aikana noin 12.000 asukkaalla. Arvio on hyvin yhteneväinen tämän yleiskaavan ennustaman väestökehityksen kanssa, jossa lähdetään siitä, että Turun väestö saavuttaa noin vuoden 2010 paikkeilla lakipisteensä ja tasaantuu sitten noin kymmeneksi vuodeksi ja kääntyy sitten laskuun.

Keskustan suuralueen väestötavoitetta on tarkistettu edelleen hieman ylöspäin, vaikka se edelleenkin on vain suunnilleen keskustan nykyisen väestömäärän suuruinen. Tämä tavoite saavutetaan niin, että lähes kaikki työpaikka-alueista asuntoalueiksi muutettavat kohteet rakennetaan tehokkaasti.

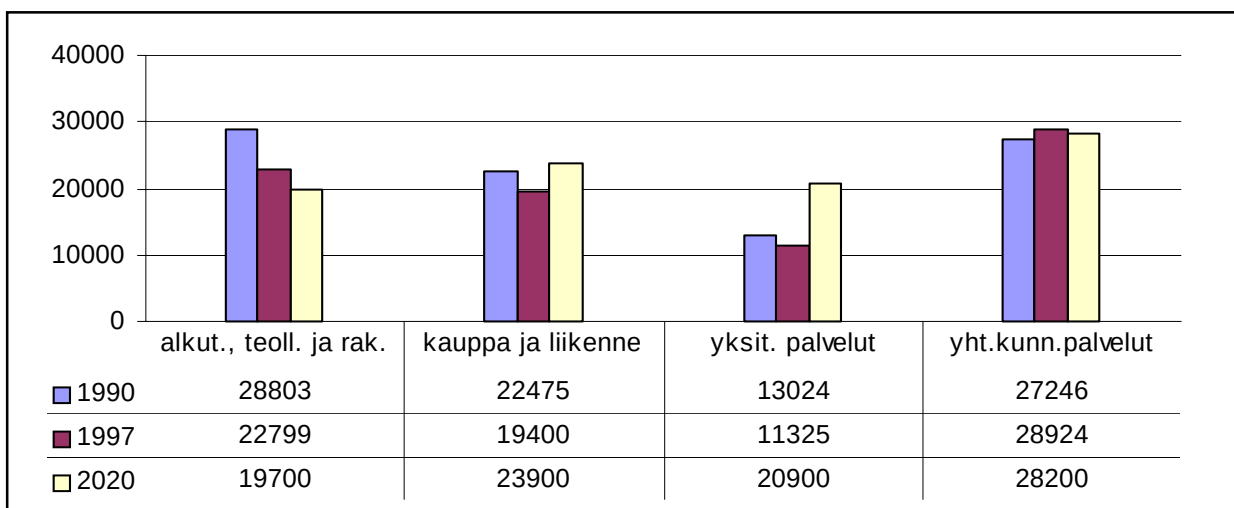
Lähiökehän väestömäärän säilyttäminen edellyttää runsasta täydennysrakentamista. Pientalotavoitteet nostavat kauempana olevien alueiden väestöennusteita. Väestön kasvu on suurinta Hirvensalossa ja Maariassa, mutta myös ympäristökuntien sekä Skanssin ja Jyrkkälän-Pernon suuralueiden väestö kasvaa. Muilla suuralueilla väestön määrä säilyy lähes nykyisellään tai vähenee hieman.

Kaupunkiseudun väestö- ja yhdyskuntarakenne on edelleen vuoteen 2020 mennessä jonkin verran hajaantumassa - vaikkakin selvästi aikaisempaa vähemmän. Turun yleiskaavan tarkistustyöhön liittyen onkin erikseen selvitetty muuttoliikettä ja kaupunkiseudun työmatkaliikennettä. Yleiskaavan väestökehitysarvion pohjana olevat tiedot Turun ja ympäristökuntien väestöstä ja väestökehityksestä, maassamuutosta ja siirtolaisuudesta Turussa ja 1990-luvun väestökehityksestä suuralueittain Turussa on esitetty tämän yleiskaavan liitteessä 2.6 ja *kuvassa 12*.

KUVA 13



Työpaikat, Turku suuralueittain ja ympäristökunnat



Työpaikkakehitys toimialoittain, Turku

	1990	1995	2000	2020
Väestö	159,180	164,744	173,500	185,000
Työikäiset 15-74 v.	123,129	127,719	134,463	143,745
Työvoima	78,673	79,279	86,056	86,247
Työhönoosallistuvuus	64%	62%	64%	60%
Työlliset yhteensä	75,212	62,749	72,951	81,316
Työttömät*	3,361	16,530	13,105	4,931
Työttömyysaste*	4%	21%	16%	7%
Työpaikat	92,917	79,016	89,000	92,700
Työpaikkaomavaraisuus	124%	126%	122%	114%
Työllisyysosuus (työlliset 15-64 v.)	69%	56%	61%	68%
Väestö 15-64 v.	108,595	112,215	119,195	119,880

*keskimäärin vuodessa, työvoimaviranomaisten tiedot
Lähteet: Tilastokeskus, VSL, yleisk.työryhmät

Väestö, työvoima, työlliset ja työttömät, Turku

2.7 TYÖPAIKKATAVOITTEET

Maankäyttöstrategian kenties keskeisin tavoite oli elinkeinotoiminnan edellytysten parantaminen. Valtuuston hyväksymät yleiskaavan tavoitteet sekä kaupunkiseudun ja koko Varsinais-Suomen strategiat ovat yhdensuuntaisia tämän tavoitteen kanssa.

Työpaikkojen ja niiden tilantarpeen kehityksen arviointi on selvästi vaikeampaa kuin aikaisemmin. Se onkin pitkän tähtäimen maankäytön suunnittelutyön paitsi tärkein myös vaikein osa-alue. Syinä tähän voidaan mainita koko työpaikkakäsitteen muuttuminen, etä- ja kotityön määrän lisääntyminen ja vaikeasti paikallistettavien työpaikkojen kuten siivous- ja korjauspalvelun ja erilaisten muiden huoltopalvelujen työpaikkamäärien kasvu.

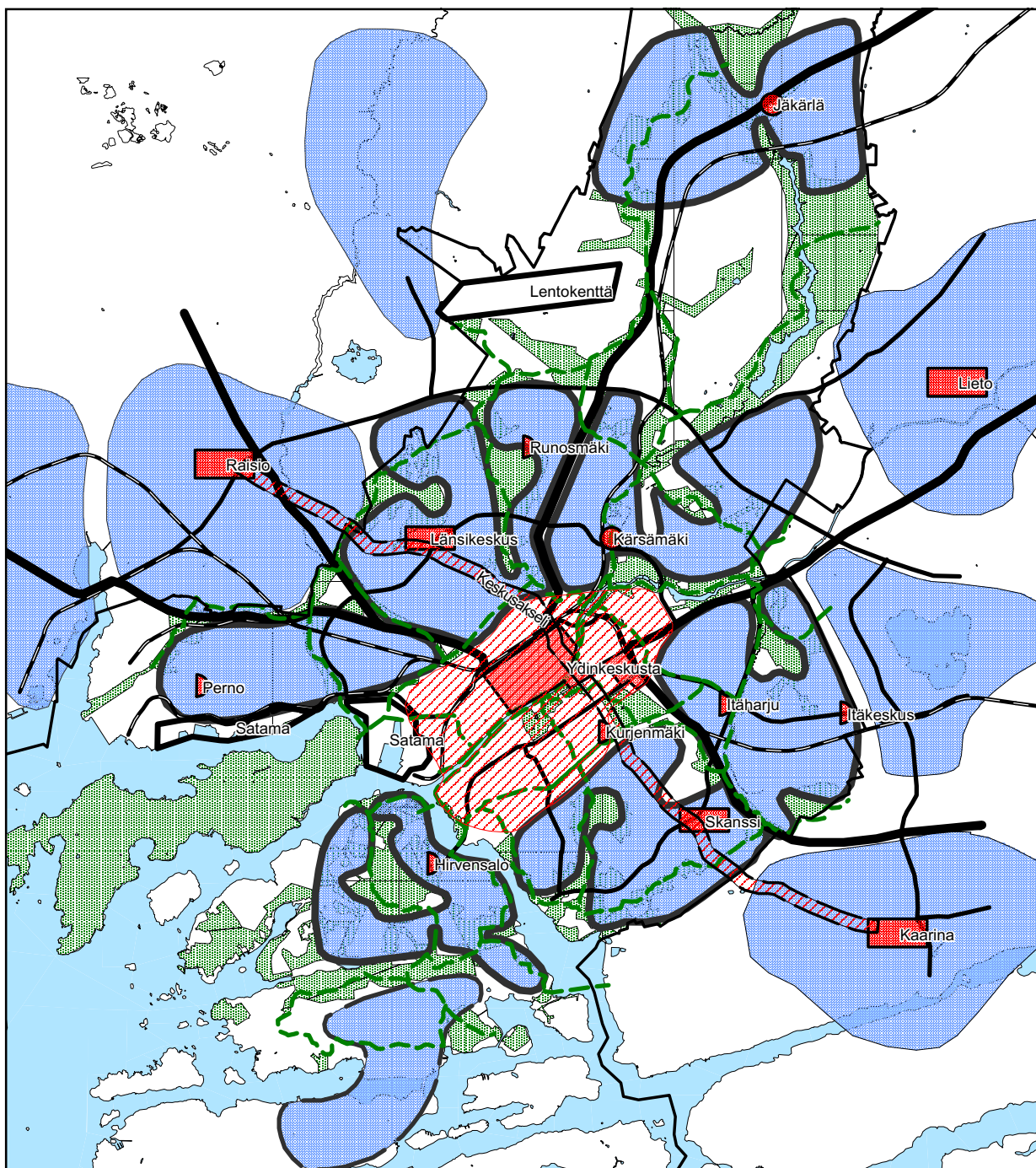
Yleiskaavoituksessa on kuitenkin esitettävä arvio työpaikka-alueiden ja niiden tilantarpeiden kehityksestä sekä Turun että koko kaupunkiseudun osalta. Kestävän kehityksen kannalta on arvioitava työpaikka-alueiden ja asumisen sijoittumisesta aiheutuva liikenne ja joidenkin työpaikka-alueiden mahdollisesti aiheuttamat ympäristöhaitat.

Valtuuston 1997 hyväksymä Turun uuden yleiskaavan työpaikkatavoite (92.700) on jonkin verran pienempi kuin vuonna 1995 hyväksytyn yleiskaavan. Tämä selittyy työllisyyskehityksellä, työpaikkakäsitteen muuttumisella ja tavoitteella, että Turun ympäristökunnat lisäävät työpaikkaomavaraisuutta. Tavoitetta ei esitetä tarkistettavaksi. Työpaikat on nyt jaettu uudelleen neljään pääryhmään. Suuralueittain on arvioitu ainoastaan työpaikkojen kokonaismäärät, koska jo tämän nelijakoisen ryhmittelyn teko suuralueittain sisältäisi erittäin runsaasti arvailua ja epävarmuustekijöitä. **Kuvassa 13** on tarkasteltu myös ympäristökuntien vastaavia tietoja ja tavoitteita.

Luotettavana oletuksena tässä yleiskaavatyössä on pidetty sitä, että perinteisten jalostuksen työpaikkojen määrä ja suhteellinen osuus edelleen selvästi laskevat ja kasvamassa ovat yksityisten palvelujen, logistiikan ja korkean teknologian työpaikkojen määrät. Näitä varten tarvitaan uusia korkealuokkaisia työpaikka-alueita kuitenkin ainakin keskustaan, Hirvensaloon, Helsingintien varteen ja Ohitustien varteen. Työpaikkamäärien ja niiden tilantarpeiden kehitys eivät välttämättä kehity samassa suhteessa, mutta jalostuksen tilantarpeet ovat ilmeisesti suurelta osin tyydytettävissä nykyisillä työpaikka-alueilla ja niillä voimassa olevien kaavojen rakennusoikeuksien puitteissa.

Myös uudessa Turun yleiskaavassa Turun keskusta säilyy kaupunkiseudun ylivoimaisesti suurimpana työpaikka-alueena, vaikka keskustatyöpaikoille luodaankin nykyistä parempia edellytyksiä seudun alue- ja paikalliskeskuksiin. Keskusta-alueen työpaikkaomavaraisuus säilyy n. 250 %:na, kun se Hirvensalon alueella kasvaa vain n. 30 %:iin.

Kohdan 2.7 Työpaikat liiteaineistossa on esitetty tiedot Turun ja Turun kaupunkiseudun kuntien työpaikoista, toimitiloista, niiden kerrosaloista, työpaikkaomavaraisuuksista, työmatkaliikenteestä sekä arviot työpaikkojen määrien, toimitilarpeen ja työpaikkaomavaraisuuksien kehityksestä.



Yhdyskuntarakenne

3. SEKTORIKOHTAISET TAVOITTEET JA RATKAISUT

Uuden maankäyttö- ja rakennuslain mukaan yleiskaavaa laadittaessa huomioonotettavat asiat ovat:

1. yhdyskuntarakenteen toimivuus, taloudellisuus ja ekologinen kestävyys;
2. olemassa olevan yhdyskuntarakenteen hyväksikäyttö;
3. asumisen tarpeet ja palveluiden saatavuus;
4. rakennetun ympäristön, maiseman ja luonnonarvojen vaaliminen;
5. virkistykseen soveltuvien alueiden riittävyys;
6. elinympäristön turvallisuus ja terveellisyys;
7. ympäristöhaittojen vähentäminen;
8. mahdollisuudet liikenteen, erityisesti joukkoliikenteen ja kevyen liikenteen, sekä energia-, vesi- ja jätehuollon tarkoituksenmukaiseen järjestämiseen ympäristön, luonnonvarojen ja talouden kannalta kestävällä tavalla;
9. mahdollisuudet eri väestöryhmien kannalta tasapainoiseen elinympäristöön; sekä
10. kunnan elinkeinoelämän toimintaedellytykset.

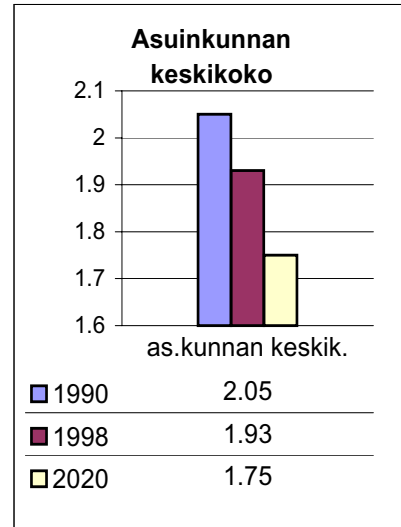
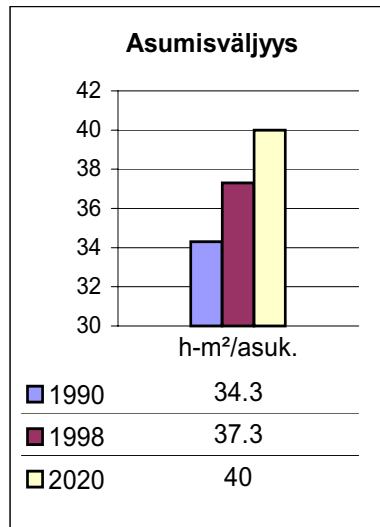
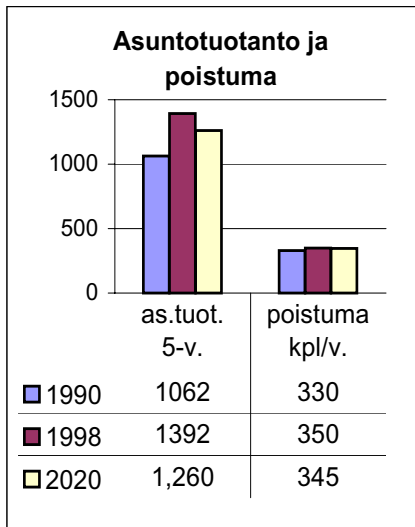
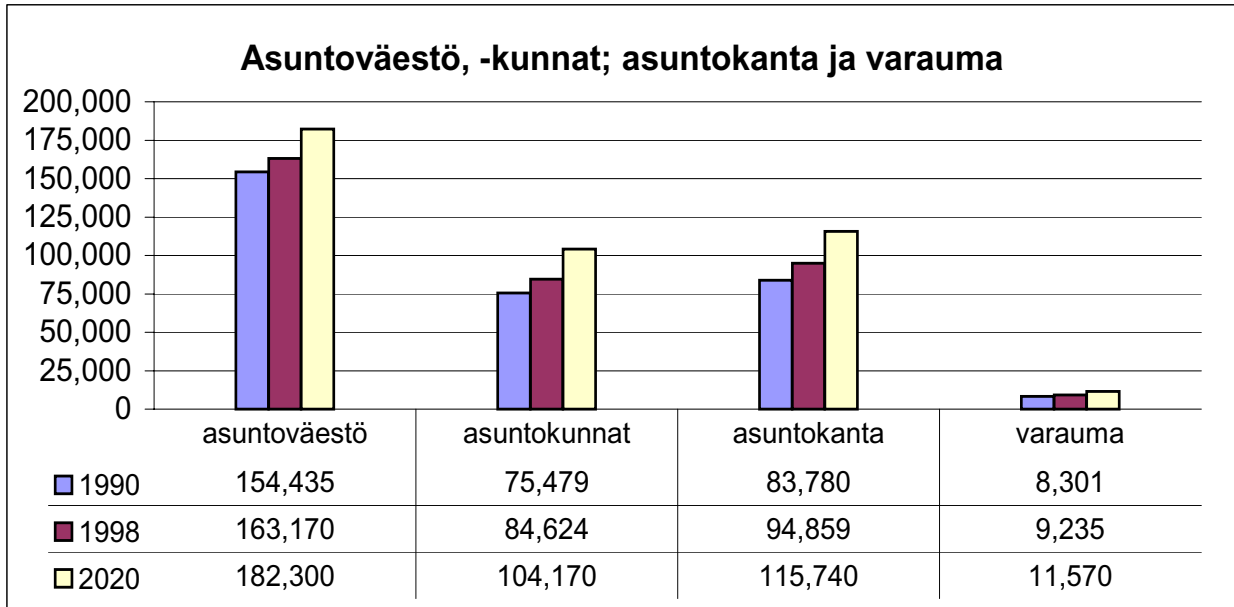
Niistä ympäristön turvallisuutta ja terveellisyyttä käsitellään tämän selostuksen luvussa 4.1 (ympäristövaikutukset) ja kohtaa 9 (väestöryhmien kannalta tasapainoinen elinympäristö) luvussa 4.3 (sosiaaliset ja kulttuurivaikutukset). Muut kohdat käsitellään tässä luvussa 3. Yllä mainitut seikat on selvitettävä ja otettava huomioon siinä määrin kuin laadittavan yleiskaavan ohjaustavoite ja tarkkuus sitä edellyttävät (*Kuva 14*).

3.1 YHDYSKUNTARAKENNE

Toimivan, taloudellisen ja ekologisesti kestävän yhdyskuntarakenteen luominen ja olemassa olevan rakenteen hyväksikäyttö ovat yleiskaavoituksen keskeisimmät tavoitteet. Tällä tarkoitetaan tiivistä ja vetovoimaista kaupunkirakennetta, jossa toimintojen sijoittelulla vähennetään henkilöautoliikenteen tarvetta, säästetään luonnonympäristöä ja vältetään kalliit käyttö- ja investointikutannukset.

Turun keskustan kehittäminen on seudun yhdyskuntarakenteen ja ympäristöhaittojen vähentämisen kannalta tärkeintä. Nykyistä keskustaa täydennysrakennetaan säilyttävän kehittämisen periaatteen mukaan viihtyisyyden ja matkailun edellytysten parantamiseksi. Tehokkaampi rakentaminen sijoitetaan keskustan laiduille entisille työpaikka-alueille. Asukasmäärän säilyttäminen edellyttää lähes kaikkien täydennyskaavoitusalueiden rakentamista tehokkaasti. Kevyen ja joukkoliikenteen aseman parantamiselle ja pysäköintiongelmien ratkaisemiselle luodaan edellytykset. Maanalaisia ratkaisuja on välttämätöntä lisätä.

Raisio ja Kaarina ovat kiinteä osa kaupunkirakennetta. Näiden keskusten kehittäminen on tärkeää. Niiden ja Turun keskustan välisestä ns. keskusakselista tulee myöhemmin keskustatyöpaikkojen, -asumisen ja -palvelujen vyöhyke. Akselin jatkaminen myöhemmin Naantaliin on turvattava. Länsi-keskusta on monipuolistettava ja Skanssin keskuksen rakentamiseen varauduttava myöhemmin. Siitä päätetään osayleiskaavatyön pohjalta seuraavalla yleiskaavakierroksella.



Turku, asuntokanta suuralueittain						
	AP		AK		YHT.	
	1998	2020	1998	2020	1998	2020
suuralue 1	5229	5570	29924	31730	35153	37300
suuralue 2	2306	6110	155	560	2461	6670
suuralue 3	3196	5890	9184	9900	12380	15790
suuralue 4	3914	4970	9770	10120	13684	15090
suuralue 5	1628	2080	3351	3450	4979	5530
suuralue 6	1503	1750	6346	6670	7849	8420
suuralue 7	2496	4400	5557	6410	8053	10810
suuralue 8	1045	1290	4399	5160	5444	6450
suuralue 9	2624	5840	785	840	3409	6680
koko Turku	23941	37900	69471	74840	93412	112740

Luvuissa eivät ole mukana muissa kuin asuinrakennuksissa olevat asunnot, joita v. 1998 oli 3119 ja v. 2020 arvioidaan olevan n. 3000

Lähteet: Tilastokeskus, yk-projektiryhmä

Turun pääosin väljästi rakennettujen lähiöiden rapistuminen estetään. Sosiaalisen ja fyysisen ympäristön parantaminen, asuntojen peruskorjaus ja täydennysrakentaminen ovat välttämättömiä lähiöiden kehittämiseksi. Lähes kaikki tiivistämismahdollisuudet esitetään kaavoitettaviksi tiiviiksi pientaloalueiksi. Lähipalvelujen sekä suuraluekohtaisten aluekeskusten kehittämistä varten yleiskaavassa määritellään niille tavoiteverkko. Asukkailla turvataan mahdollisuus asua mahdollisimman pitkään kotilähiöissään.

Pientalorakentamisen painopiste on edelleen ympäristökunnissa, mutta Turun osuus siitä kasvaa. Kauempana keskustasta olevat täydennysrakentamisalueet toteutetaan pientalovaltaisina. Hirvensalon ja Maarian pientaloalueet tukeutuvat olemassa olevaan yhdyskuntarakenteeseen. Kokonaan uusien alueiden käyttöönottoa lykätään. Suunnittelutarvealueiksi merkittyjä alueita ei kuitenkaan voida pääsääntöisesti asemakaavoittaa ilman yleiskaavan tarkistusta, tai osayleiskaavan laatimista.

Työpaikkarakentaminen ohjataan tukemaan tavoiteltua kaupunkirakennetta. Keskustatyöpaikoille varataan uusia alueita Helsinginkadun-Pansion tien varrelta ja myöhemmin keskusakselilta. Itäharju ja Helsingintien varsi varataan korkean teknologian työpaikkoja varten. Keskustasta muuttaville työpaikoille varataan logistisesti hyviä alueita. Työpaikkoja lisätään myös aluekeskuksissa, ympäristökuntien keskuksissa ja myöhemmin keskusakselilla.

Liikenneverkko palvelee valittua yhdyskuntarakennetta. Toiminnot sijoitetaan niin, että ne ovat mahdollisimman paljon saavutettavissa kevyellä liikenteellä. Joukkoliikenteen kilpailukykyä parannetaan erityisesti keskuksiin suuntautuvassa liikenteessä. Vapaan henkilöautoliikenteen edellytykset turvataan välikehällä ja sen ulkopuolisilla alueilla. Liikenne- ja viherverkot jäsentävät kaupunkirakennetta toimiviksi ja palvelukykyisiksi alakokonaisuuksiksi (*kuva 14* ja liite 3.1).

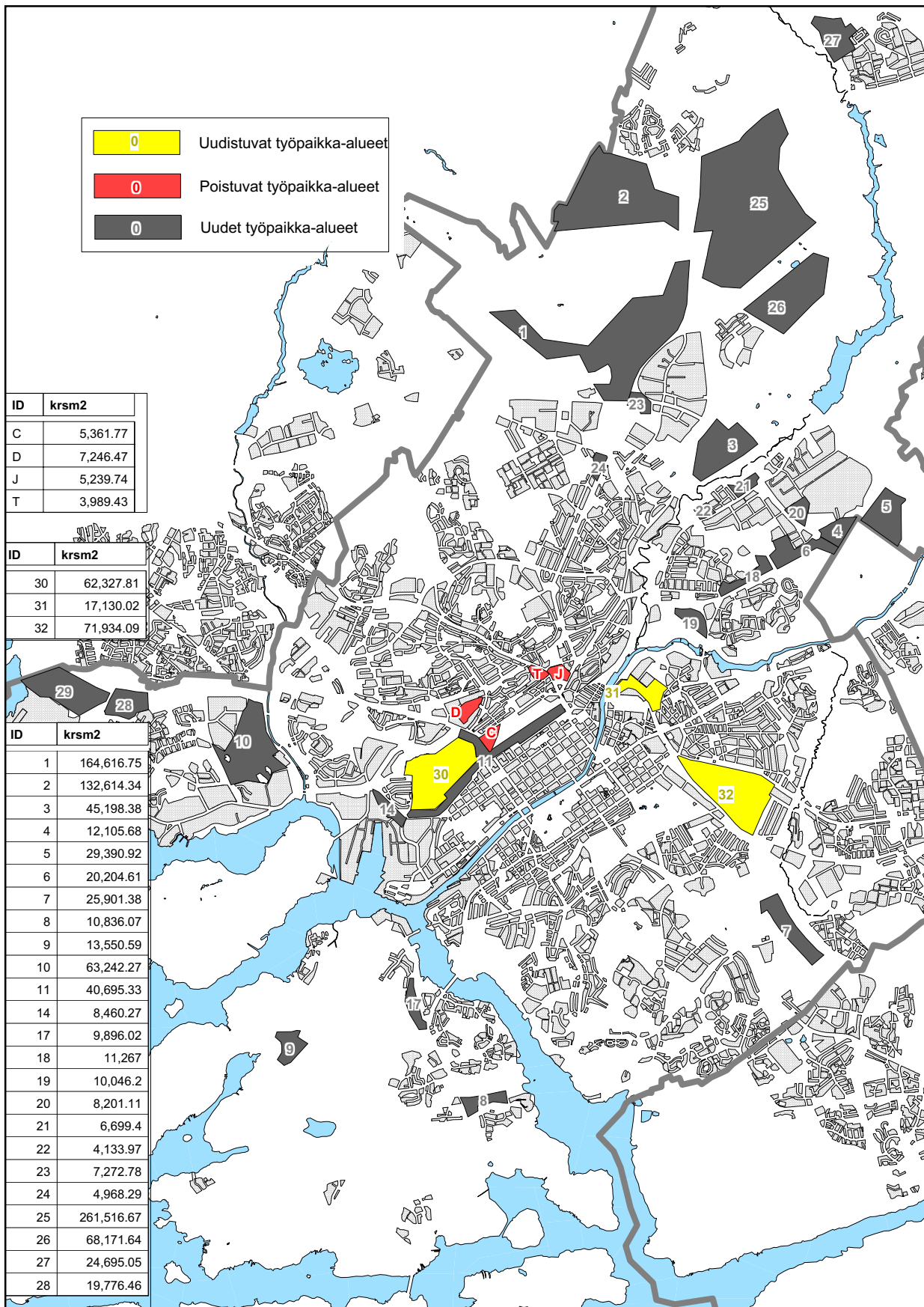
3.2 ASUMINEN

Turun asuntokannan kehitys 1990-luvulla on ollut tuotettujen asuntojen määrien suhteen varsin positiivista ja hallintaperustejakauman suhteen painottunut selvästi aikaisempaa enemmän vuokra-asuntojen suuntaan ja talotyyppijakauman suhteen ollut edelleen selvästi kerrostalopainotteista. Asumisväljyyden kasvu on ollut varsin maltillista.

