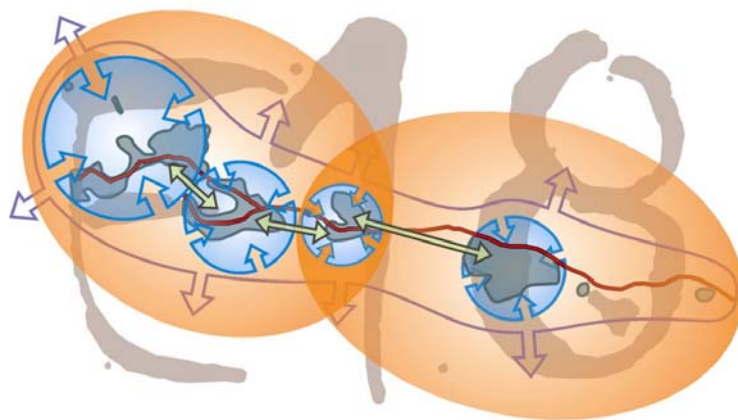


E18 KEHITYSKÄYTVÄ TURUN – SALON SEUDULLA ELINKEINOPOLITIIKAN JA MAANKÄYTÖN SUUNNITTELUN HAASTEET

YHTEENVETORAPORTTI





E18 KEHITYSKÄYTVÄ TURUN – SALON SEUDULLA
ELINKEINOPOLITIIKAN JA MAANKÄYTÖN SUUNNITTELUN HAASTEET
YHTEENVETORAPORTTI



turun[®]seutu
Turun Seudun Kehittämiskeskus TAD Centre



SISÄLTÖ

ESIPUHE

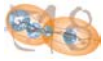
1	TYÖOHJELMA, TAVOITTEET JA AIKATAULU	6
2	TAUSTATIETOJA SEUDUISTA.....	8
3	LÄHTÖKOHTIA STRATEGISELLE MAANKÄYTÖN SUUNNITTELULLE	9
3.1	STRATEGINEN MAANKÄYTÖN SUUNNITTELU	9
3.2	KESTÄVÄ KEHITYS.....	9
3.3	VALTAKUNNALLISET ALUEIDENKÄYTTÖTAVOITTEET.....	10
3.4	TOIMINTAYMPÄRISTÖN MUUTOSTEKIJÄT.....	10
3.5	SEUDUN KILPAILUKYKY, ELINKEINOPOLITIIKKA JA TOIMITILAMARKKINAT.....	11
3.5.1	<i>Seudun kilpailukykyyn vaikuttavat tekijät</i>	<i>11</i>
3.5.2	<i>Elinkeinopolitiikan tavoitteet ja mahdollisuudet.....</i>	<i>12</i>
3.5.3	<i>Toimitilamarkkinat.....</i>	<i>13</i>
4	E18 KEHITYSKÄYTVÄN SWOT-ANALYYSI SEKÄ KEHITYSTAVOITTEET.....	16
4.1	E18 KEHITYSKÄYTVÄN SWOT-ANALYYSI TURUN – SALON SEUDULLA.....	16
4.2	KEHITYSTAVOITTEET.....	17
5	STRATEGINEN MAANKÄYTÖN JA LIIKENNEJÄRJESTELMÄN LAATUSUUNNITELMA	19
5.1	YLEISPERIAATTEET.....	19
5.2	MAANKÄYTÖN KEHITTÄMISEN SEUDULLISET PAINOPISTEALUEET	19
5.2.1	<i>Satama-alueet</i>	<i>20</i>
5.2.2	<i>Raisio</i>	<i>24</i>
5.2.3	<i>Kehätie lentoasemalta länteen ja lentoasema ympäristöineen.....</i>	<i>28</i>
5.2.4	<i>Kehätie lentoasemalta itään.....</i>	<i>33</i>
5.2.5	<i>Helsingintien varsi.....</i>	<i>39</i>
5.2.6	<i>Paimio.....</i>	<i>47</i>
5.2.7	<i>Halikko – Salo.....</i>	<i>51</i>
5.2.8	<i>Kiikala – Suomusjärvi.....</i>	<i>61</i>
5.2.9	<i>Salo – Perniö matkailuvyöhyke.....</i>	<i>63</i>
5.3	MAANKÄYTÖN KEHITTÄMISEN PAIKALLISET PAINOPISTEALUEET.....	64
5.3.1	<i>Lemu.....</i>	<i>64</i>
5.3.2	<i>Masku.....</i>	<i>66</i>
5.3.3	<i>Lieto</i>	<i>66</i>
5.3.4	<i>Sauvo.....</i>	<i>67</i>
5.3.5	<i>Pertteli: Kaivola, Inkere ja Hähkänä.....</i>	<i>67</i>
5.3.6	<i>Muurla: Muurlan portti</i>	<i>68</i>
5.3.7	<i>Kiikala, Kruusila.....</i>	<i>68</i>
5.4	LIIKENNEJÄRJESTELMÄ JA LOGISTIIKKA	69
5.4.1	<i>Logistiikan erityisalueet ja huomioonottaminen maankäytössä.....</i>	<i>69</i>
5.4.2	<i>E18-tien laajentaminen yhtenäiseksi 4-kaistaiseksi kehätieksi välillä Piikkiö – Naantali.....</i>	<i>69</i>
5.4.3	<i>Moottoritien rinnakkais- ja syöttöyhteydet: hankelistaus ja priorisointi.....</i>	<i>69</i>
5.4.4	<i>Raideliikenteen kehittäminen</i>	<i>69</i>
5.4.5	<i>Esimerkki joukkoliikenteen kehittämissiksi</i>	<i>72</i>
5.4.6	<i>Turun seudun satamatoiminnan kehittäminen</i>	<i>74</i>



