



TURUN KAUPUNKISEUDUN KUNTIEN JA VALTION VÄLISEN MAANKÄYTÖN, ASUMISEN JA LIIKENTEEN AIESOPIMUKSEN 2012–2015 TOTEUTUMINEN VUODEN 2013 LOPPUUN MENNESSÄ

1. väliraportti 17.3.2014

TIIVISTELMÄ

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

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

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

Aiesopimusta seurataan kahdessa jaksossa. Ensimmäinen seurantajakso on sopimuksen voimaantulosta vuoden 2013 loppuun ja toinen jakso vuoden 2014 alusta vuoden 2015 loppuun. Seuranta painottuu ensimmäisellä jaksolla lähinnä toimenpiteiden käynnistämiseen ja edistämiseen. Loppuseurannassa keskitytään toimenpiteiden vaikuttavuuden arviointiin. Parhaimmillaan sopimusseuranta muodostaa keskeisen seudullisen tietopohjan kuntien maankäyttöpäätöksiä tueksi.

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

Asuntotuotannosta noin 70 % kohdistuu ydinkaupunkiseudulle ja lähes 30 % ydinkaupunkiseudun ulkopuolisiin keskuksiin. Asuntotuotannon ohjelmoinnissa on tapahtunut suunnanmuutos vaikkakaan rakennemallin 80/20 -tavoitetta ei vielä saavuteta. Asuntotuotannon osalta on vielä aikaista todeta, onko asuntotuotannon kehitys muuttumassa aiesopimuksen myötä tasapainoisempaan ja yhteisvastuullisempaan suuntaan keskuskaupungin ja kehyskuntien välillä.

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

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

Aiesopimuksen ensimmäistä seurantaraporttia on 24.2.2014 käsitelty seudullisessa MAL-työryhmässä. Seuraavaksi raporttia käsitellään valtion ja kuntien yhteisessä seurantaryhmässä. Seurantakokouksen jälkeen raportti lähetetään kuntiin tiedoksi.

Sisällysluettelo

1 JOHDANTO	3
1.1 Turun kaupunkiseudun aiesopimus	3
1.2 Aiesopimuksen laadintaprosessi.....	4
1.3 Aiesopimuksen seuranta	5
2 MAANKÄYTÖN TOIMENPITEET	5
2.1 Kaupunkiseudun yhteisen maankäyttöstrategian toteuttaminen.....	7
2.2 Keskustojen ja taajamien kehittäminen yhdyskuntarakenteen eheyttämiseksi	8
2.3 Haja- ja lieverakentamisen vähentäminen yhdyskuntarakenteen eheyttämiseksi	10
2.4 Palveluiden saavutettavuuden edistäminen yhdyskuntarakenteen eheyttämiseksi	12
2.5 Ympäristön laatu	13
3 VETOVOIMAINEN ASUMINEN	14
3.1 Monipuolinen asuntotarjonta ja yhteisvastuullinen asuntopolitiikka	14
3.2 Yhteistyömenettelyiden kehittäminen.....	18
3.3 Rakentamisen energiatehokkuus.....	19
4 KESTÄVÄ LIIKENNEJÄRJESTELMÄ	21
4.1 Liikennejärjestelmätyö	21
4.2 Joukkoliikenteen järjestäminen	23
4.3 Raitiotien suunnittelu	26
4.4 Kävelyn ja pyöräilyn edistäminen.....	27
4.5 Liikenneturvallisuuden edistäminen	28
4.6 Liikenteen hallinta ja liikkumisen ohjaus	29
5 KESTÄVÄ KASVU JA KAUPUNKISEUDUN KILPAILUKYKY	30
5.1 E18-kasvukäytävä	30
5.2 Toimiva tieverkko.....	31
5.3 Lento- ja laivaliikenteen kehittäminen	33
6 JOHTOPÄÄTÖKSET	34
6.1 Seurantakohteita koskeva kokonaisarvio.....	34
6.2 Sopimuksen toteutuminen suhteessa hallitusohjelman tavoitteisiin	37
6.3 Valmisteluprosessin arviointi ja osapuolten odotukset aiesopimusmenettelyn kehittämiseksi	37
LIITTEET	39
Liite 1: ARA:n myöntämät korkotuki- ja takauslainapäätökset 2012–2013 normaaleille vuokratulo- ja ASO-kohteille.	39
Liite 2: Investointiavustuspäätöksen saaneet kohteet 2012–2013 (ARA).....	40

1 JOHDANTO

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

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

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

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

Seurantaraaportin kokoamisesta ovat vastanneet seuraavat henkilöt: kaavoituspäällikkö *Christina Hovi*, kehittämisspäällikkö *Risto Veivo* ja projektityöntekijä *Sanna Kari* (Turun kaupunki), yksikön päällikkö *Anna-Leena Seppälä* ja suunnittelupäällikkö *Hanna Lindholm* (Varsinais-Suomen ELY-keskus), suunnittelujohtaja *Heikki Saarento*, liikennesuunnittelija *Laura Leppänen* ja erikoissuunnittelija *Antti Vasanen* (Varsinais-Suomen liitto), yli-insinööri *Kaisa Mäkelä* (YM), neuvotteleva virkamies *Katariina Myllärniemi* (LVM), yksikön päällikkö *Anders HH Jansson* (Liikennevirasto) sekä johtaja *Kari Salmi* (Asumisen rahoitus- ja kehittämiskeskus).

1.1 Turun kaupunkiseudun aiesopimus

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

jaavin ja taloudellisin tukitoimenpitein sekä investoinnein erikseen sovittujen valtakunnallisten periaatteiden ja ohjelmien mukaisesti.

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

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

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

Aiesopimus on voimassa vuoden 2015 loppuun. Tavoitteena on, että uusi aiesopimus vuosille 2016–2019 valmistellaan vuonna 2015.

1.2 Aiesopimuksen laadintaprosessi

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

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

Aiesopimuksen luonnosversioita käsiteltiin neuvotteluiden edetessä valtio-osapuolen johtoryhmissä sekä Turun kaupunkiseudun MAL-työryhmässä ja PARAS-ohjausryhmässä. Valtio- ja kuntaosapuolten toiveet sovitettiin yhteen ja sopimus viimeisteltiin keväällä 2012.

Aiesopimus on jo valmisteluvaiheessa ollut luettavissa PARAS-ohjausryhmän internetsivuilla.

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

1.3 Aiesopimuksen seuranta

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

Aiesopimuksen ensimmäinen seurantajakso on sen voimaantulosta vuoden 2013 loppuun ja toinen seurantajakso 1.1.2014 – 31.12.2015. Sopimuksen seurannan tulokset huomioidaan mahdollisen uuden aiesopimuksen valmistelussa keväällä 2015. Tämä tarkoittaa, että toisella seurantajaksolla laaditaan väliraportti, jossa kuvataan aiesopimuksen toteutumista vuoden 2014 loppuun mennessä. Aiesopimukseen on kirjattu, että ensimmäisellä seurantajaksolla arvioidaan, toteuttaako asunto- ja maankäyttöohjelma aiesopimuksen tavoitteita.

Tässä raportissa kuvataan aiesopimukseen kirjattujen toimenpiteiden edistymistä ja toteutumista vuoden 2013 loppuun mennessä. Toimenpiteiden vaikuttavuus seudun yhdyskuntarakenteeseen ja kulkutapajakaumaan sekä maankäytön, asumisen ja liikenteen kehitykseen on arvioitavissa vasta pidemmällä aikavälillä.

Seurantaraporttiluonnosta on käsitelty seudullisessa MAL-työryhmässä ja valtion ja kuntien yhteisessä seurantaryhmässä kesäkuussa ja marraskuussa 2013. Seurantaraporttia on täydennetty alkuvuodesta 2014 saatujen tietojen pohjalta. Seudullinen MAL-työryhmä on 24.2.2014 käsitellyt raporttia. Kokouksessa MAL-työryhmän puheenjohtajistolle annettiin valtuudet tehdä raporttiin vähäisiä teknisluoteisia korjauksia. Raporttia käsitellään seuraavaksi valtion ja kuntien yhteisessä seurantaryhmässä 28.3.2014 ja seurantakokouksessa toukokuussa 2014, jonka jälkeen raportti lähetetään kuntiin tiedoksi.

2 MAANKÄYTÖN TOIMENPITEET

Seurantakohteet

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

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

Turun kaupunkiseutu varautuu 75 000 asukkaan ja 20 000 työpaikan lisäykseen vuoteen 2035 mennessä vuoden 2010 tilanteeseen verrattuna. Varautuminen tarkoittaa noin 3 000 asukkaan vuosittaista väestönkasvua kaupunkiseudulla. Väestönkasvusta 80 % pyritään kohdistamaan ydinkaupunkiseudulle ja 20 % kaupunkiseudun muihin taajamiin. Noin puolet väestönkasvusta pyritään kohdistamaan keskuskaupunki Turkuun. Työpaikkojen lisäys pyritään kohdistamaan ydinkaupunkialueelle.

Toteuma

Rakennemallin mukaisen kaupunkiseudun kunnissa väestö kasvoi vuonna 2013 yhteensä 0,8 % (2 672 asukasta). 75 000 asukkaan tavoite on rakennemallissa vaiheistettu toteutumaan siten, että vuoteen 2025 mennessä toteutuu 52 % kasvusta ja vuosina 2026–2035 toteutuu 48 % kokonaiskasvusta. Tavoiteltu keskimääräinen vuosittainen kasvu vuoteen 2025 saakka ulottuvalla kaudella on noin 2 440 asukasta/vuosi. Vuoden 2013 asukasluvun kasvu on ylittänyt tavoitteen 237 asukkaalla.

Taulukko 1. Rakennemallialueen kuntien väestönkasvu vuonna 2013 (Väestörekisterikeskus).

Asukasluku	31.12.2013	31.12.2012	Muutos%
Aura	3 960	3 968	-0,2 %
Kaarina	31 808	31 379	+1,4 %
Lieto	17 177	17 022	+0,9 %
Masku	9 733	9 672	+0,6 %
Mynämäki	7 954	7 977	-0,3 %
Naantali	18 859	18 818	+0,2 %
Nousiainen	4 873	4 848	+0,5 %
Paimio	10 595	10 587	+0,1 %
Parainen	15 511	15 576	-0,4 %
Raisio	24 593	24 573	+0,1 %
Rusko	5 997	5 905	+1,6 %
Sauvo	3 034	3 034	+0,0 %
Tarvasjoki	1 956	1 960	-0,2 %
Turku	182 255	180 314	+1,1 %
Kaupunkiseutu yhteensä	338 305	335 633	+0,8 %

Vuonna 2013 valmistellussa seudullisessa rakennemallin toteuttamisohjelmassa työpaikkatontit on jaoteltu käyttötarkoituksen mukaan rakennemallin tapaan neljään profiiliin: teollisuus, logistiikka, palvelut sekä tiede ja teknologia. Työpaikkatonteista on kerätty pinta-alatieto rakennusoikeuden sijaan. Ohjelman mukaan vuosina 2013–2017 ydinkaupunkiseudulle arvioiden rakentuvien työpaikkatonttien yhteenlaskettu pinta-alamäärä olisi yli 2,5 miljoonaa neliometriä. Pinta-alasta 51 % olisi arvioiden mukaan teollisuutta, 17 % logistiikkaa, 32 % palveluja ja alle 1 % tiede- ja teknologia-alan yrityksiä. Ydinkaupunkiseudun ulkopuolelle rakentuvien työpaikkatonttien arvioitu pinta-ala on yhteensä noin 600 000 m².

Johtopäätökset

Rakennemallin mukaisen kaupunkiseudun kunnissa väestön kokonaismäärän kehitys ylitti vuosittaisen tavoitteen vuonna 2013. Väestönkasvun kohdistumisesta ydinkaupunkialueelle ja ydinkaupunkialueen ulkopuolisiin taajamiin sekä työpaikkamäärien kasvusta ei ole tässä vaiheessa saatavilla tietoa.

Valmisteilla olevassa seudullisessa rakennemallin toteuttamisohjelmassa on arvioitu, että asukkaista noin 70 % sijoittuisi ydinkaupunkialueelle, 28 % ydinkaupunkialueen ulkopuolisiin kuntakeskuksiin ja 2 % muualle kaupunkiseudulle.

Työpaikkojen määrää ei voida arvioida työpaikkatonttien pinta-alan perusteella. Keskustahakuiset palvelu- sekä tiede- ja teknologian alan työpaikka-alueet ovat yleensä tehokkaammin rakennettuja ja työpaikkavaltaisempia kuin väljemmin rakennetut, usein yksikerroksista rakennuksista muodostuvat teollisuus- ja logistiikka-alan työpaikka-alueet. Seudullisessa ohjelmassa on syytä harkita lisätäänkö ohjelmaan työpaikkatonttien kerrosalamääräarviot ja käytetäänkö siinä samoja kerrosalaperusteisiin mitoituslukuja työpaikkamäärien arvioimiseksi, mitä esim. Turun valmisteilla olevassa yleiskaavassa käytetään.

2.1 Kaupunkiseudun yhteisen maankäyttöstrategian toteuttaminen

Seurantakohteet

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

Tavoite

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

Toteuma

Kuntakohtaiset toimenpide- ja kaavoitusohjelmat rakennemallin toteuttamiseksi ovat valmiit. Ne viedään kuntien käsittelyyn samaan aikaan kuntakohtaisista ohjelmista kootun seudullisen rakennemallin toteuttamisohjelman sekä keväällä 2014 valmistuvan asunto- ja maapoliittisen ohjelman kanssa. Seudullinen rakennemallin toteuttamisohjelma 2014–2017 on yhteenvedo kuntakohtaisista toimenpide- ja kaavoitusohjelmista rakennemallin tavoitteiden toteuttamiseksi. Ohjelmien vastaavuutta rakennemalliin arvioidaan vasta niiden hyväksymisen jälkeen, aiesopimuksen toisella seurantajaksolla keväällä 2015.

Koska seudullisia ohjelmia ei vielä ole kunnissa käsitelty, on arvioitu kunnissa vuodelle 2014 hyväksytyjen kaavoitusohjelmien vastaavuutta rakennemalliin. Ydinkaupunkiseudulla kunnat ovat ottaneet kaavoitusohjelmiinsa rakennemallin mukaisia alueita hyvin. Toteuttamisohjelman ensimmäisen vaiheen (vuoteen 2025 mennessä) asuinalueista on kaavoitus valmis, vireillä tai tulossa vireille ohjelman mukaisesti n. 60 % alueista.

Turun kaupunkiseudun asunto- ja maapoliittisen ohjelman luonnoksessa on esitetty, että raakamaan hankintaa seurataan jatkossa vuosittain esittämällä raakamaahankinnat hintoineen rakennemallipohjaisella kartalla. Menettelyllä pyritään yhdenmukaistamaan seudun raakamaan hinnoittelun periaatteet. Ohjelmaluonnoksen mukaan Turun kaupunkiseudulla maankäyttösopimus tehdään, jos asemakaavassa osoitetaan yksittäiselle maanomistajalle vähintään 500 k-m² lisää rakennusoikeutta. Maankäyttösopimuksin maanomistajalta peritään kaava-alueen rakentamista palvelevan yhdyskuntarakentamisen kustannukset 100-prosenttisesti. Sopimuskorvauksen vähimmäismäärä on 50 % asemakaavasta johtuvasta tontin arvonnoususta. Maankäyttösopimuksia ei tehdä kuntien keskeisillä raakamaahankinta-alueilla.