Tässä yleiskaavassa lähdetään edelleen suhteellisen maltillisista ennusteista asumisväljyyden kasvun ja asuntokunnan huoneisto-, talo- tai hallintamuototyyppijakauman suhteen. Nähtävissä oleva tulotason nousu, asuinkunnan keskikoon lasku ja Turun tulomuuton jatkuminen lisäävät pienten kerrostalovuokra-asuntojen ja isojen pientalo-asuntojen tarvetta. Tavoitteena on, että puolet asuntokerrostalosta ja asukkaista olisi pientaloissa. Tämä edellyttää nykyistä tiiviimpää pientalorakentamista lähiökehälle. Jos keskusakselille vaihtoehtoiset pientaloalueet rakennetaan, tavoite saavutetaan.

Väestö- ja työpaikkatavoitteiden saavuttamisen sekä maankäyttöstrategian kannalta tärkeimmät uudet asuntoalueet, jotka otetaan käyttöön v. 2020 mennessä ovat

- Tehokkaat keskusta-asumisen laajenemisalueista merkittävimmät ovat Korppolaismäessä, Pitkämäessä, Raunistulassa, Pakkarissa ja VR:n alueilla sekä erityisesti Iso-Heikkilässä. Keskustan suuralueelle tulee n. 5000 uutta asuntoa (n. 8500 henk.).



Työpaikka-alueet ja mitoitus

- Lähiökehälle tulee 1900 pientaloasuntoa (n. 4700 henk.) ja n. 3800 kerrostaloasuntoa (n. 6400 henk.). Keskusakselin toteuttaminen lisää kerrostalorakentamista 3850 asunnolla (n. 6500 henk.). Tärkeimmät ovat Skanssin, Katariinan, Pääskyvuoren, Kohmon, Runosmäen, Länsinnummen/-niityn, Jaaninojan, Halisten, Pansion, Pahanien, Vienolan ja Kuninkojan alueet. Keskusakselin ja Itäharjun alueet ovat luonteeltaan keskusta-asumista.
- Hirvensalon suuralueelle rakennetaan monipuolisille ja tiiviille pientalovaltaisille alueille n. 2700 asuntoa (n. 7000 henk.) sekä Arolassa ja Lauttarannassa rakennetaan n. 700 (n. 1200 henk.) kerrostaloasuntoa. Lisäksi Satavaan ja Kakskertaan rakennetaan suunnittelukauden lopulla n. 300 asuntoa (n. 900 henk.). Maarian väljät pientaloalueet mm. Yli-Maariassa ja Koskennurmessa rakennetaan pääosin v. 2010 mennessä sekä Jäkärlän lähialueen ja Paattisten täydennysrakentamisalueet myöhemmin. Suuralueelle tulee 1700 uutta pientaloasuntoa (n. 5000 henk.), kun myös Paattisten osayleiskaavan tarkistus huomioidaan.

Alueitten väestömäärät kasvavat em. lukuja vähemmän, koska niiden nykyinen väestö vähenee. Valitut asuntoalueratkaisut johtavat väestötavoitteiden ylittymiseen keskustassa ja Maariassa sekä alittumiseen itäisillä suuralueilla 4 ja 5. Valittujen alueiden lisäksi voidaan tarvita asuntoalueita v. 2020 mennessä Hirvensalosta, Satavasta, Metsämäeltä, Paimalasta ja Maariasta. Nämä alueet on merkitty yleiskaavassa suunnittelutarvealueiksi ja osa niistä tulee todennäköisesti otettavaksi käyttöön ennen v. 2020.

Asumisen keskeiset alueet, niiden mitoitusperusteet ja asuntojen määrät on esitetty *kuvassa 15* ja liitteessä 3.2.

3.3 ELINKEINOT

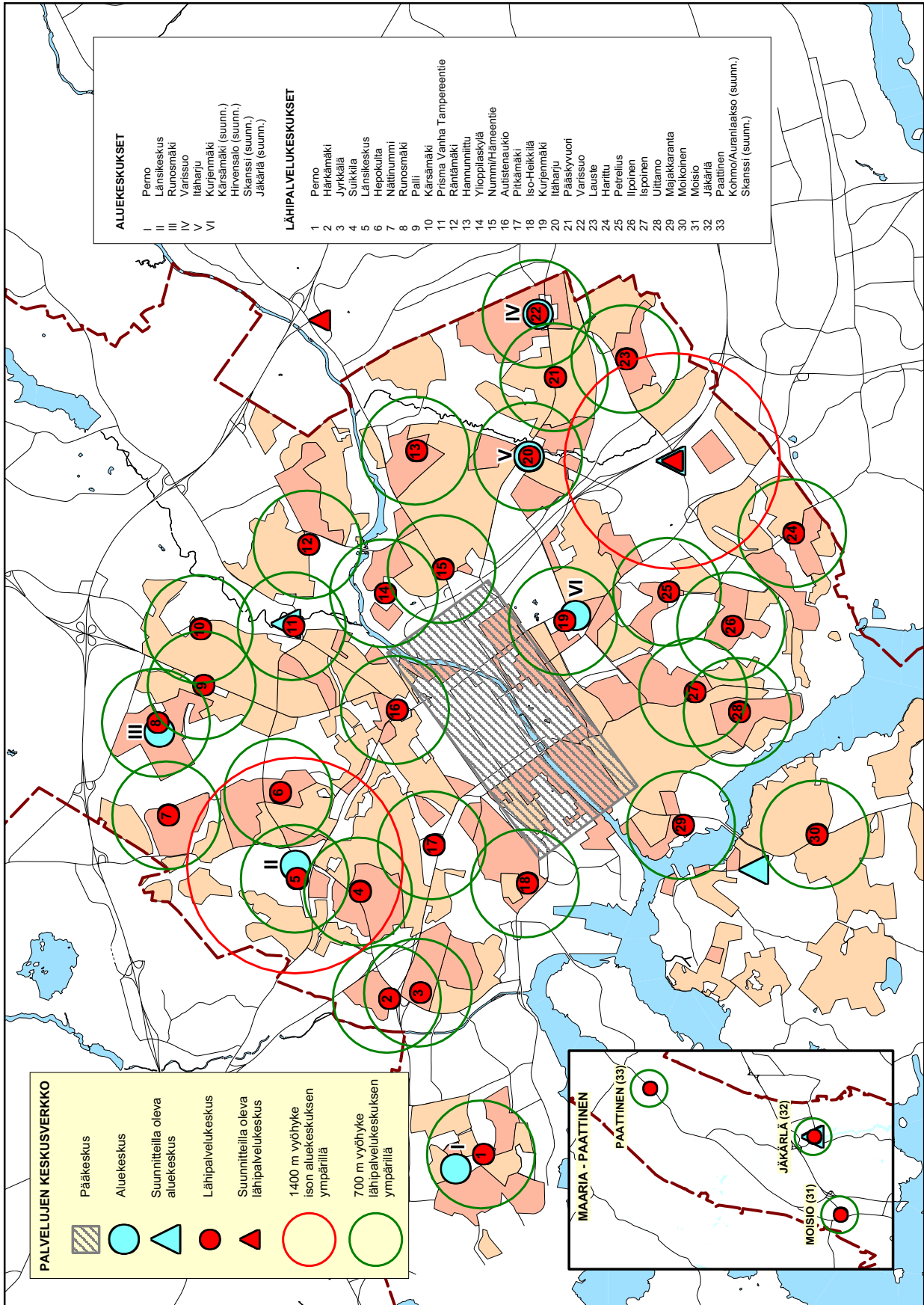
Elinkeinotoiminnan rakennemuutos kuten sisäisten palvelujen ulkoistaminen, yksityisten palvelutyöpaikkojen lisääntyminen ja verkottuminen lisäävät painetta uusien keskustatyöpaikka-alueitten kaavoittamiseen. Näitä on sijoitettu lähinnä Helsinginkadun, Ratapihankadun ja Pansion varteen. Paineet konttoristumiseen kasvavat. Myös aluekeskuksiin ja ympäristökuntien keskuksiin tarvitaan uusia palvelutyöpaikkatontteja samoin kuin myöhemmin keskusakselille.

Valtaosan (n. 12000) Turun työpaikkojen lisäyksestä tapahtuu keskustan suuralueelle ja olemassa oleville tonteille ydinkeskustassa, korkeakoulujen ja teknologiakeskuksen alueella sekä sataman lähialueilla, vaikka työpaikkoja siirtyy muualle asuntorakentamisen tieltä erityisesti Iso-Heikkilästä ja myöhemmin Itäharjulta.

Yleiskaavatyön aikana eräitä asuntoalueiksi suunniteltuja alueita on muutettu työpaikka-alueiksi, jotta ennusteita suurempi työpaikkalisäys olisi mahdollista.

Uusia korkeatasoisia tuotekehitys- ja tuotantoalueita kaavoitetaan jo kaavoitettujen Teknologiakeskuksen ja Biolaakson jälkeen Helsingintien varteen Kupittaaalle, Itäharjulle ja Skanssin alueille.

Ohikulkutien ja Toijalan radan varteen varataan lisää logistisesti vetovoimaisia, ympäristöltään korkeatasoisia ja parempia palveluja sisältäviä työpaikka-alueita tuotannon, kaupan ja liikenteen tarpeita varten.



Lentokentän ja sataman ympäristöön on varattu uusia palvelujen ja teollisuuden alueita, joita kehitetään yhteistyössä kuljetusalan ja teollisuuden kanssa. Samantyyppisiä työpaikka-alueita varataan Pernon telakan läheisyydestä.

Perinteisillä teollisuusalueilla on paljon laajenemismahdollisuuksia. Niiden tiivistämistä ja täydennysrakentamista suositetaan. Uusia, tilaa vaativia ja ympäristöhäiriöitä aiheuttavia alueita on varattu lähinnä Saramäen, Vaisteen ja Topinojan alueilta.

Yleiskaavan lähtökohtana on ympäristökuntien tavoite lisätä työpaikkojaan ja myös työpaikkaomavaraisuuttaan. Niiden keskuksiin sekä Ohikulkutien ja Valtatie 1:n lähialueille kaavoitetaan uusia vetovoimaisia työpaikka-alueita.

Tärkeimmät uudet ja pääosin rakentamattomat nykyiset työpaikka-alueet ja niiden mitoitus on esitetty *kuvassa 16*.

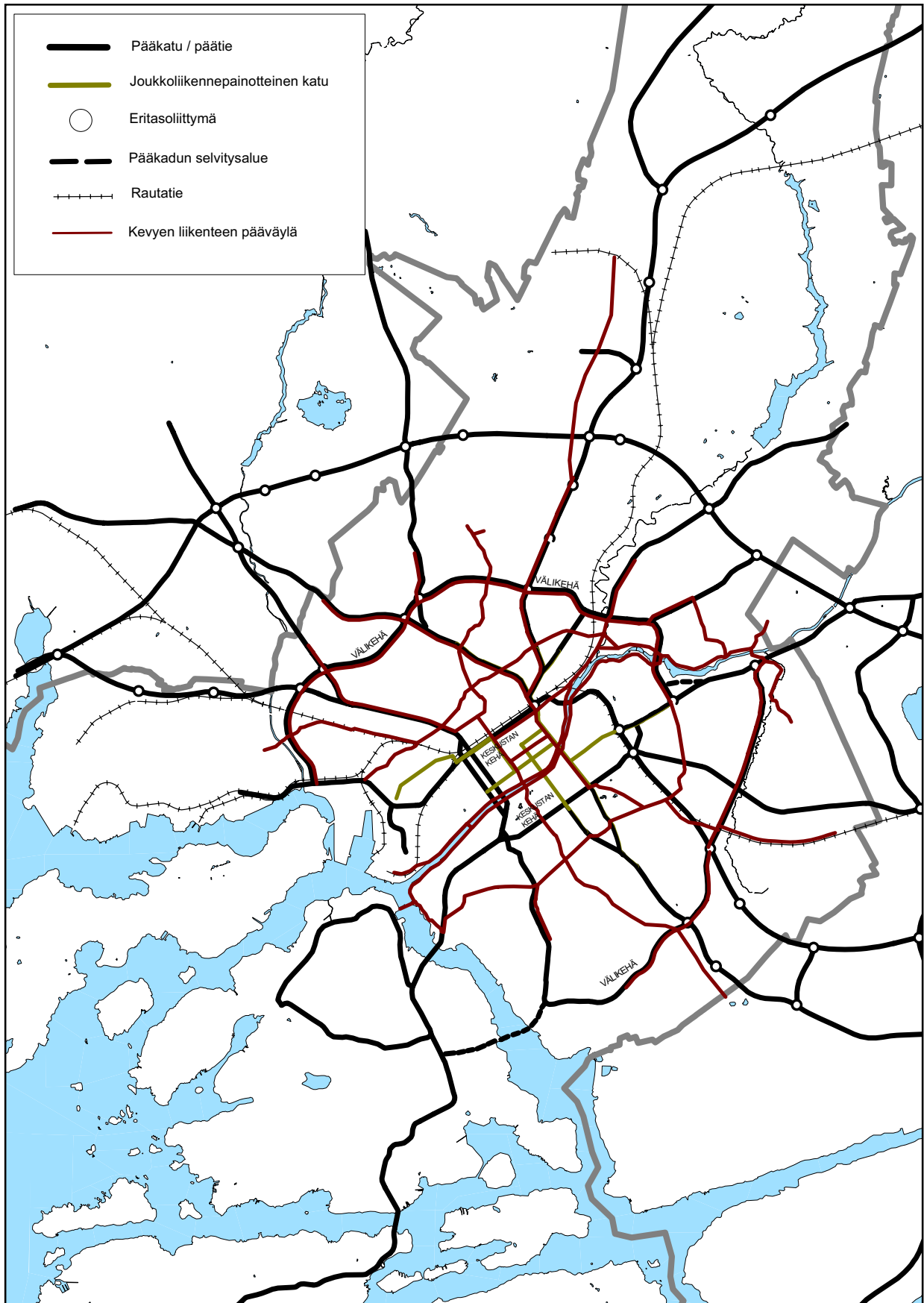
3.4 PALVELUT JA KESKUSVERKKO

Tavoitteena on järjestää palvelut asuntojen ja työpaikkojen suhteen niin, että ne voidaan saavuttaa hyvin kevyen liikenteen yhteyksin ja järjestää edullisesti. Kysymys on optimoinnista liikenne-, järjestämis- ja ympäristökustannusten suhteen. Ongelma on kuitenkin monimutkainen, koska intressit ovat erilaisia ja osatekijöiden ennakointi vaikeaa. Kuntien on yritettävä löytää suunnittelun avulla ratkaisuja, koska ne kantavat pääosan epäonnistumisesta aiheutuvista kustannuksista ja ympäristöhaitoista. Tietotekniikan aiheuttamia muutoksia yhdyskuntarakenteeseen on yritetty arvioida, mutta todennäköisesti riittämättömästi. Muutokset tukevat todennäköisesti keskustan ja hajautuneiden palvelujen kehitystä ja vähentävät alueellisten keskusten merkitystä.

Kaupunkiseutu tarvitsee riittävän suuren ja vetovoimaisen keskuksen. Turun keskusta täyttää vaatimukset, jos sen toimivuus pystytään turvaamaan. Ympäristön laadun ja liikenteen, erityisesti asiointipysäköinnin sekä kevyt- ja joukkoliikennedyhteyksien toimivuuden parantaminen ovat avaintehtäviä. Asukasluvun säilyttäminen ja keskustatyöpaikkojen ohjaaminen myös ydinkeskustan ulkopuolisille vetovoimaisille paikoille ovat muut keskeiset tavoitteet.

Lähipalvelut, erityisesti kaupalliset, ovat vähentyneet viime vuosina niin, että kaavoituksen pohjana olleilta mitoitusnormeilta on pudonnut pohja. Kehitys jatkuu ja myös julkisia palveluja saneerataan niin, että lähipalvelujen saatavuus ja lähiyhteisöjen muodostuminen vaarantuvat. Lähipalvelut, erityisesti vapaa-ajanpalvelut, ja kaupunginosien rakenne järjestetään niin, että ne muodostavat 2-3000 asukkaan väestöpohjalla mahdollisimman paljon kävelyetäisyydellä olevia, koottuja lähipalvelupisteitä. Niiden verkko ja tavoitteellinen sisältö on esitetty liitteessä 3.3 ja *kuvassa 17*. Niiden aluevaraukset sisältyvät yleiskaavan asuntoaluevarauksiin.

Suurempaa väestöpohjaa vaativia palveluja hajakeskitetään kaupunkirakenteellisista syistä alakeskuksiin, joiden väestöpohjan on oltava 15-20.000 ja niiden lähialueen yli 4000. Vetovoimaisemmat aluekeskukset tarvitsevat riittävän etäisyyden, vähintään 20.000 asukasta omalla alueellaan ja lisäksi hyvän saavutettavuuden. Ympäristökuntien keskusten lisäksi Länsikeskus ja Skanssi voidaan kehittää kaupallisesti voimakkaiksi aluekeskueksiksi. Hirvensalon ja Jyrkkälän-Pernon suuralueet ovat liian pieniä aluekeskusten pohjiksi. Lisäksi vajavaisia alakeskuksia ovat suuralueittensa toiset keskukset Kupittaaalla, Itäharjulla ja Runosmäessä. Alakeskukset sijoittuvat pääosin ns. välikehän ja keskustan johtavien joukkoliikennepainotteisten pääkatujen liittymien ympäristöön. Vain Varissuon, Runosmäen ja Pernon lähinnä julkisia palveluja sisältävät keskukset sijaitsevat tästä periaatteesta poikkeavasti.



Alakeskukset on merkitty yleiskaavaan. Niihin voidaan sijoittaa maankäyttö- ja rakennuslain mukaisia suurmyymälöitä. Päivittäistavarakauppa on näiden keskusten kehittämisen veturi, mutta sitä joudutaan säätelämään, jotta lähipalvelut eivät kuole. Julkisten palvelujen hajakeskittämisellä tuetaan keskusten muodostumista (uudet Y-varaukset on sijoitettu keskusten yhteyteen) ja niihin varataan tilaa myös yksityisille palveluille ja työpaikoille. Myös yli 2000 m² lähikaupat on merkitty kaavaan C-alueiksi, joita ei laajenneta.

Liitteessä 3.3 käsitellään palveluja ja keskusverkkoa, julkisia palveluja sekä lähikauppaa ja -palveluja ja liitteessä 3.31 kaupan suuryksiköitä. **Kuvassa 17** on esitetty tavoitteellinen keskusverkko.

3.5 LIIKENNE

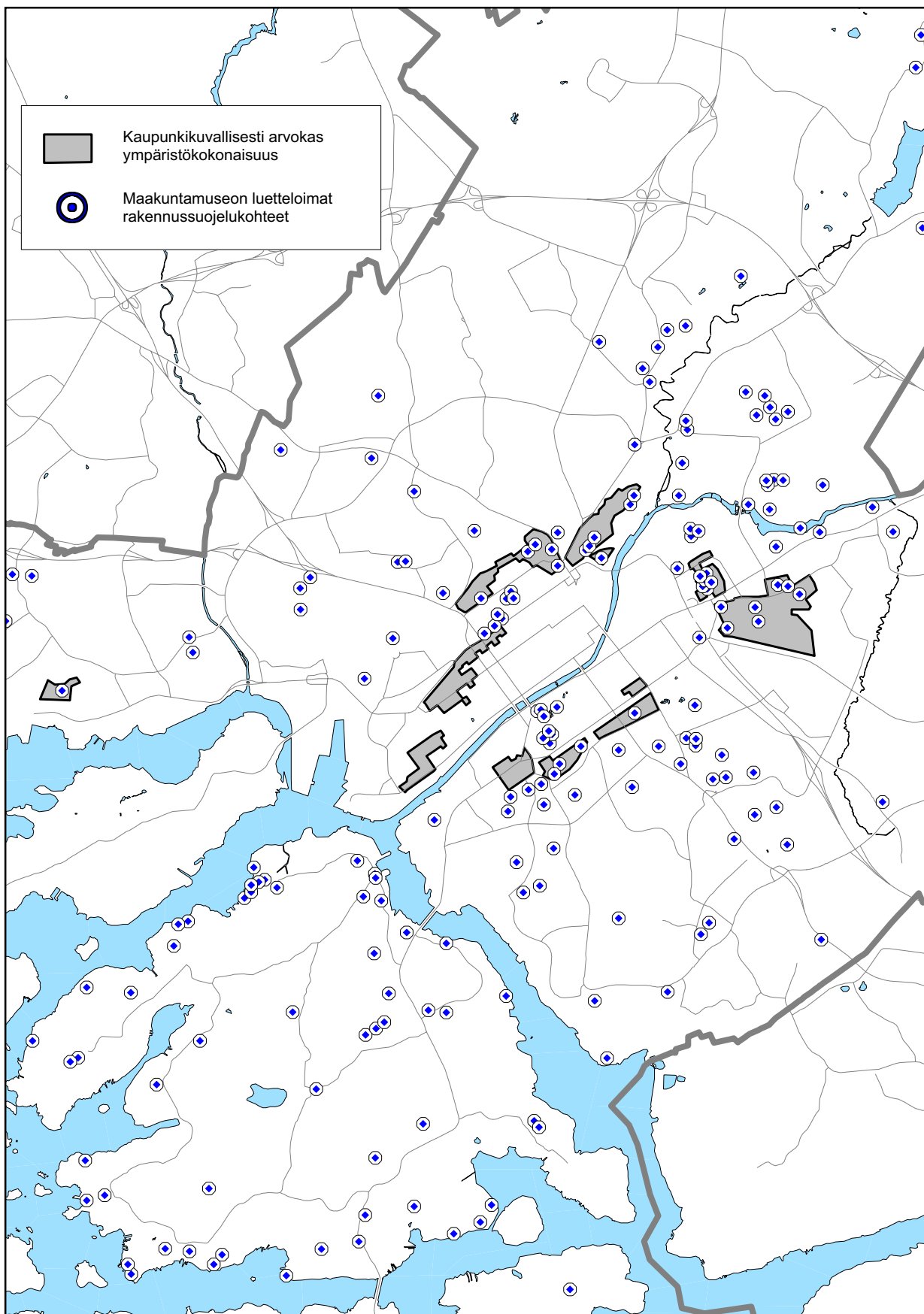
Henkilöliikenteen suorite tulee kasvamaan Turussa vuoteen 2020 mennessä n. 40 %:lla. Kasvusta neljännes aiheutuu seudun asukasmäärän kasvusta ja muu osa kasvusta aiheutuu asukaskohtaisen liikennesuoritteen kasvusta. Liikenne kasvaa erityisesti vapaa-ajan ja työaikana tehtävien matkojen osalta. Kapasiteettia ei tarvitse lisätä vastaavasti koska nykyistä liikenneverkkoa käytetään tällöin tasaisemmin.

Autoilulle suotuisissa olosuhteissa henkilöauto on nopeuden ja vaivattomuuden suhteen käyttäjälleen useimmilla matkoilla ylivoimainen kulkutapa. Tämä aiheuttaa painetta henkilöauton merkityksen kasvuun liikenteessä. Henkilöauto mahdollistaa asutuksen hajautumisen ja asutuksen hajautuminen puolestaan edesauttaa henkilöautoilun lisääntymistä.

Jatkuvasti lisääntyvästä henkilöautoilusta aiheutuva melu ja pakokaasut sekä kasvava tilantarve ovat vakava uhka kaupungin viihtyisyydelle ja ympäristölle. Yleiskaavan liikenteellisissä tavoitteissa onkin asetettu etusijalle joukko- liikenteen ja kevyen liikenteen olosuhteiden kehittäminen, jotta henkilöauto- liikenteen osuus matkoista ei kasvaisi. Tämä edellyttää yhdyskuntarakenteen tiivistämistä, joukkoliikenteen ja kevyen liikenteen olosuhteiden parantamista ja erityisesti työmatkaliikenteen ohjaamista joukkoliikenteeseen.

Yleiskaavan joukkoliikenteen käyttöä edistävässä ja kevyttä liikennettä suosivassa liikennepolitiikassa katutilan viihtyisyys on liikenteellisten tavoitteiden kanssa tasavertaisessa asemassa. Liikenneväylästä on osalta yleiskaavassa on esitetty (**kuva 18**):

- välikehä ja sen ulkopuolisten alueiden päätie ja -katuverkko myöhempiä kehittämistä varten jätettävien varauksineen. Tällä liikenneverkon osalla pyritään myös henkilöautoilun kannalta suotuisiin liikennöintiolosuhteisiin
- keskustan kehä, jonka muodostavat Ratapihankatu, Helsinginkatu, Itäinen Pitkäkatu ja Puistokatu/Koulukatu ja joka palvelee pääosin keskustaan suuntautuvaa henkilöautoliikennettä
- keskustan kehän ja välikehän väliset säteittäiset pääkadut, joiden joukkoliikenteelle tärkeillä osuuksilla huolehditaan ensisijaisesti joukkoliikenteen sujuvuudesta
- keskustan kehän sisäpuoliset pääkadut, joiden liikennejärjestelyissä joukkoliikenteen ja kevyen liikenteen tulee olla selkeästi etusijalla



Suojeltavat aluekokonaisuudet ja rakennussuojelukohteet

- keskusakselivaraus, jolla joukkoliikennettä suositetaan ja jolla myöhemmin voidaan toteuttaa pikaraitiotie (ratojen lähiliikenne ei näytä mahdolliselta)
- kevyen liikenteen pääväylästä, johon sisältyvät, nykyistä pääkatujen varsilla sijaitsevaa väylästä täydentävät, viihtyisään kaupunkiympäristöön sijoitetut uudet kevyen liikenteen pääväylät.

Yleiskaavan liikenteellisten tavoitteiden saavuttaminen edellyttää liikenneverkkojen kehittämisen lisäksi voimakkaita joukkoliikennettä suosivia toimenpiteitä, kuten joukkoliikenteen imagon ja palvelutason parantamista sekä joukkoliikenne-etuuksien laajamittaista käyttöönottoa liikennevalo-ohjauksessa. Lisäksi on keskustan pysäköintipaikkatarjontaa suunnattava erityisesti asukas- ja asiointipysäköinnin käyttöön ja työmatkaliikenteen pysäköintiä rajoitettava.

Yleiskaavan liikennejärjestelmä perustuu seudullisesti laadittuun liikennejärjestelmäsuunnitelmaan, jonka yhteenvedoraportti on liitteenä 3.4.

3.6 RAKENNETTU YMPÄRISTÖ

Turun arvokkaimpia alueita historiallista keskustaa, Aurajokivartta ja pääosaa ydinkeskustasta kehitetään säilyttävän kehittämisen periaatteiden mukaan kaupungin olohuoneena. Muita samanlaisia alueita ovat keskustaa ympäröivä omakotialuekehä ja Ruissalon rakennukset ympäristöineen.