6	SUUNNITELMAN VAIKUTUKSET	75
6.1	VAIKUTTAVUUDEN ARVIOINTI	75
6.1.1	<i>Aluerakenteelliset vaikutukset</i>	75
6.1.2	<i>Logistiset vaikutukset</i>	75
	<i>E18 kehityskäytävän v</i>	76
6.1.3	<i>aiikutukset alueen elinkeinopolitiikkaan ja toimitilamarkkinoihin.....</i>	76
6.2	TAVOITTEIDEN TOTEUTUMISEN ARVIOINTI	78
6.2.1	<i>Valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet.....</i>	78
6.3	YHTEISTYÖN TOTEUTUMISEN ARVIOINTI	80
6.3.1	<i>Ohjausryhmätyöskentely</i>	80
6.3.2	<i>Tiedotustilaisuudet ja seminaarit</i>	80
7	SUOSITUKSET JATKOHANKKEIKSI.....	82
	KIRJALLISUUS.....	84

LIITE 1. TOIMINTAYMPÄRISTÖN MUUTOSTEKIJÄT

LIITE 2. MERKKIEN SELITE



ESIPUHE

Turun - Salon seudulle on laadittu elinkeinopoliittis-strateginen maankäyttösuunnitelma liittyen E18 kehityskäytävään ja sen vaikutuspiirissä oleviin kuntiin. Hankkeen pääpartnerit ovat olleet Turun Seudun Kehittämiskeskus TAD Centre ja Salon Seudun Kehittämiskeskus SSKK. Hanketta on hallinnoinut Turun Seudun Kehittämiskeskus. Päärahoitus on tullut sisäministeriön aluekeskusohjelmasta ja hankkeeseen osallistuneilta kunnilta (50%/50%).

Hankkeeseen liittyvät selvitykset ja suunnitelmat on laadittu konsulttityönä. Konsulttikonsortion ovat muodostaneet Jaakko Pöyry Infra/Maa ja Vesi Oy (pääkonsultti), Jaakko Pöyry Infra/JP-Transplan Oy, Turun Kaupparkeakoulu/PK-Instituutti ja Catella kiinteistökonsultointi Oy, jotka ovat tehneet seuraavat selvitykset: 1. Tilanekartoitus, 2. Strateginen maankäytön suunnitelma ja 3. Seudulliset maankäytön laatusuunnitelmat.

Osana hanketta on myös käynnistetty paikallistason kohdesuunnitelmia, joiden tavoitteena on konkretisoida seudullisia selvityksiä ja suunnitelmia paikallisina esimerkein sekä täsmentää seudullisten suunnitelmien tavoitteita.

Työn ohjausryhmään ovat kuuluneet:

Olavi Tuomi, ohjausryhmän puheenjohtaja, teknisen viraston johtaja, Raision kaupunki
Hannele Kaijalainen-Tommila, ohjelmakoordinaattori, Turun Seudun Kehittämiskeskus TAD Centre
Janne Hyvärinen, ohjelmapäällikkö, Salon Seudun Kehittämiskeskus
Heikki Saarento, maakunta-arkkitehti, Varsinais-Suomen liitto
Jarmo Heimo, kaupunginarkkitehti, Salon kaupunki
Kari Kotiranta, kunnanjohtaja, Perttelin kunta
Rauli Lumio, kunnanjohtaja, Lemun kunta
Mika Mannervesi, tekninen johtaja, Halikon kunta
Jouko Mäkinen, kunnanjohtaja, Piikkiön kunta
Markku Niemi, kaavoitusjohtaja, Liedon kunta
Outi Pekkala, tekninen johtaja, Paimion kaupunki
Sirpa Salmi, kaavoituspäällikkö, Raision kaupunki
Markku Toivonen, kaavoitusjohtaja, Turun kaupunki
Hanna Kari, liikennejärjestelmätiimin vetäjä, Tiehallinto, Turun tiepiiri
Raimo Järvinen, Tiehallinto, Turun tiepiiri
Esko Jääskeläinen, toimitusjohtaja, Turun kauppakamari, SSO-yhtymä
Jari Lähteenmäki, toimitusjohtaja, Turun kauppakamari
Henri Wibom, toimitusjohtaja, Varsinais-Suomen Yrittäjät ry