Maankäyttö- ja rakennuslain toimivuutta on arvioitu vuonna 2013 ja työ valmistuu helmikuussa 2014. Raportin sisältöä ja vaikutuksia tullaan arvioimaan seuraavan seurantaraportin yhteydessä.

Asuntotontteja sekä työpaikkatontteja on tämän hetkinen kysyntä huomioon ottaen Turun seudun MAL-kunnissa tarjolla riittävästi. Ongelmana on, että tonttien sijainti ei aina vastaa kysyntää. Rivitalotonttien kysyntä on tällä hetkellä yleisesti erityyppisen hiljaista ja mm. Raisiossa ja Turussa rivitalotontteja on asemakaavalla muutettu omakotitonteiksi. Yksityisen tonttivarannon osuus on paikoin merkittävä. Yritystontteja kunnissa on pääsääntöisesti tarjolla riittävästi. Kaupan tonteista on kuitenkin pulaa.

Johtopäätökset

Seudullista asunto- ja maapoliittista ohjelmaa on valmisteltu kuntien virkamiesvalmisteluryhmässä hyvässä yhteistyöhengessä. Ohjelma valmistuu keväällä 2014, jonka jälkeen se viedään kuntiin hyväksyttäväksi muutaman kuukauden tavoiteaikataulu-

lusta jäljessä. Ohjelman vastaavuutta rakennemalliin arvioidaan vasta aiesopimuksen toisella seurantajaksolla keväällä 2015 kuntien hyväksyttyä ohjelman. Ydinkaupunkiseudun kunnat ovat hyvin ottaneet vuoden 2014 kaavoitusohjelmiinsa rakennemallin mukaisia alueita. Kunnilta saadun tiedon perusteella asunto- ja työpaikkatontteja näyttäisi olevan pääosin riittävästi tarjolla. Rivitalotontteista ei ole kysyntää ja kaupan tontteja saisi olla enemmän tarjolla.

2.2 Keskustojen ja taajamien kehittäminen yhdyskuntarakenteen eheyttämiseksi

Seurantakohteet

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

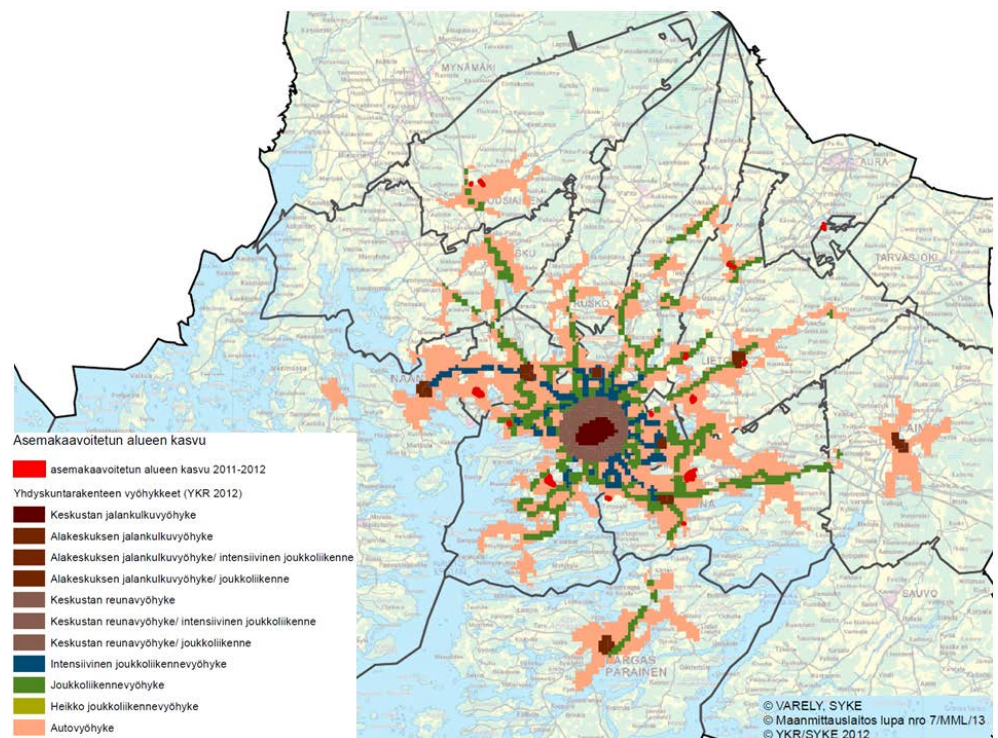
Tavoite

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

Toteuma

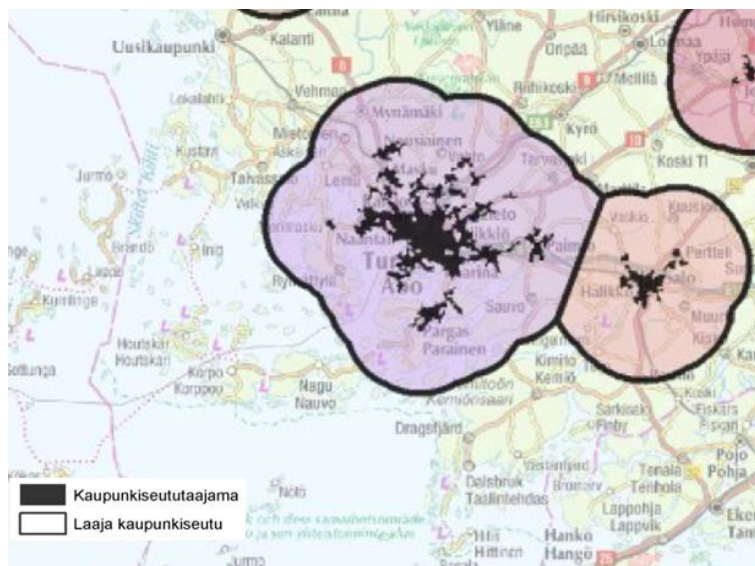
Keskustojen ja taajamien kehittäminen on jatkuvaa toimintaa kunnissa. Toiminnan arviointi sisältyy osaltaan seudulliseen toteuttamisohjelmaan 2014–2017.

Vuonna 2012 asemakaavoitettu alue kasvoi pääasiassa rakennemallin ydinkaupunkialueella ja sen ulkopuolisissa keskuksissa. Kasvu on kohdistunut pääosin autovyöhykkeelle joukkoliikennevyöhykkeen tuntumaan.



Kuva 1: Asemakaavoitetun alueen kasvu vuonna 2012.

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



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

Kuva 2. Turun kaupunkiseututaajama ja Turun laaja kaupunkiseutu vuonna 2010. Kaupunkiseututaajamiin kuuluvat keskustaajama ja lähitaajamat, jotka ovat sekä työssäkäynnin että asutusrakenteen osalta tiiviisti sidoksissa keskustaajamaan. Kaupunkiseudun lievealueeksi on määritetty vyöhyke, joka ulottuu viiden kilometrin päähän kaupunkiseudun keskustaajamasta ja kolmen kilometrin päähän keskustaajaman lähitaajamasta. Kaupunkiseutujen vaikutus ulottuu usein lievealuetta kauemmas, minkä vuoksi laajaan kaupunkiseutuun on sisällytetty kymmenen kilometrin vyöhyke lievealueen ulkopuolella.

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

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

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

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

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

Johtopäätökset

Asemakaavoitettu alue on vuonna 2012 laajentunut pääasiassa ydinkaupunkialueella ja joukkoliikennevyöhykkeiden tuntumaan. Väestön sijoittumista väestötiheydeltään joukkoliikenteen mahdollistavalle alueelle pitäisi edelleen tukea.

2.3 Haja- ja lieverakentamisen vähentäminen yhdyskuntarakenteen eheyttämiseksi

Seurantakohteet

- Haja- ja lieverakentamisen ohjauksen seudullisten periaatteiden valmistelu- ja päätöksentekotilanne, näkyvyys seudullisessa asunto- ja maankäyttöohjelmassa
- Hajarakentamisen osuus uudistuotannosta
- Suunnittelutarveratkaisujen ja poikkeamispäätösten määrän kehityksessä
- Valtion tukitoimenpiteiden edistyminen

Tavoite

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

Toteuma

Haja- ja lieverakentamisen ohjauksen seudullisia periaatteita käsitellään valmisteilla olevassa seudullisessa asunto- ja maapoliittisessa ohjelmassa. Lievealueet pyritään varaamaan tuleviin kaavoitustarpeisiin ja yhdyskunta- ja palvelurakenteen kehittämiseen ohjaamalla lievealueilla rakentamista tiukemmin rakentamisrajoituksin kuin haja-asutusalueilla.

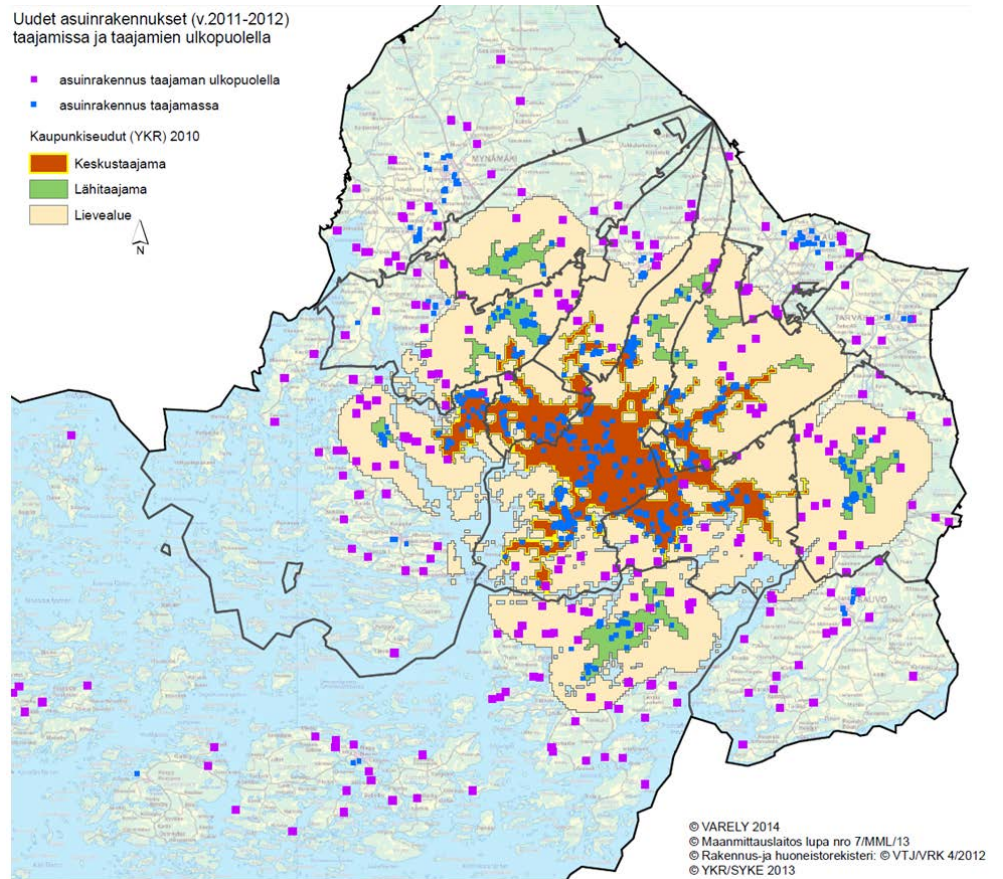
Yhdyskuntarakenne kehittyi osittain suunnittelematta. Taajama-alueet ovat laajempia kuin asemakaavoitettu alue. Tähän vaikuttaa suunnittelutarveratkaisuin syntynyt rakentaminen.

Taajamien ulkopuolelle sijoittuvien asuinrakennusten määrä on kokonaisuutena huomattava. Ydinkaupunkiseudulla määrä on kuitenkin maltillinen. Vuosina 2000–2010 uusia asuinrakennuksia taajama-alueiden ulkopuolelle rakennemallikunnissa on rakennettu 100 ja 200 välillä, yhteensä lähes 1400. Vuodesta 2007 kehitys on ollut positiivinen eli suunta laskeva. Vuonna 2012 taajamien ulkopuolelle sijoittui 19 % uusista asuinrakennuksista.

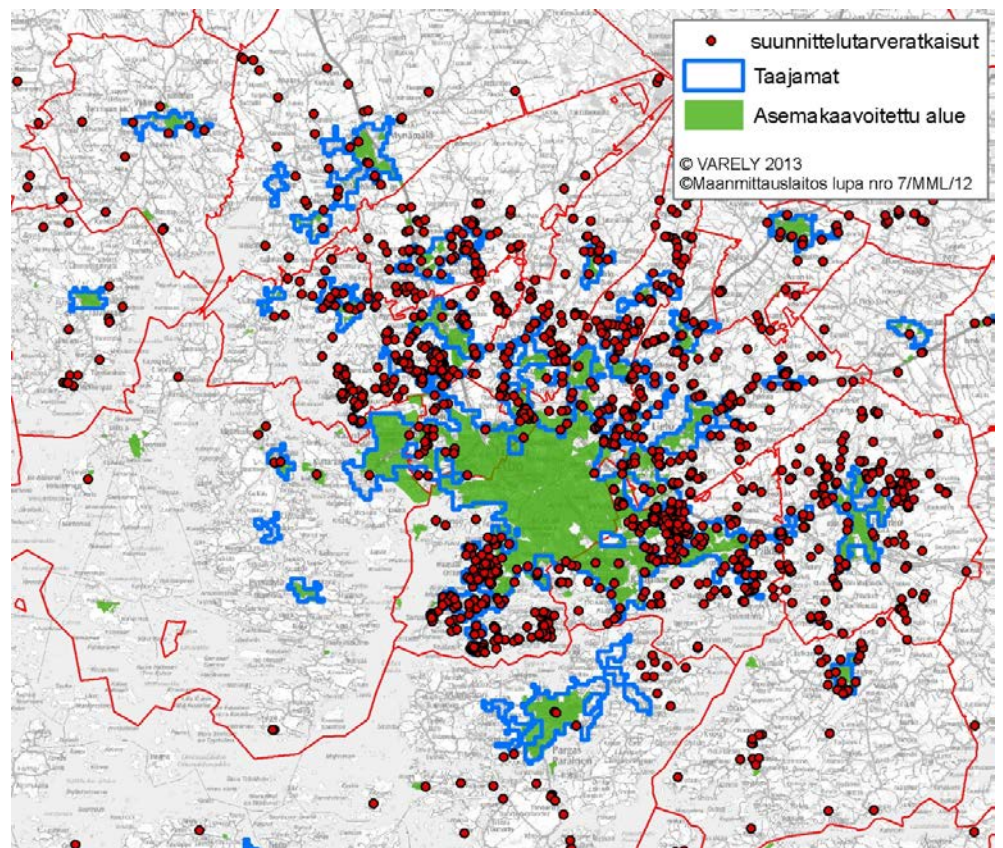
Taulukko 4. Uusien asuinrakennusten määrä ja sijoittuminen Turun kaupunkiseudun kunnissa vuonna 2012.