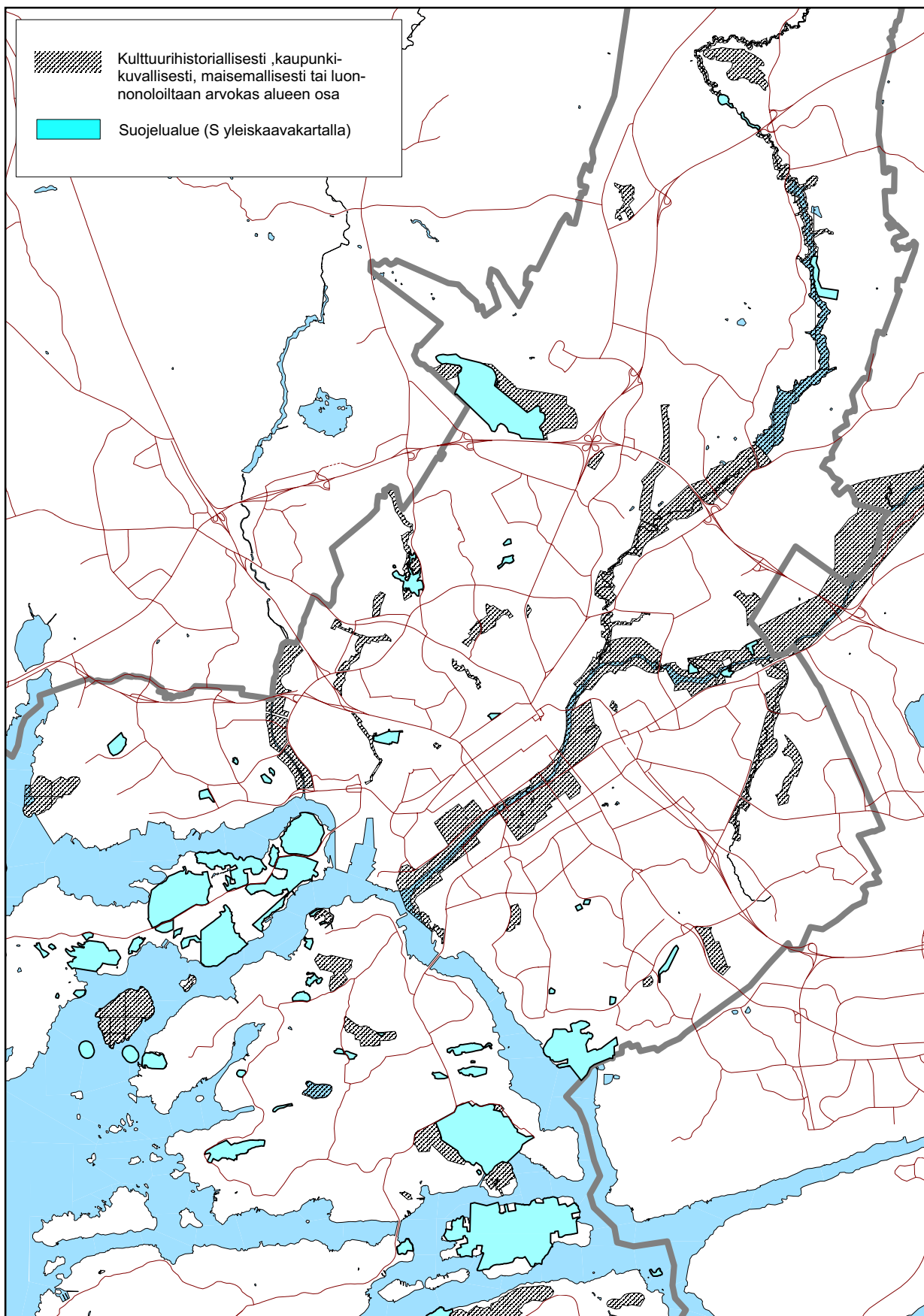
Rakennetun ympäristön kehittämisessä ovat keskustan ja Aurajokivarren lisäksi tärkeimmät muut rakennetun ympäristön ja kaupunkikuvan kehittämiskohteet:

- välikehän sisäpuolisten ruuhkautuvien pääkatujen ja niiden varsialueiden kehittäminen
- pääteiden ja välikehän kaupunkikuvaa parantava melusuojaus ja niiden ympäristön sekä muiden maisemavaurioalueiden parantaminen
- lähiöiden ja erityisesti niiden keskustojen ympäristön parantaminen.

Kuvassa 19 on esitetty niiden lisäksi myös kaupunkikuvallisesti arvokkaat ympäristökokonaisuudet, joilla tapahtuvat muutokset on tehtävä niin, ettei alueen kaupunkikuvallisia tai maisemallisia arvoja turmella.

Rakennussuojelulailla suojeltavia rakennuksia tai aluekokonaisuuksista ei tule merkittävästi lisätä. Suojelu tulee tapahtumaan asemakaavoilla. **Kuvassa 19** on esitetty merkittävimmät nykyiset ja suojeltavat aluekokonaisuudet. Yksityiskohdaisemmin maakuntamuseon luettelomat rakennussuojelukohteet on esitetty liitteessä 3.5. Kulttuurihistoriallisesti tai rakennustaiteellisesti arvokkaiden kohteiden säilyminen ratkaistaan vasta asemakaavoissa, mutta niiden suojelua ei saa vaarantaa ennen asemakaavojen laatimista.

Saastuneista maista on laadittu erillinen selvitys. Asemakaavoituksessa huomioidaan niiden eliminointi.



3.7 MAISEMA JA LUONNONARVOT

Yleiskaavatyötä varten laadittiin virkistys-, viheralue- ja maisemajärjestelmäsuunnitelma. Aluearkkitehdit kehittivät sitä suuralueittaisissa kaavarunkotarkasteluissaan. Suunnitelma on liitteenä 3.6. Suunnitelmassa on osoitettu maiseman kannalta eri käyttötarkoituksiin soveltuvat ja rakentamisen ulkopuolelle jätettävät alueet. Yleiskaavaa on laadittu em. suosituksen pohjalta niin, että siinä esitetään vain merkittävimmät kohteet kuten Aurajoen kansallismaisema, Ruissalon peltoalueet ja Vähäjokilaakson-Maarian altaan alueet, *kuva 20*. Yksittäiset arvokkaat maisemat suojellaan asemakaavoilla.

Ympäristövirasto on laatinut ehdotuksen varattavista luonnonsuojelulain mukaisista suojelukohteista sekä luonnonympäristöltään arvokkaista alueista. Edelliset on merkitty sellaisenaan aluevarauksina yleiskaavaan ja jälkimmäiset rastereina, joiden aluevaraukset ratkaistaan yksityiskohtaisemman kaavoituksen yhteydessä.

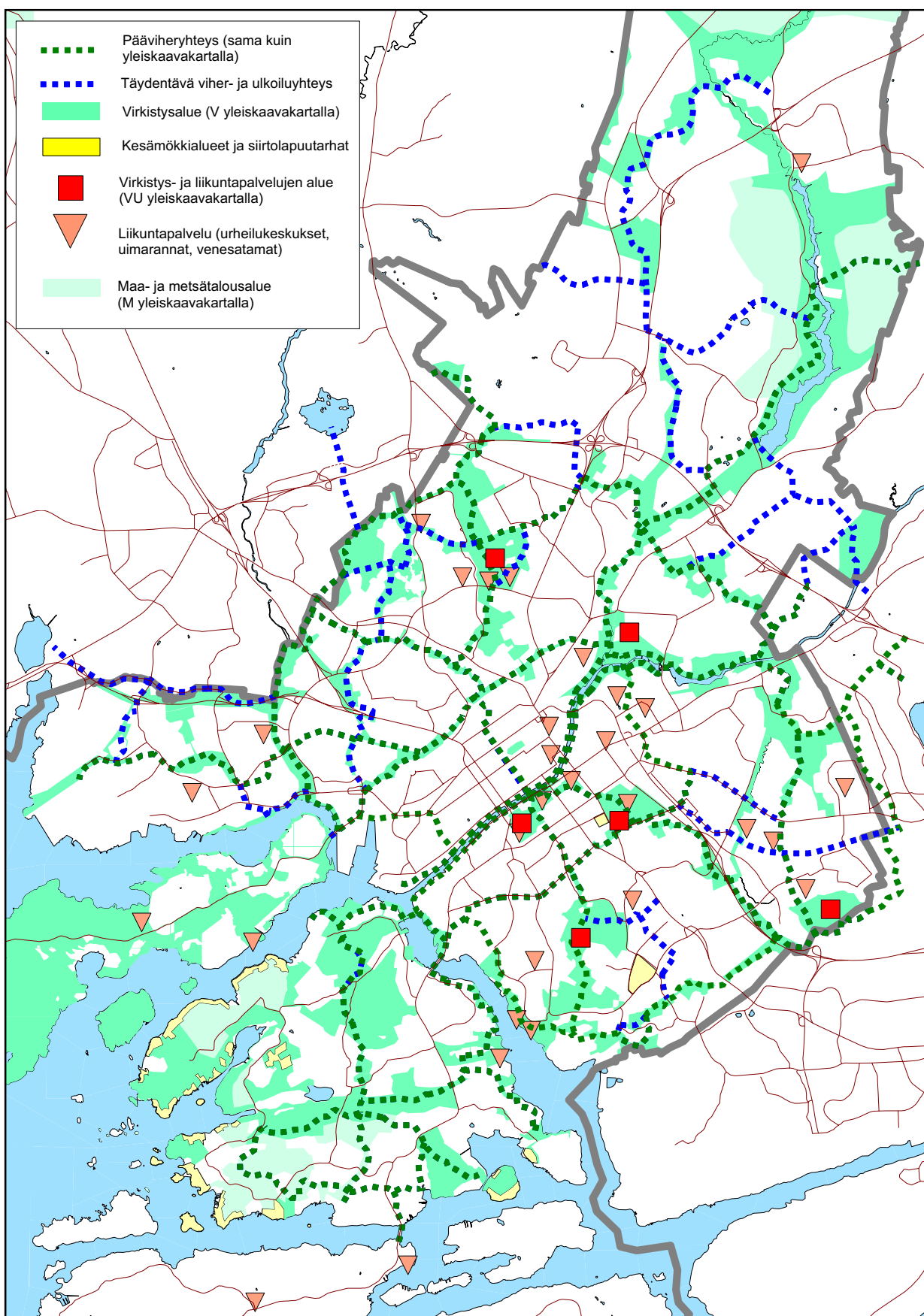
Luonnonsuojelulailla tai kaupungin omin päätöksin suojellut luonnonsuojelualueet sekä luonnonympäristöltään arvokkaat alueet on esitetty yleiskaavassa. Varaukset ovat yhdenmukaisia seutukaavaluonnoksen kanssa. Vanhaan yleiskaavaan nähden on tehty luonnonsuojelulaista johtuvia muutoksia ja ympäristönsuojelulautakunnan hyväksymään luonnonsuojelullisesti arvokkaiden kohteiden luetteloon kuuluvia lisäyksiä.

Yksittäiset arvokkaat luonnonsuojelukohteet päätetään asemakaavoissa tai osayleiskaavoissa. Ne on esitetty liitteessä 3.6 eikä niiden suojelua saa vaarantaa ennen kaavojen valmistumista. Muut luontosuhteitaan tai maisemaltaan arvokkaat alueet sisältyvät yleiskaavan virkistys- tai maa- ja metsätalous-alueisiin, joiden hoidossa suojelutavoitteet otetaan huomioon.

Natura-alueet on esitetty yleiskaavassa ja yleiskaavan vaikutuksista Pomponrahkan ja Ruissalon lehtojen Natura-alueisiin on teetetty Turun kaupungin toimesta erillisselvitys, joka muodostaa yleiskaavan liitteen 3.6.1. Kaupungin käsityksen mukaan selvitykset osoittavat, että yleiskaavalla ei ole merkittäviä haitallisia vaikutuksia Turun Natura-alueisiin.

Täydennysrakentamisalueet sijoitetaan siten, että luonnon arvot säilyvät. Suurimmat muutokset luonnonympäristöön aiheutuvat Hirvensalon rakentamisesta, jonka osayleiskaavassa on päätetty toisaalta hyvin laajasta ja monipuolisesta luonnon- ja maisemansuojelusta. Myös muille luonnonympäristöä merkittävästi muuttaville alueille Kakskertaan ja Paattisille laaditaan uudet osayleiskaavat.

Turun merellistä luonnetta korostetaan jättämällä rakentamatta Ruissalon lisäksi Hirvensalon ja Kakskerran länsiosat. Ruissalosta ja sen puoleisista Hirvensalon rinteistä muodostetaan kaupunkipuisto.



Viherverkko ja virkistysalueet

3.8 VIRKISTYS

Virkistysalueiden ja -verkon suunnittelun periaatteina ovat olleet alueiden hyvä sijoittuminen erityisesti asuntoalueisiin nähden, alueiden hyvä liittyminen yhteysverkkoon sekä maisemallisten tekijöiden huomioonottaminen. Suunnittelussa on käytetty hyväksi kaikki tiedossa oleva reittejä ja alueita koskeva paikkatietoaineisto, aluearkkitehtien, liikennesuunnittelun ja maisemasuunnittelun paikallistuntemus ja suunnitelmat sekä yleiskaavan maisemaselvityksen (liite 3.6) perustiedot, analyysit ja suunnittelusuositukset. Yleiskaavassa ei esitetä asuntoalueiden sisäisiä virkistysalueita eikä -yhteyksiä.

Viherverkon rungon muodostavat:

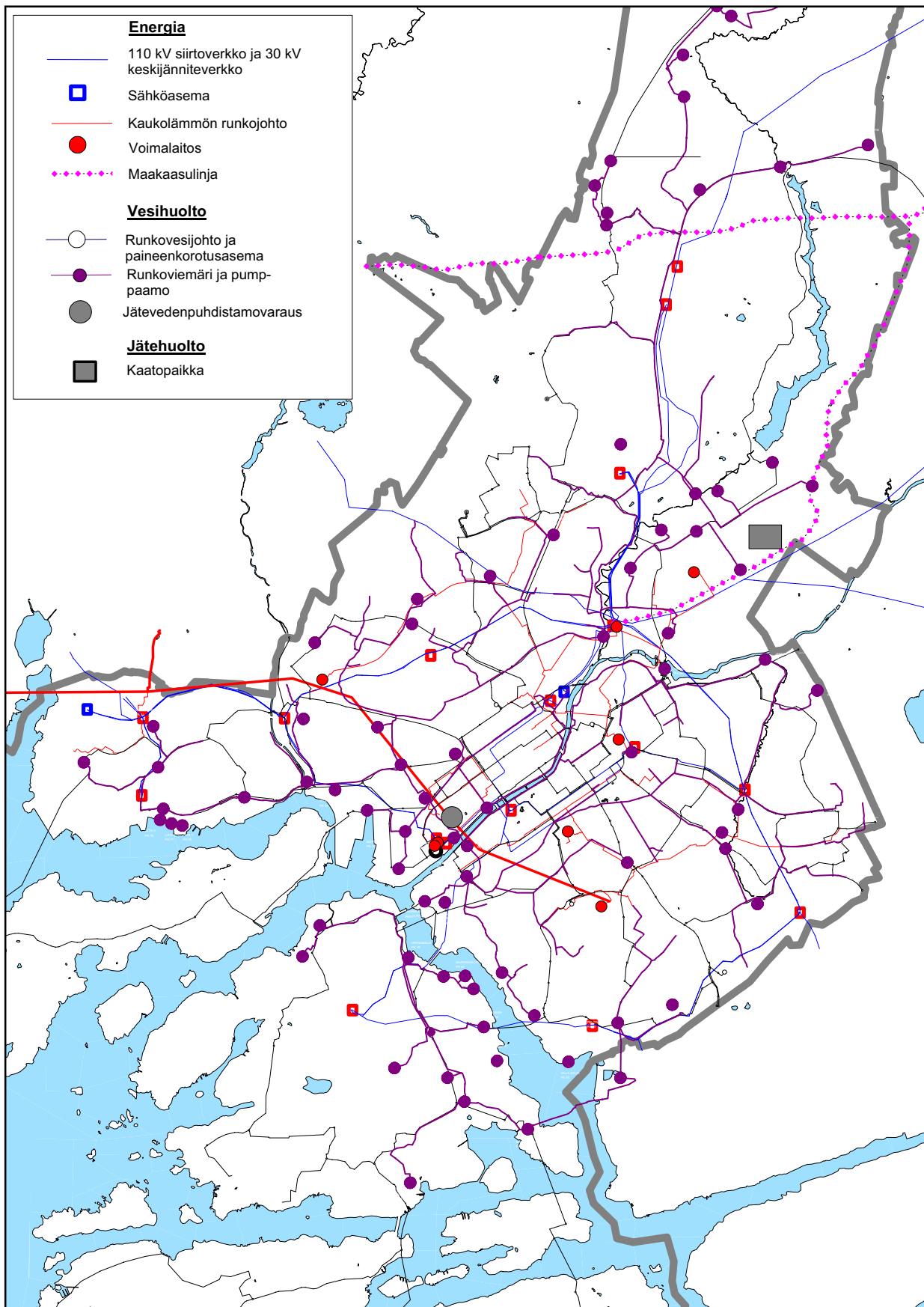
- luonnonmukaiset kevyen liikenteen pääyhteydet
- keskustasta säteittäisesti lähtevät viheryhteydet, joihin liittyvät lähiökehän sisäpuolella luonnonmukaiset, yli 100 ha:n ulkoilupuistot
- kehämäiset kaupunkirakennetta jäsentävät viher- ja ulkoiluyhteydet keskustan suuralueen ja lähiökehän ulkoreunoilla. Ne yhdistävät isoja ulkoilupuistoja tai reittejä.

Sen lisäksi yleiskaavan virkistysalueita ovat (*kuva 21*):

- urheilukeskukset, uimarannat ja venesatamat
- kesämökkialueet ja siirtolapuutarhat
- Ruissalon ja Maarian altaan isot ulkoilualueet sekä niiden välinen akseli
- yleiset ja järjestöjen ylläpitämät virkistyspalvelut tonttialueilla.

Urheilukeskuksien ja liikuntapalvelujen rakentamismahdollisuuksia sisältyy urheilukeskusten V_u-alueisiin ja palvelujen P_k- ja P_y-alueisiin.

Liitteessä 3.7 on tarkemmin kuvattu virkistysalueita ja -verkkoa sekä urheilualueita.



Kunnallistekniikan verkko

3.9 KUNNALLISTEKNIikka

Tässä tarkastelussa kunnallistekniikkaan luetaan:

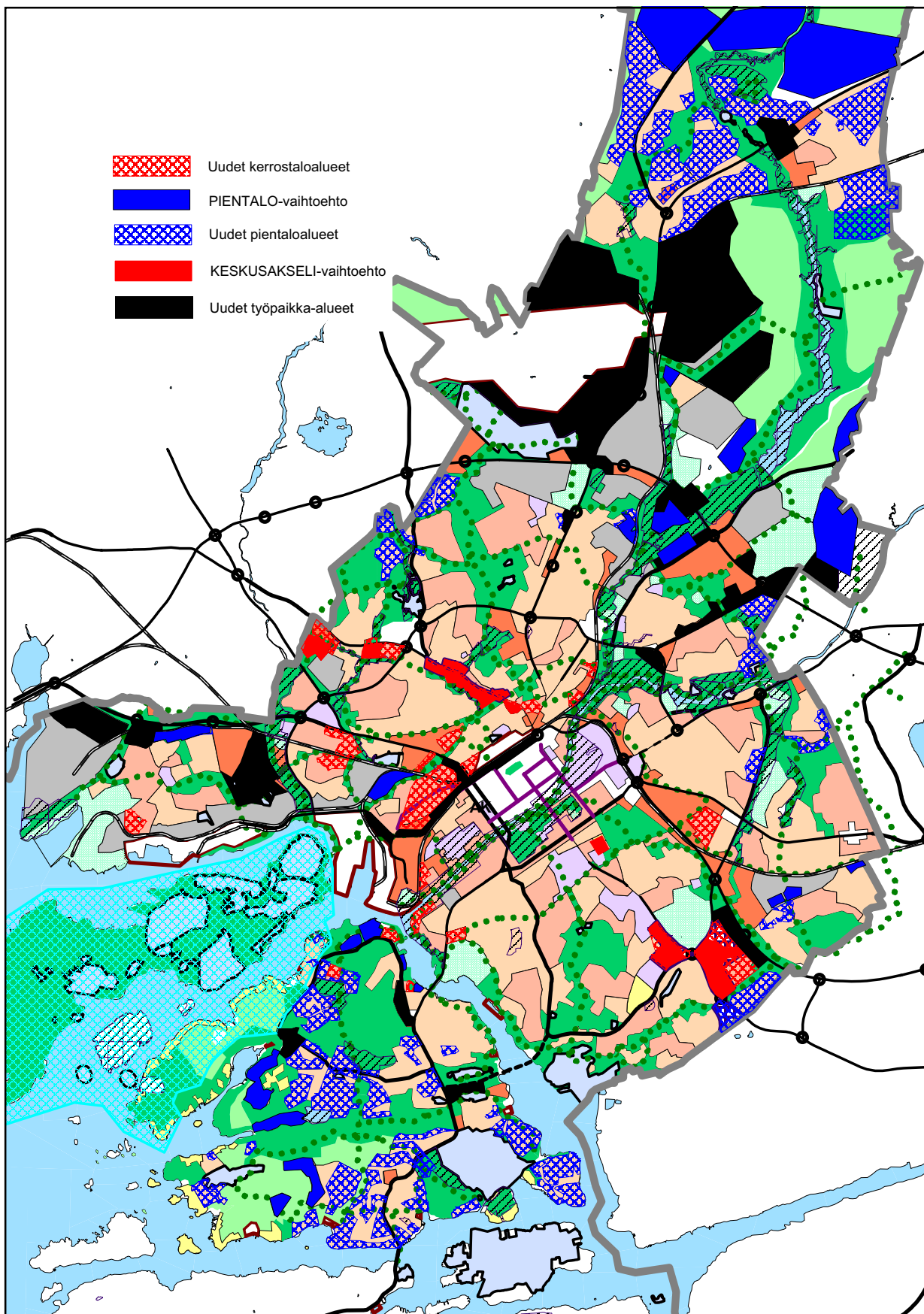
- energianhuollon runkoverkot ja laitokset
- vesihuollon runkoverkot ja laitokset
- jätehuollon laitokset ja lumenkaatopaikat
- tietoliikenteen runkoverkot ja laitokset
- tukikohdat, varikot yms.

Kuvassa 22 on yhteenvedot nykyisistä runkoverkoista ja uusista yhteys- ja laitostarpeista. Asianomaiset laitokset pitävät enenevässä määrin yllä verkosto- ja koskevaa paikkatietoaineistoa, joka on yksityiskohtaisena ja ajantasaisena saatavissa tarvittaessa niiltä. Liitteessä 3.8 on lyhyt yhteenvedo näistä verkostoista sekä niiden kehittämissuunnitelmista.

Kunnallistekniikan verkostot pääosin valmiita. Kaavataloudellisista syistä maankäytön lisäykset ohjataan nykyisten, käyttämätöntä kapasiteettia omaavien verkostojen läheisyyteen. Isoja ns. kynnysinvestointeja aiheutuu vain jätevedenpuhdistamosta ja tekopohjaveden hankinnasta.

Merkittävimmät yleiskaavatasoiset ratkaisut ovat:

- maakaasuputkivaraukset
- uuden voimalan varaus Topinojalle
- Linnankadun voimalaitoksen poistuminen 2010-luvulla
- jätteenkäsittely nykyisillä paikoilla v. 2020 saakka
- seudullinen jätevedenpuhdistamo Kakolan kalliossa
- toinen tekopohjavesiputki Paattisten kautta Turkuun (liite 3.8.1).



4. YLEISKAAVAN VAIHTOEHDOT JA VAIKUTUKSET

Asukkaiden kuulemista ja vaikutusten arviointia varten muodostettiin valtuuston hyväksymän maankäyttöstrategian pohjalta kaksi yleiskaavavaihtoehtoa, joista pyydettiin myös lautakuntien, valtion viranomaisten ja muiden asiantuntijoiden lausuntoja (*Kuva 23*).

Keskusakselivaihtoehto korosti kestävän kehityksen tavoitteiden mukaista kaupunkirakenteen tiivistämistä joukkoliikennepainotteiselle keskusakselille. Pientalovaihtoehdossa haettiin vetovoimaisia asuntoalueita nykyisen kaupunkirakenteen laajennuksina.

Molemmissa vaihtoehtoissa oli yhteistä strategian mukaiset vetovoimaiset työpaikka-alueet, tiiviit kerrostaloalueet keskustan muuttuvilla työpaikka-alueilla ja lähiökehän täydennysrakentaminen tehokkailla pientaloalueilla sekä lähes samanlaiset liikenne-, viher-, suojelu- ja kunnallistekniikan verkostot.

Kaupunginhallitus hyväksyi laajan kuulemis- ja lausuntokierroksen jälkeen yleiskaavaehdotuksen pohjaksi lähempänä keskusakselivaihtoehtoa olevan ratkaisun, jossa oli karsittu pois kalliimmat ja vaikeimmat pientaloalueet sekä keskusakselin poistavan saneerauksen alueita. Osa pientalovaihtoehdon aluevarauksista on jätetty yleiskaavaan suunnittelutarvealueiksi. Vaihtoehtoja ja niiden vaikutuksia ja käsittelyä on kuvattu liitteessä 3 ja seuraavissa luvuissa.

4.1 YMPÄRISTÖVAIKUTUKSET

Turun yleiskaavaa-2020 on valmisteltu varsin kiinteässä yhteistyössä Varsinais-Suomen liiton kanssa rinnakkain ja aikataulullisesti yhteen sovitettuna Turun kaupunkiseudun taajamaseutukaavan - maakuntakaavan - valmistelun kanssa. Tämä yleiskaava onkin käytännössä osa kaupunkiseudun maakuntakaavaa, joskin esitystarkkuus ja -tapa joiltakin osin poikkeavat. Keskeiset mitoituslähtökohdat, suojeluinventoinnit, virkistys- ja viheralueverkostot, suunnitellut kansalliset kaupunkipuistot ja kansallismaisema-alueet ja liikenne- ja yhdyskuntaverkosto ovat yhtenevät valmisteilla olevan maakuntakaavan kanssa.

Kaupunkirakenteen kannalta keskusakselivaihtoehto on enemmän tavoitteiden mukainen. Se tiivistää yhdyskuntarakennetta Turussa sekä Raision ja Kaarinan keskusten välillä. Se voi kuitenkin johtaa rakenteen hajaantumiseen seudullisesti, jos pientaloasuntojen kysyntä kasvaa. Keskusakseliin kuuluvien Länsikeskuksen ja Skanssin keskuksen kehittäminen voivat haitata Raision ja Kaarinan keskusten kehittämistä, mutta niiden toteuttamistavalla ja -ajoituksella voidaan kielteisiä vaikutuksia vähentää. Pientalovaihtoehto mahdollistaisi Maarian aluekeskuksen syntyminen ja lisäisi Saarten rakentamista ja palvelukeskuksen tarvetta Satavassa.

Vaihtoehtoja on vertailtu liikenteen osalta, joka on merkittävin ympäristöön vaikuttava tekijä Turun seudun liikennejärjestelmäsuunnitelmassa. Keskusakselivaihtoehdossa autoliikenteen kokonaismäärä on n. 4 % pienempi kuin pientalovaihtoehdossa. Nykytilanteeseen verrattuna henkilöautoliikenteen määrä on v. 2020 keskusakselimallissa n. 1,38-kertainen ja pientalovaihtoehdossa n. 1,44-kertainen. Kasvuluvut on laskettu olettaen, että molem-

missa vaihtoehtoissa keskustan liikennejärjestelyissä suositetaan voimakkaasti joukkoliikennettä. Suurimmaksi osaksi ero aiheutuu siitä, että keskusakselivaihtoehdossa matkat ovat keskipituudeltaan lyhyempiä kuin pientalovaihtoehdossa. Osittain ero johtuu myös eroista henkilöauton osuudesta kaikista tehtävistä matkoista. Joukkoliikenteen käytössä vaihtoehdot eivät poikkea toisistaan juuri lainkaan. Sen sijaan keskusakselivaihtoehto suosii kevyen liikenteen käyttöä lyhyempien matkapituuksien vuoksi.