Konsulttiryhmään ovat kuuluneet työn kuluessa:

Pasi Rajala, osastopäällikkö, Maa ja Vesi Oy, projektin johto
Anita Toro, FM, Maa ja Vesi Oy, ohjausryhmän sihteeri, projektin koordinointi, strateginen maankäytön laatusuunnitelma
Leena Hahtela, (ent. Pokkinen), DI, Maa ja Vesi Oy, strateginen maankäytön laatusuunnitelma, paikkatietoaineistot
Mariikka Manninen, maisema-arkkitehti, ympäristölliset lähtökohdat (vaihe 1.)
Jarkko Männistö, Maa ja Vesi Oy, paikkatietoaineistot, visualisointi
Tuomo Peltola, DI, Maa ja Vesi Oy, strateginen maankäytön laatusuunnitelma
Pekka Ryttilä, TkL, JP-Transplan Oy, liikennejärjestelmä ja logistiikka
Max Mannola, DI, JP-Transplan Oy, liikennejärjestelmä ja logistiikka
Tuomas Miettinen, DI, JP-Transplan Oy, liikennejärjestelmä ja logistiikka (vaihe 1.)
Jarna Heinonen, johtaja, Turun kaupparkeakoulu/PK-Instituutti, elinkeinopoliittikka ja -strategiat
Janne Alho, Catella kiinteistökonsultointi Oy, toimitilamarkkinat
Olavi Hiekka, Catella kiinteistökonsultointi Oy, toimitilamarkkinat (vaihe 1.)



1 TYÖOHJELMA, TAVOITTEET JA AIKATAULU

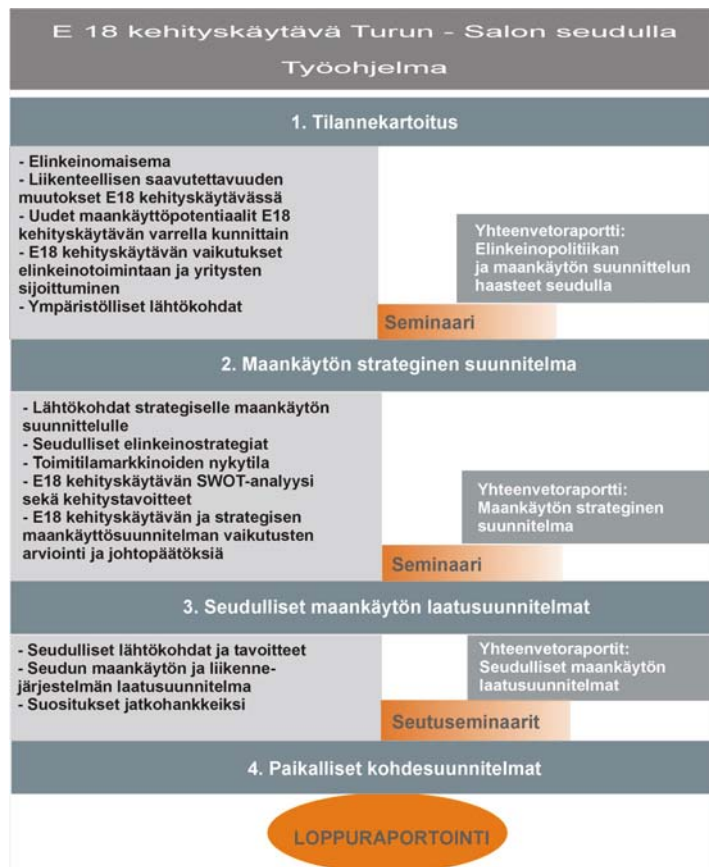
Koko E18 kehityskäytävä Turun – Salon seudulla hanke koostuu neljästä toisiaan tukevasta työvaiheesta, joiden sisältö ja tavoitteet ovat:

Hankkeen **tilannekartoitusvaiheessa** on hahmotettu Turun – Salon seudun liikenteelliset, elinkeinoelämän, toimitilamarkkinoiden ja ympäristölliset lähtökohdat sekä olemassa olevat ja uudet maankäyttöpotentiaalit työpaikka- ja teollisuusalueiden osalta. Lisäksi on arvioitu E18 kehityskäytävän vaikutuksia elinkeinotoimintaan ja yritysten sijoittumiseen.

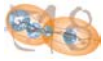
Tilannekartoitusvaiheessa kerättyjen lähtötietojen pohjalta on tehty vaiheen 2 osio eli **strateginen maankäytön suunnitelma**. Suunnitelma on laadittu elinkeinoelämän sijoittumisen näkökulmasta ja tavoitteena on ollut hahmottaa maankäytön suunnittelustrategia seudullisten laatusuunnitelmien ja paikallisten kohdesuunnitelmien pohjaksi.