Kunta	Taajaman ulkopuolella	Taajamassa	Yhteensä
Aura	6	6	12
Kaarina	8	102	110
Lieto	5	81	86
Masku	11	36	47
Mynämäki	7	16	23
Naantali	20	32	52
Nousiainen	7	9	16
Paimio	14	35	49
Parainen	31	30	61
Raisio		12	12
Rusko	7	28	35
Sauvo	10	4	14
Tarvasjoki	3	3	6
Turku	4	187	191
Kaikki yhteensä	133	581	714

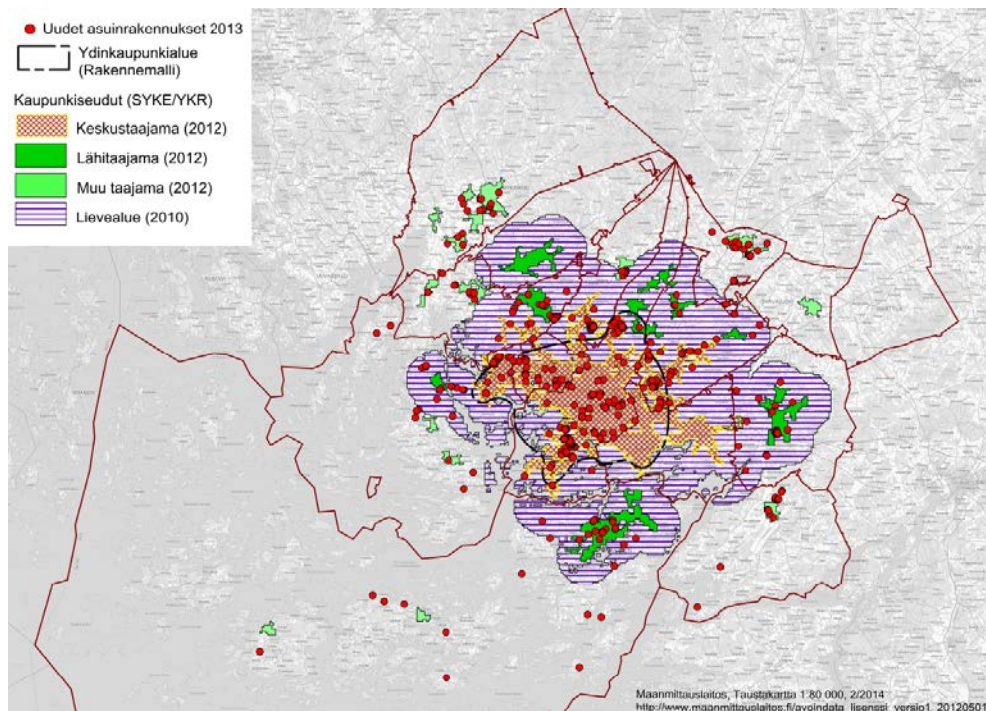
Seuraavat kartat osoittavat uusien asuinrakennusten sijoittumisen vuosina 2011 ja 2012 (kuva 3) sekä vuosina 2000–2013 myönnettyjen suunnittelutarveratkaisujen sijoittuminen (kuva 4).



Kuva3. Vuosina 2011–2012 valmistuneet uudet asuinrakennukset taajamissa ja taajamien ulkopuolella.



Kuva 4. Myönnetty suunnittelutarveratkaisut vuosina 2000–2013.



Kuva 5. Vuonna 2013 valmistuneet asuinrakennukset (tiedot kunnilta). Kartasta puuttuvat Kaarinan, Liedon ja Tarvasjoen valmistuneet asuinrakennukset sekä osa Paimion valmistuneista asuinrakennuksista.

Maankäyttö- ja rakennuslain toimivuutta on arvioitu vuonna 2013 ja työ valmistuu helmikuussa 2014. Raportin sisältöä ja vaikutuksia tullaan arvioimaan seuraavan seurantaraportin yhteydessä.

Johtopäätökset

Pidemmällä aikavälillä seurattaessa taajamien ulkopuolelle sijoittuvien asuinrakennusten määrä on kokonaisuutena huomattava. Rakennemallin ydinkaupunkialueella määrä on kuitenkin maltillinen. Toimenpiteet lievealueella rakentamisen hillitsemisen osalta ovat vielä kehitteillä.

2.4 Palveluiden saavutettavuuden edistäminen yhdyskuntarakenteen eheyttämiseksi

Seurantakohteet

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

Tavoite

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

Toteuma

Varsinais-Suomen liitossa on käynnissä paikkatietopohjaisen palveluverkon nykytilanteen kartoitus. Valmis aineisto esitetään seudullisessa paikkatietoportaaliissa Lounaispaikka.fi. Ylläpitomalli on kehitteillä.

Varsinais-Suomen liitto on kutsunut kokoon maakunnan kattavan palveluverkkotyöryhmän, jonka tarkoituksena on muodostaa ja ylläpitää maakunnallinen palvelupisteaineisto. Työryhmä aloitti toimintansa kesäkuussa 2013. Tähän mennessä on keskitetty perusaineiston keräämiseen tietokantaan. Palvelupistetietoja on vuoden 2014 alussa hieman vajaat 3500 kappaletta. Palvelupisteaineisto on ns. avointa dataa, jota voivat hyödyntää kaikki aineistoa tarvitsevat tiedonsiirron rajapintojen kautta. Tällöin ajantasaisin tieto tulee suoraan yhdestä paikasta ja on aina saatavilla. Vuoden

2014 alkupuolisko käytetään vielä perusaineiston täydentämiseen ja vuoden loppupuoliskolla on tarkoitus tarkistaa nykyisten palvelupisteiden tilanne. Kunnat ovat olleet mukavasti työssä mukana, mutta aktiivisuudessa on vaihtelua.

Johtopäätökset

Toimenpiteet palveluverkon nykytilan kartoittamiseksi etenevät tavoitteiden mukaisesti. Käynnissä olevan kuntarakenneselvityksen kautta saadaan myös tietoa palveluiden suunnittelusta ja toteuttamisesta seudulla.

2.5 Ympäristön laatu

Seurantakohteet

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

Tavoite

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

Toteuma

Yhteisten rakennetun ympäristön laatukriteereiden valmistelua ei ole käynnistetty. Turku on lähtenyt kehittämään laatukriteereitä kahden pilottialueen Linnakaupungin ja Skanssin avulla.

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

Rakennusjärjestysten yhtenäistämistä on selvitetty ja tulkintojen yhtenäistämisessä ollaan pitkällä. Erityisesti ydinkaupunkialueen kunnissa rakennusjärjestykset on yhtenäistetty. Verkostoyhteistyö virkamiestasolla toimii hyvin.

Maankäyttö- ja rakennuslain toimivuutta on arvioitu vuonna 2013 ja työ valmistuu helmikuussa 2014. Raportin sisältöä ja vaikutuksia tullaan arvioimaan seuraavan seurantaraportin yhteydessä.

Lounais-Suomen ympäristöohjelman päivitys on käynnissä. Kehityspoluiksi on valittu kestävät ratkaisut asumisessa, liikenteessä ja elinkeinotoiminnassa; luontoverkostot hyvinvoinnin turvaajina sekä lähivedet hyvään kuntoon. Varsinais-Suomen kulttuuriympäristöohjelmassa vuosille 2010–2015 (Voimaa kulttuuriympäristöstä) on asetettu tavoitteita kulttuuriympäristön säilyttämiseksi. Rakennuskannan inventointi on etenemässä saariston alueella. Turussa inventoinnit etenevät yleiskaavatyön yhteydessä myös uudemman arkkitehtuurin osalta.

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

Johtopäätökset

Toimenpiteet ovat edenneet osittain. Yhteisiä rakennetun ympäristön laatukriteereitä ei ole valmisteltu. Rakennusvalvonnan ja ympäristönsuojelun ylikunnallistamista on selvitetty, mutta yhteisiä organisaatioita ei ole perustettu. Yhteistyötä tehdään ja

ydinkaupunkialueen rakennusjärjestykset on yhtenäistetty. Seudullisten ympäristö-ohjelmien valmistelu etenee, samoin kuin rakennussuojeluinventoinnit saaristossa ja Turussa.

3 VETOVOIMAINEN ASUMINEN

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

3.1 Monipuolinen asuntotarjonta ja yhteisvastuullinen asuntopolitiikka

Seurantakohteet

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

Tavoite

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

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

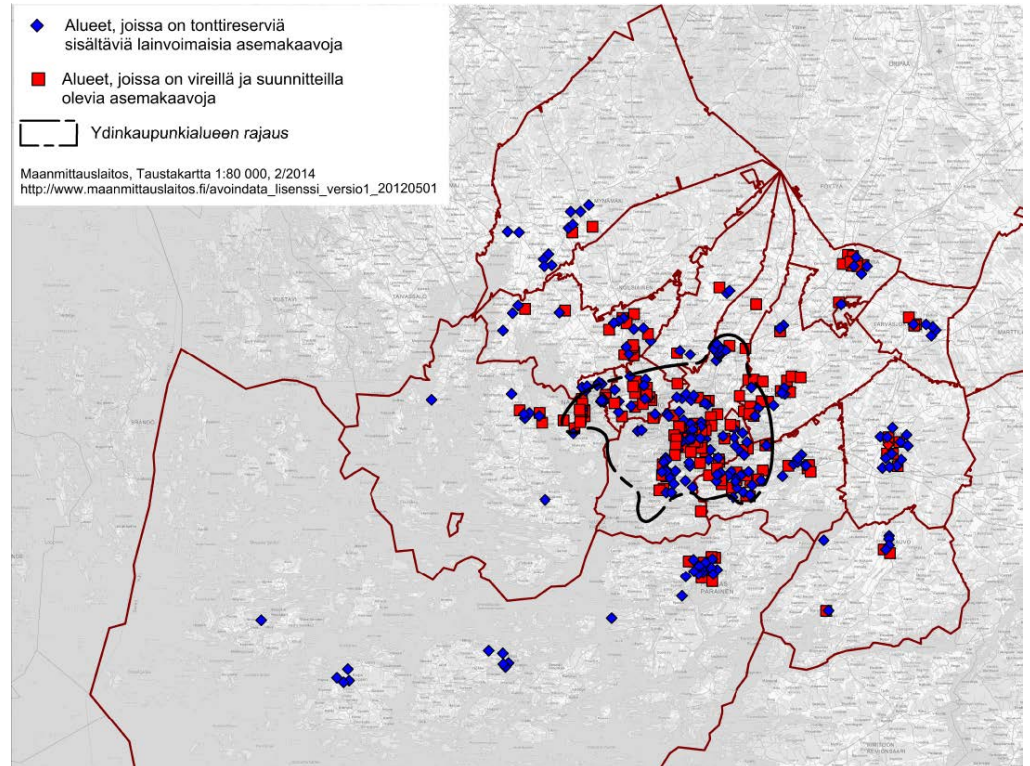
Valtio tukee rakentamista korkotukilainoituksella ja valtiontakauksilla pyrkien edistämään seudullista kohtuuvuokraisen ja energiatehokkaan asuntotuotannon toteuttamista. Aiesopimuskuntiin osoitetaan korkotukilainoitusta asumisoikeusasuntoja varten enintään saman verran kuin toteutetaan valtion tukemaa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

Toteuma

Seudullinen rakennemallin toteuttamisohjelmaa vuosille 2014–2017 on valmisteltu vuonna 2013 (vrt. luku 2.1). Ohjelma viedään kuntiin hyväksyttäväksi keväällä 2014. Ohjelmassa, joka on yhteenveto kuntakohtaisista toimenpide- ja kaavoitusohjelmista, on arvioitu asuinkerrostalo-, rivitalo- ja omakotitonttien kaavoitusta ja rakentamista erityisesti vuosina 2014–2017. Ohjelma sisältää myös yleispiirteisen arvion alueiden rakentumisesta vuoteen 2035 mennessä. Asuntojen ja asukkaiden määrät on laskettu kuntakohtaisten mitoituslukujen avulla.

Lainvoimaisten asemakaavojen reservissä on yhteensä noin 23 800 asuntoa, joihin voi laskennallisesti sijoittua 45 100 asukasta. Lisäksi vuosille 2014–2022 ohjelmoiduista asemakaavoista tulee valmistumaan noin 12 400 asuntoa, jotka riittävät

laskennallisesti noin 24 700 asukkaalle. Aukkaista noin 70 % sijoittuisi ydinkaupunkialueelle, 28 % ydinkaupunkialueen ulkopuolisiin kuntakeskuksiin ja 2 % muualle kaupunkiseudulle.



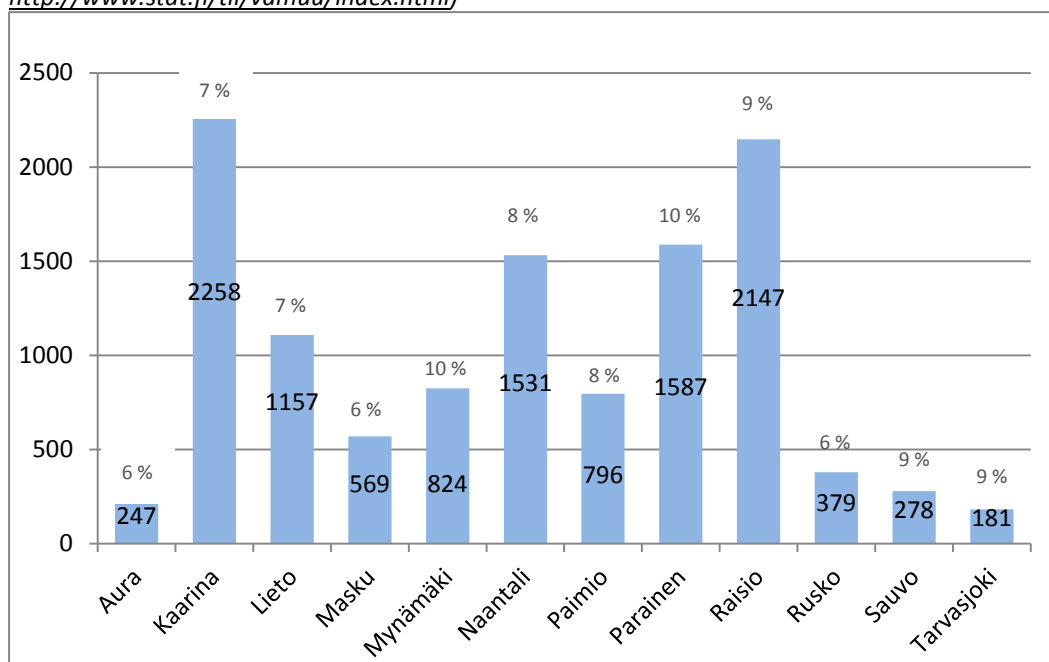
Kuva 6. Alueet, joissa on tonttireserviä sisältäviä lainvoimaisia asemakaavoja ja vireillä tai suunnitelmilla olevia asemakaavoja (Kuntien toimenpide- ja kaavoitusohjelmien lähtöaineisto).