Satakunnantien ja Uudenmaantien suunnilla tehdään keskusakselivaihtoehdossa kaikilla kulkumuodoilla enemmän matkoja kuin pientalovaihtoehdossa. Pientalovaihtoehdossa puolestaan matkoja tehdään keskusakselivaihtoehtoa enemmän Hirvensalon ja Tampereen Valtatien suunnilla sekä Ohikulkutiellä. Liikenteen kokonaispäästöt ovat pientalovaihtoehdossa autoliikenteen kokonaismäärän mukaisesti hieman keskusakselivaihtoehtoa suuremmat. Keskusakselivaihtoehdossa päästöt puolestaan ovat suurempia tiiviin kaupunkirakenteen alueella aiheuttaen väestölle enemmän haittaa kuin pientalovaihtoehdossa.

Vaihtoehtojen arvioinnissa onkin päädytty suosittelemaan ratkaisua, jossa työpaikkojen ja asuntojen sijoittelu tulisi suorittaa siten, että liikenteellisesti vilkkaiden pääväylien asumiselle tuottamat haitat minimoidaan siten, että uudet asunnot on sijoitettu syrjemmälle pääkaduista ja muista merkittävemmän melun lähteistä ja melun ja muiden mahdollisten saasteiden haittaava vaikutus asumisen kannalta otetaan huomioon jo yleiskaavoitusvaiheessa.

Luonnon- ja rakennussuojelukysymysten osalta vaihtoehtojen vaikutukset voidaan tiivistää seuraavasti:

KESKUSAKSELIVAIHTOEHTO

Suojeluohjelmien mukaiset alueet on osoitettu suojelualueiksi yleiskaavaluonnoksessa. Luonnon- ja maisemansuojeluun tarkoitetut alueen osat ovat pääosin luonnoksessa rakentamattomia. Ristiriita rakentamisen ja luonnon- ja maisemansuojelun välillä on Uudenmaantien varrella, Skanssin harjulla ja Raisionjokilaaksossa.

Vapaita luontoalueita säilyy saarilla ja pohjoisessa tehokkaasti keskusakselille rakennettaessa.

Tiivistä keskusakselia rakennettaessa menetetään lähivirkistysalueita.

Rakennussuojelukohteet ovat erillisenä luettelona. Laajat arvokkaat alueet on merkitty rasterimerkintänä aluevarausmerkinnän päälle.

Luonnon ei muodosta estettä rakennussuojelutavoitteiden toteuttamiselle tai kulttuurimaisemien säilymiselle.

PIENTALOVAIHTOEHTO

Suojeluohjelmien mukaiset alueet on osoitettu suojelualueiksi yleiskaavaluonnoksessa. Luonnon- ja maisemansuojeluun tarkoitetut alueen osat ovat pääosin luonnoksessa rakentamattomia. Ristiriita rakentamisen ja luonnon- ja maisemansuojelun välillä on Uudenmaantien varrella, Skanssin harjulla ja Raisionjokilaaksossa.

Vapaita luontoalueita saarilla ja pohjoisessa menetetään.

Kun rakentaminen hajautetaan saarille ja pohjoiseen, säilyvät keskusakselin lähivirkistysalueet.

Rakennussuojelukohteet ovat erillisenä luettelona. Laajat arvokkaat alueet on merkitty rasterimerkintänä aluevarausmerkinnän päälle.

Luonnon ei muodosta estettä rakennussuojelutavoitteiden toteuttamiselle tai kulttuurimaisemien säilymiselle.

4.2 TALOUDELLISET VAIKUTUKSET

Yleiskaavan tavoitteena on täydennys- ja laajennusrakentamisen osoittaminen siten, ettei synny kynnysinvestointeja eli tukeudutaan olevaan infrastruktuuriin ja sen kapasiteettiin.

Taloudellisia vaikutuksia on tutkittu vaihtoehtoista siten, että on laskettu yleiskaavatyön yhteydessä hankitun kaavatalousohjelmiston avulla vaihtoehto-alueiden rakentamis- ja käyttökustannukset ottaen huomioon mm. maaperä, oleva infrastruktuuri ja tarvittavat kytkennät siihen.

Keskusakselipainotteinen vaihtoehto

Alueet yht.	10
Pinta-ala	103,1
Kerrosala	515 440
Asukkaita	10 308
Rakentamiskustannukset (mk)	3 664 755 000
Käyttökustannukset (mk)	850 233 000
Kokonaiskustannukset (mk)	4 514 988 000
Kunnan kustannukset (mk)	153 337 000
Kynnyskustannukset (mk)	1 186 000

Pientalovaltainen vaihtoehto

Alueet yht.	23
Pinta-ala	633,8
Kerrosala	513 800
Asukkaita	9 939
Rakentamiskustannukset (mk)	4 560 235 000
Käyttökustannukset (mk)	851 485 000
Kokonaiskustannukset (mk)	5 411 720 000
Kunnan kustannukset (mk)	964 852 000
Kynnyskustannukset (mk)	80 739 000

Yhteenvedot antavat kuvan vaihtoehtojen kaavataloudellisista seurauksista suuruusluokkana. Suurin osa kaavataloudellisista kustannuksista ovat riippuvaisia etäisyydestä kaupungin keskusta, joten on ennalta arvattavissa, että keskusakselipainotteinen vaihtoehto on tältä kannalta edullisempi, mutta ero on varsin suuri varsinkin, jos liikennekustannukset otetaan huomioon (Liite 5.3).

Vertailtavien osa-alueiden kustannustietojen avulla on mahdollista optimoida alueiden käyttöönottoaikaa ja toteuttamisjärjestystä.

4.3 SOSIAALISET JA KULTTUURIVAIKUTUKSET

Sosiaalisten ja kulttuurivaikutusten arviointi suoritettiin maankäyttöstrategioitten, yleiskaavaluonnoksen ja sen vaihtoehtojen käsittelyn yhteydessä. Vaihtoehtoina olivat keskusakselivaihtoehto tai pientalovaihtoehtoisempi hajamalli.

Vaihtoehtojen arviointi suoritettiin sekä vaihtoehtojen nähtävilläolo- sekä esittelytilaisuuksissa jaettujen arviointilomakkeiden että vaihtoehtoista pyydettyjen lausuntojen perusteella.

Kansalaispalaute vaihtoehtoista sosiaalisten ja kulttuurivaikutusten osalta jäi verrattain vähäiseksi, koska vastauksia saatiin vain n. 200 kpl. Sosiaalisten ja kulttuurivaikutusten arvioinnissa pyrittiin lausuntojen antajilta saamaan arvioita yleiskaavavaihtoehtojen vaikutuksista mm. seuraavista asioista: vaikutukset elämäntapaan ja laatuun, elinolosuhteisiin, esteettisiin ja kulttuurisiin olosuhteisiin, yhteisöön ja sen olosuhteisiin, luontosuhteisiin, väestöllisiin tekijöihin, instituutioihin, talouteen, julkisiin ja yksityisiin palveluihin ja luonnollisesti asumiseen ja maankäyttöön.

Saatujen arviointien perusteella voidaan todeta, että vaihtoehdot eivät sosiaalisilta ja kulttuurivaikutuksiltaan kovin monissa kohdin poikkea toisistaan.

Keskusakselivaihtoehto luo urbaanimpaa ja yhtenäisempää kaupunkia. Pientalovaihtoehdossa syntyy enemmän omaleimaisia alueita ja yhteisöjä, mutta alueiden sosiaaliset erot ovat siinä suuremmat. Molempiin vaihtoehtoihin sisältyy lähiöiden sosiaalista monipuolistamista ja täydennysrakentamista pientaloilla ja palveluasunnoilla. Uudet asuntoalueet tulevat olemaan sekä pientalo- että vuokra-asuntovaltaisempia kuin nykyiset.

Kulttuurisesti ja sosiaalisesti tuleva yksilökeskeisempi verkostoitunut kaupunkikeskusta tulee olemaan monikulttuurisempi ”olohuone”, mutta lähiöt palveluitaan heikohkoja nykyistä yksipuolisemmin keskustaan tukeutuvia asuinalueita ellei lähiöuudistusta saada toimivammaksi. Maariasta ja myöhemmin myös saarista on mahdollista luoda lähiöitä itsenäisempiä alueita myös kulttuurillisesti.

Yleiskaavavaihtoehtoista saatujen asiantuntijalausuntojen perusteella on päädytty vaihtoehtoon, joka sekä kulttuuri-, sosiaali- että ympäristövaikutuksiltaan luo omaleimaisia ja sosiaalisesti monipuolisia asuinalueita ja turvaa kaupungin eri osa-alueet kattavan palveluverkon mahdollisimman hyvin. Yleiskaava perustuukin ratkaisuun, joka mahdollistaa sekä keskusakselin määrätietoisuuden kehittämisen että riittävän houkuttelevat mahdollisuudet vaihtoehtoihin asumismuotoihin.

4.4 OIKEUSVAIKUTUKSET

Maankäyttö- ja rakennuslain mukaan yleiskaavan oikeusvaikutukset ovat seuraavat:

- asemakaavoituksen ohjaaminen
- viranomaisvaikutus
- ehdollinen rakentamisrajoitus
- rakentamis- ja toimenpiderajoitus
- rakentamista ohjaava vaikutus alueella, jonne ei ole tarkoitus laatia asemakaavaa.

Näistä kolme ensimmäistä kohdistuvat kaikkiin yleiskaavoihin ellei kunta erikseen päättä, ettei yleiskaavalla kokonaisuudessaan tai joiltakin osin ole laissa tarkoitettuja oikeusvaikutuksia.

Yleiskaavat voidaan laatia lain mukaan joko oikeusvaikutteiseksi tai oikeusvaikutuksettomaksi. Oikeusvaikutteisen yleiskaavan oikeusvaikutukset vastavat pitkälti rakennuslain mukaisen vahvistetun yleiskaavan oikeusvaikutuksia. Tämä yleiskaava on laadittu siten, että se voidaan lain siirtymäsäännösten mukaan hyväksyä oikeusvaikutteisena.

Tärkein yleiskaavan oikeusvaikutus kohdistuu luonnollisesti asemakaavoituksen ohjaamiseen. Yleiskaavan yleispiirteiset aluevaraukset osoittavat alueen pääkäyttötarkoituksen. Alueiden sisäisiä puistoja, katuja, palveluja yms. ei yleiskaavassa esitetä. Pääkäyttötarkoituksen lisäksi oleellisin asemakaavoitusta ohjaava tekijä on rakennetun ja rakentamattoman alueen rajaus.

Yleiskaavan viranomaisvaikutus kohdistuu kaikkiin viranomaisiin, joiden on katsottava, ettei suunnitelmilla tai toimenpiteillä vaikeuteta yleiskaavan toteuttamista. Tällaista viranomaistoimintaa on esimerkiksi maa-aineslupien myöntäminen yleiskaava-alueella.

Yleiskaavallinen ehdollinen rakentamisrajoitus koskee ainoastaan rakentamista,

joka vaikeuttaa yleiskaavan toteuttamista eli on yleiskaavan vastaista. Lupa rakentamiseen muualla kuin rantavyöhykkeellä ja suunnittelutarvealueella on myönnettävä, jos luvan epäämisestä aiheutuisi hakijalle huomattavaa haittaa eikä kunta tai muu julkisyhteisö lunasta aluetta tai suorita haitasta kohtuullista korvausta.

Rakentamis- ja toimenpiderajoitukset edellyttävät tätä koskevia määräyksiä yleiskaavassa. Tällaisia määräyksiä ei sisälly tähän kaavaan. Yleiskaavaa ei ole laadittu siten, että rakentaminen tai muu maankäyttö voisi tietyillä alueilla nojautua suoraan tähän kaavaan. Tämä kaltainen rakentamista ohjaava vaikutus on tarkoitus järjestää myöhemmin hyväksyttävillä osayleiskaavoilla. Yleiskaavassa on osoitettu MRL 16 §:n mukaisia suunnittelutarvealueita. Näillä alueilla on odotettavissa suunnittelua edellyttävää yhdyskuntakehitystä. Alueilla on voimassa rakennusluvan erityiset edellytykset, joilla voidaan turvata riittävä suunnitelmallisuus aluetta rakennettaessa. Suunnittelutarveharkinnalla korvataan rakennuslain mukaiset taaja-asutuspoikkeusluvut.

Yleiskaavamääräykset ovat jonkin verran yksiselitteisempiä kuin edellisessä vahvistumattomassa kaavassa. Suunnittelusuosituksilla ja yleiskaavan selostuksella ei ole oikeusvaikutuksia, mutta ne ilmaisevat päätöksentekijän, kaupunginvaltuuston, tahdon ja sitovat siten kaupungin omaa asemakaavojen valmistelukoneistoa.

Jo ennen koko uuden maankäyttö- ja rakennuslain voimaantuloa tuli voimaan niin sanottu suurmyymäläsäännös. Tämä säännös kieltää sijoittamasta vähittäiskaupan suuryksikköä maakunta- tai yleiskaavan keskustatoiminnoille tarkoitettun alueen ulkopuolelle eli C-alueille ellei alue ole asemakaavassa osoitettu nimenomaan vähittäiskaupan suuryksikköä varten. Tämä säännös vahvistaa osaltaan yleiskaavan vaikutuksia yhdyskuntarakenteen ja maankäytön ohjaamisessa.

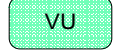
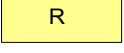
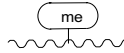
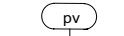
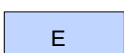
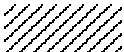
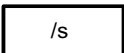
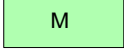
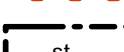
4.5 YLEISKAAVARATKAISU JA TAVOITTEET

Asukkaiden kuulemisen, lausuntojen, vaihtoehtojen vertailun ja vaikutusten arvioinnin pohjalta kaupunginhallitus päätti, että yleiskaavaehdotus valmistellaan keskusakselipainotteisen sekamallin pohjalta mm. siten muutettuna, että

- keskusakselin maankäyttö, aluerajaukset, mitoitukset jne. ratkaistaan pääasiallisesti vasta laadittavassa osayleiskaavassa
- aluevarauksia tarkistetaan mm. säästämällä enemmän ns. Karjalaiskylää
- Kakola säilytetään vielä PY-alueena, Diesel-tehdas teollisuusalueena ja osa Iso-Heikkilää satamaan liittyvänä työpaikka-alueena
- Maariaan lisätään pientaloalueita
- Satavan itäosa merkitään suunnittelutarvealueeksi.

Yleiskaava toteuttaa varsin hyvin valtuuston hyväksymiä tavoitteita ja mitoitusperusteita sekä maankäyttöstrategiaa. Väestötavoitteet voidaan ylittää, jos suunnittelutarvealueita otetaan käyttöön. Keskustan tärkeäksi koettu väestötavoite voidaan ylittää. Lähiökehällä ylittyvät keskusakseliin liittyvien alueiden väestötavoitteet, mutta muilla suuralueilla niistä jäädytään pientalopainotteisesta täydennysrakentamisesta johtuen. Hirvensalon tavoite saavutetaan, mutta Maariassa ja Satavassa ne ylitetään pientalojen määrän noususta johtuen. Tämä mahdollistaa myös väestörakenteen muuttamisen tavoitteiden mukaisesti.

Työpaikkatavoitteet voidaan ylittää. Työpaikka-alueita on varattu tavoitteita enemmän keskustasta, Helsingintien ja Ohikulkutien varsilta ja lentokentän ja

	KERROSTALOVALTAINEN ASUNTOALUE Alue varataan pääasiassa kerrostalovaltaiselle asumiselle sekä ympäristöön soveltuvien työtilojen, virkistys-, palvelujen sekä alueelle tarpeellisen yhdyskuntateknisen huollon ja liikenteen käyttöön.		PÄÄVIHERYHTEYS
	PIENTALOVALTAINEN ASUNTOALUE Alue varataan pääasiassa pientalovaltaiselle asumiselle sekä ympäristöön soveltuvien työtilojen, virkistys-, palvelujen sekä alueelle tarpeellisen yhdyskuntateknisen huollon ja liikenteen käyttöön.		VOIMANSIIRTOLINJA
	PÄÄKESKUSTASOISTEN KESKUSTATOIMINTOJEN ALUE Alue varataan hallinnon, kaupan, palvelujen, keskustaan sopivan asumisen ja työpaikkatoimintojen, virkistys- ja liikenteen tarpeellisen yhdyskuntateknisen huollon ja liikenteen käyttöön.		MAAKAASUJOHDON YHTEYSTARVE Johdon sijainti on ohjeellinen.
	JULKISTEN PALVELUJEN JA HALLINNON ALUE Alue varataan pääasiassa julkisten palvelujen, hallinnon, asumisen, virkistys- ja liikenteen tarpeellisen yhdyskuntateknisen huollon ja liikenteen käyttöön.		RAUTATIE
	PALVELUJEN JA HALLINNON ALUE Työpaikka-alue, joka varataan pääasiassa toimistojen, liikkeiden ja ympäristöä aiheuttamattoman tuotannon, asumisen sekä virkistys-, julkisten palvelujen ja hallinnon sekä alueelle tarpeellisen yhdyskuntateknisen huollon ja liikenteen käyttöön.		PÄÄKATU / PÄÄTIE
	TYÖPAIKKOJEN JA ASUMISEN ALUE Nykyinen teollisuusalue, jota osa-alueittain kehitetään tehokkaammiksi ja viihtyisämmiksi työpaikka- ja asuntoalueiksi palveluineen.		JOUKKOLIIKENNEPAINOTTEINEN KATU
	TUOTANTO- JA VARASTOIMINNAN ALUE Työpaikka-alue, joka varataan pääasiassa teollisen tuotannon ja varastotilojen sekä niihin liittyvien liike- ja toimistotilojen sekä julkisten palvelujen, virkistys-, yhdyskuntateknisen huollon ja liikenteen käyttöön.		ERITASOLIITYMÄ
	VIRKISTYS- JA LIIKUNTAPALVELUJEN ALUE Alueelle saa rakentaa virkistyskeskuksia, urheilupuistoja ja muita virkistys- ja liikuntapalveluja ja alueelle tarpeellisia yhdyskuntateknisen huollon tiloja sekä liikenneväyliä.		ERITASOLIITYMÄN SELVITYSALUE
	VIRKISTYSALUE Alueelle saa rakentaa ulkoilutyyppisen virkistystoiminnan tiloja ja alueelle tarpeellisia yhdyskuntateknisen huollon tiloja sekä liikenneväyliä.		PÄÄKADUN SELVITYSALUE
	VIRKISTYKSEEN TARKOITETTU ALUEEN OSA		KUNNAN RAJA
	LOMA- JA MATKAILUALUE Alue on tarkoitettu pääasiassa loma- ja matkailupalvelujen, loma-asutuksen sekä ryhmäpuutarhojen ja palstavijelyyn käyttöön.		TEOREETTINEN 55 dB:N TIE-LIIKENTEEN MELUALUEEN RAJA.
	LIIKENNEALUE		POHJAVESIALUEEN RAJA.
	ERITYISALUE		
	SUOJELUALUE		
	KULTTUURIHISTORIALLISESTI, KAUPUNKIKUVALLISTEesti, MAISEMALLISESTI TAI LUONNONOLOILTAAN ARVOKAS ALUEEN OSA Alueella tapahtuvat muutokset tulee tehdä niin, että alueen ominaispiirteitä ei turmella.		
	/s ALUE, JOLLA YMPÄRISTÖ SÄILYTETÄÄN		
	MAA- JA METSÄTALOUSALUE		
	YLEISKAAVA-ALUEEN RAJA		
	st SUUNNITTELUTARVEALUE		
	MAANKÄYTÖN TEHOSTAMISALUE Kirjain osoittaa tulevan maankäytön luonteen.		
	kp EHDOTUS KANSALLISEN KAUPUNKI-PUISTON RAJAUKSEKSI		
			YLEISKAAVA EI KORVAA HIRSENSALON, RUISSALON EIKÄ YLI-MAARIAN - KOSKENNURMEN OSAYLEISKAAVOJA LUKUUN OTTAMATTA MERKITTYJÄ ALUEITA.
			LIITTEESSÄ 3.5 LUETELLUT KAUPUNKIKUVALLISTEesti ARVOKKAAT YMPÄRISTÖKOKONAISUUDET JA RAKENNUS-SUOJELUKOhteet OVAT OHJEENA LAADITTAESSA TAI MUUTETTAESSA YLEISKAAVAA TAI ASEMA-KAAVAA.
			ALUE, JOHON KOHDISTUU VALITUS. YLEISKAAVA EI OLE TÄLTÄ OSALTA LAINVORMAINEN.

Sataman ympäristöstä. Niiden liikenneyhteyksiä tullaan parantamaan liikennejärjestelmäsuunnitelmassa esitetyllä tavalla.

Keskustan täydennysrakentaminen ja palveluverkoston hajakeskittäminen sekä pyörätieverkoston kehittäminen mahdollistavat kevyen liikenteen osuuden lisäämisen. Joukkoliikenteen asemaa parannetaan keskustassa, keskusakselilla ja välikehän sisäpuolisilla pääkaduilla.

Säilyttävän kehittämisen periaate, Aurajokivarren kehittäminen, kansallismaisema sekä luonnon ja kulttuuriympäristön huomioiminen on onnistunut varsin hyvin. Suurimmat ristiriidat ovat keskusakselin varrella erityisesti Skanssinharjulla.

Tavoitteista on jouduttu tinkimään eniten kaavataloudessa ja yhdyskuntarakenteen hajaantumisessa. Pientalotavoitteen toteuttamiseksi on otettava käyttöön uusia alueita, jotka eivät tukeudu olemassa oleviin verkostoihin. Tämän linjauksen kaupunginvaltuusto on jo hyväksynyt päättäessään maankäyttöstrategiasta.

5. YLEISKAAVA 2020

5.1 YLEISKAAVAMÄÄRÄYKSET

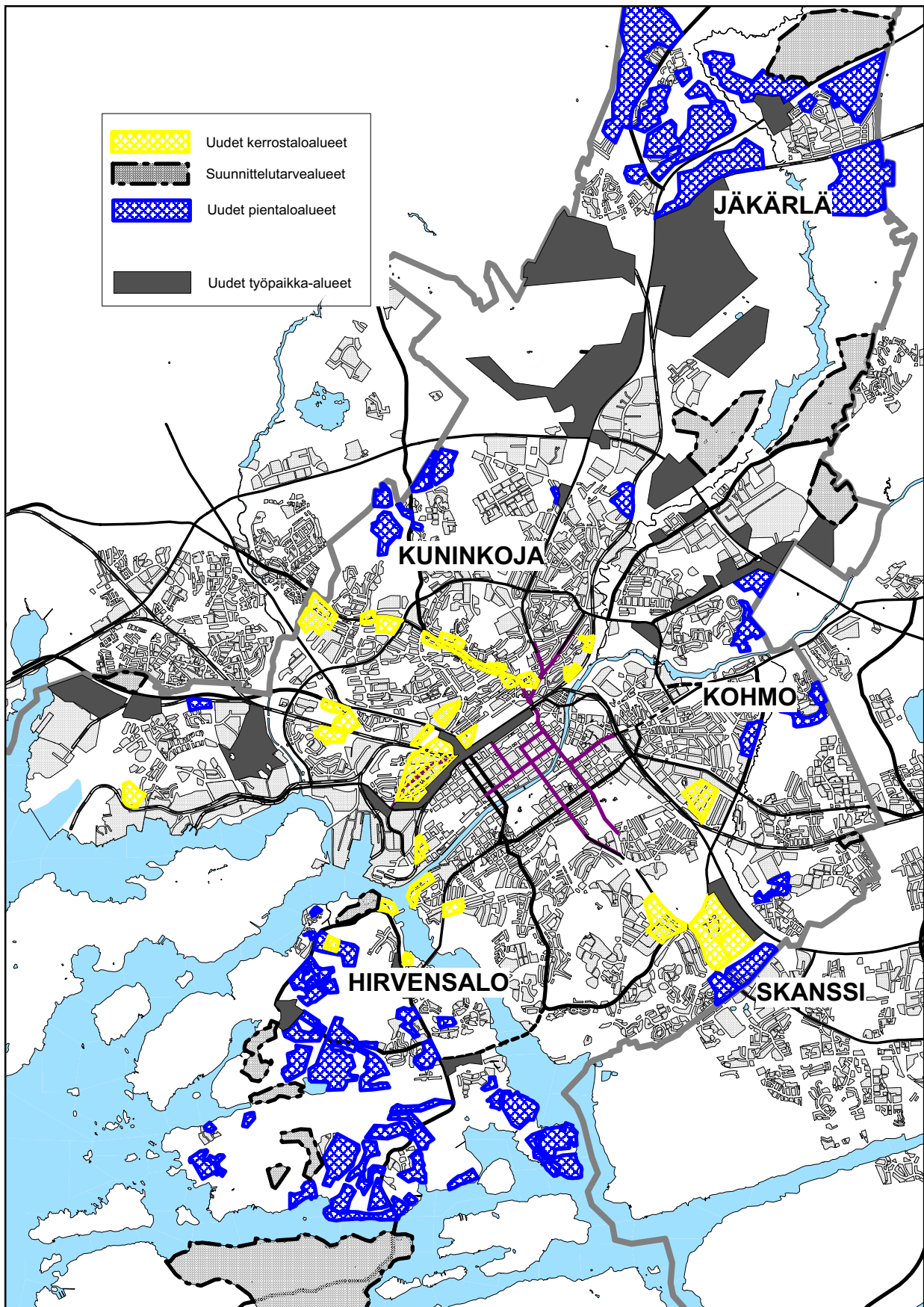
Tämän yleiskaavan lähtökohtina ovat (vuorovaikutteisuuden lisäksi) olleet strategisuus ja seudullisuus, jotka johtavat esittämistavassa yleispiirteisyyteen. Oleellisten ja seudullisesti merkittävien piirteiden on korostuttava myös yleiskaavan muodossa. Perinteiset sektorikohtaiset ratkaisut ja suuralueittaiset kaavarunkotarkastelut ovat olleet vain kokonaisratkaisua syventäviä elementtejä.

Yleiskaavamääräykset, jotka on esitetty *kuvassa 24* ja yleiskaavakartassa ja joilla määritellään kaavan oikeusvaikutukset, osoittavat alueen pääkäyttötarkoitusta. Myös aluevaraukset on tehty aikaisempaa yleispiirteisemmäksi. Yleiskaavassa esitetään kaupunkirakennekokonaisuudet sekä rakennetun ja rakentamattoman alueen raja. Kaupunkirakenteen selkeää hahmottumista on korostettu esittämistavassa.

Yleiskaava, joka osoittaa alueiden pääkäytön ja kaupunkirakenteen, jättää yksityiskohtaisemmalle kaavoitukselle paljon liikkumavapautta. Kaupunginvaltuuston erikseen hyväksymällä maankäyttöstrategialla, tavoitteilla ja mitoitusperiaatteilla on määritelty kuitenkin yksityiskohtaiset tavoitteet riittävän tarkasti.