Hankkeen 3. vaiheessa strategista maankäytön suunnitelmaa on tarkennettu seututasolle eli on laadittu **seudulliset maankäytön ja liikennejärjestelmän laatusuunnitelmat**. Näissä suunnitelmissa maankäytön strategiaa on painotettu niin, että tarkastellaan lähemmin myös maisemallisia ja yhdyskuntarakenteellisia vetovoimatekijöitä asumisen ja kulttuuriympäristön osalta. Vaiheen tavoitteena on ollut konkretisoida strategisia tavoitteita, antaa suuntaviivoja seudun ja kuntien maankäytön suunnittelulle sekä määrittellä kehittämishankkeita.

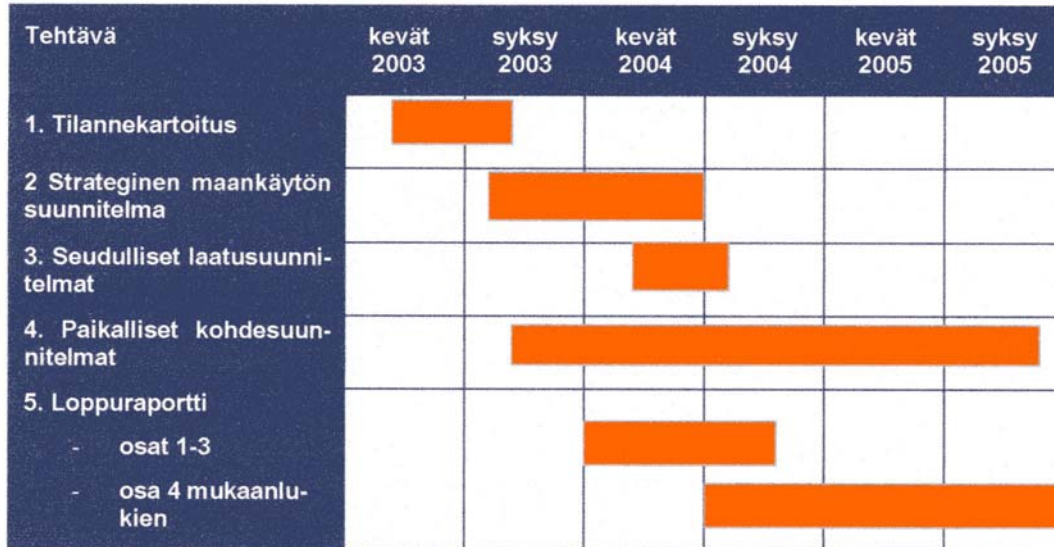
Hankkeessa tehdään myös **paikallisia kohdesuunnitelmia eli kuntapilotteja**, joissa seudullisia suunnitelmia konkretisoidaan paikallisin esimerkein ja täsmennetään näin seudullisten suunnitelmien tavoitteita ja annetaan lähtökohtia kuntien maankäytön suunnittelulle sekä elinkeinopolitiikalle.



Kuva 1.1. E18 kehityskäytävä Turun – Salon seudulla -hankkeen työohjelma.



Hanke on alkanut maaliskuussa 2003 tilannekartoitusvaiheella. Strateginen maankäytön suunnitteluvaihe aloitettiin syksyllä 2003 ja se on valmistunut syksyllä 2004. Seudullisten laatusuunnitelmien laatiminen on aloitettu keväällä 2004 ja vaihe on päättynyt syksyllä 2004. Paikalliset kohdesuunnitelmat eli kuntapilotit ajoittuvat vuosille 2003–2005. Osa kuntapiloteista on jo päättynyt ja viimeisten pilottien arvioidaan päättyvän syksyllä 2005. Hankkeen kokonaisuakataulu on esitetty oheisessa kuvassa 1.2.



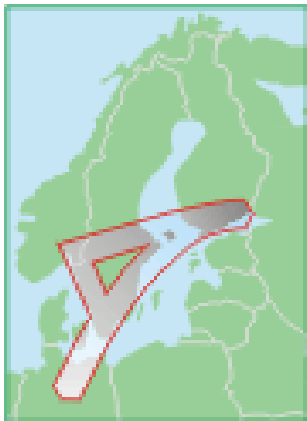
Kuva 1.2. E18 kehityskäytävä Turun – Salon seudulla -hankkeen kokonaisuakataulu.