Taulukko 5. Lainvoimaisten, vireillä ja suunnitelmilla olevien asemakaavojen sijoittuminen rakennemallin alueille (Kuntien toimenpide ja kaavoitusohjelmat 2013).

	Ydinkaupunkialue		Ydinkaupunkialueen ulkopuolinen keskus		Ydinkaupunkialueen ja keskuksen ulkopuoli	
	Asunnot	Asukkaat	Asunnot	Asukkaat	Asunnot	Asukkaat
Aura			276	684	29	116
Kaarina	2 238	5 083	555	1 287		
Lieto	580	1 718	781	1 621	135	451
Masku			1 495	3 685	6	22
Mynämäki			579	1 573	6	24
Naantali	1 822	3 857	95	280	68	204
Paimio			1 586	3 760		
Parainen			1 417	3 323	4	16
Raisio	2 040	4 584				
Rusko			809	2 127		
Sauvo			340	990	22	83
Tarvasjoki			110	351		
Turku	21 169	33 916	10	24	36	84
MAL-kunnat yhteensä	27 849	49 158	8 053	19 705	306	1 000

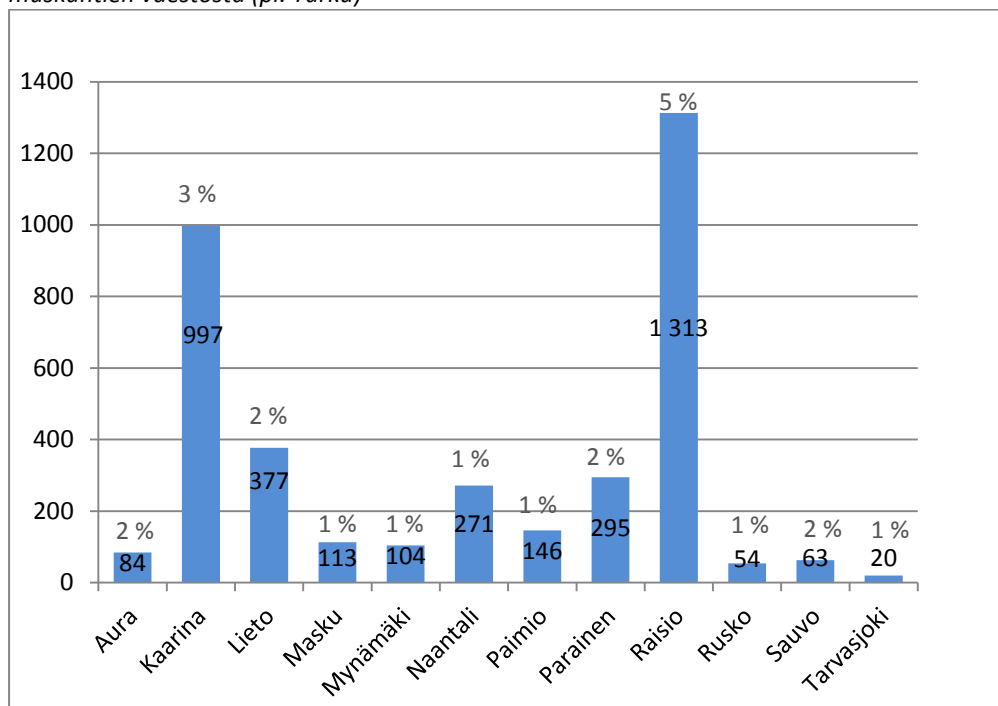
Yksi merkittävimmistä väestörakenteen muutoksista on väestön ikääntyminen, jonka vuoksi asuntotuotannossa on erityisesti huomioitava esteettömyys sekä palvelujen saavutettavuus. Tilastokeskuksen väestötilastojen ja -ennusteen mukaan Turun kaupunkiseudun väestöstä yli 65-vuotiaita on 26 % (95 037) vuonna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

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



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

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



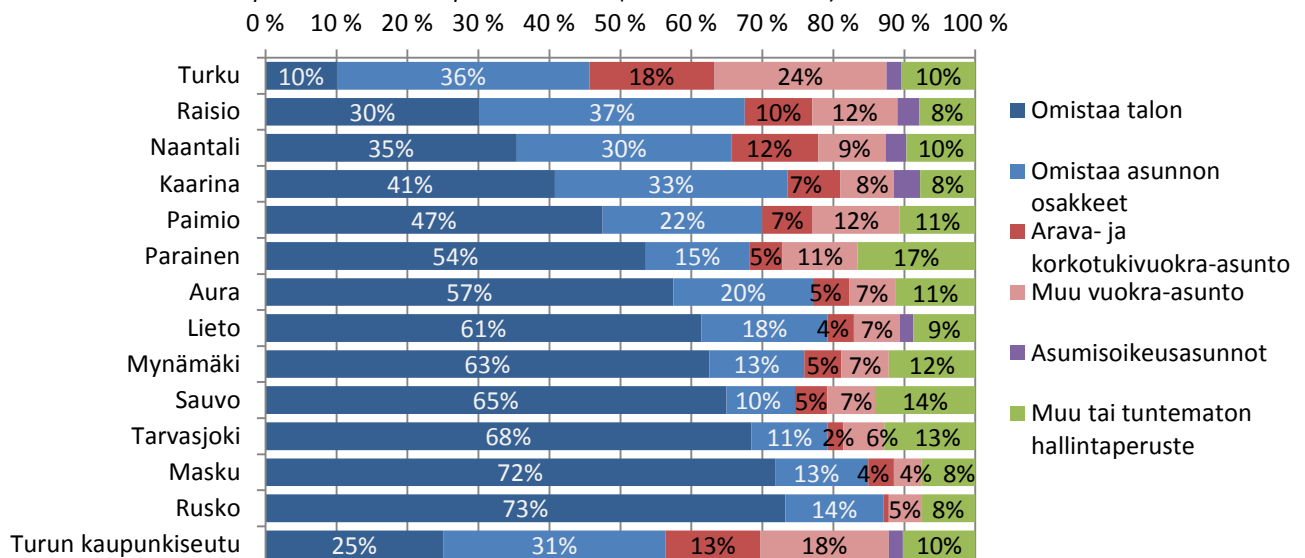
Vieraskieliset asuvat Turussa erityisesti Varissuolla, Lausteella ja Haritussa. Varissuolla vieraskielisten osuus lähenee 40 %, Lausteella ja Haritussa vieraskielisten osuus väestöstä oli lähes 30 % vuoden 2010 lopulla. Nämä ovat alueita, joihin huono-osaisuus on kasaantunut viime vuosikymmeninä (Nikkanen,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

ARA on Asuinalueiden kehittämisohjelman 2013–2015 puitteissa myöntänyt Turun kaupungille 108 400 euroa vuosille 2013–2014 eriytyneiden asuinalueiden (lähiöiden) elinvoiman edistämiseksi sekä segregaatian ehkäisemiseksi. Hankekokonaisuuden toimenpiteet kohdistuvat Halisten, Pansio-Pernon ja Varissuon asuinalueille.

Seudullisen asunto- ja maapoliittisen ohjelman luonnoksessa on asetettu tavoitteet vuosien 2014–2025 asuntotuotannolle hallintamuotojen sekä talotyyppien osalta. Pyrkimyksenä on kehittää yhteisvastuullisuutta kasvattamalla vuokra-asuntojen tarjontaa ja lisäämällä asuinalueiden monipuolisuutta. Rakennemallin tavoitteiden saavuttamiseksi kerrostaloasuntotuotannon osuutta pyritään kasvattamaan erityisesti ydinkaupunkiseudulla.

Tällä hetkellä asuntojen hallintamuodot jakautuvat kaupunkiseudun kuntien kesken hyvin eri tavalla (taulukko 8). Turun kaupunkiseudun asukasluvultaan isoimmissa kaupungeissa sekä vuokra-asumista että asumisoikeusasumista on tarjolla enemmän kuin kehyskunnissa. Turussa vuokra-asuntoja on lähes yhtä paljon kuin omistusasuntoja.

Taulukko 8. Asuntojen hallintaperusteen osuus kaikista asunnoista vuonna 2012 Turun kaupunkiseudun aiesopimuskunnissa (Tilastokeskus 2012).



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

Valtio on vuosina 2012 ja 2013 myöntänyt Turun kaupunkiseudulle korkotukea ja takauksia yhteensä noin 10 miljoonaa euroa. Vuokratalo- ja asumisoikeus-hankkeet (yhteensä 35 kpl) sijoittuvat ydinkaupunkiseudun kuntiin. Kohteissa on yhteensä 1350 asuntoa (liite 1).

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

Noin 70 % investointiavustuksen saaneista kohteista sijaitsee Turussa ja 30 % muualla kaupunkiseudulla (2 Kaarinassa, 2 Paraisilla ja 1 Raisiossa). Kohteissa on yhteensä 1056 asuntoa. Kaikki hankkeet eivät ole saaneet hakemaansa valtion avustusta. Ilman ehdollista avustus- ja korkotukivarausta jäi vuosina 2012–2013 yhteensä 15 erityisryhmien hanketta. Haetut avustukset olivat yhteensä noin 30 miljoonaa euroa ja korkotuki yhteensä noin 60 miljoonaa euroa.

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

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

Johtopäätökset

Valmisteilla olevan seudullisen asunto- ja maapoliittisen ohjelman mukaan asuntotuotannosta noin 70 % kohdistuu ydinkaupunkiseudulle ja lähes 30 % ydinkaupunkiseudun ulkopuolisiin keskuksiin. Asuntotuotannon ohjelmoinnissa on tapahtunut suunnanmuutos vaikkakaan rakennemallin 80%/20% -tavoitetta ei vielä saavuteta.

Turun ydinkaupunkiseudun 35:lle vuokratulo- ja asumisoikeushankkeelle on vuosina 2012 ja 2013 myönnetty valtion korkotukea ja takauksia yhteensä noin 10 miljoonaa euroa. Valtion investointiavusta erityisryhmien asumiseen on Turun kaupunkiseudulle myönnetty lähes 30 miljoonaa euroa (23 hanketta, jotka sijaitsevat pääosin Turussa). Valtion kunnallistekniikan rakentamisavustuksia on Turun kaupunkiseudun hankkeisiin myönnetty yhteensä 2,8 miljoonaa euroa vuosille 2013–2015. Kolme kohdetta neljästä sijaitsee Turussa.

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

3.2 Yhteistyömenettelyiden kehittäminen

Seurantakohteet

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

Tavoite

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

Toteuma

Maankäyttö- ja rakennuslain toimivuutta on arvioitu vuonna 2013 ja työ valmistuu helmikuussa 2014. Raportin sisältöä ja vaikutuksia tullaan arvioimaan seuraavan seurantaraportin yhteydessä.

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

Valtio käynnistää selvityksen Turun kaupunkiseudulla, jossa kartoitetaan valtion omistamien maa-alueiden luovuttamisen kunnille kohtuuhintaiseen asumiseen. Turun seudun keskeisimmät kohteet ovat aika hyvin tiedossa (valtion valmistelutilanne 31.12.2013 ei tiedossa).

Johtopäätökset

Yhteistyömenettelyjen kehittämistä ja poikkeamistoimivallan siirron vaikutuksia asuntorakentamisen edistämiseen tullaan arvioimaan seuraavan seurantaraportin yhteydessä.

3.3 Rakentamisen energiatehokkuus

Seurantakohteet:

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

Tavoite

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

Toteuma

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

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

Turussa suunnitellaan kestävää ja älykästä kaupunginosaa Skanssiin. Turun kaupungin ja Siemens Oy:n kolmivuotisessa strategisessa yhteistyössä 2012–2014 selvitetään uusien ja olemassa olevien alueiden kestäviä, energiatehokkaita ja älykkäitä ratkaisuja. Linnakaupungin alueella tavoitteena on mm. aurinkopaneelien käyttö uusissa rakennuksissa. Turun kaupungin ja Oulun yliopiston yhteistyöhankkeessa (Klikk-

hanke) on selvitetty käyttäjä- ja liiketoimintalähtöistä korjauskonseptia, pilottikoh- teina Runosmäen ja Ilpoisten asuinalueet.

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

Uusien asemakaavojen energia-auditointeja ei ole toteutettu kunnissa. Turun kau- pungissa hiilijalanjälkilaskelmatestauksia tehdään Ecocity Evaluaattorin avulla. Oh- jelma soveltuu paremmin yleiskaavatasoiseen tarkasteluun.

Asumisen rahoitus- ja kehittämiskeskus ARA on myöntänyt korjaus- ja energia- avustuksia Turun kaupunkiseudulle yhteensä 3 339 643 euroa vuosina 2012 ja 2013. Määrärahat jakautuvat kuntien kesken alla olevan taulukon mukaisesti.

Taulukko 9. Turun kaupunkiseudun MAL-aiesopimuskunnille osoitetun korjaus- ja energia- avustusmäärärahan käyttö vuosina 2012 ja 2013 (ARA <http://www.ara.fi/download/noname/%7B2B7ECF59-D5A1-4635-B55B-F8C3F1133065%7D/28018>)

	Korjausavus- tukset	Energia- avustukset, uusiutuva	Energia- avustukset, muut	Yhteensä
Aura	0	43 355	1 240	44 595
Kaarina	50 833	277 593	215 817	544 243
Lieto	15 257	22 730	5 257	43 244
Masku	8 740	38 556	13 198	60 494
Mynämäki	35 305	36 725	10 850	82 880
Naantali	153 010	42 049	98 070	293 129
Paimio	27 578	8 145	45 493	81 216
Parainen	56 819	35 321	8 061	100 201
Raisio	55 980	58 798	75 866	190 644
Rusko	12 654	10 717	9 518	32 889
Sauvo	0	3 627	3 210	6 837
Tarvasjoki	2 652	6 671	1 707	11 030
Turku	696 608	184 708	966 925	1 848 241

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

Johtopäätökset

Kuntien rakennusvalvonnat hoitavat yleisesti korjausrakentamis- ja energianeuvon- ta-asioita. Vain Turun kaupungilla on resursoituna erilliset neuvojat korjausrakenta- misessa ja energia-asioissa. Energianeuvontatilaisuuudet järjestetään yhteistyössä Varsinais-Suomen kestävän kehityksen ja energia-asiodien palvelukeskus Valonian kanssa. Kunnissa on käynnissä useita energiatehokkuuden parantamiseen tähtääviä kehittämishankkeita. Myös muista ohjelmakokonaisuuksista saadaan eväitä innova- tiivisista ratkaisuista, joita voidaan hyödyntää kaupunkiseudulla. Uusien asemakaa- vojen energia-auditointeja ei ole toistaiseksi toteutettu kunnissa.