Yleiskaavamääräyksissä kaavan strategista luonnetta korostavat ainakin seuraavat seikat:

- keskustatoimintojen alueet (C) on osoitettu aiempaa tarkemmin, koska niihin sisältyvät myös uuden rakennuslain määrittelemät hypermarketit
- työpaikka-alueiden sisäistä jaottelua on muutettu niin, että palvelujen, tilaa vievän kaupan, logistiikkapalvelujen sekä korkean teknologian ja ympäristöön sopivan tuotannon alueita on yhdistetty Pk-merkintään; teollisuusalueita on varattu vain ympäristöhäiriöitä tuottavalle teollisuudelle ja Py-alueita vain julkisille palveluille. Näistä esitetään vain laajat aluekokonaisuudet ja keskuksiin liittyvät palvelujen alueet



Uudet kaava-alueet

- suuret ulkoilupuistot ja niitä yhdistävät reitit esitetään korostetusti, kun taas asuntoalueiden sisäiset puistot ja ulkoiluyhteydet on esitetty pohjakartassa ja uusien aluevarausten paras sijoittuminen tutkitaan yksityiskohdallisen kaavoituksen yhteydessä
- pääliikenneväyliä esitetään vähän ja niistäkin vain niiden luonteen mukainen jäsentely
- yleiskaavaan jätetään vaihtoehtoja sisältäväksi alueeksi vain keskusakselin vaihtoehtona on suunnittelutarvealueita
- kansallismaisema-, kaupunkipuisto- ja erityisiä ympäristöarvoja omaavia alueita on rasteroitu; niiden tarkemmat aluerajaukset määritellään yksityiskohtaisessa kaavoituksessa.

5.2 KAUPUNKIRAKENTEEEN LAAJENEMISALUEET

Kaupunkirakenteen laajeneminen on ristiriidassa kestävä kehityksen tavoitteiden kanssa. Toisaalta lisärakentamistarve johtuu paljolti täydennysrakentamismahdollisuuksien vähäisyydestä, tiivistämisen aiheuttamasta vastustuksesta ja ihmisten asumiseen liittyvistä tavoitteista, erityisesti halusta asua pientaloissa. Kaupungin on vastattava tähän tarpeeseen, jottei rakenne hajoaisi vielä pahemmin ympäristökunnissa.

Lähiöiden tiivistäminen kerrostaloilla ei ole tavoiteltavaa lähiöiden sosiaalisen rakenteen vuoksi, mutta täydennysrakentaminen pientaloilla voi parantaa sitä ja vähentää kaupunkirakenteen hajoamista. Kaikki merkittävät rakentamattomat alueet on osoitettu tiiviiksi pientaloalueiksi. Tämä ei kuitenkaan riitä. Seuraavalla yleiskaavakierroksella onkin tutkittava korttelikohtaisesti voimakkaampaa tiivistämistä erityisesti palveluasumisella ja palveluilla.

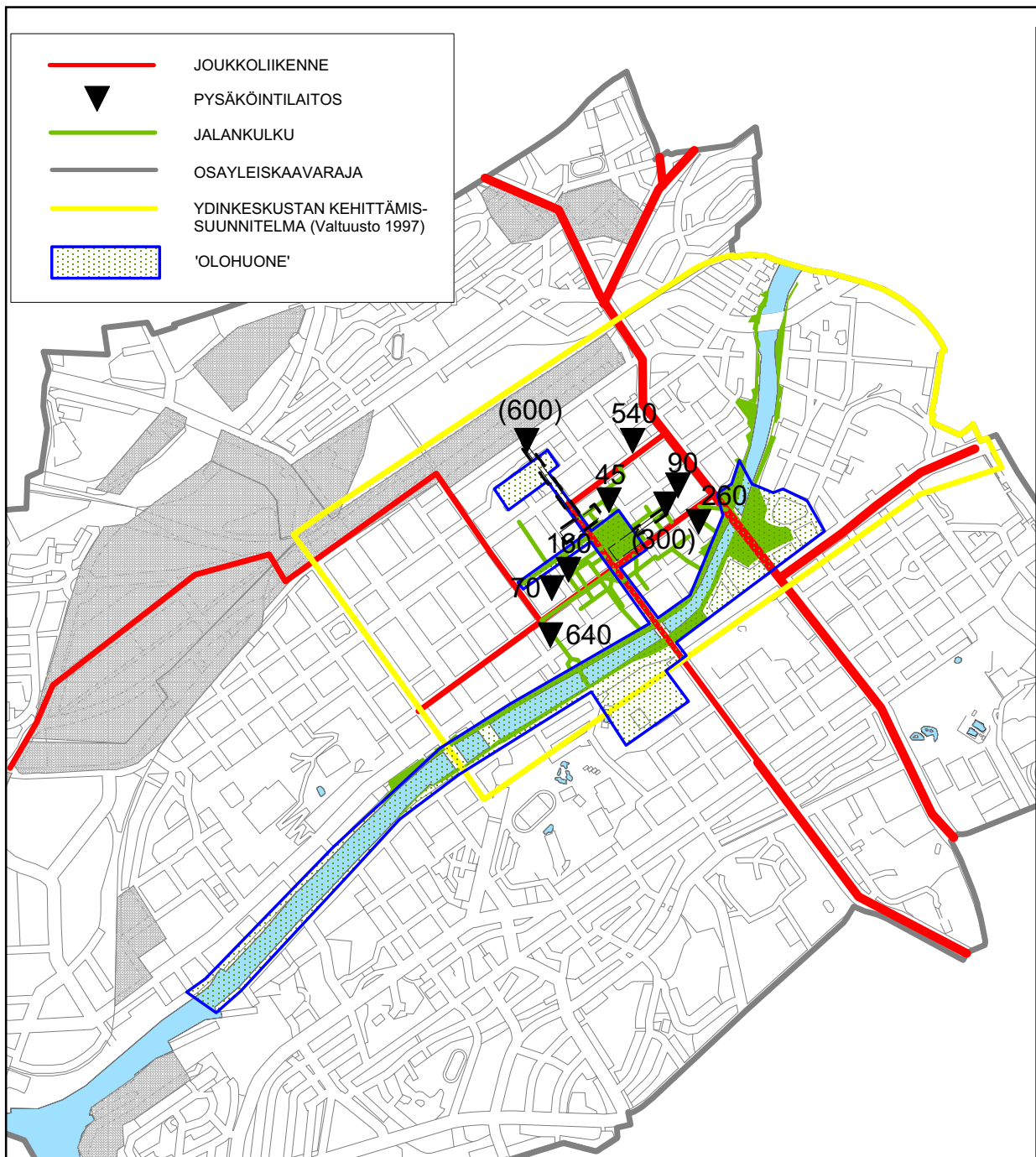
Pientalorakentamista tarvitaan vielä pitkään myös kaupungin vetovoimaisuuden ja tulopohjan lisäämiseksi. Pientalorakentaminen sijoitetaan olemassa olevaa rakentamista täydentämään niin, että muodostuu monipuolisia alueita. Mitä kauemmas keskustasta mennään, sitä pientalovaltaisempaa uudisrakentaminen on. Laajenemisalueet on esitetty *kuvassa 25*, josta ilmenee, että ne hajottavat rakennetta vähemmän kuin ympäristökunnat, joiden pientalorakentaminen on yleiskaavojen ja seutukaavan mukaan selvästi suurempaa kuin Turun.

Pahaniemen ja Skanssin alueet ovat lähiökehän ainoat kerrostalovaltaiset täydennysalueet. Niistä edellistä tarvitaan lähipalvelujen ja jälkimmäistä alakeskuksen vuoksi.

Merkittävimmät laajenemisalueet ovat Hirvensalon, Kuninkojan, Kohmon, Halisten ja Skanssin tiiviit ja monipuoliset sekä Maarian väljät pientaloalueet. Hajarakentaminen Paattisilla ja Kaksikerrassa hajottaa kaupunkirakennetta. Hajarakentamista tullaan säätelemään laadittavilla Kaksikerran ja Paattisten osayleiskaavoilla. Rakennusjärjestyksellä säädeltäviä kaavoittamattomia maatalousalueita jää lähinnä Maariaan.

Yleiskaavaan sisältyy myös rakennetta laajentavia uuden lain mukaisia suunnittelutarvealueita. Niiden käyttöönotto riippuu keskusakselin osayleiskaavan yhteydessä tehtävistä päätöksistä ja väestön kasvusta.

Työpaikkojen ja muun rakentamisen uudet aluevaraukset tukeutuvat valtaosin olemassa olevaan maankäyttöön tai kaavoihin eivätkä laajenna yhdyskunta-



Keskustan kehittäminen

rakennetta. Vain lentokentän pohjoispuolinen teollisuusalue ja Vaisteen teollisuusalueet laajentavat rakennetta. Varauksia on riittävästi huolimatta olemassa olevien työpaikka-alueiden tiivistymisen toteutumisesta.

Yleiskaavatyön yhteydessä luovuttiin pääosin ratojen varsialueiden tiivistämisestä, koska lähiliikenteen kehittäminen ei tehdyn selvityksen mukaan ole mahdollista ja paikallisliikennekin vain Turun ja Salon välillä.

5.3 KESKUSTAN KEHITTÄMINEN

Kaupunginhallitus hyväksyi v. 1994 keskustan kehittämisen tavoitteet, jonka pohjalta valtuusto teki v. 1997 päätöksiä (liite 4.1):

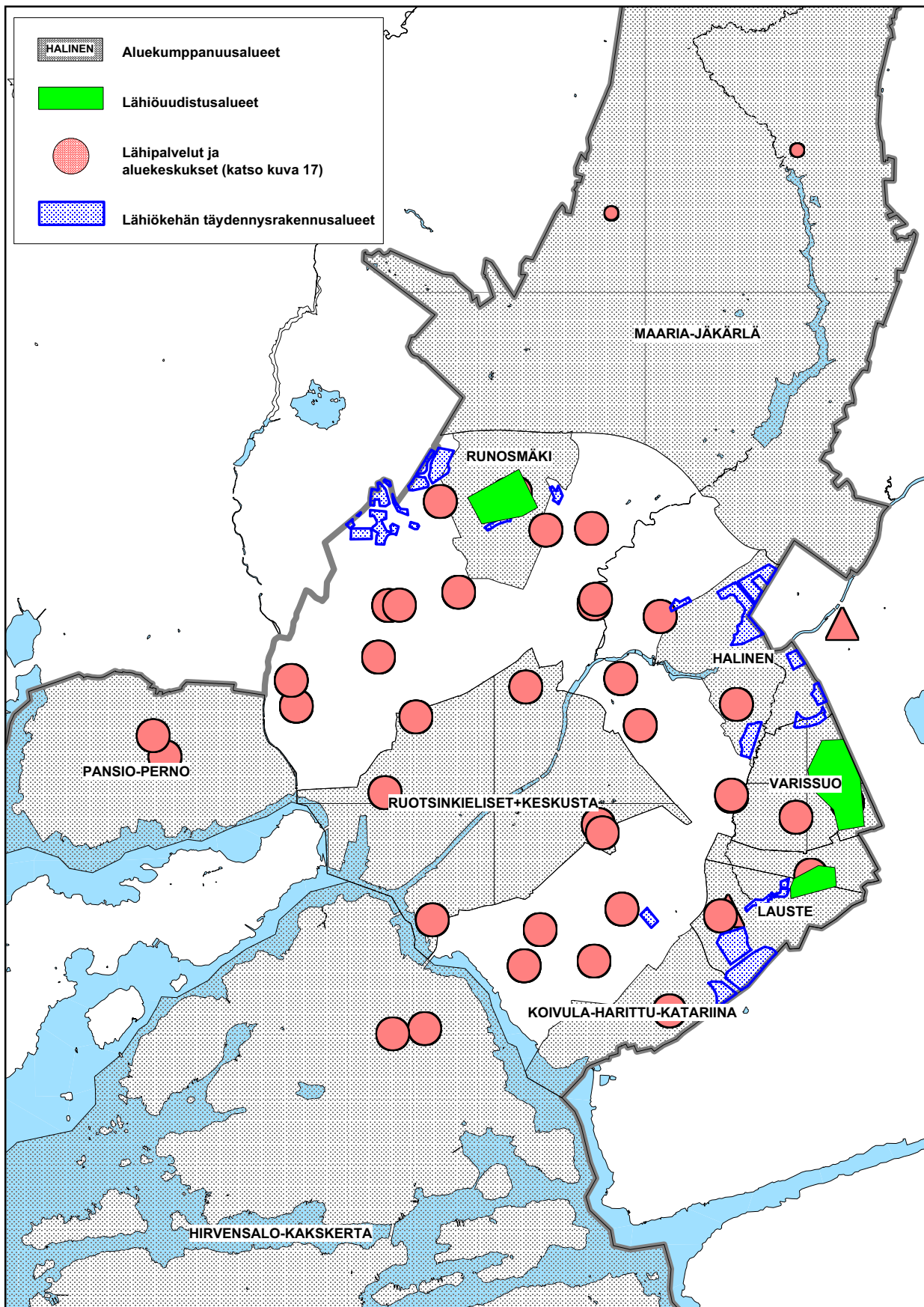
- keskustan osayleiskaavan ja ydinkeskustan asemakaavojen laatimisesta
- kävely- ja joukkoliikennekaduista ja -alueista
- pysäköintilaitoksista, vetovoiman lisäämisestä ja liikennesaneeraus-suunnitelmista
- viihtyisyyden, kaupunkikuvan ja liikenneympäristön parantamisesta
- tavoitteita toteuttaneista toimenpiteistä.

Tämä yleiskaava on tavoitteiden ja valtuuston tekemien päätösten mukainen. Sen tärkeimpiä ratkaisuja ovat:

- tehokkaat asuntoalueet keskustan länsilaidalla väestötavoitteiden saavuttamiseksi
- uudet keskustatyöpaikka-alueet Kupittaaalla ja Helsinginkadun-Pansion tien varsilla keskusta-asumisen säilyttämiseksi
- ydinkeskustan laajentaminen ratapihalle ja Kupittaan päin
- keskustan toimivuutta ja asiakaspysäköintiä turvaavat sekä joukkoliikennettä suosivat liikennejärjestelyt
- keskustan kehittäminen kaupungin olohuoneena säilyttävän kehittämisen, viheralue- ja liikennejärjestelyjen sekä rakennussuojelun keinoin.

Keskustan alueella laaditaan parhaillaan osayleiskaavaa ja ydinkeskustaan korttelikohtaisia asemakaavoja em. tavoitteiden konkretisoimiseksi. Taloussuunnitelmassa on varattu 5-10 Mmk:n määrärahat keskustan kehittämiseen, mikä vaatii yhteistyötä kaupungin ja alueen muiden toimijoiden kesken. Keskustan kehittämisalueet on esitetty *kuvassa 26*.

Keskustatoimintojen, sekä asuntojen että työpaikkojen, pidemmän aikavälin mahdolliset aluevaraukset osoitetaan ns. keskusakselilta. Nykyinen rakennettu keskusta on määritelty säilyttävän kehittämisen alueeksi, mikä tarkoittaa, ettei sitä merkittävästi tiivistetä. Tämä jätetään seuraavien sukupolvien murheeksi.



Aluekumppanuusalueet

5.4 LÄHIÖIDEN UUDISTAMINEN

Lähiöiden uudistamista edistetään yleiskaavan tavoitteilla sekä kunnan muilla toimenpiteillä (asuntopolitiikalla jne). Uudistuksen pohjalla on lähiötä koskevien uhkien, heikkouksien, vahvuuksien ja mahdollisuuksien tunteminen. Lähiöprojektit toteutetaan vuorovaikutteisen suunnittelun ja alueasukastyön puitteissa.

Lähiökehää on tiivistettävä sekä kestävä kehityksen että lähiöiden kehittämisen vuoksi. Täydennysrakentaminen on kuitenkin toissijaista sosiaalisen rakenteen ja palvelujen kehittämiseen verrattuna, mutta sitä tarvitaan näiden toteuttamiseksi. Täydennysrakentaminen on esitetty toteutettavaksi pientaloilla. Seuraavalla tarkastuskierroksella selvitetään lähiökehän tehokkaampaa täydennysrakentamista.

Nopeasti tyhjistä syntyneisiin lähiöihin kasaantuvat pahimmat sosiaaliset ongelmat ja juurettomuus. Toisaalta ne alkavat saavuttaa sen iän ja kehitysvaiheen, jossa asukkaiden ja kaupungin yhteisin toimenpitein voidaan tilannetta parantaa, vaikka työttömyys säilyisikin vielä pitkään korkeana.

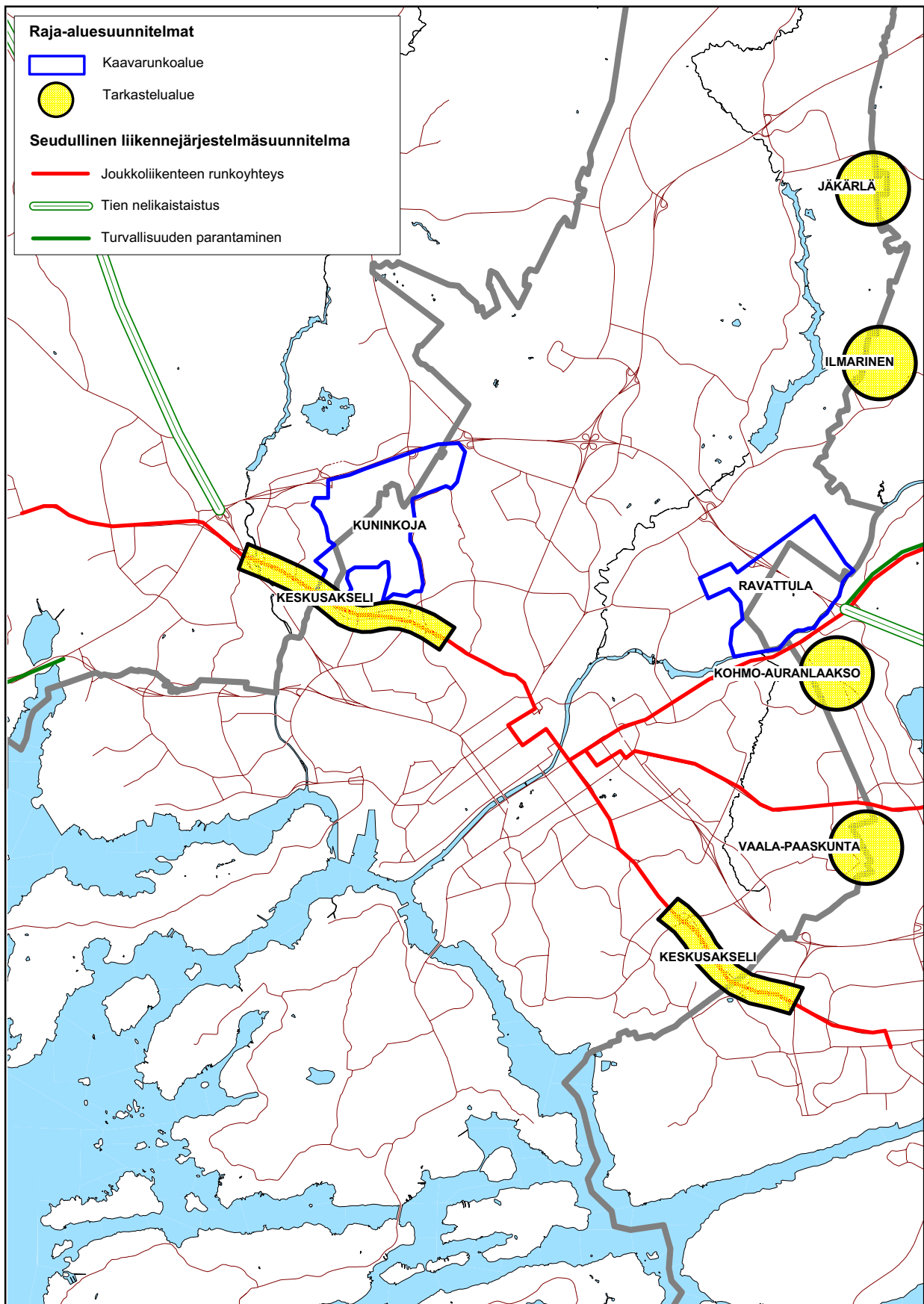
Lähiöihin muodostunutta vielä heikkoa asukasidentiteettiä on vahvistettava. Lähipalvelujen kehittäminen ja kokoaminen on välttämätöntä. Ympäristön ja kokemusten lisäksi erityisesti vapaa-ajan palveluilla ja alueilla on vaikutusta asukkaiden sitoutumiseen alueeseensa. Vanhusten mahdollisuuksia asua kotialueillaan on parannettava rakentamalla palveluasuntoja. Lähiöitä on kaavoituksen keinoin koottava 2000-3000 asukkaan kokonaisuuksiksi palvelujen turvaamiseksi.

Lähiöille luodaan yhteisiä alakeskuksia, joihin voidaan hajakeskittää kaikki välttämättömät alueelliset palvelut. Tällaisten keskusten väestöpohjan on oltava 15.000-25.000 asukasta. Myös tällaisille aluekokonaisuuksille on luotavissa oma alueidentiteetti, jota voidaan vahvistaa alueyhteistyöllä.

Alakeskusten kehittämispolitiikka vaikuttaa merkittävästi lähiöiden luonteeseen. Keskustoimintojen sijoittuminen keskustaan ja sieltä uloslähtevien pääteiden varteen heikentää keskustan kehittämismahdollisuuksia ja vähentää alakeskusten palveluja ja saavutettavuutta kevyellä liikenteellä sekä lisää henkilöautoliikennettä ja vaarantaa pääteitten toimivuutta. Omaleimaisten ja palvelukykyisten lähiöiden muodostuminen edellyttää vahvoja palvelukeskuksia ja täydennysrakentamista. Täydennysrakentaminen on sijoitettava niin, että se tukee alue- ja lähipalvelukeskuksia ja niiden saavutettavuutta kevyellä liikenteellä.

Lähiökehällä on suurempia rakentamattomia alueita vain Skanssissa, Kuninkojalla ja Hirvensalon pohjoisosissa. Niiden rakentaminen laajentaa kaupunkirakennetta ja on muutoinkin luonteeltaan uusien alueiden käyttöönoton kaltaista.

Lähiöiden täydennysrakentamisalueet ja aluetyön alueet on esitetty *kuvassa 27*. Niiden toteuttamista on suunniteltava perusteellisesti ja sen on monipuolistettava alueen asukasrakennetta, tuettava palvelujen säilyttämistä tai lisäämistä ja perustuttava vuorovaikutukseen alueen asukkaiden kanssa.



5.5 YMPÄRISTÖKUNNAT JA RAJA-ALUEET

Yleiskaava tehtiin kiinteässä yhteydessä kaupunkiseudun maakuntakaavan ja ympäristökuntien yleiskaavojen laadinnan kanssa. Yhteistyö oli niin tiivistä, että Kuninkojan ja Ravattulan raja-alueille laadittiin yhteiset kaavarungot kuntarajoista välittämättä. Ne otettiin karkealla tasolla yleiskaavojen pohjaksi, mutta niiden toteuttaminen edellyttää yhteistyösopimuksia tai aluevaihtoja.

Sen lisäksi tarkasteltiin yleispiirteisimmän kaikkia muitakin raja-alueita. Kaarinan kanssa selvitettiin Kohmon-Auranlaakson ja Vaalan-Paaskunnan alueita. Liedon kanssa tarkasteltiin Ilmarisen ja Jäkärlän alueita. Yhteiset suunnittelutarpeet sovittiin ratkaistavan myöhemmin erikseen (*kuva 28*).

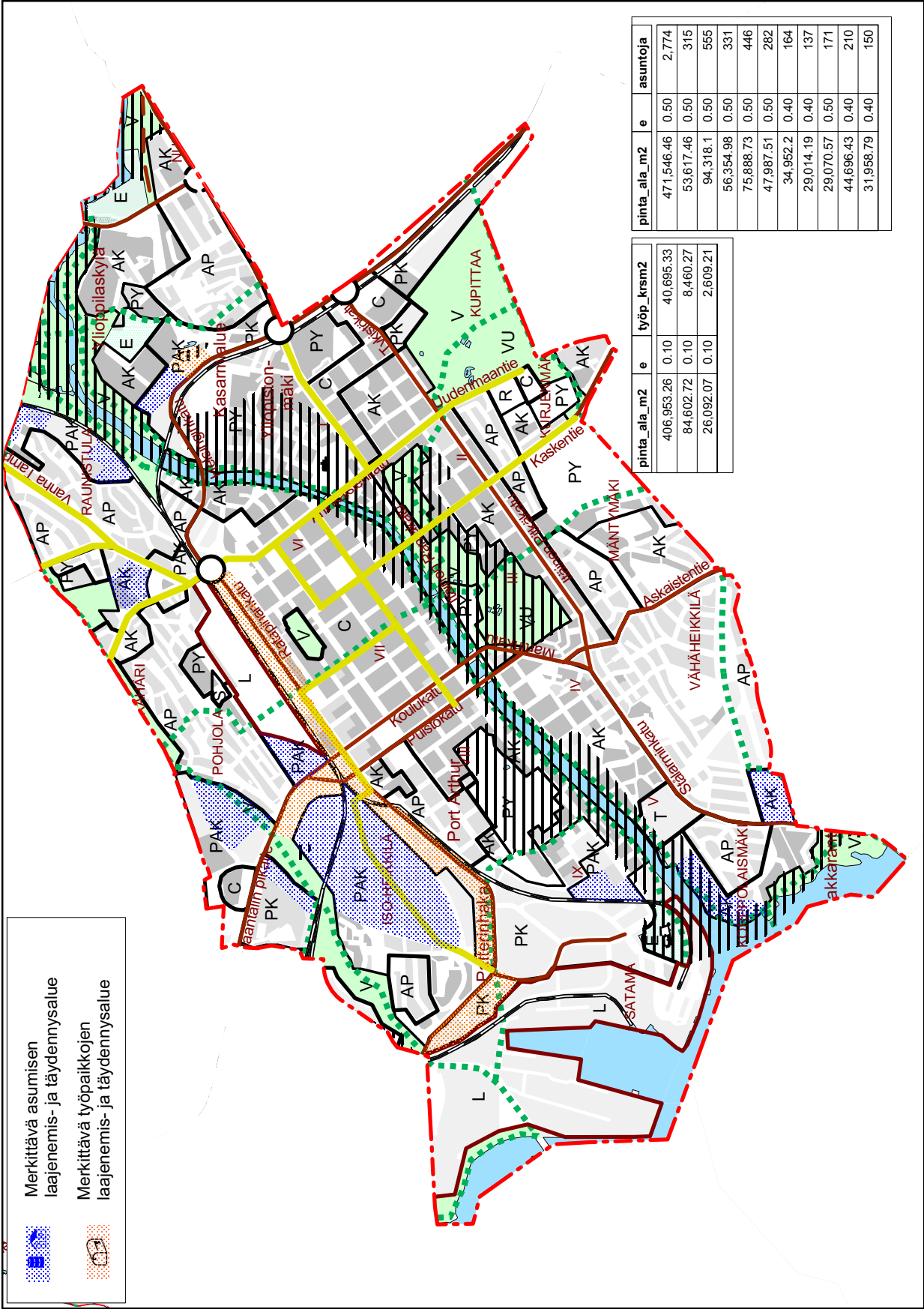
Seudullisesti tärkein yhteinen tavoite on ollut yhdyskuntarakenteen tiivistäminen joukkoliikennepainotteista keskusakselia kehittämällä. Alueelle on tarkoitus laatia yhteinen osayleiskaava yhdessä Raision ja Kaarinan kanssa. Kuntien ja Varsinais-Suomen liiton kesken saavutettiin yhteisymmärrys tarpeesta tiivistää seudun rakennetta sekä kehittää kuntien keskuksia ja keskusakselia.