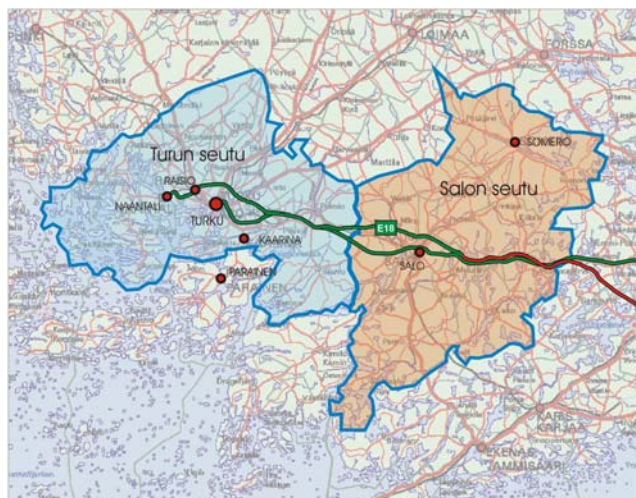
2 TAUSTATIETOJA SEUDUISTA

Turun seutukuntaan kuuluu 17 kuntaa: Askainen, Kaarinan kaupunki, Lemu, Lieto, Masku, Merimasku, Naantalin kaupunki, Nousiainen, Paimion kaupunki, Piikkiö, Raision kaupunki, Rusko, Rymättylä, Sauvo, Turun kaupunki, Vahto ja Velkua. Seutukunnan yhteenlaskettu väkiluku oli vuoden 2002 lopulla noin 287.700, josta 246 870 asuu Turun kaupunkiseudulla (Turku, Naantali, Raisio, Kaarina ja Lieto). Seudun pinta-ala on 2492,2 km². Seutukunnan veturi Turku kuuluu Suomen kasvukeskusten joukkoon Helsingin, Tampereen, Oulun ja Jyväskylän rinnalla. Turun ja koko seudun vahvuutena on logistinen asema keskeisten yhteyksien varrella sekä vahvat ja monipuoliset perinteet osaamisen ja kulttuurin alalla.

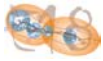
Salon seutukuntaan kuuluu yksitoista kuntaa eli Halikko, Kiikala, Kisko, Kuusjoki, Muurla, Perniö, Pertteli, Salon kaupunki, Someron kaupunki, Suomensjärvi ja Särkisalo. Seutukunnan pinta-ala on 2 862,4 km², josta maapinta-alaa on 2659,2 km². Seutukunnan läpi kulkee seututie 110. Moottoritie E18 on valmis Turusta Muurlaan. Seutukunnan yhteenlaskettu väkiluku oli vuoden 2002 lopulla 62.530. Salon seudun yhdyskuntarakenteellisen ytimen E18-tien varrella muodostavat toisiinsa kiinni kasvaneet Halikon kunta ja Salon kaupunki.



Kuvat 2.1. ja 2.2. E18-tie on osa EU TEN Pohjolan kolmion liikennekäytävää sekä Itämeren liikennekäytäviä. (Lähteet: Tiehallinto 2003 ja Salon Seudun Kehittämiskeskus, -Salon kaupunki ja Halikon kunta 2004).



Kuva 2.3. Turun ja Salon seudut sekä E18 kehityskäytävä.



3 LÄHTÖKOHTIA STRATEGISELLE MAANKÄYTÖN SUUNNITTELULLE

Strategista maankäytön suunnittelua ohjaavat eri aluetasojen suunnittelulliset lähtökohdat, jotka pohjautuvat kestäväen kehityksen periaatteisiin. Seuraavissa kappaleissa luodaan lyhyt katsaus näihin lähtökohtiin eli mitä strategisella maankäytön suunnittelulla tarkoitetaan, mitkä ovat kestäväen kehityksen periaatteet ja mitkä suunnittelulliset raamit eli valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteen ohjaavat kansallista alueidenkäytön suunnittelua.

Strategisessa maankäytön suunnittelussa on huomioita myös kansainväliset ja kansalliset toimintaympäristön muutostekijät ja kehitystrendit, niiden luomat mahdollisuudet ja uhat kehitykselle. Elinkeinopoliittikka ja –strategiat sekä toimitilamarkkinat asettavat omat reunaehdonsa strategisen maankäytön suunnittelulle ja suunnitelman toteuttamiselle.

3.1 STRATEGINEN MAANKÄYTÖN SUUNNITTELU

Yleisesti strateginen alueellinen suunnittelu voi olla luonteeltaan analyysi- ja visiopainotteista tai hankepainotteista. Edellisen vahvuuksina ovat strategia-analyysin täysimittainen hyödyntäminen, joustavuus, vahva ohjausvoima sekä mahdollisuus kokonaisvaltaisen näkemyksen säilyttämiseen. Jälkimmäisen etuina ovat puolestaan toteuttajakeskeisyys, hyvät toteutumisen ja uuden toiminnan synnyttämisen edellytykset sekä työn kautta oppiminen. Strategisuus oppimisprosessina puolestaan mahdollistaa suunnittelussa yhteistyön luonteen muuttumisen ”pienimmän yhteisen tekijän kompromissien” hakemisesta osapuolten vapaaehtoiseen sitoutumiseen, osapuolten yhteisen alueellisen vastuun ja keskinäisen riippuvuuden korostamiseen.