Asumisen rahoitus- ja kehittämiskeskus ARA on myöntänyt korjaus- ja energia- avustuksia Turun kaupunkiseudulle yhteensä noin 3,3 miljoonaa euroa vuosina 2012 ja 2013.

4 KESTÄVÄ LIIKENNEJÄRJESTELMÄ

Seurantakohteet

Väestö- ja työpaikkamäärien kehitys kaupunkiseudun liikkumisvyöhykkeillä

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

Taulukko 10. Väestö- ja työpaikkakehitys joukkoliikenne-, jalankulku- ja autovyöhykkeellä Turun seudulla 1990–2010. Viimeaikainen kehitys osoittaa, että Turun kaupunkiseudulla sekä väestö- että työpaikkamäärät ovat kasvaneet nopeimmin autovyöhykkeellä¹. Myös Turun keskustan jalankulkuvyöhykkeen väkimäärä on kasvanut tasaisesti, mutta keskustan positiivinen työpaikkakehitys on viime vuosina pysähtynyt. Hyvien joukkoliikenneyhteyksien vyöhykkeellä sen sijaan sekä väestö-, että työpaikkakehitys on ollut viime vuosikymmeninä vaatimatonta.

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

4.1 Liikennejärjestelmätyö

Seurantakohteet

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

Tavoite

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

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

Toteuma

Turun kaupunkiseudun (Turku, Raisio, Kaarina, Naantali, Lieto) liikennejärjestelmätyö on vakiinnutettu jatkuvan toimintamallin mukaiseksi. Työlle on asetettu pysyvä ohjausryhmä sekä valmisteleva työryhmä. Lisäksi jatkuvassa liikennejärjestelmätyössä toimii kaksi alatyöryhmää liikenteen hallinnan ja liikenneturvallisuuden aihepiireissä. Jatkuvassa liikennejärjestelmätyössä edistetään liikennejärjestelmän eri osaloihin liittyviä toimenpiteitä liikenteen ja maankäytön näkökulmaa yhdistäen. Lisäksi jatkuva liikennejärjestelmätyö toimii kaupunkiseudun rakennemallin toteutusvaiheen sekä MAL-aiesopimuksen liikenneosa-alueen liikennejärjestelmäasiantuntijana

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

ja toiminnan koordinaattorina. Kaupunkiseudun jatkuvan liikennejärjestelmätöiden toimenpiteenä on myös päivitetty kaupunkiseudun liikennemalli, ja päivityksen yhteydessä liikennemallin aluejako on laajennettu koko rakennemallialuetta koskevaksi. Käynnissä olevassa rakennemallialueen liikennejärjestelmäsunnitelmassa sovi-
taan jatkuvan liikennejärjestelmätöiden organisoitumisesta ja aluejaosta jatkossa.

Turun seudun rakennemallialueen liikennejärjestelmäsunnitelman laadinta on vas-
tuutettu Varsinais-Suomen liitolle ja suunnitelma valmistuu elokuussa 2014. Hank-
keelle on asetettu ohjausryhmä sekä valmisteleva työryhmä. Suunnittelutyötä oh-
jaamaan on määriteltä linjaukset, jotka seudun kuntakokous hyväksyi marraskuussa
2013. Rakennemallialueen liikennejärjestelmäsunnitelma kehittämisohjelmineen
konkretisoi ja edistää rakennemallityössä määriteltä tavoitteita liikennejärjestel-
män osalta painottaen erityisesti kestävän liikkumisen edistämistä.

Pienten kustannustehokkaiden liikenneverkon kehittämistoimien kokonaisuutta oh-
jataan liikennejärjestelmän ohjausryhmän ja MAL-työryhmän kautta. MAL-
hankeohjelman mukaisten hankkeiden perusteet, kustannusarviot ja nimikkeet on
hyväksytty kuntien toimesta. Hyväksyttyjen periaatteiden pohjalta on yksimielisesti
sovittu toteutettavista hankkeista. MAL-hankeohjelma koskien pieniä liikennehank-
keita hyväksyttiin lokakuussa 2012. Ohjelma sisältää 18 hanketta 13 kunnan alueella.
Lisäksi hankeohjelman hyväksymisen yhteydessä sovittiin periaatteista, joita sovelle-
taan muutostilanteissa. Kuntakohtainen erittely ja kokonaiskustannusarvio on
12.10.2012 hyväksytty Turun kaupunkiseudun liikennejärjestelmätöiden ohjausryh-
mässä. MAL-työryhmä on seurannut MAL-hankeohjelman toteutumista katsauksin.

Taulukko11: MAL-hankeohjelman hankkeet.

Hanke	Kunta	Kustannusar- vio
Vt 8 Pitkämäki - Härkämäki klv	Turku	700 000
Mt 1821 Friskalan tiejärjestelyt	Turku	3 340 000
Mt 12150 Raisiontien liikennesaneeraus (liikenneympyrä ja klv)	Raisio	1 080 000
Mt 189 Kultarannan alikulku	Naantali	580 000
Mt 12191 Littoistentien klv	Kaarina	880 000
Mt 2012 Ruskon taajaman liikenneturvallisuustoimet	Rusko	290 000
Mt 2223 Kurkelantien klv ja silta	Lieto	1 320 000
Mt 1950 ja mt 1951 Huoli - Pyhe klv	Mynä- mäki	340 000
Mt 192 Seikelän kiertoliittymä ja Kiisan klv	Masku	1 100 000
Mt 2340 Paimiontien klv	Paimio	-
Mt 180 Kärkullan liittymän parantaminen ja Kalkkitien klv	Parainen	388 000
Mt 181 Saustilantien liittymän parantaminen	Sauvo	100 000
Auran pienet litu-kohteet	Aura	50 000
Tarvasjoen pienet litu-kohteet	Tarvasjo- ki	-

Operatiivinen vastuu on sopimuskunnilla ja Varsinais-Suomen ELY-keskuksella, joka
ylläpitää asiasta yksityiskohtaista seuranta- ja kustannustaulukkoa. ELY-keskus käy keskusteluja
kuntien kanssa hankkeiden sisällöstä, toteuttamisesta ja kustannuksista. Hankeoh-
jelman toteutus on käynnistetty valmistelevin toimin ja suunnitteluvalmiutta paran-
tamalla. ELY-keskus on ollut asian valmistelussa aktiivinen ja sopinut ao. kuntien
kanssa suunnittelusta. Suunnitteluvalmiuden parantaminen on tarkentanut kustan-
nusarvioita – yleensä ottaen ylöspäin. Ohjelmassa on sovittu, että yksittäisen hank-
keen kustannusarvion ylitys kohdistuu 100-prosenttisesti kunnalle. Tämä aiheutta-
nee joidenkin hankkeiden osalta sisällöllisiä linjauksia ja joissakin kunta on päättänyt

toteuttaa ao. hankkeen tällä rahoitusmallilla. Tämän hetken arvion mukaan hanke-ohjelma etenee lähes suunnitellusti eikä uusia keskeisiä linjaustarpeita ole näköpiirissä. Suurin haaste on siinä, että lopulliset kustannusarviot saadaan kovin myöhään suhteessa toteutukseen ja muihin ohjelman hankkeisiin nähden. Esimerkiksi yksittäinen hanke voi jäädä kokonaan toteutumatta merkittävän kustannusarvion ylityksen takia. Tällaisessa tapauksessa sillä on merkittäviä heijastusvaikutuksia muihin ohjelman hankkeisiin, jotka myös lienevät jo silloin toteuttamisvaiheessa.

Vuonna 2013 kunnan rahoitusosuudella ovat käynnistyneet Kaarinan MAL-hanke (Littoistentien klv) sekä toinen Maskun MAL-kohteista (Kiisantien klv). Vuoden 2013 lopulla ovat täsmentyneet Ruskon ja Auran MAL-hankkeiden sisällöt. Tarvasjoen MAL-kohdetta ei voida toteuttaa kunnan investointikiellon vuoksi. Vuonna 2014 käynnistyviä uusia MAL-kohteita ovat alustavasti ensimmäinen kolmesta Turun MAL-kohteesta (Pitkämäki-Härkämäki klv), Paraisten MAL-kohde (Kärkullan liittymäjärjestely) sekä Raision MAL-kohde (Raisiontien liikennesaneeraus). Vuonna 2015 käynnistytävien MAL-kohteiden suunnitelmia valmistellaan kiireellä hallinnollisiin käsittelyvaiheisiin.

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

Tässä vaiheessa ei ole saatavilla tietoa, jatkuuko MAL-hankeohjelmarahoitus seuraavilla aiesopimuskausilla. MAL-rahoituksen nostaminen on seuraavan hallituksen käsissä. Vuoden 2013 aikana asiasta ei ole neuvoteltu valtiovarainministeriön kanssa. Tieto rahoituksen jatkosta ja ehdoista edistäisi seudullista valmistautumista seuraavaan aiesopimuskauteen hankeohjelma valmistelun osalta. Mikäli ohjelmarahoitus jatkuu seuraavalla kaudella, olisi hankkeiden kustannus-hyötysuhteen optimoimiseksi tarkoituksenmukaisinta täsmentää valtion rahoitusosuuden kohdentamista budjettiteknisesti siten, että investointeja voidaan kohdentaa yleisten teiden lisäksi myös kuntien katuverkoilla.

Johtopäätökset

Toimenpiteet asetettujen tavoitteiden saavuttamiseksi on joko toteutettu tai käynnistetty.

4.2 Joukkoliikenteen järjestäminen

Tavoite

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

Seurantakohteet:

- Kaupunkiseudun joukkoliikennetuen määrän kehitys
- Joukkoliikenteen käyttäjämäärän kehitys kaupunkiseudulla
- Kuntien ja valtion panokset joukkoliikenteen toimintaedellytysten edistämiseksi
- Taksa- ja lippujärjestelmän sekä matkustajainformaation kehittämistoimenpiteiden edistyminen
- Runkobussilinjaston kehittämisohjelman 2012–2020 mukaisen bussilinjaston kehittämistoimien edistymisen
- Runkolinjastoon liittyvien liikenneinfrastruktuurin kiireellisten parannustoimien edistyminen
- Uittamon sillan toteuttamiseksi tarvittavien suunnitelmien valmistelu- ja päätöksentekotilanne Turun kaupungissa
- Rautatieasemien liityntäpysäköintitoimivuuden ja vastuunjaon selkeyttäminen, toimenpiteiden eteneminen
- Seudullisen matkakeskushankkeen ja Turun ratapihan kehittämisen edistyminen
- VAK-turvallisuustasotilanne Turun keskustassa
- Joukkoliikenteen kulkupaosuuden kehitys Turun kaupunkiseudulla

Seudullinen joukkoliikenneviranomaisen kehittää ja toteuttaa bussilinjastoa runkobussilinjaston kehittämisohjelman 2012–2020 mukaisesti. Valtio ja kunnat toteuttavat runkolinjastoon liittyvät liikenneinfrastruktuurin kiireellisimmät parannustoimet käyttämällä toteuttamiseen osin MAL-hankeohjelman rahoitusta. Turun kaupunki laatii ja hyväksyy tällä sopimuskaudella tarvittavat suunnitelmat uuden sillan toteuttamiseksi Hirvensalosta Uittamolle saaren huoltovarmuuden turvaamiseksi ja runkobussilinjaston toteuttamiseksi.

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

Toteuma

Valtio on myöntänyt suurten kaupunkiseutujen joukkoliikennetukea ja seutulipputukea Turun ydinkaupunkiseudulle (Turun, Kaarinan, Liedon, Raision, Naantalın ja Ruskon muodostamalle seudulliselle joukkoliikenneviranomaiselle) yhteensä 2,56 milj. euroa vuonna 2012. Vastaava valtiontuki vuonna 2013 on lisämäärärahapäätöksen jälkeen yhteensä 2,38 milj. euroa. Vuoden 2014 valtion talousarvion mukaan joukkoliikennetuki kasvaa kansallisesti vuonna 2014 12,7 milj. euroon ja joukkoliikennetuen jakoperuste säilyy kuntien asukasmäärän suhteessa. Vuoden 2014 budjetissa on otettu huomioon lipputuen siirrot siten, että suurta vajetta ei syntyne. Raidehankkeiden suunnittelurahoitus on tullut uutena elementtinä mukaan valtionavustusasetukseen mainintana. Tätä rahoituskysymystä selvitetään alkuvuodesta 2014, samoin kuin eduskunnan päättämän 500 000 euron kohdistumista lippu- ja maksujärjestelmien yhteensovittamiseen.

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

Turun paikallisliikenteen matkamäärä oli vuonna 2013 noin 21 miljoonaa matkaa. Muiden MAL-kuntien ja Paraisten alueella tehtiin vuonna 2012 yhteensä 3,1 miljoonaa seutulippumatkaa. Vuoden 2013 matkustajamäärä näyttää puolivuotistilastojen perusteella olevan samaa tasoa. Koko kaupunkiseudun matkustusmääristä ei toistaiseksi ole olemassa kattavaa tilastoa.

Seudullinen joukkoliikenneviranomaisen on toiminta-alueellaan kilpailuttanut seudullisen joukkoliikenteen palvelut palvelutasomääritysten ja kehittämissuunnitelmien pohjalta. Bussien runkolinjastosuunnitelma käsitellään valtuustotasolla vuoden 2014 aikana. Runkobussilinjaston toteuttaminen painottuu vuosikymmenen loppupuolelle, pääosa ns. infratoimenpiteistä ajoittuu vuosille 2016–2020. Joitakin parannuksia on kuitenkin jo tehty; linjan 18 (Runosmäki-Kauppatori-Harittu) tarjontaa on lisätty syksyllä 2013 erittäin kilpailukykyiseksi (vuoroväli arkisin 7,5 minuuttia) ja patterikäyttöisiä näyttötauluja on hankittu muutamia kymmeniä kappaleita runkolinjojen varrelle.

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

Joukkoliikenteen taksa- ja lippujärjestelmästä on Turun kaupunkiseudulla päätetty kesäkuussa 2013. Seudullisen joukkoliikenneviranomaisen toiminta-alueella tulee to-

teutumaan tasataksa. Kaikki Turun lipputuotteet, ikäraajat ja alennusryhmät laajenevat koko kaupunkiseudulle. Maksu- ja informaatiojärjestelmän rakentaminen on käynnissä. Hankinnan arvo on noin 4 miljoonaa euroa ja sen rahoittamiseen käytetään 1 miljoonan euron osalta suurten kaupunkiseutujen valtionrahaa. Reaaliaikainen matkustajainformaatio paranee erityisesti uuden maksu- ja informaatiojärjestelmän myötä. Maksujärjestelmä otetaan osittain käyttöön kesällä 2014 ja informaatiojärjestelmä viimeistään vuonna 2015.

ELY-keskuksen liikenteessä on Matkahuollon lippu- ja maksujärjestelmä. ELY-keskuksen toimivalta-alueella siirrytään myöhemmin, vielä tarkentumattomana ajankohtana, uuteen viranomaisten valtakunnalliseen lippu- ja maksujärjestelmään.