Varsinais-Suomen liitto laati samaan aikaan kaupunkiseudun maakuntakaavan tarkistusta yhdessä seudun kuntien kanssa. Sen yhteydessä tarkasteltiin koko seudun rakennetta, erityisesti sen keskusjärjestelmää, kaupan suuryksiköitä ja keskusakselia. Myös suurten ulkoilualueiden ja viheryhteyksien tarkastelu tehtiin seudullisesti.

Ympäristökuntien yleiskaavat soveltuvat varsin hyvin maakuntakaavaan ja Turun yleiskaavaan. Kaupunkiseudun rakenne tosin hajoaa vielä, mutta vähemmän kuin aikaisemmin. Rakenteen tiivistäminen voisi johtaa pientalotuotannon sijoittumiseen kehyskuntiin ja rakenteen hajoamiseen seudun ulkopuolelle.

Seudullinen liikennejärjestelmäsuunnitelma valmistui maakuntakaavan ja yleiskaavojen tarkistusprosessin osana. Siinä olivat mukana myös valtion liikenne- ja ympäristöviranomaiset. Siinä luotiin yhteiset tavoitteet, pääliikenneverkostot ja kehittämistoimenpiteet. Sen yhteydessä valmistuivat myös yksityiskohtaiset ehdotukset:

- seudullisesta kevyen liikenteen verkostosta
- seudullisen joukkoliikenteen kehittämisestä
- satamien maaliikenneyhteyksistä
- raideliikenteen hyödyntämismahdollisuuksista
- liikenteen hallinnasta ja matkakeskuksista.



5.6 SUURALUEITTAISET RATKAISUT

Suuralueittainen tarkastelu perustuu aluearkkitehtien laatimiin kaavarunkoihin, jotka ovat yksityiskohtaisempia varsinkin viheralueitten osalta kuin varsinainen yleiskaava. Myös uudet ja täydennysrakennettavat alueet näytetään korostetusti tämän luvun kuvissa. Lisäksi lähipalvelupisteet ja kokoojakadut on esitetty tarkemmin kuin yleiskaavassa.

Suuralueittainen tarkastelu on tehty tarkistamalla suuraluejakoa eräiltä osin paremmin toiminnallista rakennetta vastaavaksi. Suuralue 6 on jaettu Tampe-reentietä myöten ja osat yhdistetty viereisiin alueisiin. Keskustan suuralueen rajoihin on tehty vähäisiä tarkistuksia. Maarian suuralueesta osa on siirretty suuralueeseen 5. (*Kuvat 29-36*).

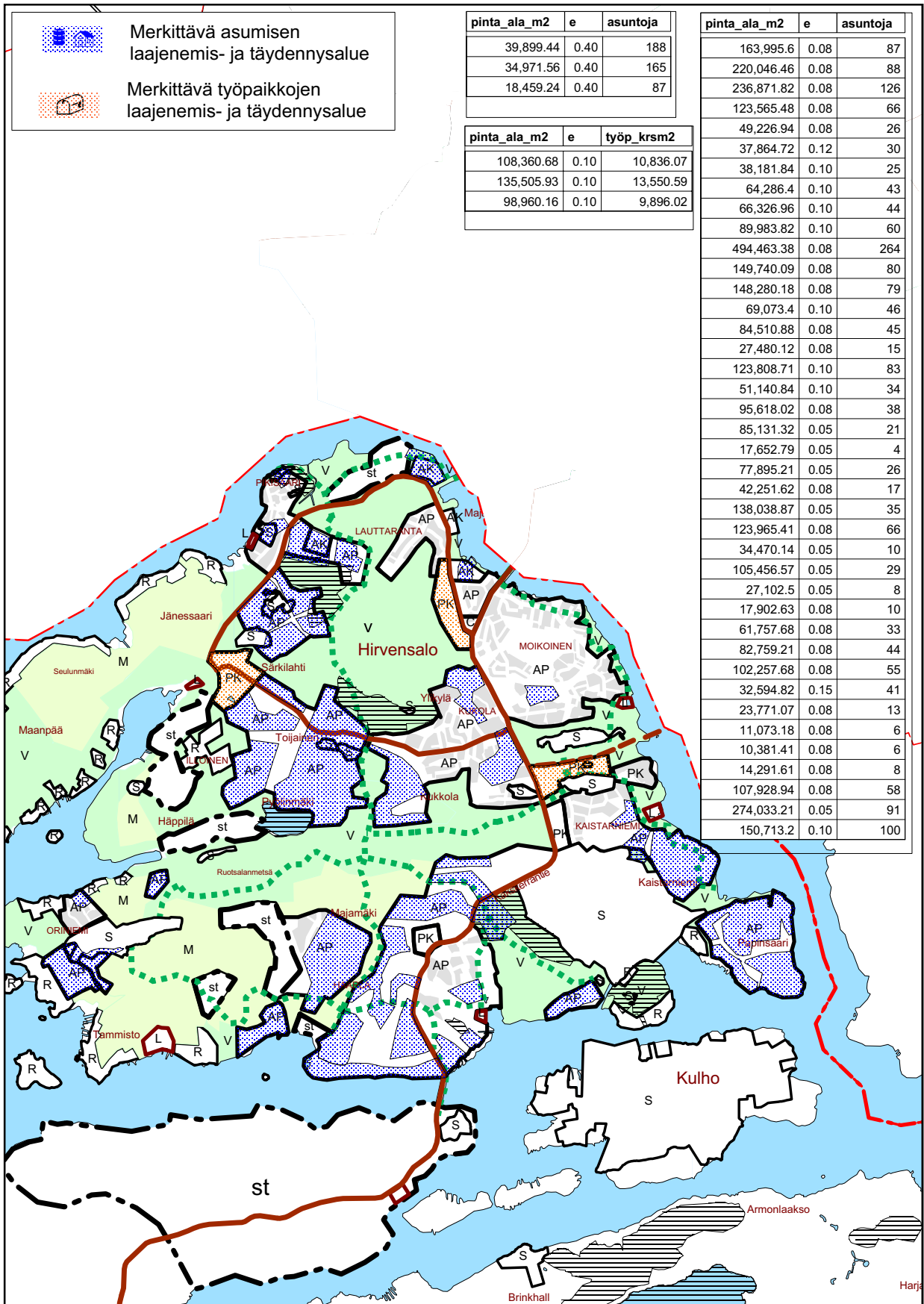
5.6.1 KESKUSTA

Turun keskusta on koko seudun ja Varsinais-Suomen keskus. Se on valtakunnallisesti merkittävä koulutus-, palvelu- ja hallintokeskus sekä liikenteen solmukohta. Se on palvelujen ja työpaikkojen alue. Niiden määrä ja suhteellinen osuus (2/3) koko kaupungin työpaikoista on edelleen kasvussa. Uusia työpaikka-alueita kaavoitetaan Helsinginkadun-Pansion tien varteen ja Sata-man ympäristöön, jotta keskustan toimivuus ja asuminen voidaan turvata.

Aurajokivarsi, Turun linna, Tuomiokirkko ja mäkipuistot muodostavat Suomessa ainutlaatuisen kulttuurihistoriallisen kokonaisuuden, josta on muodostunut asukkaiden ja matkailijoiden ”olohuone”. Sen suojelu, liikenteellinen rauhoittaminen ja kulttuurihistorian ehdoilla tapahtuva kehittäminen lisäävät keskustan vetovoimaa ja parantavat kaupungin kuvaa.

Asukasmäärän säilyttäminen nykyisensuuruisena edellyttää voimakasta täydennysrakentamista. Säilyttävä kehittäminen on kuitenkin keskustan täydennysrakentamisen periaate. Se koskee ruutukaava-alueen lisäksi myös sitä ympäröiviä pientaloalueita. Vain vanhojen työpaikka-alueiden muuttamisella tehokkaiksi kerrostaloalueiksi voidaan toteuttaa väestö- ja liikennetavoitteita. Merkittävimmät täydennysrakentamisalueista ovat Iso-Heikkilässä, Kähärissä, Ratapihalla, Auttistenaukiolla, Raunistulassa ja Aurajokisuussa. Iso-Heikkilän alue on asumispainotteinen seka-alue, jossa työpaikat sijoittuvat pääosin alueen reunoille ja alakerroksiin. Kakolan alue on merkitty edelleen Py-alueeksi, mutta sen muodostamista uuden lain mukaiseksi kehittämisalueeksi selvitetään.

Suuralueen toiminnallinen ja kaupallinen keskus on Kauppatori ja sitä ympäröivät korttelit, jotka elävyydessään ovat ainutlaatuisia Suomessa. Turun erityispiirteinä voidaan pitää sitä, että aivan ydinkeskustassakin on säilynyt runsaasti asuintoimintoja. Keskustan toimivuuden ja vetovoimaisuuden lisäämiseksi pyritäänkin parantamaan alueen asumisviihtyisyyttä, turvataan ydinkeskustan kaupan ja palvelujen asiakasliikenteen pysäköintitarpeet pääasiassa maanlaisin ratkaisuin. Kevyttä ja joukkoliikennettä suositaan. Liikenneympäristöä saneerataan ja katutilan viihtyisyyteen kiinnitetään erityistä huomiota. Keskustan kilpailukyky turvataan myös rajoittamalla sen ulkopuolisten isojen markettien lisääntymistä. Keskustatoiminnot laajenevat ratapihan ja teknologiakeskuksen suuntaan. Keskustan itäosien alakeskusta kehitetään Kurjenmäen alueella, johon tulee myöhemmin myös asuntoja.



Hirvensalo-Kakskerta

Aurajokivarren kansallismaiseman viherliikenneyhteys yhdistää Ruissalon kaupunkipuiston Maarian altaan ja Aurajoen yläjuoksun kulttuurimaisemaan. Siltä on luotava viheryhteydet säteittäisille viheralueille ja -reiteille. Koko kaupunkiseutua palvelevien urheilualueiden kehitysedellytykset turvataan Urheilupuiston ja Kupittaanpuiston alueilla, jotka ovat myös keskustan tärkeimmät ulkoilupuistoalueet.

Täydennysrakentamisen ja toimintojen kehittämisen ohjaamiseksi laaditaan koko keskustan suuralueella osayleiskaava. Siinä ratkaistaan tarkemmin mm. liikennejärjestelyissä ja rakennus- ja ympäristönsuojelussa noudatettavien periaatteiden lisäksi myös muutosalueiden käyttötarkoitus ja mitoitus.

Kuvassa 29 on esitetty muutosalueet ja niiden alustavat väestö- ja työpaikkatavoitteet. Siinä ilmenee myös muiden kehittämistoimenpiteiden mm. lähipalvelujen sijoittuminen.

5.6.2 HIRVENSALO-KAKSKERTA

Hirvensalon kehittämisen päälinjat on ratkaistu valmistuneessa osayleiskaavassa. Saari muodostaa pienehkön ja viihtyisän keskustaan tukeutuvan pientalo- ja asuntovaltaisen alueen, johon tulee puutteellinen aluekeskus Syvälahteen. Palvelut alueella jäävät heikoiksi ja työpaikkoja tulee vähän.

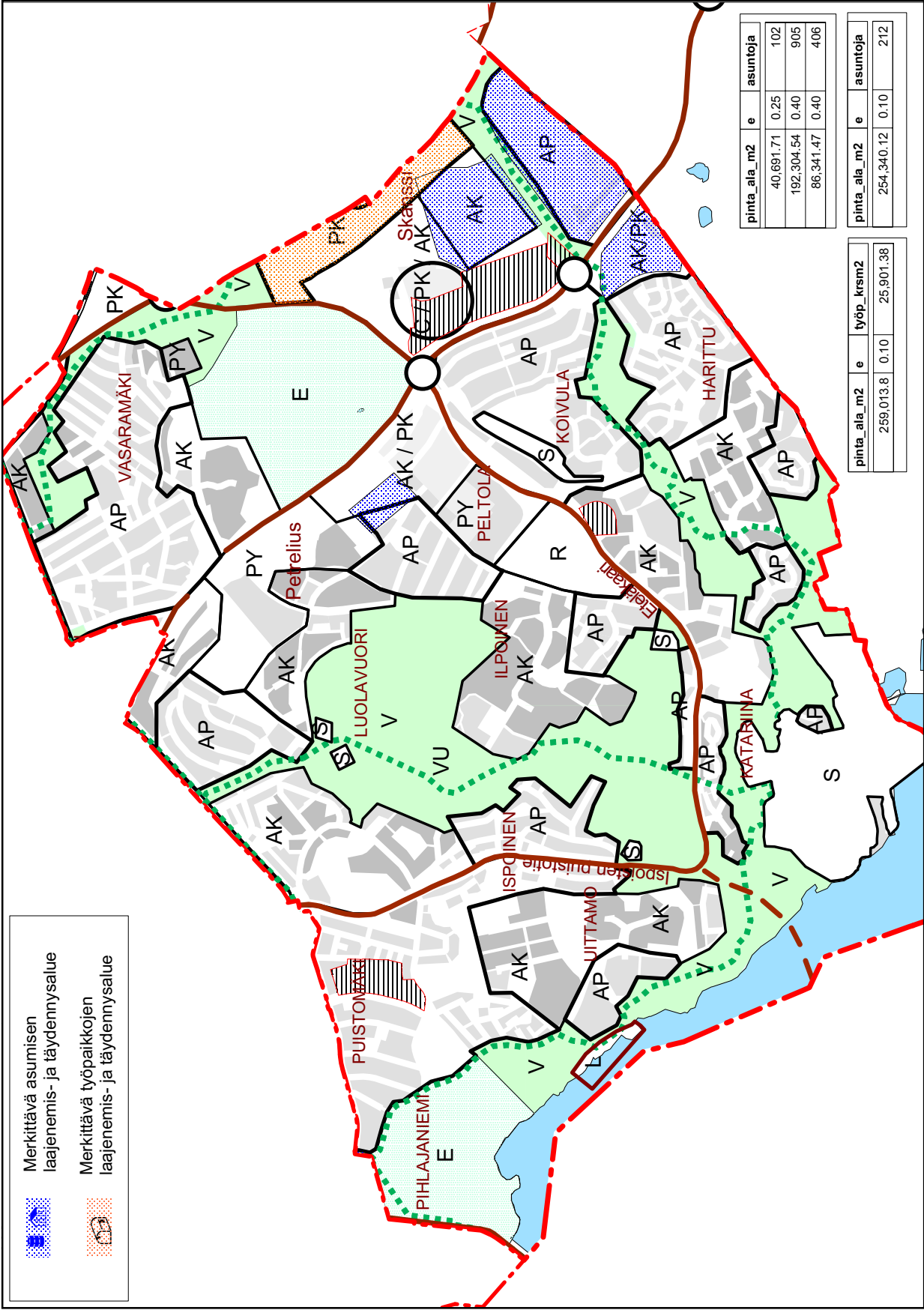
Saaren herkkää luontoa suojellaan ohjaamalla asutus kylämäisiin keskittymiin, varaamalla osayleiskaavan mukaisesti erittäin paljon suojelualueita ja säilyttämällä laajat viheralueet rakentamattomina. Alueen länsi- ja lounaisosia ei asemakaavoiteta. Asutus sijoittuu pohjoisosiin ja itäosaan Kaksikerrantiehen tukeutuen.

Viheralueiden rungon muodostavat Toijaisten-Lauttarannan iso ulkoilualue ja Friskalanlahdelta Mustalahden ulottuva itä- ja länsisuuntainen metsäalue. Ne jäsentävät saaren osa-alueisiin, joille tarvitaan lähipalvelukeskukset Moikoisten lisäksi pohjoisrannalle, Särkilahteen ja Haarlaan. Hirvensalon hiihtokeskuksen lisäksi koko kaupunkia palvelemaan tarvitaan venesatamia ja telakointialueita saaren etelä- ja lounaisosiin.

Osayleiskaavaan jätettiin paljon alueita, jotka sisälsivät maankäyttö- vaihtoehtoja. Ilman vaihtomerkintöjä olevien alueiden kapasiteetti oli n. 10000 asukasta. Yleiskaavassa esitetään maankäyttöratkaisuja niin, että väestötavoite (12.500 as.) voidaan toteuttaa. Hyväksyttävää osayleiskaavaa esitetään tarkistettavaksi tästä syystä viiden alueen osalta. Muut vaihtoehtoalueet (kerrostalo-alueet saaren koillisosassa ja pientaloalueet länsiosissa) on jätetty v. 2020 jälkeen toteutettaviksi suunnittelutarvealueiksi ja vaihtoehdoksi pidemmällä tähtäyksellä tai siltä varalta, ettei keskusakselia toteuteta riittävän suurena (**kuva 30**).

Työpaikkoja alueelle tulee vähän, pääosa Syvälahden keskukseen. Särkilahteen ja Sorttamäen länsi- ja pohjoispuolelle on varattu alueita ympäristöön sopivia palvelu- ja teknologiatyöpaikkoja varten. Myös asuntoalueille voi sijoittaa vastaavanlaisia työpaikkoja.

Kaksikerran saarille laaditaan tämän yleiskaavan jälkeen osayleiskaava, joka mahdollistaa haja-asukasmäärän kaksinkertaistamisen n. 2500 asukkaaseen ja lähipalvelujen turvaamiseksi alueella. Saaret muodostavat Turulle ylipitkän aikavälin reservialueen ja tämä on otettava huomioon osayleiskaavaa laadittaessa. Toisen sillan aluevaraus/selvitysalue liittyy näihin mahdollisuuksiin.



Satavan itäosa on merkitty suunnittelutarvealueeksi, joka voidaan ottaa käyttöön jo ennen v. 2020.

5.6.3 SKANSSI

Suuralue muodostuu kahdesta erillisestä osasta, jotka laaja keskuspuisto erottaa. Alueella ei ole selkeää keskusta ja lähipalvelukeskukset toimivat vielä varsin hyvin. Kurjenmäen kauppakeskus palvelee myös tätä aluetta.

Alueen sisäisessä rakenteessa kaupungin laajenemisen historialliset kehät ovat selkeästi hahmotettavissa. Lähinnä keskustaa ja vanhimpana on omakotivöyhyke, sen jälkeen 60–70-lukujen kerrostalovaltainen lähiövyöhyke ja uloimpana uutta sekarakennetta. Alue on luonteeltaan asumisen aluetta, jonka työpaikat ovat lähinnä palveluissa.

Alueen merkittävin täydennysrakennusalue on Skanssi, johon sijoitetaan myöhemmin myös koko itäisen Turun keskus. Varsinaisen aluekeskuksen mitoitus ja sijoitus ratkaistaan vasta tämän yleiskaavan jälkeisessä keskus-akselin osayleiskaavassa. Siinä otetaan kantaa myös Peltolan työpaikka-alueen, seurakuntien puutarha-alueen ja Uudenmaantien varren harjualueen tulevaisuuteen.

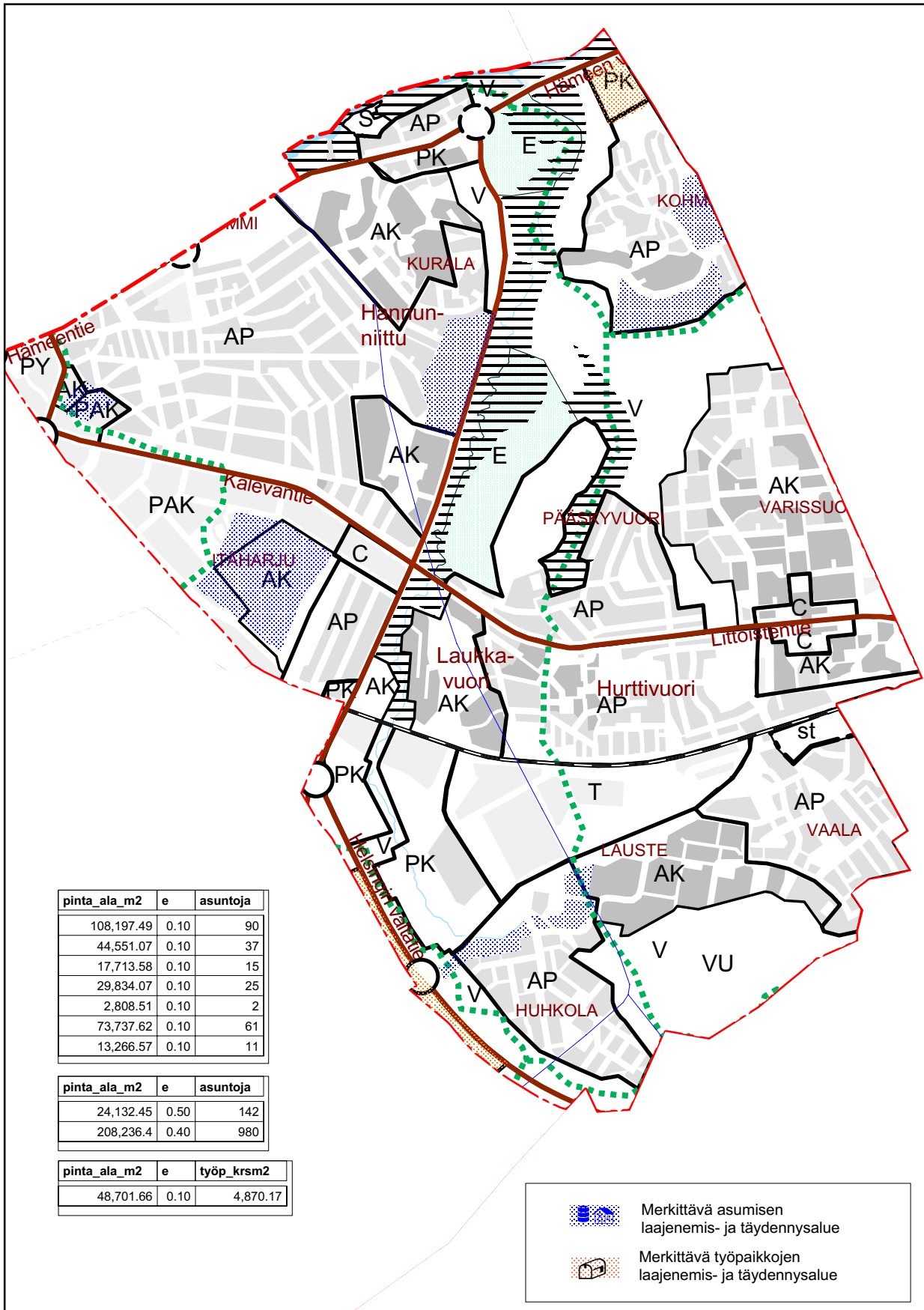
Tulevaisuudessa suuralueen itäosa on leimallisesti tiivistä kaupunkimaista rakennetta. Uudenmaantien varteen muodostuu tehokkaaseen joukko-liikenteeseen tukeutuva keskusakseliin sisältyvä alue, jonka palveluvarustus on poikkeuksellisen hyvä. Skanssin itäosat rakennetaan pientalovaltaisina. Pihlajamäkeen rakennettava kerrostalovaltainen täydennysrakentamisalue kuuluu toiminnallisesti keskustan suuralueeseen.

Suuralueella on vähän työpaikkoja, mutta työpaikkakeskittymät Kupittaaalla ja kaupunginsairaalan alueella korvaavat osittain puutetta. Helsingintien varteen Skanssiin tulee uusien työpaikkojen korkealaatuinen ja tiivis alue, joka korvaa Peltolan työpaikka-alueen mahdollisen poistumisen. Julkisten palvelualueiden työpaikkamäärät voivat kasvaa.

Hautausmaan laajenemisedellytykset turvataan ja viheryhteydet sieltä ympäristön viheralueille, myös alueen keskuspuistoon ja Koivulaan, turvataan. Katariinan luonnonsuojelualueelta toteutetaan viheryhteydet sekä Aurajokisuuhun että Lehmälahteen. Peltolan siirtolapuutarha säilyy.

Uittamon, Ispoisten, Petreliuksen, Ilpoisten ja Koivulan lähipalvelupisteet säilytetään ja selvitetään sellaisten mahdollisuudet Katariinassa ja Vasaramäessä. Alueen ulkoiluyhteyksiä parannetaan ja liikenneverkkoa jäsennööidään asuntoalueiden viihtyisyyden parantamiseksi.

Alueen muutos-, selvitys- ja toimenpidealueet on esitetty *kuvassa 31*.



5.6.4 ITÄHARJU-VARISSUO

Suuralue rajautuu Kaarinaan, Helsingin valtatiehen sekä Hämeentiehen ja Aurajokeen. Alue muodostuu kahdesta osasta, Itäharju-Kuralan alueesta ja Varissuo-Lausteen alueesta, joita osittain erottaa Jaanintie ja Jaaninojan viheralue. Osilla on omat palvelukeskuksensa, jotka yhdessä muodostavat vahvan ja vetovoimaisen palveluvarustuksen. Kalevantie on voimakas alueen keskellä kulkeva yhdistävä väylä, jossa joukkoliikenteen palvelutaso on erinomainen.

Molempia keskuksia tullaan kehittämään. Varissuon kaupalliset palvelut tulee turvata ja Itäharjun palveluja parantaa muuttamalla osa Itäharjun hypermarketista muiksi palveluiksi. Itäharjun teollisuusalue muuttuu seka-alueeksi, jonka itäosassa painopiste on kerrostaloasumisessa ja teollisuusalueen länsiosaa kehitetään korkeatasoiseksi palvelutyöpaikkavaltaiseksi alueeksi. Nykyiset lähipalvelupisteet Nummella, Kuralassa, Lausteella ja Pääskyvuorella säilytetään ja uusia kehitetään Kohmon-Auranlaakson alueelle ja mahdollisesti myös Huhkolaan.

Asuntojen muita täydennysrakentamisalueita on Kohmossa, Huhkolassa ja Hannunniitussa. Alueiden viheryhteydet Aurajokivarteen, Pitkäsalmen rantaan ja Littoisten järvelle on turvattava. Lehmälahden ja Pääskyvuoren isot ulkoilu-puistot ja niiden väliset viheryhteydet säilytetään.