Strategisen ajattelun kehittäminen voikin tarkoittaa myös suunnitelmien visionäärisen osan korostamista. Toisaalta kyse voi olla erillisten projektien kautta muotoutuvien kokonaisuuksien hallinnasta, tai prosessista, jossa toimijoiden oppiminen on keskeisellä sijalla. Erityyppiset strategiat vaativat erilaisia toteuttamisen muotoja. Toisaalta kaikilla strategioilla on yhteisiä piirteitä, joiden perusteella voidaan arvioida niiden ominaisuuksia.

Sovelletun strategian onnistuneisuutta kilpailutilanteessa voidaan arvioida suhteellisen edun käsitteellä. Suhteellinen etu on jotakin, joka erottaa kilpailijoista, antaa taloudellisia hyötyjä, eikä ole helposti kopioitavissa. Lisäksi strategialla tulee pystyä suuntaamaan vähiä resursseja valikoidusti ja tehokkaasti. Strategialla tulee luoda pohjaa sekä pitkän että lyhyen tähtäimen muutoksen hallinnalle. Ominaisuudet voidaan kiteyttää kolmeen tekijään: innovatiivisuus, toteutettavuus ja hyväksyttävyyys.

Innovaatio käsitteenä sisältää idean toteuttamisesta. Kompleksisessa suunnittelutilanteessa on kuitenkin monia väliin tulevia tekijöitä, joiden takia on syytä tehdä ero strategisen suunnitelman teknis-taloudellisen toteutettavuuden, poliittisen hyväksyttävyyden sekä sosio-kulttuurisen hyväksyttävyyden ja hyödyllisyyden välillä.

3.2 KESTÄVÄ KEHITYS

Valtioneuvoston kestäväen kehityksen periaatepäätöksen mukaan kestäväen kehitykseen kuuluvat seuraavat tavoitekokonaisuudet:

- Ekologinen kestävyys, jonka tavoitteena on biologisen monimuotoisuuden ja ekosysteemien toimivuuden säilyttäminen sekä ihmisten taloudellisen ja aineellisen toiminnan sopeuttaminen pitkällä aikavälillä luonnon kestokykyyn.
- Taloudellinen kestävyys, jolla tarkoitetaan sisällöltään ja laadultaan tasapainoista kasvua, joka ei perustu pitkällä aikavälillä velkaantumiseen tai varantojen hävittämiseen.



- Sosiaalinen ja kulttuurinen kestävyys, jolla taataan, että hyvinvoinnin edellytykset siirtyvät sukupolvelta toiselle ja vaalitaan mm. tasa-arvoa, maisemaa sekä kulttuurihistoriallisesti arvokkaita rakennuksia ja asuinympäristöjä.

3.3 VALTAKUNNALLISET ALUEIDENKÄYTTÖTAVOITTEET

Kansallisella tasolla alueidenkäytön suunnittelua ohjaavat valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet, jotka on ryhmitelty asiasisällön perusteella seuraaviin kokonaisuuksiin:

1. Toimiva aluerakenne
2. Eheytyvä yhdyskuntarakenne ja elinympäristön laatu
3. Kulttuuri- ja luonnonperintö, virkistyskäyttö ja luonnonvarat
4. Toimivat yhteysverkot ja energiahuolto
5. Helsingin seudun erityiskysymykset
6. Luonto- ja kulttuuriympäristöinä erityiset aluekokonaisuudet.

Tavoitteista erityisesti toimiva aluerakenne, eheytyvä yhdyskuntarakenne ja elinympäristön laatu, kulttuuri- ja luonnonperintö, virkistyskäyttö ja luonnonvarat sekä toimivat yhteysverkot ja energiahuolto liittyvät tämän hankkeen kehitystavoitteisiin. Tarkemmin valtakunnallisista alueidenkäytön tavoitteista hankkeeseen ja niiden toteuttamisesta liittyen kerrotaan kappaleessa 6.2.1.

3.4 TOIMINTAYMPÄRISTÖN MUUTOSTEKIJÄT

E18 käytävän kehittämiseen vaikuttavia muutostekijöitä ovat mm. seuraavat kansainväliset ja kansalliset kehitystrendit:

- Yleiset taloudelliset kehityssuunnat
- EU:n kehitysnäkymät
 - Liikennepolitiikan muutokset
 - EU:n laajentuminen ja rajojen avautuminen
- Venäjän ja Luoteis-Venäjän kehitysnäkymät
 - EU:n ja Venäjän välisten suhteiden kehitys
 - Luoteis-Venäjän kehitys
 - Liikennejärjestelmän kehittäminen
 - Itämeren satamien kehittäminen
- Kansallinen kehitys
 - Aluerakenne
 - Talouskasvu ja matkailun lisääntyminen
 - Kaupan rakennemuutos
 - Suomen liikennepolitiikka ja E18-tie
 - Suomen ja Ruotsin välisen meriliikenteen tulevaisuudennäkymät.