ELY-keskuksen liikenteessä on käytössä ns. viiveajan järjestelmä, joka vastaa pitkälti nykyistä Matkahuollon lippu- ja maksujärjestelmää. ELY-keskuksen toimivalta-alueella siirrytään myöhemmin, vielä tarkentumattomana ajankohtana, uuteen viranomaisten lippu- ja maksujärjestelmään. Siirtymisajankohta on kytköksissä Turun viranomaisen lippu- ja maksujärjestelmä uudistuksen aikatauluun.

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

Uittamon sillan toteuttaminen edellyttää osayleiskaavan, asemakaavan sekä sillan toteutussuunnitelmien laatimista. Turussa on käynnissä Hirvensalon osayleiskaavaehdotuksen laatiminen. Uittamon sillan alustavat yleissuunnitelmat on laadittu. Vuonna 2014 laaditaan konsulttityönä Natura-arvio sillan vaikutuksista viereiseen Rauvolanlahden Natura2000-alueeseen, jonka jälkeen kaavoitus jatkuu. Runkolinjaston maantieverkkoon kohdistuvat infratoimenpiteet on tunnistettu ja suurin osa niistä on mukana suurempien MAL-kohteiden tulevissa toteutuksissa.

Turussa päärautatieaseman ja Logomon yhteisen pysäköintilaitoksen ja kävelysillan suunnittelu ja asemakaavoitus ovat käynnissä. Tavoitteena on, että kaava valmistuu vuonna 2014. Investoinnit on tarkoitettu toteuttaa kolmikantaisesti (Logomo, Liikennevirasto, Turun kaupunki) vuosina 2014–2015. Liikenneviraston kanssa on neuvoteltu osallistumisesta liityntäpysäköinnin toteuttamisen kustannuksiin kolmanneksella. Liikennevirastoon tulee tällöin varautua investointeihin vuosille 2014–2015. Kaupunki toteuttaa kävelysillan, Liikennevirasto portaat ja hissit laitureille. Kustannustaso on arviolta 1,5–2 M€. Kokonaisuus liittyy laitureiden uudistamiseen, joka voi valtion investointirahoituksesta riippuen lähteä liikkeelle vuosina 2014–2015.

Matkakeskuksen suunnittelu jatkuu. Neuvottelu valtion kanssa varsinaisen Matkakeskushankkeen valtio-osapuolten nettorahoituksesta on käynnissä. Turun kaupungin ja Liikenneviraston välinen sopimusluonnos on jätetty valtiolle vuonna 2012. Liikennevirasto on laatinut esityksen matkakeskushankkeisiin liittyvät tuloutus/ kustannusjärjestelyistä, jota on käsitelty ministeritasolla. Valtiovarainministeriön toimita tämän asian suhteen ei kuitenkaan vielä ole tietoa.

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

vallisuusselvitystä päivitetään parhaillaan. VAK-turvallisuustason toimista ratapihan osalta käydään keskustelua Liikenneviraston ja Turun viranomaisten välillä.

Johtopäätökset

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

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

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

Matkakeskus on tärkeä hanke maakunnallisen ja seudullisen joukkoliikenteen matkakettujen sujuvuuden varmistamiseksi. Matkakeskuksen suunnittelua tulee aktiivisesti edistää. Logomon, Liikenneviraston ja Turun kaupungin yhteishankkeena vuosina 2014–2015 toteutettava pysäköintilaitos parantaa Turun päärautatieaseman liityntäpysäköinnin toimivuutta. Turvallisuustaso Turun ratapihalla on parantunut viime vuosina tehtyjen riskienhallintatoimenpiteiden ja pienentyneiden VAK-liikennemäärien ansiosta.

Uuden sillan suunnitteluvalmiutta Hirvensalosta Uittamolalle on nostettu. Suunnittelu-työ jatkuu kaavoituksella.

Toimenpiteiden vaikutukset joukkoliikenteen kulkutapaosuuden kehitykseen voidaan arvioida vasta pidemmällä aikavälillä.

4.3 Raitiotien suunnittelu

Seurantakohteet

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

Tavoite

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

Toteuma

Raitiotien yleissuunnitelman laatiminen käynnistyi tammikuussa 2013 yhteistyössä Tampereen kaupungin kanssa. Turun kaupunginhallitus asetti 29.4.2013 Turun raitiotien yleissuunnitelmalle tavoitteet. Raitiotien linjausvaihtoehdoista on laadittu vertailevia vaikutusarvioita (ml. raitiotielinjausten varren maankäyttö), joiden perusteella maaliskuussa 2014 voidaan tehdä valinta parhaista ratalinjauksista. Päätöksen tekee kaupunginhallitus. Tämän jälkeen suunnitellaan tarkemmin valitut ratalinjat, niiden vaikutusalueen maankäyttö, raitiotien rakentamisen vaiheistus sekä laaditaan tarkemmat vaikutusarvioinnit ja kustannusarviot. Vertailuvaihtoehtona on runkobussivaihtoehto. Yleissuunnitelman valmistuttua vuoden 2014 lopussa, alkuvuonna 2015 tehdään kaupunginvaltuuston päätös raitiotien toteuttamisesta (toteutetaanko raitiotie ja millä reunaehdoilla). Tekninen suunnittelu voidaan käynnistää vasta kun valtiolla on budjetissa osoitettu rahoitus hankkeelle. Turun kaupunginhallitus on linjausvaihtoehtojen käsittelyn yhteydessä esittänyt Raision ja Kaarinan kaupungeille, että yleissuunnittelun yhteydessä selvitetäisiin yhteistyössä yleisellä tasolla linjojen jatkamista Raision ja Kaarinan kaupungin keskustoihin, jotta tulevaisuudessa voitaisiin varautua maankäytön suunnittelussa joukkoliikennejärjestelmän pitkän aikavälin kehitykseen.

Lisäksi kaupunginhallitus on päättänyt selvittää raitiotielinjakuksen toteutuksen Turun lentoasemalle koko liikennejärjestelmän integroimiseksi nykyistä paremmin.

Valtion osallistuminen Turun kaupunkiraitiotien rahoitukseen on käsitelty liikennepoliittisessa selonteossa 2012. Selonteon mukaisesti valtio on valmis tulevaisuudessa osallistumaan suurten kaupunkiseutujen, kuten Turun kaupunkiseudun, raideliikenneinvestointien rahoittamiseen 30 prosentin osuudella. Hankkeiden tarkat rahoitusosuudet päätetään kuitenkin tapauskohtaisesti erikseen. Joulukuussa 2013 valtio myönsi Turun kaupungille avustusta raitiotien yleissuunnitelman ja sen taustaselvityksien tekemisiin yhteensä 0,23 miljoonaa euroa. Avustus on voimassa 15.9.2014 saakka. Avustuksen maksatusta voitaneen siirtää edelleen loppuvuodelle 2014 yleissuunnittelun loppuunsaattamiseksi.

Johtopäätökset

Turun raitiotien yleissuunnitelman työohjelmaa on tarkennettu suunnittelun aikana tulleen tiedon perusteella, minkä nähdään parantavan päätöksenteon edellytyksiä. Yleissuunnitelman valmistelun osalta on edetty raitiotien linjausten valintaan hie-
man alkuperäistä hitaammassa aikataulussa, koska on haluttu varmistua että raitio-
tien yleissuunnitelma laaditaan kaikkein toteuttamiskelpoisimmalle osuudelle. Rai-
tiotien toteuttamispäätöksen tavoiteaikataulua on muutettu siten, että toteuttamis-
päätös on tarkoitus tehdä keväällä 2015. Yhteistyö Tampereen kanssa on tuonut
merkittävää lisäarvoa raitiotien suunnittelulle.

4.4 Kävelyn ja pyöräilyn edistäminen

Seurantakohteet:

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

Tavoite

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

Toteuma

Valtio on vuonna 2012 toteuttanut Liedon aseman kevyen liikenteen väylän (ml. ratasilta). Kevyen liikenteen hankkeita toteutetaan myös MAL-hankeohjelman rahoituksella (seurantaraportin kohta 4.1). ELY-keskus on lisäksi käynnistänyt myös projektin *Mopot pois pyöräteiltä Turun seudulla*, jonka tavoitteena on liikenneturvallisuussuunnitelmasta rajoittaa mopailua kevyen liikenteen väylillä. Muutokset on tarkoitus toteuttaa väyläverkolla keväällä 2014. Työtä tehdään yhdessä seudun kuntien kanssa.

Turun kaupunkiseudun pyöräilyn pääverkon ja laatukäytävien kehittämissuunnitelma on valmistunut toukokuussa 2013. Seudullista kehittämissuunnitelmaa ei hyväksytetä erikseen kunnissa, vaan se käsitellään liikennejärjestelmäsuunnitelmassa ja hyväksytään kunnissa sen osana. Turun kaupunki päivittää kaupungin kävelyn ja pyöräilyn kehittämisohjelman vuonna 2014 ja sitä toteutetaan investointiohjelman kautta talousarviovuosittain. Muiden kuntien osalta ei ole tarvetta erillisille kuntakohtaisille kävelyn ja pyöräilyn kehittämisohjelmille, seudullisen ohjelman toteuttaminen riittää.

Johtopäätökset

Seudullinen kävelyn ja pyöräilyn kehittämisohjelma on valmistunut ja hyväksytään rakennemallialueen liikennejärjestelmäsuunnitelman hyväksymisprosessissa.

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

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

4.5 Liikenneturvallisuuden edistäminen

Seurantakohteet

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

Tavoite

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

Toteuma

Turun seutukunnan kuntien liikenneturvallisuussuunnitelma *Turun seudun turvallisen ja kestävä liikunnan suunnitelma* on valmistunut lokakuussa 2012. Varsinais-Suomen ELY-keskuksen maanteiden toimenpiteet on valittu liikenneturvallisuusperusteisesti priorisoimalla rakennussuunnitteluun vuonna 2013. Valitut kohteet toteutetaan Varsinais-Suomen liikenneturvallisuusurakassa vuonna 2014 noin 400 000 € rahoituskehysten puitteissa.

Kaikilla muilla MAL-sopimuksen kunnilla on voimassa oleva liikenneturvallisuussuunnitelma paitsi Turun kaupungilla. Auran suunnitelman maanteiden parantamistoimenpiteistä joitakin toimenpiteitä toteutetaan vuonna 2014. Paraisten suunnitelmasta on lähes kaikki maanteiden parannustoimenpiteet toteutettu.

Kahdeksassa kunnassa (Kaarina, Lieto, Masku, Mynämäki, Naantali, Paimio, Raisio ja Rusko) liikenneturvallisuustyöryhmät on nimetty ja ne ovat kokoontuneet 1-3 kertaa vuoden 2013 aikana. Kolmessa kunnassa (Aura, Sauvo ja Tarvasjoki) liikenneturvallisuustyöryhmät on tarkoitus perustaa vuonna 2014. Turussa liikenneturvallisuus on suppeasti sisällytetty kaupungin turvallisuussuunnitelmaan, jonka laatiminen käynnistetään alkuvuodesta 2014. Paraisilla ei ole perustettua liikenneturvallisuustyöryhmää, mutta liikenne- ja liikenneturvallisuusasioita käsitellään koulu- ja turismiyksiköiden kanssa pari kertaa vuodessa tai tarpeen mukaan. Erillisiä palavereita on pidetty suurteollisuuden kanssa (Saaristotien) liikenneturvallisuudesta.

MAL-hankeohjelman toteuttaminen on kuvattu luvussa 4.1.

Johtopäätökset

Toimenpiteet ovat pääosin toteutuneet sopimuksen mukaisesti. Seudullinen liikenneturvallisuussuunnitelma on valmistunut ja toimenpiteet on ohjelmoitu toteutettavaksi ELY-keskuksen ja kuntien toteutusohjelmiin seudun keskustaupunkia Turkuu lukuun ottamatta. Turun kaupungin osalta ei ole voimassa olevaa liikenneturvallisuussuunnitelmaa. Keskustaupungissa on liikenneturvallisuusasioita sisällytetty suppeasti kaupungin turvallisuussuunnitelmaan, mutta se ei ole ELY-keskuksen näemyksen mukaan riittävä liikenneturvallisuusvaikutusten aikaansaamiseksi yhdessä Suomen suurimmista kaupungeista. Kokonaisvaltaiseen liikenneturvallisuustyöhön tuleekin Turun kaupungissa panostaa jatkossa nykyistä voimakkaammin ja käynnistää liikenneturvallisuussuunnitelma laadinta aiesopimuskaudella sopimuksen mukaisesti. Kuntien sisäiset liikenneturvallisuusryhmät ovat pääosin toiminnassa, muutamassa kunnassa ne ovat vasta perusteilla. MAL-hankeohjelmassa on useita hankkeita, joilla on myönteisiä liikenneturvallisuusvaikutuksia.

4.6 Liikenteen hallinta ja liikkumisen ohjaus

Seurantakohteet

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

Tavoite

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

Toteuma

Seudullinen Liikenteen- ja häiriönhallintasuunnitelma valmistui keväällä 2013. Suunnitelma sisällytetään rakennemallialueen liikennejärjestelmäsuunnitelmaan ja hyväksytään rakennemallialueen liikennejärjestelmäsuunnitelman hyväksymisprosessissa, eli se hyväksytään kunnissa liikennejärjestelmäsuunnitelman osana.

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

Liikennevirasto on myöntänyt Turun kaupunkiseudulle valtionavustusta liikkumisen ohjaus -toiminnalle, jonka toimenpiteet perustuvat Varsinais-Suomen liikkumisen ohjauksen toimenpidesuunnitelmaan 2012–2015. Vuonna 2013 myönnetty valtion-

avustuksen määrä oli 75 700 euroa. Liikkumisen ohjaus -toiminnan puitteissa on järjestetty mm. näyttely ja seminaari viisaan liikkumisen aihepiirissä, tehty liikkumissuunnitelmia työpaikoille sekä toteutettu monipuolista viisaan liikkumisen kansalaiskampanjointia ja lisäksi koulutettu, konsultoitu sekä tuotettu materiaalia viisaan liikkumisen edistämiseksi. Toiminta on kohdistettu laajasti kansalaisille eri ikäryhmissä sekä päätöksentekijöille. Toiminnan koordinoinnista ja toteutuksesta vastaa Varsinais-Suomen kestävän kehityksen ja energia-asoiden palvelukeskus Valonia (www.valonia.fi). Liikkumisen ohjaus -toimintaa ohjaavana ryhmänä toimii seudullista liikennejärjestelmätyötä tekevä ryhmä. Liikkumisen ohjaus on omaksuttu kaupunkiseudun jatkuvassa liikennejärjestelmätyössä osaksi monipuolista keinovalikoimaa liikennejärjestelmän kehittämisessä. Liikkumisen ohjauksen kehittämistä edistetään sekä kaupunkiseudun jatkuvassa liikennejärjestelmätyössä että osana rakennemalli-alueen liikennejärjestelmäsuunnitelmaa, jonka keskeinen tavoite on kestävien kulkumuotojen kulkumuoto-osuuksien kasvattaminen.