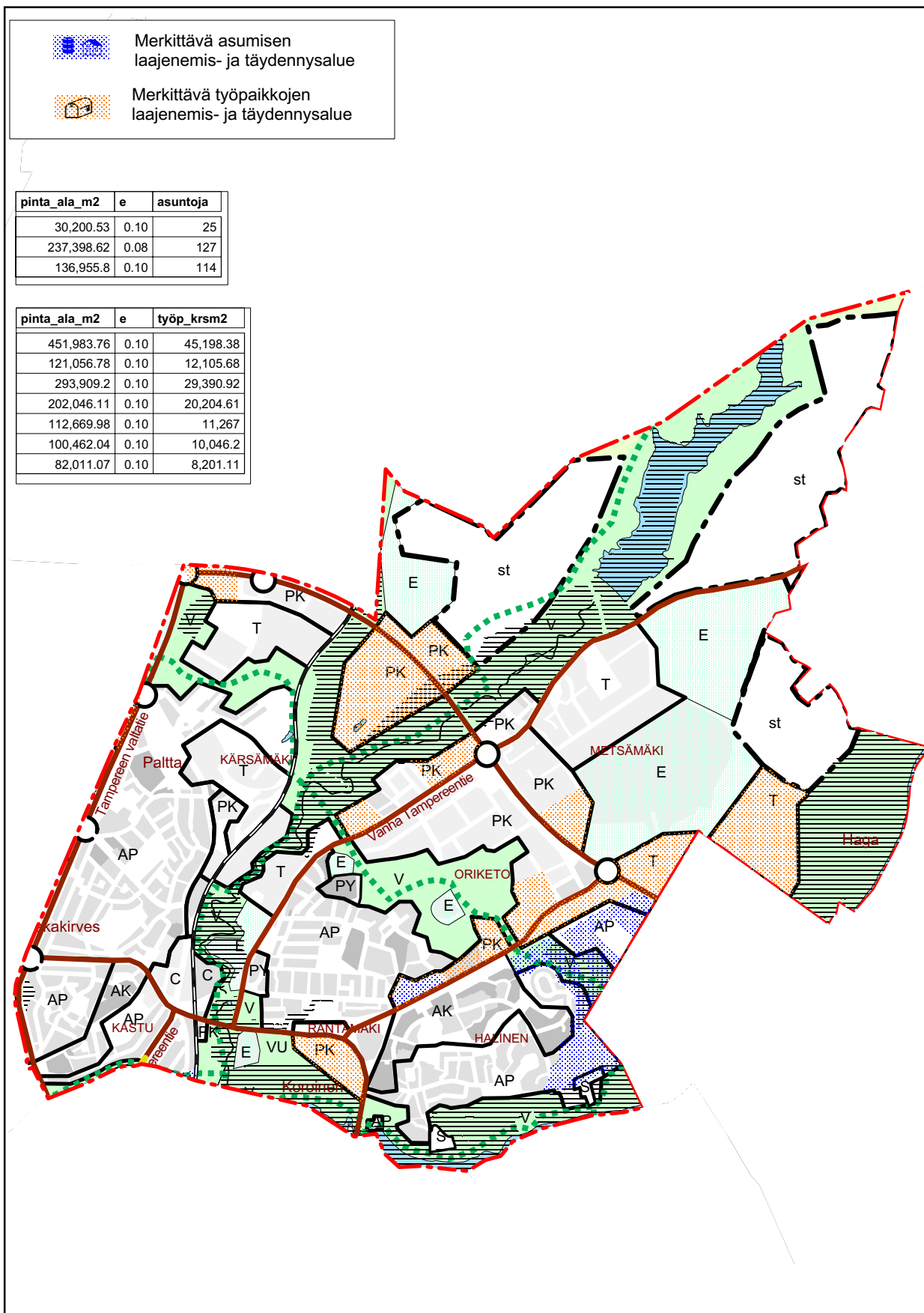
Jaaninojan laaksoon Lausteen kaupunginosassa kaavoitetaan biotekniseen tuotantotoimintaan erikoistuva työpaikka-alue, jonka rakentamisessa korostetaan ympäristöarvoja ja viherrakentamista. Lausteen työpaikka-alue säilyy, mutta pidemmällä tähtäyksellä varaudutaan muutoksiin alueella varsinkin, jos Turun ja Salon yhteydet lisääntyvät.

Valtaosa suuralueesta toimii EU-tukialueena ja pilottina lähiöuudistuksessa, joissa alueen toiminnallista ja fyysistä ympäristöä parannetaan tavoitteena sosiaalisesti kestävä ja monipuolinen alue. Alueen työpaikkamäärien on mahdollista kasvaa merkittävästikin, vaikka osa Itäharjun teollisuusalueesta muuttuukin asuntoalueeksi. Sosiaalista rakennetta kehitetään pientalovaltaisella täydennysrakentamisella, lähipalveluja ja -yhteisöjä kehittämällä ja asuin-ympäristöä parantamalla.

Alueen pääkatuverkko voi muodostua pitkällä aikavälillä ongelmalliseksi. Välikehä jakautuu poikkeavasti kahteen reittiin, jotka voivat johtaa liikaa liikennettä Hämeentielle, Savitehtaankadulle ja Kuralaan. Itäharjun rauhoittaminen läpiajoliikenteeltä voi vaikeutua. Vaihtoehtoinen välikehän linjaus, johon liittyy suunnitteluvaraus, selvitetään. Kalevantien alkupäässä suositetaan joukko-liikennettä.

Kohmon-Auranlaakson aluetta kaavoitetaan kuntarajasta riippumatta yhtenä kokonaisuutena. Muiltakin osin ollaan yhteistyössä Kaarinan kaupungin kanssa raja-alueen suunnittelussa ja viheryhteyksien turvaamisessa. Vaalaan jätetään suunnittelutarvealue, joka liittyy Kaarinan puoleisten alueitten kaavoitukseen ja Lausteen teollisuusalueen tulevaisuuteen.

Suuralueen maankäyttö ja toimenpidealueet on esitetty *kuvassa 32*.



5.6.5 KOROINEN

Suuralue on muodostettu yhdistämällä Kärsämäen, Paimalan ja Metsämäen alueet Halisiin. Alue rajautuu Aurajokeen, Lietoon, Saramäkeen ja Tampereen valtatiehen.

Alueelle on mahdollista saada riittävä väestöpohja ja muodostaa vahva aluekeskus Kärsämäkeen. Kärsämäkeen kaavoitetaan keskusta- ja palveluasumista sekä julkisia palveluja. Lähipalveluja kehitetään Halisiin, Ravattulaan ja Kärsämäen pohjoisosaan sekä mahdollisesti Metsämäen ja Paimalan alueille, jotka on merkitty kaavaan suunnittelutarvealueiksi.

Aurajoen kansallismaisema ja Vähäjoen laakso ovat keskeisiä elementtejä alueen suunnittelussa. Koroisten viheralueen ja yleisten alueitten sekä Vähäjoen varren suunnittelu vaatii poikkeuksellista osaamista. Halisten ja Kärsämäen alueen saaminen toimivaksi kokonaisuudeksi on myös vaativa suunnittelu-tehtävä. Kansallismaisema-aluetta on laajennettu Koroisissa.

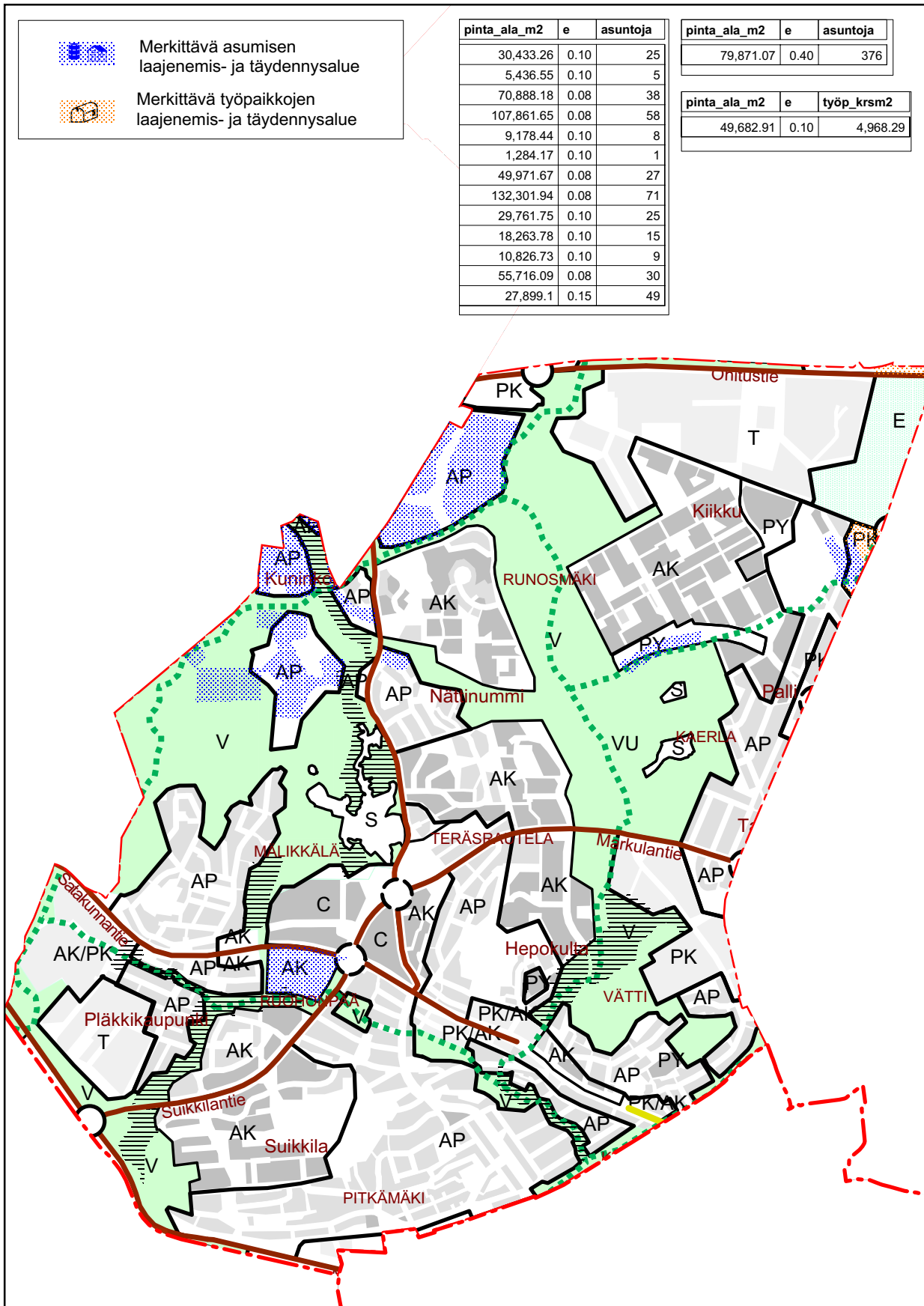
Työpaikka-alueet sijoittuvat Ohikulkutien varteen. Teollisuustuotantoa säilyy alueella varsinkin Toijalan radan varressa, mutta osa alueista muuttuu ympäristöltään korkealaatuisiksi logistiikka- ja palveluvaltaisiksi työpaikka-alueiksi. Vanhan Tampereentien varteen ja Piipanojalle Ohikulkutien molemmin puolin kaavoitetaan uusia palvelutyöpaikka-alueita. Kaatopaikan itäpuolelle on kaavoitettu uusia teollisuustyöpaikka-alueita, jotka liittyvät Kaarinan vastaaviin. Kaatopaikan aluevarauksen laajentaminen turvaa sen toimintaedellytykset useiksi vuosikymmeniksi.

Halisten-Ravattulan alue kaavoitetaan yhdessä Kaarinan kanssa. Rakentaminen on pientalovaltaista ja sen tulee turvata sekä kansallismaiseman säilyminen että alueen palvelut. Vähäinen täydennysrakentaminen on mahdollista myös Kärsämäen pohjoisosassa. Paimalan ja Metsämäen suunnittelutarvealueiden mahdollinen rakentaminen riippuu Keskusakselin toteutumisesta ja kaupungin väestön kasvusta.

Tampereentien ja Hämeentien liikennemäärät kasvavat ja ne muuttuvat palvelutasoltaan paremmiksi eritasoliittymän varustetuiksi yleisiksi teiksi ja samalla liikenne-esteiksi. Koroistenkaari ja Vanha Tampereentie muodostuvat alueen sisäisiksi pääväyliksi.

Alueelle, lähinnä jokilaaksoihin, muodostuu paljon viheralueita. Vähäjoen varsi on saatava myös käytännössä yhdistämään Aurajokilaakson ja Maarian altaan viheralueet. Piipanojan varren viheralue muodostaa yhteyden Moisio ulkoilu-alueille. Kehämäinen ulkoiluyhteys Aurajokivarresta Pomponrahkan alueelle on osa laajempaa viherkehää. Aurajokivarsi myös Haagan alueella kaavoitetaan viheralueeksi, jonka poikki varataan kevyen liikenteen siltayhteys Aurajoen yli.

Alueen maankäyttö- ja kehittämisratkaisut on esitetty *kuvassa 33*.



5.6.6 LÄNSIKESKUS-RUNOSMÄKI

Alue rajautuu keskustaa ympäröivään viherkehään, Raision rajaan, Ohikulkutiehen sekä valtateihin 8 ja 9. Alueen luonnetta määrittävät sen keskellä kulkevat Satakunnantie ja Suikkilantie-Markulantie ja niiden liittymään syntynyt Länsikeskus, joka on kaupallisesti voimakas, mutta muutoin heikko aluekeskus.

Runosmäkeen ei asukastilaisuuksissa ja lausunnoissa haluttu voimakasta kaupallista keskustaa. Länsikeskuksen alueella on puolestaan heikot julkiset palvelut. Keskusten kehittämisen ja työnjaon vuoksi niiden yhteyksiä ja palveluja parannetaan. Pohjoiskaaren alue varataan julkisille palveluille.

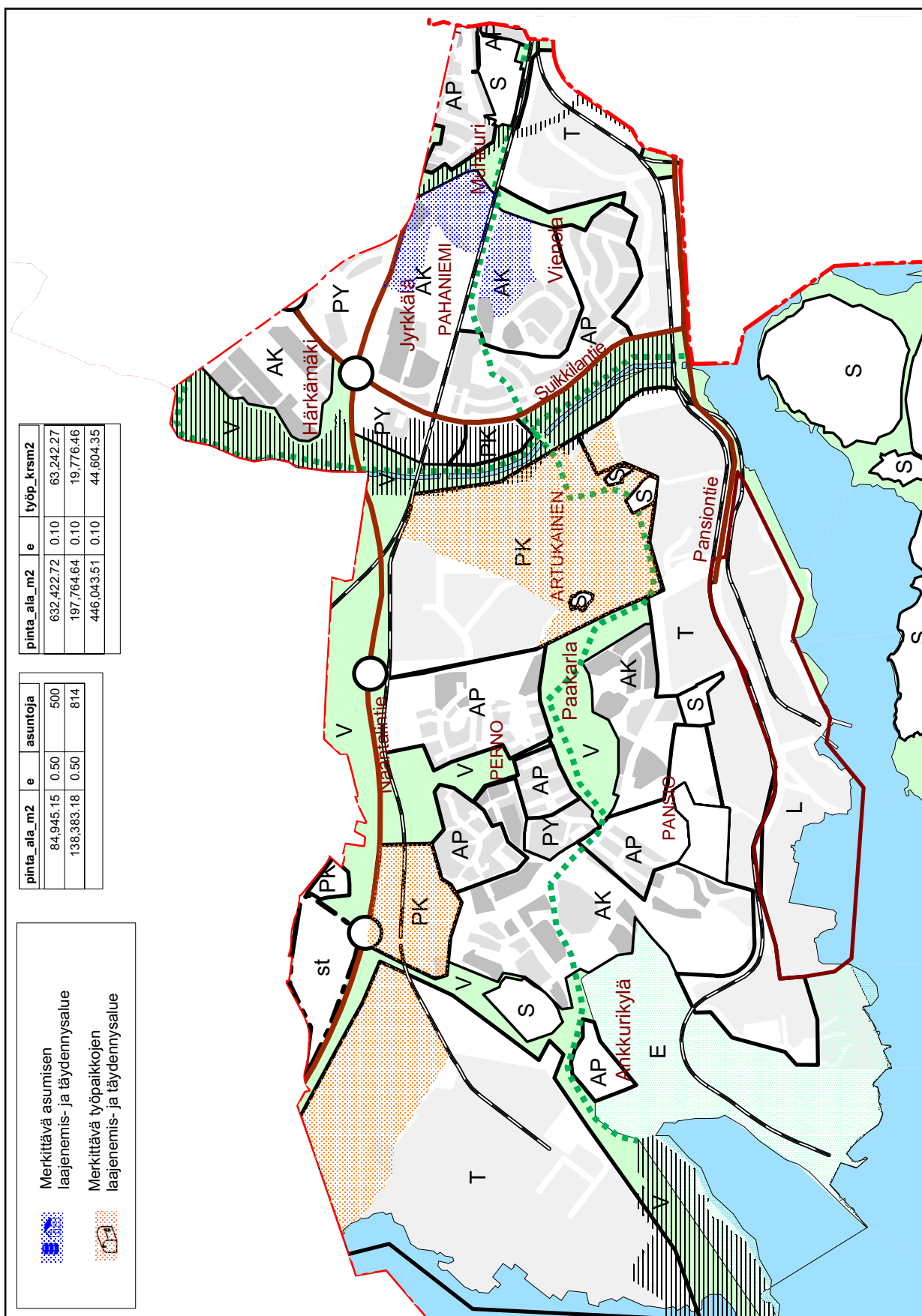
Alueen luonteen ratkaisee keskusakselin toteuttaminen. Satakunnantien varren maankäyttöä tehostetaan erikseen laadittavassa osayleiskaavassa päätettävällä tavalla. Sitä ennen voidaan jo Suikkilan kartanon alue rakentaa tehokkaasti. Muita asuntojen täydennysrakentamisalueita ovat pientaloalueet Länsiniityssä ja Kuninkojantien länsipuolella, johon laaditaan kaava yhdessä Raision kanssa.

Alueella sijaitsee kaksi isoa ulkoilu- ja virkistysaluetta. Mälikkälän alue liittyy Raision puolen virkistysalueisiin. Sen yhteydet Raisionjoen, Haunisten ja Runosmäen ulkoilualueille ja Kähärin viheryhteydelle turvataan. Kuninkojan, Saukonon ja Kovasojan purorannat säilyvät viheryhteyksinä. Runosmäen- Impivaaran ison ulkoilualueen viheryhteydet Kuninkojalle, Vähäjoelle ja Raunistulaan turvataan. Suurten liikenneväylien kohdalla tarvitaan eritasojärjestelyjä.

Rieskalähteentien ja Pläkkikaupungin työpaikka-alueet säilyvät ja niiden käyttöä tehostetaan. Uusia tai muuttuvia työpaikka-alueita syntyy keskusakselille ja Pitkämäkeen. Mälikkälän kartanon alue liitetään keskusakseli-varauksiin. Alueen lähipalvelut ovat uhanalaisia ja niitä pyritään säilyttämään Pitkämäessä, Suikkilassa, Hepokullassa ja Länsinummissa ja luomaan uusia Kuninkojalle.

Länsikeskus on alueen merkittävin työpaikka-alue tulevaisuudessa. Sen yhteyksiä, miljöötä ja toimivuutta on parannettava. Kaupallisten palvelujen lisäksi sinne tarvitaan myös julkisia ja virkistyspalveluja. Satakunnantien ja Kuninkojantien liittymät Markulantiehen muutetaan ainakin esim. eritasoisiksi. Välikehän palvelutasoa parannetaan ja Härkämäen liittymä rakennetaan toimivammaksi.

Alueen maankäyttö, rakenne ja muutosalueet on esitetty *kuvassa 34*.



5.6.7 JYRKKÄLÄ-PERNO

Suuralue muodostuu Ruissalon saaresta, Pohjoissalmen satama- ja työpaikka-alueesta sekä niiden pohjoispuolisista asuntoalueista, joista Perno ja Jyrkkälä ovat palveluiltaan vahvimmat. Aluetta jakavat myös Raisionjokilaakso ja Artukaisten työpaikka-alue ja sitä halkovat monet radat ja päätiet.

Alue on ensisijaisesti työpaikka-alue, jonka toimintaedellytysten turvaaminen on tärkein tavoite alueen kaavoituksessa. Sataman laajenemismahdollisuudet Pansiossa ovat hyvät. Sen maaliikenneyhteyksiä parannetaan muuttamalla Suikkilantie nelikaistaiseksi yleiseksi tieksi ja parantamalla liittymiä. Satamaan tukeutuville työpaikoille varataan alueita ja muidenkin työpaikka-alueiden laajeneminen mahdollistetaan satamaradan, Pansiontien ja Juhana Herttuan puistokadun varrella.

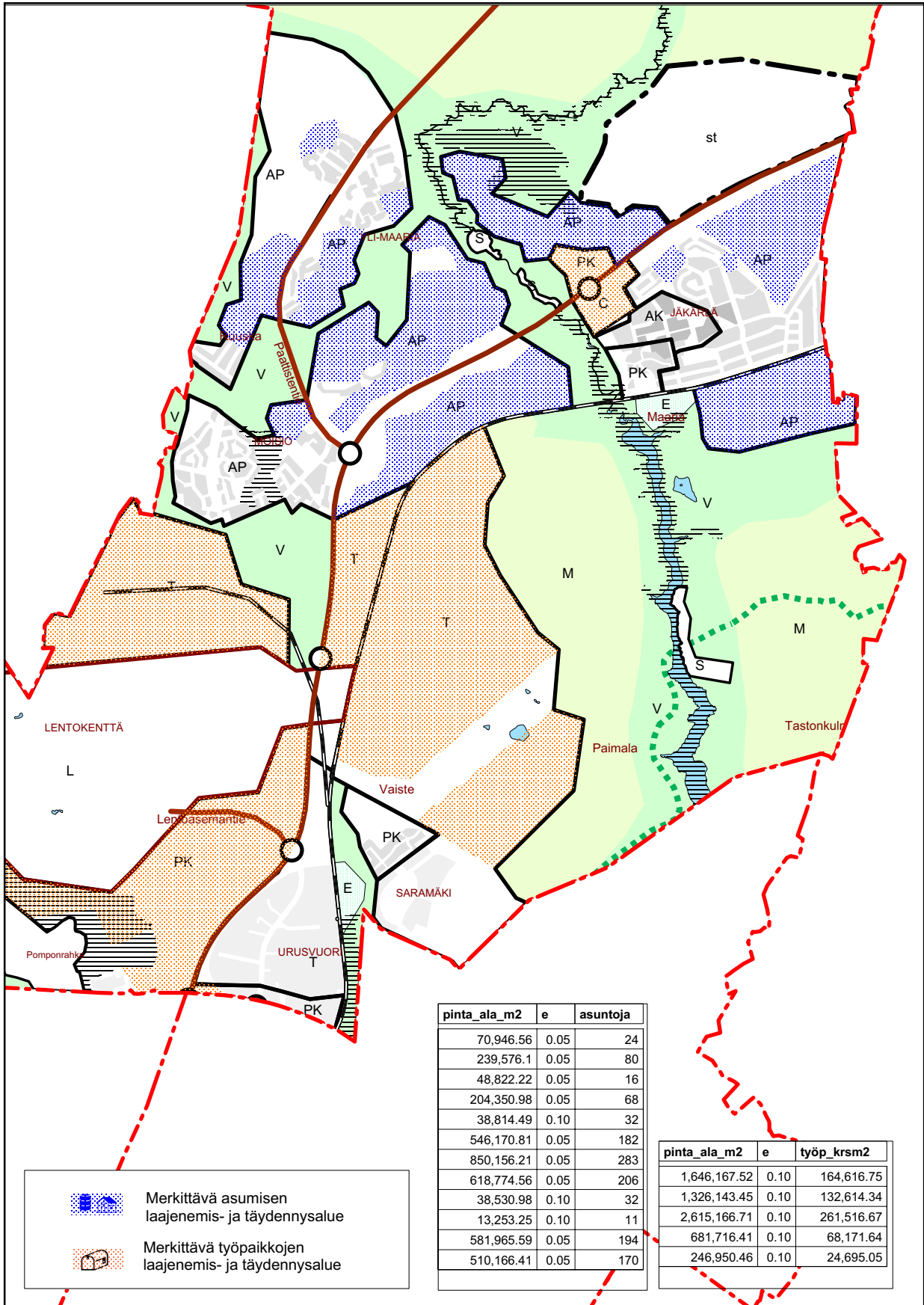
Pernon telakan ja sen alihankkijoiden kehitysedellytysten turvaamiseksi varataan teollisuusaluetta telakan pohjoispuolelta ja palvelutyöpaikka-alue radan varresta. Myös Artukaisten alueen työpaikkoja on mahdollisuus lisätä.

Messukeskuksen ja Turku-hallin aluetta kehitetään ja vapaa-ajan palveluja lisätään. Suikkilantien ja Raisionjoen aluetta jakavaa luonnetta vähennetään, jotta suuralue toimisi paremmin yhtenä kokonaisuutena. Messukentäntien varsi kaavoitetaan palveluille ja sinne voi pitkällä aikavälillä syntyä koko suuralueen palvelukeskus, jos alue uusiutuu voimakkaasti. Tämä ei kuitenkaan saa vaarantaa vahvoja lähipalveluja Jyrkkälässä ja Pernossa, joka toimii vielä myös alueen keskuksena.

Ruissalon asema ja suojelutavoitteet on turvattu vahvistetulla osayleiskaavalla. Ruissalosta kehitetään valtakunnallinen kaupunkipuisto. Leirintäalue säilyy alueeltaan pienenevänä Saaronniemessä. Yhteyksiä Ruissaloon parannetaan sekä Raisionjokilaaksosta että keskustasta. Muhkurin luonnonsuojelualue ja siihen liittyvä Saukonojan luonnonsuojelullisesti arvokas alue säilytetään. Koivuluotoon luodaan uusi ulkoiluyhteys telakka-alueen reunaan myöten. Pansion keskuspuiston yhteyksiä Raisionjokivarteen ja Naantalintien suuntaan parannetaan.

Alueen väestöpohja jää liian pieneksi alueen palvelujen säilymiselle ja sitä on vahvistettava. Täydennysrakentamismahdollisuuksia kaavoitetaan kerrostalovaltaisena radan varteen Pahaniemeen. Vähäisempiä täydennysrakentamismahdollisuuksia esitetään Laivastoaseman läheisyyteen ja Pernon pohjoispuolelle. Alue tulee toimimaan Hirvensalon tapaan keskustaan tukeutuvana, palveluiltaan heikkona alueena.

Alueen maankäyttö, rakenne ja muutosalueet on esitetty *kuvassa 35*.



5.2.8 MAARIA-PAATTINEN

Suuralue muodostuu Ohikulkutien, Paimalan ja Metsämäen pohjoispuolisista osista, entisistä Maarian ja Paattisten kunnista. Se on maaseutumaista aluetta, jossa Maarian kuntakeskuksen ympärille rakennettu Jäkärä on merkittävin keskittymä. Myös Paattisten keskustaa on täydennysrakennettu.

A alueen eteläosan liikenneyhteydet ovat ihanteelliset kuljetusintensiivisten toimintojen sijoittumiselle. Lentokenttä, Tampereen moottoritie, Ohitustie ja Toijalan rata antavat mahdollisuuden kehittää alueesta merkittävä ja kansainvälisestikin vetovoimainen työpaikka-alue. Saramäen, Vaisteen ja Pajussuon alueille esitetään uusia teollisuustyöpaikka-aluevarauksia.