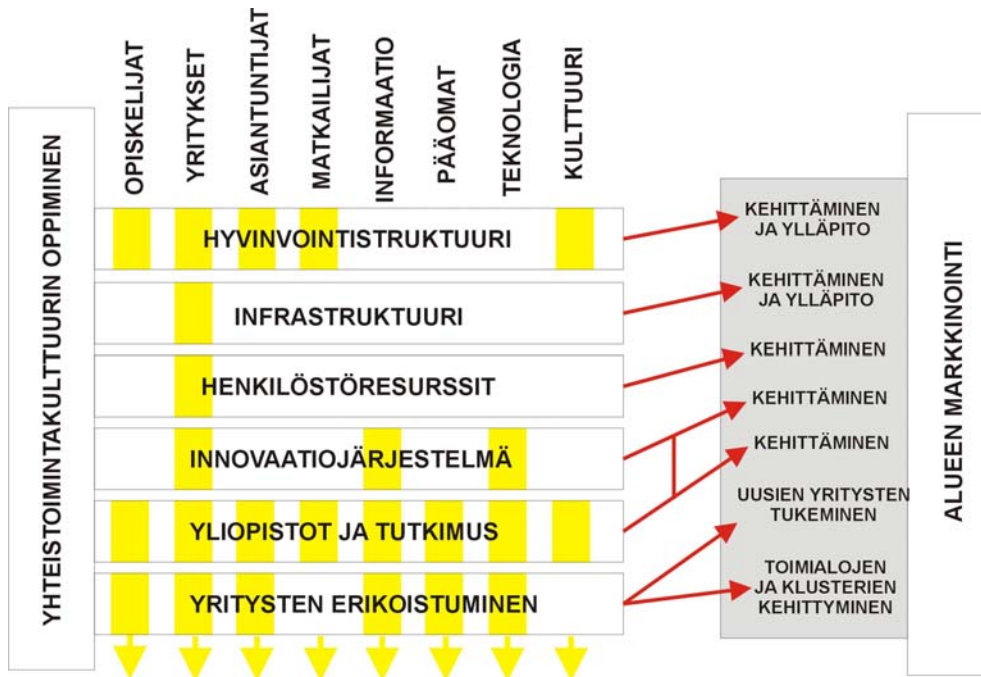
Tarkemmin näitä trendejä on kuvattu liitteessä 1.



3.5 SEUDUN KILPAILUKYKY, ELINKEINOPOLITIIKKA JA TOIMITILAMARKKINAT

3.5.1 Seudun kilpailukykyyn vaikuttavat tekijät

Seudun kilpailukyky on kiinteästi sidoksissa seudun yritystoiminnan menestymiseen ja mahdollisuuksiin. Yrittäjyyden ja yritysten kehittämismahdollisuuksien huomioon ottaminen ovat yritysten sijoittumispäätöksiä arvioitaessa keskeisessä asemassa. (Stenholm 2000) Kostiainen (1999) esittää kaupunkialueen kilpailutekijöinä seuraavat kahdeksan tekijää: materiaallinen infrastruktuuri, hyvinvointiinfrastruktuuri, henkilöstöresurssit, yritystoiminta, alueellinen innovaatiojärjestelmä, yliopistot ja tutkimus, yhteistyökulttuuri sekä oppimiskyky. Näiden elementtien kautta muodostuu pohja kaupunkialueen kilpailukyvyille eli houkuttelevuudelle. Kilpailukykyyn elementteihin kohdistuu erilaisten tekijöiden virtoja, jotka on seuraavassa kuvassa (Kuva 3.1.) kuvattu keltaisella. Nämä tekijät ovat osa alueen tai seudun kilpailukykyä toimijan näkökulmasta katsottuna.



Kuva 3.1. Seudun kilpailukyky. (Lähde: Kostiainen 1999).

Kaupunkialueen kilpailukykyyn lähtökohtia voidaan soveltaa myös seudun kilpailukykyyn. Nykyään tuotanto ja kauppa keskittyvät tiiviisti rakennetuille alueille (kaupunkikeskittymiin). Palveluala näyttää muodostuvan merkittäväksi kasvutekijäksi ja työnantajaksi turvaten omalla kehityksellään myös muiden toimijoiden työpaikat. Erityisesti osaamisintensiiviset palvelut määräävät yritystoiminnan sijaintipaikan sekä seudun laadun ja kilpailukykyyn. (Pecher 2004)

Perinteisten sijaintitekijöiden merkitys on talouden globalisoituessa vähentynyt. Toisistaan voidaan erottaa ns. **kovat sijaintitekijät** kuten ammattitaitoiset (kvalifioidut) työntekijät, hyvät liikenneyhteydet ja sopivan rahoitusvalikoiman saatavuus, sekä **pehmeät sijaintitekijät** kuten esim. maakunnan imago. Erityisesti palvelutoimialoilla materiaaliset edellytykset (esim. työ) merkitsevät kustannustekijänä vähemmän. Sen sijaan korkeasti koulutetun henkilöstön saatavuuden merkitys kasvaa. Esimerkiksi attraktiivinen ympäristö ja kulttuuritarjonta voidaan nähdä yritysten sijaintipäätöksiin vaikuttavina pehmeinä



sijaintitekijöinä. (Pecher 2004)¹ Seudun vapaa-aikatoiminnoilla on tärkeä merkitys seudun kilpailukyvyyn kannalta. Myös matkailun mukanaan tuomat mahdollisuudet ovat merkittävä osa hyvinvointiinfrastruktuuria.