Turun kaupunkiseudun jatkuvassa liikennejärjestelmätyössä harkitaan seuraavaan Liikenneviraston toteuttamaan henkilöliikennetutkimukseen osallistumisesta liikennetutkimustiedon päivittämiseksi. Tutkimukseen osallistuminen mahdollistaisi ajantasaisen tiedon keräämisen mm. kestävien kulkutapojen kulkumuoto-osuudesta (joukkoliikenne, kävely ja pyöräily). Osallistumisesta sekä aluerajauksesta päätetään kustannusten selvittyä vuonna 2014 Liikenneviraston kilpailutettua hankinnan. Tutkimuksen tulokset olisivat käytettävissä vuonna 2017.

Johtopäätökset

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

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

Ajantasaiselle seudulliselle liikennetutkimustiedolle on kysyntää erityisesti kestävien kulkumuoto-osuuksien muutoksen arvioinnin sekä toimenpiteiden vaikuttavuuden arvioinnin suhteen.

5 KESTÄVÄ KASVU JA KAUPUNKISEUDUN KILPAILUKYKY

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

5.1 E18-kasvukäytävä

Seurantakohteet

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

Tavoite

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

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

Toteuma

E18-kasvukäytävähankkeen suunnittelu jatkuu osana Pohjoinen kasvukäytävä vyöhykettä, joka on kansallisella tasolla asetettu yhdeksi tärkeistä kehittämiskohteista ja se on myös Turun osalta nostettu strategisten kärkitoimenpiteiden tasolle. Kevään 2014 aikana valmistuu Liikenne- ja viestintäministeriön (LVM) ja Työ- ja elinkeinoministeriön (TEM) koordinoimana kansallisen tason konseptointi Pohjoiselle kasvukäytävälle. Siihen liittyen vahvistetaan kasvukäytävän kaupunkiyhteistyötä erilaisin yhteistyötilaisuuksin Helsingin, Tukholman ja Pietarin kanssa. Kasvukäytävän päätapahumana järjestetään Helsingissä huhtikuussa 2014 elinkeinoelämälle suunnattu tilaisuus yhteistyössä TEM:n ja LVM:n kanssa. Vuonna 2013 alkanut EAKR-rahoituksella toteutettava noin 1 M €:n Helsingin, Turun ja Kotkan yhteinen Pohjoisen kasvukäytävän kaupunkiyhteistyön osahanke jatkuu vuonna 2014. Hankeosioina ovat kehityskäytävän palveluverkon suunnittelu (vastuu Kotka), kehityskäytävän investointiohjelman määrittäminen (vastuu Helsinki) ja meriklusterin kehittämisohjelma (vastuu Turku).

Varsinais-Suomen liitossa on käynnissä selvitys *Varsinais-Suomen paikallisjunaliikenteen kehityspolku*, jossa käsitellään paikallisjunaliikenteen edellytyksiä mm. Turku-Salo -osuudella. Selvityksen tuloksena valmistuu ns. road map paikallisjunaliikenteen käynnistämisestä: millaisia edellytyksiä vaaditaan ja millaisia päätöksiä paikallisjunaliikenteen käynnistyminen edellyttää. Tarkastelussa on mm. rahoitus, tekniset yksityiskohdat, säädöspuoli ja hankinta. Selvitys valmistuu maaliskuussa 2014. Selvityksessä ei arvioida ns. ESA-radan toteuttamisen edellytyksiä.

Johtopäätökset

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

Alaprojektia, jolla arvioidaan Turku-Helsinki-välisen nopean ratayhteyden vaikutuksia ja toteuttamisen edellytyksiä ei ole vielä käynnistetty. Hankkeen valmistelulle tulisikin pyrkiä kanavoimaan suunnittelurahoitusta Euroopan Unionin komission hyväksymän Ten-T ydinverkkolinjausten mukaisesti.

5.2 Toimiva tieverkko

Tavoite

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

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

Seurantakohteet

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

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

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

Toteuma

Vt8 Turku-Pori yhteysvälin parantamishankkeen käynnistämiseen tarvittava valtion-rahoitus on varmistunut. Vuoden 2013 lisätalousarviossa on hankkeelle varattu aloitusrahaa 6 miljoonaa euroa ja vuoden 2014 talousarvioesityksessä hankkeelle on varattu em. aloitusraha mukaan lukien yhteensä 100 miljoonaa euroa (ja 2,5 milj. euroa kuntien rahoitusta). Hankkeen valmistumisvuodeksi on talousarvioesityksessä merkitty 2018. Turun kaupunkiseudulla hankkeesta toteutetaan moottoritie Raisiossa Maskuun sisältäen Maskun ja Humikkalan eritasoliittymät. Rakennussuunnitelman sekä urakan tarjouspyyntöaineiston laatiminen on käynnissä Liikennevirastossa. Lunnastettavan maa-alueen haltuunotto on käynnistetty Varsinais-Suomen ELY-keskuksessa. Rakentaminen alkaa urakoitsijan valinnan jälkeen tammikuussa 2014 ennen ympäristöluvan vanhentumista. Moottoritien liittymiin toteutetaan tiesuunnitelmassa määritellyt pysäkkijärjestelyt.

E18 Turun kehätien kehittämissuunnitelman laatiminen välillä Naantali-Kaarina käynnistyi kesäkuussa 2013. Suunnitelma valmistuu alkuvuodesta 2014. Kehittämissuunnitelma laaditaan ns. uuden liikennepolitiikan mukaisesti lähtien käyttäjätarvearvioista ja palvelutasomäärittelyistä sekä vaiheittain parantamisen toimenpiteiden määrittelyistä ja vaikuttavuusarvioinneista. Asiakaslähtöisyyttä edustaa laaja hankeryhmä sekä työpajatyöskentely. Selvityksen kehittämishaasteeksi on valittu liikkumisen ohjaus Turun kehätien, Turun sisääntuloteiden ja Turun kaupunkiseudun taajaman vaikutusalueella. Liikkumisen ohjauksen pilottiselvitys käynnistyy tammikuussa 2014.

Kaarinantielle on vuonna 2013 toteutettu Rakentajantien ja Väntsin eritasoliittymän eteläiseen ramppliittymään liikennevalot sekä kaistajärjestelyjä. Tie- ja rakennussuunnitelmat ovat myös Verkakaaren ja Uuden Littoistentien liikennevaloista valmistuneet ja hyväksymiskäsittelyssä. Mt 2200 Kaarinantien käännön YVA on valmis ja loppukokous on pidetty 10.12.2013. Yhteysviranomaisen (ELY-keskus) lausunnon mukaan YVA-selostus täytti arvioinnin vaatimukset.

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

Valtatien 10 parantamista Liedon kohdalla on käsitelty vuonna 2010 valmistuneessa tieverkkosuunnitelmassa *Selvitys valtatie 10 linjausvaihtoehtoista Liedossa*. Selvitys laadittiin Varsinais-Suomen liiton, Varsinais-Suomen ELY-keskuksen ja Liedon kunnan yhteishankkeena. Tämän jälkeen linjausvaihtoehtoihin on viitattu Turun kaupunkiseudun rakennemallityössä 2035 sekä mt 2200 Kaarinantien käännön YVA:ssa. Valtatie 10 parantamisen uuteen linjausvaihtoehtoon Liedon kohdalla tullaan esittä-

mään ratkaisu Varsinais-Suomen vaihemaakuntakaavassa, jonka laatiminen on alkanut vuonna 2013.

Johtopäätökset

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

5.3 Lento- ja laivaliikenteen kehittäminen

Seurantakohteet

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

Tavoite

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

Toteuma

Liikenne- ja viestintäministeriö käynnisti syyskuussa 2012 lentoliikennestrategian valmistelun ja väliraportti valmistui joulukuussa 2013. Väliraportin mukaan kauko-
henkilöliikenteen palvelutasoa on katsottava kokonaisuutena koko joukkoliikennejärjestelmän näkökulmasta. Lentoasema sinällään ei ole itsetarkoitus, vaan sen avulla luodaan edellytyksiä lentoliikennepalvelujen tarjonnalle. Lentoyhtiöt itse päättävät kaupalliselta pohjalta, minne, kuinka paljon ja millaisilla ehdoilla lentoyhtiöiden on tarkoituksenmukaista järjestää lentoyhteyksiä.

Lentoliikennestrategian valmistelu jatkuu vuonna 2014 vaikutusarvion laadinnalla. Vaikutusarviossa olisi tarkoitus arvioida erilaisten lentoasemaverkkovaihtoehtojen vaikutuksia alueelliseen saavutettavuuteen. Vaikutusarviot valmistuvat niin, että mahdollisia poliittisia linjauksia lentoasemaverkostosta on mahdollista tehdä hallituksen kevään 2014 kehysriihessä. Vuoden 2014 aikana jatketaan lentoasemaverkon ja palvelutason lisäksi myös strategian muiden teemakokonaisuuksien, kuten lennonvarmistus-, turvallisuus-, ympäristö- ja koulutusasioiden käsittelyä niin, että nämä teemat ja niihin liittyvät toimenpidesuosituksesitetään vasta loppuraportissa. Tavoitteena on, että strategia valmistuu vuoden 2014 lopulla.

Liikenne- ja viestintäministeriön johdolla tehty meriliikennestrategian valmistelu on loppusuoralla. Strategialuonnos on kommentoitavana helmikuussa 2014, jonka jälkeen siihen tehdään vielä tarvittavat viimeistelyt. Merenkululla on iso merkitys Suomen ulkomaankaupalle ja kilpailukyvyllä. Strategiatyön tavoitteena on ollut laatia Suomen taloutta, elinkeinoelämää ja työllisyyttä palveleva sekä uudet ympäristönormit huomioiva kokonaisuus. Strategia on myös kokonaisnäkemys siitä, miten Suomen merikuljetusten ja merellisten elinkeinojen toimintakyky varmistetaan tulevaisuudessa. Strategia sisältää vision siitä miltä suomalainen meriliikenne näyttää vuonna 2030. Lisäksi strategiassa esitetään ne toimenpiteet, joilla tavoite saavutetaan. Meriliikennestrategian kattoteemana ovat merikuljetukset ja elinkeinoelämän kilpailukyky, erityisesti liikennejärjestelmän toimintavarmuuden ja kustannustehokkuuden kannalta. (www.lvm.fi/web/hanke/meriliikennestrategia).

Meriliikennestrategian valmistelu on toteutettu avoimesti ja laajalla yhteistyöllä. Merenkulkualan toimijat, organisaatiot ja asiakkaat ovat osallistuneet valmisteluun kaikissa vaiheissa. Strategiatyötä on ohjannut työryhmä, johon kuuluu useimpien ministeriöiden ja liikenne- ja viestintäministeriön hallinnonalan virastojen edustajia. Merenkulun edellytysten turvaaminen on kirjattu hallitusohjelmaan ja strategia si-

sältyy liikennepoliittisen selonteon toimenpiteisiin. Strategian on tarkoitus valmistua maaliskuussa 2014.

Seudullista lento- ja laivaliikenteen kehittämissuunnitelmatyötä ei ole käynnistetty. Sen sijaan Turun kaupungin kaupunkikehitysryhmän toimesta valmistellaan aloitetta yhteisen seudullisen logistisen strategian käynnistämisestä. Hanke nähdään osana pohjoisen kasvukäytävän edistämistä. Työ on ajateltu toteutettavan Turun kaupungin, Varsinais-Suomen liiton, Varsinais-Suomen ELY-keskuksen, Finavian ja satamien yhteistyönä. Kokonaisuus on tarkoitus saattaa valmiiksi vuoden 2014 syksyyn mennessä. Kokoonkutsujana toimii Turun kaupunkikehitysjohtaja.

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

Johtopäätökset

Valtion toimet ovat edistyneet hyvin. Liikenne- ja viestintäministeriö käynnisti syyskuussa 2012 lentoliikennestrategian valmistelun, väliraportti valmistui joulukuussa 2013 ja strategian pitäisi valmistua vuoden 2014 lopulla. Valmistelut jatkuvat ja nyt tehdään selvityksiä kaukohenkilöliikenteen tasosta ja saavutettavuudesta sekä työpaikoista ja kentän vaikutuksista alueellisesti suoraan ja välillisesti työllisyyteen. Alustavat esitykset viedään kehysneuvotteluihin maaliskuun 2014 lopulla.

Liikenne- ja viestintäministeriön johdolla tehty meriliikennestrategian valmistelu on loppusuoralla. Strategialuonnos on kommentoitavana helmikuussa 2014, jonka jälkeen siihen tehdään vielä tarvittavat viimeistelyt. Valtio pyrkii strategioilla turvaamaan Suomen ja maamme elinkeinoelämän kilpailukyky.

Seudullista lento- ja laivaliikenteen kehittämissuunnitelmatyötä ei ole käynnistetty. Sen sijaan Turun kaupungin toimesta valmistellaan aloitetta yhteisen seudullisen logistisen strategian käynnistämisestä Turun kaupungin, Varsinais-Suomen liiton, Varsinais-Suomen ELY-keskuksen, Finavian ja satamien yhteistyönä.

Turku ja Rusko valmistelevat yhdessä lentokentän pohjoispuolen osayleiskaavaa. Työ etenee kun Pomponrahkan Natura-alueen ennallistamistoimenpiteistä on sovittu. Lisäksi Turku on päättänyt selvittää raitiotien linjausvaihtoehdot palvelemaan myös lentoasemaa ja sen logistiikka-alueita, jotta tulevaisuudessa voitaisiin yhdistää luontevasti eri liikennemuotojen strategiset hankkeet toisiinsa.

6 JOHTOPÄÄTÖKSET

6.1 Seurantakohteita koskeva kokonaisarvio

Aiesopimuksen seuranta osoittaa, että kaupunkiseudulla on aktiivisesti toteutettu sopimukseen kirjattuja toimenpiteitä sopimuksen ensimmäisellä seurantajaksolla – sopimuksen voimaantulosta vuoden 2013 loppuun mennessä.

MAANKÄYTÖN TOIMENPITEET

Aiesopimus on edistänyt erityisesti kuntien yhteisen rakennemallin toteuttamisohjelman sekä seudullisen asunto- ja maapoliittisen ohjelman valmistelua. Ilman aiesopimusta em. ohjelmia tuskin olisi valmisteltu ainakaan tällä aikataululla. Ohjelmat valmistuvat keväällä 2014, jonka jälkeen ne viedään kuntiin hyväksyttäväksi muuttaman kuukauden tavoiteaikataulusta jäljessä. Ohjelman vastaavuutta rakennemalliin arvioidaan vasta aiesopimuksen toisella seurantajaksolla keväällä 2015 kuntien hy-

väksyttyä ohjelman. Ydinkaupunkiseudun kunnat ovat hyvin ottaneet vuoden 2014 kaavoitusohjelmiinsa rakennemallin mukaisia alueita. Kunnilta saadun tiedon perusteella asunto- ja työpaikkatontteja näyttäisi olevan pääosin riittävästi tarjolla. Rivitalotonteista ei ole kysyntää ja kaupan tontteja saisi olla enemmän tarjolla.