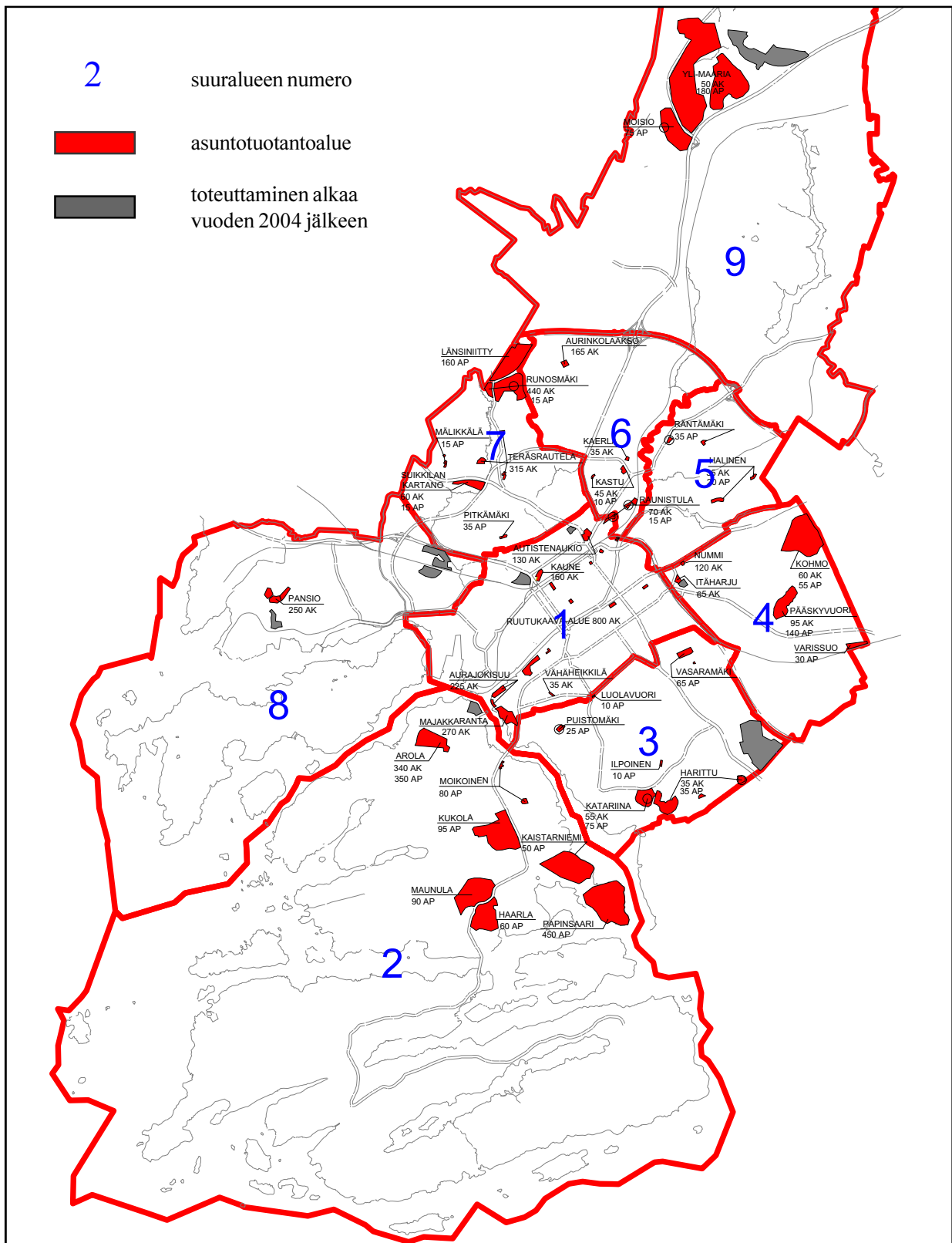
Lentokentän ympäristö kaavoitetaan ja siitä luodaan logistisesti vetovoimainen palvelu- ja työpaikka-alue. Mahdollistetaan nykyisen kiitotien siirtäminen sen pohjoispuolelle. Lentokenttää kehitetään myös teollisuuskenttänä. Natura-alue rajaa lentokenttäaluetta etelässä. Sen suojaviheralueesta päätetään asemakaavaan yhteydessä. Vaisteen teollisuusalueen jakavan viheryhteyden tarkempi sijainti päätetään asemakaavassa.

Maarian aluetta rakennetaan pientaloalueena Yli-Maarian osayleiskaavan mukaisesti. Uusia pitkän tähtäyksen pientalovarauksia esitetään Jäkärän länsi- ja eteläpuolelle sekä Paattistentien varteen. Paattisten täydennysrakentaminen ohjataan tämän kaavan jälkeen laadittavalla osayleiskaavalla. Valtatie 8:n varren pohjoispuoli merkitään suunnittelutarvealueeksi. Yhteistyössä Liedon kanssa selvitetään Ilmaristen-Rauhankylän kaupungin puoleisten alueiden maankäyttöä. Kaavat laaditaan yhteistyönä.

A alueen keskus säilyy Jäkärässä, mutta pitkällä tähtäyksellä varaudutaan sen kehittämiseen aluekeskukseksi ja siirtymiseen VT 9:n varteen. Moisio, Yli-Maarian ja Paattisten lähipalveluja kehitetään.

Vähäjoen, Maarian altaan ja Paattistenjoen rantojen virkistysalueet muodostavat Ruissalon lisäksi toisen erittäin laajan ulkoilu- ja virkistysalueen. Yhteydet muille ulkoilualueille on esitetty kaavassa. Virkistysalueiden ja alueen maatalousalueiden rajaukset selvitetään tarkemmin asemakaavoissa ja tulevilla yleiskaavan tarkistuksissa.

Kuvassa 36 on esitetty alueen maankäyttö sekä tulevat toimenpide- ja selvitysalueet.



6. YLEISKAAVAN TOTEUTTAMINEN

Yleiskaavaa toteutetaan asemakaavoin, osayleiskaavoin ja rakennusjärjestyksen kautta. Osayleiskaavoja laaditaan Kaksikertaan ja Paattisille, joiden perusteella alueiden rakentaminen pääosin tapahtuu. Niiden yhteydessä voidaan päättää osa alueista asemakaavoitettavaksi.

Suurimmille muutosalueille keskustaan ja keskusakselille laaditaan tarkentavat osayleiskaavat, joiden pohjalta alueet asemakaavoitetaan. Muille lähiökehän suuralueille voidaan laatia tavoitesuunnitelmia asemakaavojen pohjaksi.

Toteuttamisen ajoituksen määrittelee valtuusto vuosittain tarkistettavilla asunto- ja maankäyttöohjelmalla, taloussuunnitelmalla ja -arviolla. Toteuttamiseen vaikuttavat lisäksi erilliset ohjelmat.

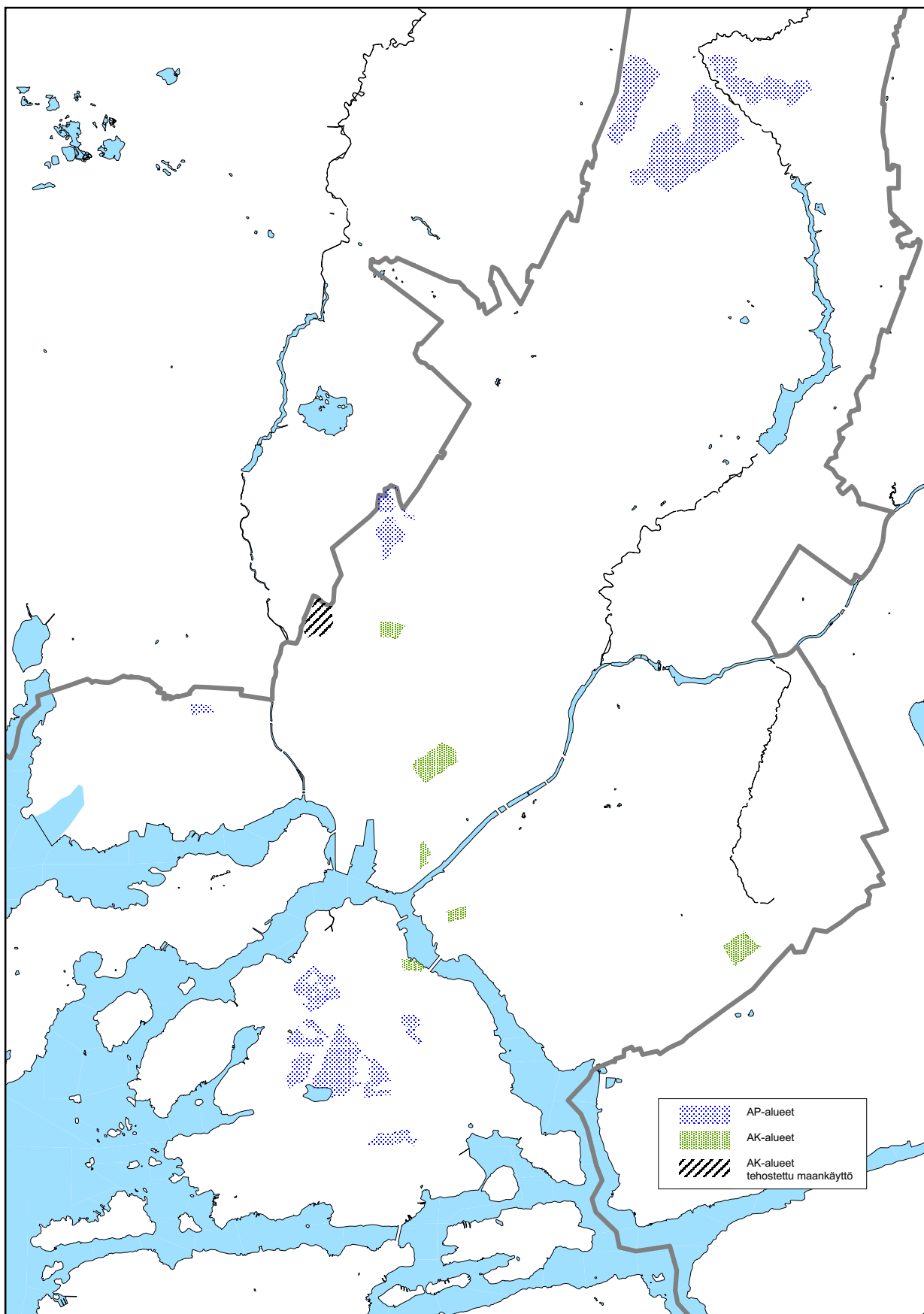
6.1 ASUNTO- JA MAANKÄYTTÖOHJELMA 2000-04

Ohjelma laadittiin kiinteässä yhteydessä yleiskaavan kanssa. Siinä ohjelmoidaan ensisijaisesti 5-vuotiskauden asuntotuotanto alueittain ja talotyyppin mukaan. *Kuvassa 37* on esitetty tuotannon määrä suuralueittain, niiden kaavareservi sekä tärkeimmät rakennettavat asuntoalueet. Merkittävin yleiskaavan tuoma muutos ohjelmassa on asuntotuotannon lisääminen pientalotuotantoa tehostamalla niin, että sen osuus suunnittelukaudella on puolet asuntotuotannosta.

Uusia pientaloalueita otetaan käyttöön sekä Hirvensalossa että Maariassa. Merkittävin muutos on se, että lähiökehän täydennysalueet pyritään ottamaan käyttöön suunnittelukaudella. Skanssin kerrostaloalueen rakentamista on lykätty ja Arolaa pienennetty. Uudet kerrostaloalueet sijoittuvat pääosin keskustan lähelle.

Maankäyttöohjelmassa ohjelmoidaan lisäksi työpaikkatonttien kaavoittaminen ja rakennuskelpoiseksi saattaminen. Toimenpiteet keskittyvät yleiskaavan tavoitteiden mukaisesti Helsingintien ja Ohikulkutien varteen sekä lentokentän ja sataman ympäristöön. Lisäksi ohjelma sisältää liikenneyhteyksien, virkistysalueiden ja muun kunnallistekniikan rakentamisen ja rahoituksen tarkastelun.

Kaavoittamisohjelmassa ohjelmoidaan 5-vuotiskauden rakentamisen vaatimat yksityiskohtaisemmat merkittävät kaavat ja kaavamuutokset. Sen lisäksi siinä tarkastellaan ensi kertaa yleiskaavaehdotuksen mukaisen seuraavan viisivuotiskauden rakentamisen vaatimia kaavoja. Pienimmät kaavat on nyt esitetty vain ohjelman liiteaineistona. Työpaikkakaavat on käsitelty aikaisempaa tarkemmin.



Uudet AP/AK-alueet 2005-2010

6.2 ALUEIDEN KÄYTTÖ 2010 JA VARAUTUMINEN HITAAMPAAN KASVUUN

Yleiskaavan toteuttamista käsitellään tarkemmin ensimmäisen 10 vuoden osalta, jolloin väestönkasvun oletetaan olevan suurinta. Myös yleiskaavan osin ristiriitaiset kasvu- ja taloudellisuustavoitteet edellyttävät tätä. Lisäksi mahdollinen Turun kasvun pysähtyminen on otettava huomioon siten, että v. 2010 maankäyttö muodostaa tavoitteiden mukaisen kokonaisuuden pidemmälläkin tähtäyksellä.

Maankäytön muutoksiin liittyvät riskit on otettu huomioon ensisijaisesti käyttöön otettavia alueita valittaessa siten, että

- liityntä- ja kynnysinvestoinnit jäävät mahdollisimman pieniksi
- maaperältään heikot ja mahdollisesti saastuneet alueet on jätetty reserviin
- rakennetta täydentävien alueiden käyttöönottojärjestys määräytyy seudullisten liikennekustannusten minimoinnin perusteella
- käyttötarkoitukseltaan muuttuvien alueiden vuokra-ajat ja työpaikkojen säilyminen turvataan.

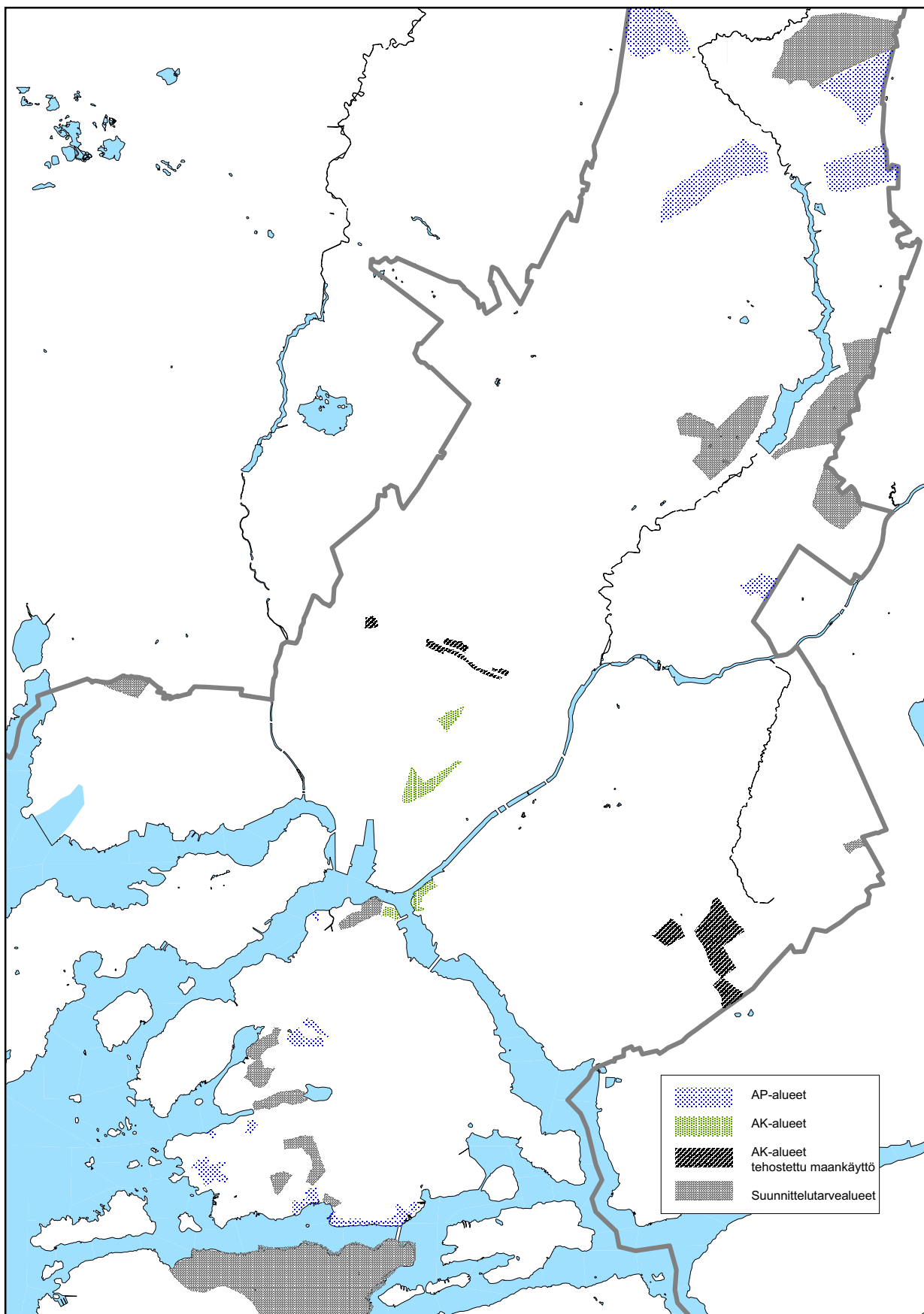
Uudet kerrostaloalueet ovat pääosin muutosalueita. Ne sijoittuvat keskustan lisäksi keskusakselille ja niitä toteutetaan sitä mukaa, kun maapoliittiset tekijät sen mahdollistavat. Merkittävimmät kerrostaloalueet ovat Skanssi ja Iso-Heikkilä, jonka rakentaminen alkaa kaupunginvarikon alueella jo ennen v. 2010.

Pientaloalueet toteutetaan tiiviinä lähiökehällä ja väljempänä Hirvensalon eteläosissa ja etenkin Maariassa. Osa pientalorakentamisesta sijoittuu osayleiskaava-alueille Kakskertaan ja Paattisille. Aiempaa suurempi osa asuntopoistumasta korvataan uudisrakentamisella samalle tontille.

Kuvissa 29-38 on esitetty v. 2010 maankäyttö, tarvittavat uudet asunto- ja työpaikka-alueet ja niiden arvioidut kerrosalamäärät, mitoitusperiaatteet ja asukasmäärät v. 2020 mitoitusperiaatteilla. Asukasmäärät ovat tarkentuneet kaavarunkotarkastelun pohjalta. Alueiden tehokkuus on pääosin pienentynyt ja alueita tarvitaan hieman enemmän kuin kuulemisvaiheessa arvioitiin.

Uusia työpaikka-alueita tarvitaan varsin vähän, koska jo aloitettuja olemassa olevia alueita tiivistetään kiinteistötaloudellisista syistä ja vanhoja työpaikka-alueita muutetaan asuntoalueiksi enemmän vasta v. 2010 jälkeen. Alueet sijoittuvat pääosin Helsingintien, Ohikulkutien ja lentokentän ympäristöön.

Keskustatoimintojen alueita (C) toteutetaan monipuolisina kokonaisuuksina. Toteuttamisen vetureina toimivat hypermarketit, joiden ajoituksen määrittää ostovoiman kasvu sekä lähipalvelujen ja keskustan palvelujen säilyminen.



Uudet AP/AK-alueet 2011-2020

6.3. MAANKÄYTTÖ 2020

Yleiskaava sisältää asumisen suhteen vaihtoehtoja. Muun maankäytön suhteen vaihtoehdot ovat alueiden sisäisiä ja vähäisempiä.

Yleiskaavan väestötavoite 185.000 asukasta edellyttää n. 2 milj. k-m²:n rakentamista. Tästä vain n. 350.000 k-m² (n.7000 asukasta) sijoittuu vaihtoehtoisesti joko keskusakselille, joka toteutuu pääosin v. 2010 jälkeen, tai hajautetusti erillisille vaihtoehtoisia käyttötarkoituksia sisältäville suunnittelutarvealueille. Keskusakseli on kokonaan tehokasta työpaikka- ja kerrostalorakentamista. Vaihtoehtoiset alueet ovat pääosin pientalorakentamista. Muut uudet asuntoalueet ovat joko vapautuvia työpaikka-alueita lähellä Keskustaa tai kauempana olevia uusia pientaloalueita, jotka kilpailevat ympäristökuntien tonttitarjonnan kanssa.

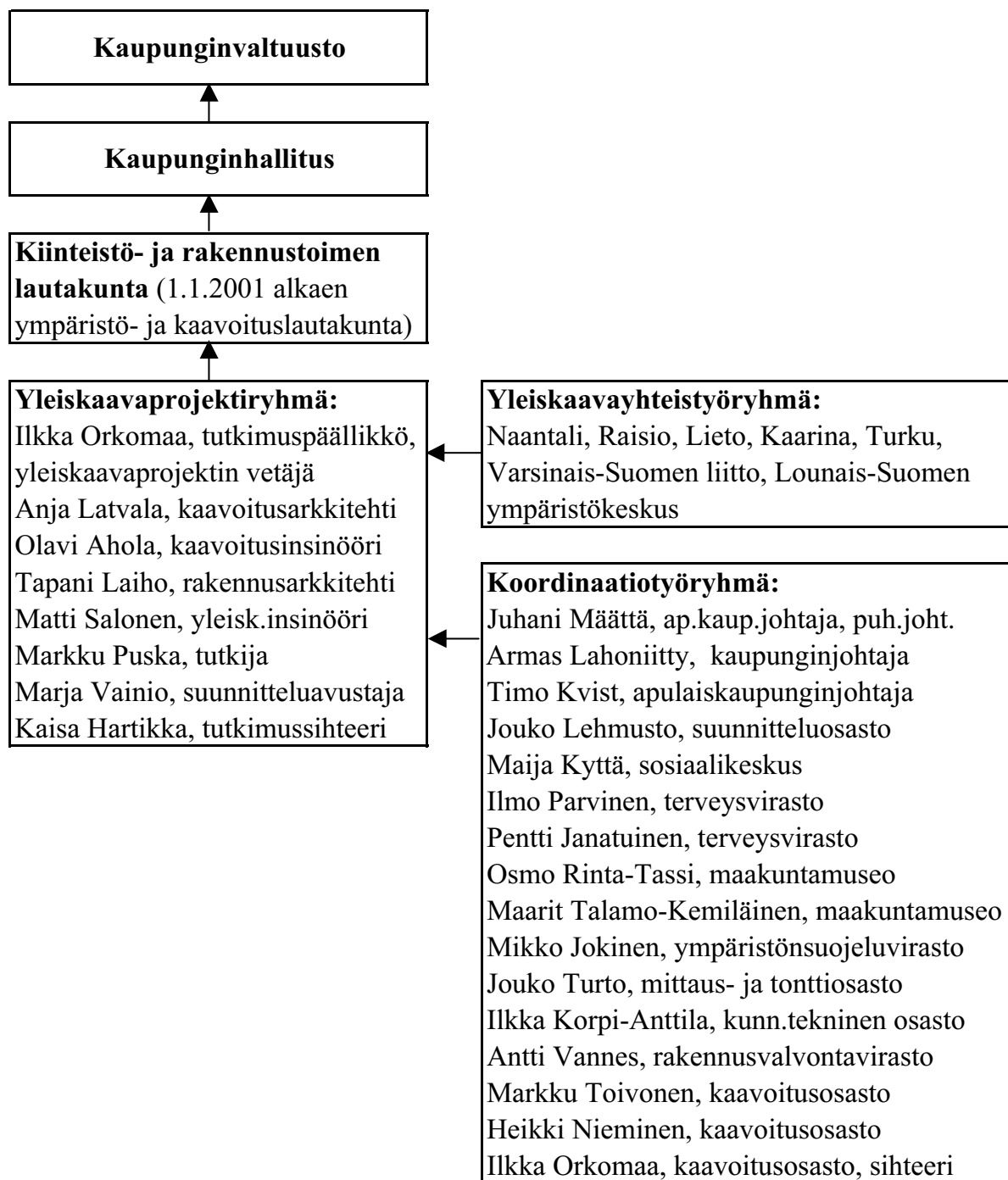
V. 2010 jälkeinen teollisuustyöpaikkarakentaminen sijoittuu lähinnä lentokentän ympäristöön ja olemassa oleville väljille työpaikka-alueille. Lentokenttä ja sitä ympäröivät logistisesti vetovoimaiset palvelutyöpaikka-alueet Ohikulkutien varressa voivat tulevaisuudessa olla nykyistä merkittävämpiä tekijöitä investointien sijoittamisessa. Uusia liikenneväyliä ei rakenneta, mutta väylien ja erityisesti liittymien välityskyvyn parantaminen edellyttää isoja investointeja välikehän ja pääteiden eritasoliittymiin.

Yleiskaavan on syytä sisältää vaihtoehtoisia etenemisteitä 20 vuoden tähtäyksellä. Riskit kasvavat, jos odottamattomiin muutoksiin ei voida reagoida riittävän tehokkaasti. Jotkut asiat kuten vaihtoehtoiset aluevaraukset ja maanhankinta on kuitenkin hoidettava pitkäjännitteisesti. Vuosina 2010-20 toteutettavat maankäytön muutokset vaihtoehtoineen on esitetty *kuvassa 39*.

6.4 TOTEUTTAMISKELPOISUUS, JATKOTOIMENPITEET JA SEURANTA

Seuraavan yleiskaavan tarkistuskierron (YK 2025) tehdään keveämpänä. Tätä yleiskaavaa tarkennetaan osayleiskaavoilla, joista tärkeimmät ovat keskustan, keskusakselin, Satavan, Kakserran ja Paattisten osayleiskaavat. Siinä yhteydessä tarkistetaan myös tämän yleiskaavan toteuttamisohjelmaa. Myös maankäytön toteuttamisohjelmat tehdään em. erillisselvitysten ja suunnitelmien pohjalta ensi yleiskaavakierroksella. Suurempi yleiskaavan tarkistuskierron (YK 2030) tehdään vasta ensi valtuustokauden jälkeen.

Uusia yleiskaavaa toteuttavia tai tarkentavia suunnitelmia tulevat olemaan rakennussuojelustrategia, päivittäistavarakaupan sijoittumissuunnitelma, julkisten palvelujen palvelu-



TURUN YLEISKAAVAN-2020 LIITE- JA OHEISMATERIAALILUETTELO

- 1.0 Suunnitteluprosessi ja osallistumisohjelma
- 1.1 Turun aseman kehitys
- 1.2 Turun kaavoituksen ja rakentamisen historia (-> 1975)
- 1.3 Turun kaavoituksen ja rakentamisen myöhempi kehitys (1960-2000)
- 1.4 Suojelupäätökset ja -kohteet; - luonnonsuojelu, - rakennussuojelu

- 2.1 Yleiskaavan-2020 yleistavoitteet (KV 3.3.1997)
- 2.2 Turku-strategia (KV 16.6.1997)
- 2.3 Varsinais-Suomen kehittämisohjelma
 - Yleiskaavallinen yhteistyösuunnitelma 2010
- 2.4 Maankäyttöstrategiavaihtoehdot (31.3.1998)
- 2.5 Maankäyttöstrategia ja strategiavaihtoehtojen toteuttaminen (KV 9.12. 1998)
- 2.6 Turun väestökehitys 1990-luvulla ja -ennusteet
- 2.7 Turun työpaikkakehitys 1990-luvulla ja -ennusteet sekä elinkeino toiminta

- 3 Lausunnot yleiskaavavaihtoehdoista
- 3.1 Turun seudun kaupunkirakenne
- 3.2 Asuminen, kehitys, tavoitteet ja mitoituserusteet
- 3.3 Palveluverkon inventointi ja mitoitukset 2000-2020
- 3.3.1 Kaupan suuryksiköt (=Turun kaupunkiseudun kaupan palveluverkko selvitys 1997 ja 2000)
- 3.4 Liikennejärjestelmä
 - Liikennejärjestelmäsuunnitelma 2000
 - Turun seutuliikenne 1999
 - Pyöräliikenteen kehittämissuunnitelma 1999
 - Satamien liikenneyhteyksien ja aluevarausten selvitys 1999
 - Rakennemallien liikenteellinen vertailu, liikennepoliittiset keinot, tie- ja katuverkkokysymykset 2000
 - Liikennetutkimus ja mallit 1997, yhteenvetoraportti
- 3.5 Rakennussuojelukohdeet
- 3.6 Maisema- ja luontoselvitys
- 3.6.1 Yleiskaavan vaikutukset Natura-alueisiin
- 3.7 Viherverkko
- 3.8 Kunnallistekniset verkostot
- 3.8.1 Vesijohtolinjan yleissuunnitelma välillä Huittinen-Halinen

- 4.1 Keskustan kehittäminen
- 4.2 Lähiöuudistus
- 4.3 Ympäristökunnat ja raja-alueet, kaavarungot

- 5.1 Lausunnot ja muistutukset yleiskaavaehdotuksesta
- 5.2 Ympäristövaikutusten arviointi
- 5.3 Taloudelliset vaikutukset
- 5.4 Sosiaaliset ja kulttuuriset vaikutukset

- 6.1 Maankäyttöohjelma 2000-2004