Seudullisen asunto- maapoliittisen ohjelman luonnoksen mukaan asuntotuotannosta noin 70 % kohdistuu ydinkaupunkiseudulle ja lähes 30 % ydinkaupunkiseudun ulkopuolisiin keskuksiin. Kehityksessä on tapahtunut suunnanmuutos vaikkakaan rakennemallin 80%/20% -tavoitetta ei vielä saavuteta. Asuntotuotannon osalta on vielä aikaista todeta, onko asuntotuotannon kehitys muuttumassa aiesopimuksen myötä tasapainoisempaan ja yhteisvastuullisempaan suuntaan keskuskaupungin ja kehyskuntien välillä.

Keskustojen ja taajamien kehittämisessä yhdyskuntarakenteen eheyttämiseksi on suunta myönteinen. Kuntien kaavoitus on painottunut rakennemallia toteuttaviin kaavoihin. Haja- ja lieverakentamisen vähentäminen yhdyskuntarakenteen eheyttämiseksi on kehittynyt myönteisesti eli määrä on ollut laskeva. Yhteisiä periaatteita lieverakentamisen vähentämiseksi ei vielä ole saatu aikaan. Toimenpiteet palveluverkon nykytilan kartoittamiseksi etenevät tavoitteiden mukaisesti. Käynnissä olevan kuntarakenneselvityksen kautta saadaan tietoa palveluiden suunnittelusta ja toteutamisesta seudulla. Toimenpiteiden vaikutukset seudun yhdyskuntarakenteeseen ovat kuitenkin todennettavissa vasta pidemmällä aikavälillä.

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

VETOVOIMAINEN ASUMINEN

Valmisteilla olevan seudullisen rakennemallin toteuttamisohjelman mukaan asuntotuotannosta noin 70 % kohdistuu ydinkaupunkiseudulle ja noin 30 % ydinkaupunkiseudun ulkopuolisiin keskuksiin. Asuntotuotannon ohjelmoinnissa on tapahtunut suunnanmuutos vaikkakaan rakennemallin, noin 80%/20% -tavoitetta ei vielä saavuteta.

Valtion korkotukea ja takauksia on vuosina 2012 ja 2013 myönnetty yhteensä noin 10 miljoonaa euroa 35:lle vuokratulo- ja asumisoikeushankkeelle, jotka sijoittuvat ydinkaupunkiseudun kuntiin. Valtion investointiavusta erityisryhmien asumiseen on Turun kaupunkiseudulle myönnetty lähes 30 miljoonaa euroa. Valtaosa kyseisistä 23:sta kohteesta sijaitsee Turussa. Valtion kunnallistekniikan rakentamisavustuksia on Turun kaupunkiseudun hankkeisiin myönnetty yhteensä 2,8 miljoonaa euroa vuosille 2013–2015. Kolme kohdetta neljästä sijaitsee Turussa.

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

Kuntien rakennusvalvonnat hoitavat yleisesti korjausrakentamis- ja energianeuvonta-asioita. Vain Turun kaupungilla on resursoituna erilliset neuvotat korjausrakentamisessa ja energia-asioissa. Energianeuvontatilaisuuksien järjestetään yhteistyössä Valonian kanssa. Kunnissa on käynnissä useita energiatehokkuuden parantamiseen tähtääviä kehittämishankkeita. Myös muista ohjelmakokonaisuuksista saadaan eväitä innovatiivisista ratkaisuista, joita voidaan hyödyntää kaupunkiseudulla. Asumisen rahoitus ja kehittämiskeskus ARA on myöntänyt korjaus- ja energia-avustuksia Turun kaupunkiseudulle yhteensä noin 3,3 miljoonaa euroa vuosina 2012 ja 2013.

KESTÄVÄ LIIKENNEJÄRJESTELMÄ

Toimenpiteet liikennejärjestelmätyölle asetettujen tavoitteiden saavuttamiseksi on joko toteutettu tai käynnistetty. Joukkoliikenteen osalta asetetut tavoitteet ovat toteutuneet pitkälti suunnitellusti. Bussien runkolinjaston toteuttaminen on aloitettu. Joukkoliikenteen houkuttelevuus kaupunkiseudulla tulee paranemaan ratkaisevasti viranomaisen järjestämän joukkoliikenteen myötä. Joukkoliikenteen lippujärjestelmä tulee perustumaan ensimmäisessä vaiheessa tasataksaan. Lippujen hintataso tulee olemaan myös satunnaiselle matkustajalle edullinen. Matkustajainformaation selkeys ja ajantasaisuus paranee. Toimenpiteet tähtäävät joukkoliikenteen käytön helpouteen, edullisuuteen ja riippumattomuuteen kuntarajoista. Nämä päätökset myös tarkoittavat, että kaupunkiseudun kunnat lisäävät huomattavasti joukkoliikennerahoitustaan vuonna 2014. Kahden toimivaltaisen joukkoliikenneviranomaisen, seudullisen joukkoliikenteen sekä ELY-keskuksen välisten rajapintojen sujuvuus niin lippujärjestelmien kuin liikenteen järjestämisen suhteen tulee varmistaa jatkossa. MAL-hankeohjelman vaikuttavuus jää tällä aiesopimuskaudella joukkoliikenteen osalta vähäisemmäksi kuin muiden osa-alojen. MAL-hankeohjelman kohdentumista seuraavilla aiesopimuskausilla tulee arvioida joukkoliikenteen osalta uudelleen.

Turun raitiotien yleissuunnitelman valmistelun osalta on edetty raitiotien linjausten valintaan hieman alkuperäistä hitaammassa aikataulussa, koska on haluttu varmistua että raitiotien yleissuunnitelma laaditaan kaikkein toteuttamiskelpoisimmalle osuudelle. Raitiotien toteuttamispäätöksen tavoiteaikataulua on muutettu siten, että toteuttamispäätös on tarkoitus tehdä keväällä 2015. Yhteistyö Tampereen kanssa on tuonut merkittävää lisäarvoa raitiotien suunnittelulle. Joulukuussa 2013 valtio myönsi Turun kaupungille avustusta raitiotien yleissuunnitelman ja sen taustaselvityksien tekemisiin yhteensä 0,23 miljoonaa euroa. Avustus on voimassa 15.9.2014 saakka. Turku on tehnyt Raision ja Kaarinan kaupungeille esityksen raitiotielinjausten selvittämiseksi yli kuntarajojen pitkän aikavälin maankäytön suunnittelun tueksi. Lisäksi Turku on päättänyt selvittää raitiotielinjan jatkamisen Turun lentoasemalle tukemaan strategisesti eri liikennemuotojen yhdistämistä.

Matkakeskus on tärkeä hanke maakunnallisen ja seudullisen joukkoliikenteen matkakäyttäjien sujuvuuden varmistamiseksi. Matkakeskuksen suunnittelua tulee aktiivisesti edistää. Liikenneviraston, Turun kaupungin ja Logomon yhteishankkeena toteutettava pysäköintilaitos parantaa osaltaan Turun päärautatieaseman liityntäpysäköinnin toimivuutta. Liikennevirastolle tulee valtion puolelta antaa riittävä kohdennettu investointivaltuutus pysäköintilaitoksen toteuttamiseksi. Turvallisuustaso Turun ratapihalla on parantunut viime vuosina tehtyjen riskienhallintatoimenpiteiden ja pienentyneiden VAK-liikennemäärien ansiosta.

Seudullinen kävelyn ja pyöräilyn kehittämisohjelma on valmistunut ja hyväksytään rakennemallialueen liikennejärjestelmäsuunnitelman hyväksymisprosessissa. Seurantatiedon puuttuessa ei tässä kohtaa voida arvioida, miten hyvin kunnat ovat edistäneet kävelyn ja pyöräilyn edellytyksiä maankäytössä.

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

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

Toimenpiteiden vaikutukset kulkutapajakaumaan ovat kuitenkin todennettavissa vasta pidemmällä aikavälillä.

KESTÄVÄ KASVU JA KAUPUNKISEUDUN KILPAILUKYKY

Pohjoinen kasvuvyöhyke -hankkeella (E18-kasvukäytävä) on jatkossa mahdollisuus koota vyöhykkeen kaupungit, kunnat ja yritykset hyödyntämään tehtyjä infrastruktuuri-investointeja sekä tuotteistamaan innovatiivista, ekologista ja älykästä palveluliiketoiminnan kasvualustaa. Hankkeelle on turvattava kansallinen status sekä riittävä rahoitus jatkossa. Alaprojektia, jolla arvioidaan Turku–Helsinki-välisen nopean rautayhteyden vaikutuksia ja toteuttamisen edellytyksiä ei ole käynnistetty. Sen suunnittelu tulisi käynnistää hyödyntäen Euroopan unionin TEN-T verkkopäätökseen liittyviä rahoitusmahdollisuuksia.

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

Valtion toimet lento- ja laivaliikenteen kehittämiseksi ovat edenneet hyvin. Lentoliikennestrategiatyö on käynnissä ja valmistuu vuoden 2014 lopulla. Meriliikennestrategian valmistelu on loppusuoralla ja valmistuu vuonna 2014. Turun kaupunki valmistele aloitetta seudullinen logistisen strategian käynnistämisestä seudulla. Yhteistyötä tehdään myös lentokentän osayleiskaavan valmistelussa.

6.2 Sopimuksen toteutuminen suhteessa hallitusohjelman tavoitteisiin

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

6.3 Valmisteluprosessin arviointi ja osapuolten odotukset aiesopimusmenettelyn kehittämiseksi

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

Aiesopimuksen toteutumisen kannalta tärkeätä on, että sopimukseen kirjattavat hankkeet sisältyvät myös valtakunnallisiin politiikkaohjelmiin. Esimerkiksi aiesopi-

mukseen sisällytettävien merkittävää rahoitusta vaativien suurten liikenteen kehittämishankkeiden tulee sisältyä liikennepoliittiseen selontekoon.

Aiesopimusmenettely suurilla kaupunkiseuduilla on osoittautunut hyväksi tavaksi toteuttaa seudullisia merkityksellisiä hankkeita, joiden toteuttaminen nopealla aikataululla ei olisi muutoin ollut mahdollista. Kaupunkiseudulla toivotaan, että MAL-aiesopimusmenettelystä tulee pysyvä käytäntö. Kehittämiskohteina aiesopimusmenettelyssä on mm. se, että valtion MAL-hankeohjelmarahoitusta tulisi voida kohdentaa myös katuverkolle (oma talousarviomomentti), joka helpottaisi hankeohjelman laatimista ja edesauttaisi vaikuttavimpien hankkeiden valitsemista ja toteuttamista. Haasteena on ensimmäisellä aiesopimuskaudella ollut se, että mahdollisissa muutostilanteissa hankkeiden kustannusarvioiden myöhäinen täsmentyminen on vaikeuttanut rahoituksen kohdentamista hankeohjelman sisällä. Tavoitteena tulisikin jatkossa olla se, että MAL-hankeohjelmaan valittavista hankkeista olisi tehty jo esisuunnitelmat. Tärkeimmistä kohteista tulisi myös laatia toteutussuunnitelmat ja mahdolliset asemakaavamuutokset etukäteen. Tämä edellyttäisi nykyistä varmempaa tietoa tulevasta MAL-rahoituksesta. Lisäksi rahoituksen kohdentamisen periaatteita tulee jatkossa arvioida nykyistä paremmin saatujen kokemusten perusteella suhteessa vaikuttavuuteen joukkoliikenteen, kävelyn ja pyöräilyn sekä liikenneturvallisuuden suhteen. Kaupunkiseudun tulisi liikennejärjestelmätyn puitteissa sopia liikennejärjestelmän kannalta vaikuttavimmat toimenpiteet siten, että toimenpiteiden valinnassa ratkaisee vaikuttavuus eikä esimerkiksi rahoituksen jakoperusteet kuntien asukasluvun suhteessa. Seurantamenettelyä olisi tarpeen myös pyrkiä keventämään.

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

Seudullinen liikennetutkimustieto ei ole ajantasaista, eikä liikennetutkimustietoa ole saatavilla MAL-aiesopimusalueelta vastaavasti. Ajantasaiselle seudulliselle liikennetutkimustiedolle on tarvetta ja se helpottaisi liikennejärjestelmää parantavien toimenpiteiden vaikuttavuuden seurantaan sekä kestävien kulkumuoto-osuuksien muutoksen seurantaan.

Seuraavalla sopimuskaudella aiesopimuksen seurantaan ja sen resursointiin tulee kiinnittää huomiota jo valmisteltaessa ja hyväksyttäessä sopimusta. Seurannan hyödyntämisen astetta tulee lisätä. Seurannasta voidaan muodostaa keskeinen seudullinen tietopohja kuntien päättäjille maankäytön suunnittelussa koskevassa päätöksenteossa. Tämä edellyttää, että ajantasainen tieto on nykyistä helpommin saatavilla.

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

LIITTEET

Liite 1: ARA:n myöntämät korkotuki- ja takauslainapäätökset 2012–2013 normaaleille vuokratalo- ja ASO-kohteille.

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

Liite 2: Investointiavustuspäätöksen saaneet kohteet 2012–2013 (ARA).

	2012				2013		
	as.	€	Käyttötär- koitus		as.	€	Käyttötär- koitus
UUSTUOTANTO							
Parai- nen	15	853 500	kehitys- vammaiset	Kaarina	30	1 331 000	huonokun- toiset van- hukset
Turku	20	1 399 258	vammaiset	Parainen	15	853 000	kehitys- vammaiset
Turku	31	2 467 000	kehitys- vammaiset	Turku	15	1 419 191	vammaiset
Turku	25	934 009	asuminen	Turku	268	10 300 347	muistisai- raat vanhukset
Turku	44	934 009	muistisai- raat van- hukset	Turku	15	597 500	tukiasumi- nen: vanhukset
Turku	25	934 009	huonokun- toiset van- hukset	Turku	54	2 625 000	pitkäaikai- sasunnot- tomat
Turku	60	2 625 000	pitkäaikais- asunnotto- mat	Turku	69	2 592 165	päihdehuol- topalvelujen käyttäjät
Turku	70	2 592 165	päihdehuol- topalvelujen käyttäjät	Turku	46	3 442 000	kehitys- vammaiset
				Turku	25	934 009	huonokun- toiset van- hukset
				Turku	25	934 009	asuminen
YH- TEEN- SÄ	290	2 467 000		YHTEENSÄ	562	25 028 721	
PERUSPARANTAMINEN							
Kaari- na	23	96 288	huonokun- toiset van- hukset	Raisio	24	208 000	muistisai- raat vanhukset
Turku	93	401 940	opiskelijat	Turku	32	805 706	kehitys- vammaiset
Turku	32	762 440	muistisai- raat vanhukset				
YH- TEEN- SÄ	148	1 260 668		YHTEENSÄ	56	1 013 706	