3.5.2 Elinkeinopolitiikan tavoitteet ja mahdollisuudet

Elinkeinopolitiikalla ymmärretään niitä toimenpiteitä, joilla kunnat pyrkivät edistämään paikallisia elinkeino-oloja ja tätä kautta kuntalaisten hyvinvointia. Elinkeinopolitiikka on kunnan kokonaisvaltaista kehittämistä, johon osallistuvat hallinnon kaikki sektorit. Elinkeinopolitiikan luonne (aktiivisuus vs. passiivisuus) ja keinovalikoima (suorat vs. epäsuorat keinot) määräytyvät paikallisoloista kuten elinkeinorakenteesta, aluerakenteesta sekä väestön koulutustasosta. Elinkeinopolitiikan luonteeseen vaikuttavat myös kunnan yrittäjyyskulttuuri ja sen yrittäjyysilmasto samoin kuin elinkeinoilmasto. (Heinonen – Leiwo 1998)

Yksinkertaistaen elinkeinopolitiikalla tavoitellaan elinvoimaista kuntaa, johon voidaan liittää esimerkiksi seuraavia ominaisuuksia:

- Kasvava väestökehitys
- Menestyvä ja dynaaminen yritystoiminta
- Monipuolinen elinkeinorakenne
- Kasvava työllisyys
- Nouseva äyrikehitys
- Asiakaslähtöiset palvelut (julkiset ja yksityiset)
- Kuntien välinen tiivis yhteistyö
- Public-private -yhteistyö.

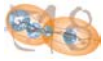
Perinteisesti elinkeinopolitiikalla on tavoiteltu yleisesti positiivista väestö- ja työpaikkakehitystä sekä yritysten ja/tai toimialojen ja infrastruktuurin kehittämistä. Nykyään elinkeinopolitiikalle asetetut odotukset ovat moniulotteisempia. Kyse on pitkälti kuntaa hyödyntävän, dynaamisen yritysraakenteen synnystä, kasvusta ja säilyttämisestä sekä kuntalaisten palvelemisesta, kuntalaisten työllistämistä ja kunnan toimintojen rahoittamisesta. Elinkeinopolitiikalla luodaan uskoa tulevaisuuteen sekä pyritään löytämään keinot kunnan moninaisen potentiaalain ja erilaisten resurssien hyödyntämiseen.

Parhaimmillaan elinkeinopolitiikka mahdollistaa kunnan innovatiopotentiaalain vapauttamisen tavalla, joka lisää kunnan elin- ja vetovoimaisuutta. Vetovoimainen ja yrittäjämäinen elinkeinopolitiikka rakentuu seuraavien tekijöiden varaan:

- Rakenteelliset tekijät ja resurssit mahdollisuutena (toiminta-areena)
- Kunnan tahtotila ja osaaminen (henkinen pääoma)
- Systemaattisuus, pitkäjänteisyys ja riskinotto kyky (toimintatapa)
- Sitoutuminen, luottamus ja yhteistyö (sosiaalinen pääoma)
- Markkinoiden hyödyntäminen.

Vetovoimainen elinkeinopolitiikka käsittää kunnan fyysiset ja henkiset resurssit, yrittäjämäisen tavan hyödyntää niitä sekä uskoa siihen, että yhdessä toimimalla kyetään luomaan lisäarvoa kunnalle ja kuntalaisille. Elinkeinopolitiikan tulokset ilmenevät paitsi kunnan suhteessa kuntalaisiin ja elinkeinoelämään (yrityksiin, yhteistyötahoihin ja muihin sidosryhmiin), myös kunnan suhteessa työntekijöihinsä, muihin kuntiin sekä valtiovaltaan. Elinkeinopolitiikan keinoin voidaan katalysoida kunnan yritystoimintaa ja yritysten kehittymistä ennen muuta luomalla yrityksille mahdollistava liiketoimintaympäristö. Elinkeinopolitiikka nähdään myös kunnan imagotekijänä ja ulkoisen kuntakuvan luojana. Kunnan elinkeinopolitiikka liittyy tyypillisesti nykyään laajemmin seudulliseen ja/tai alueelliseen kehittämiseen, joten elinkeinopoli-

¹ Dr. Franz Karl Pecherin luento Lahden kaupunkiseudun rakennemallia käsitelleessä seminaarissa 3.3.2004.



tiikan rooli kuntaa yhdistävänä ja sen ulkoisia yhteyksiä tiivistävänä toimintana on merkittävässä asemassa.

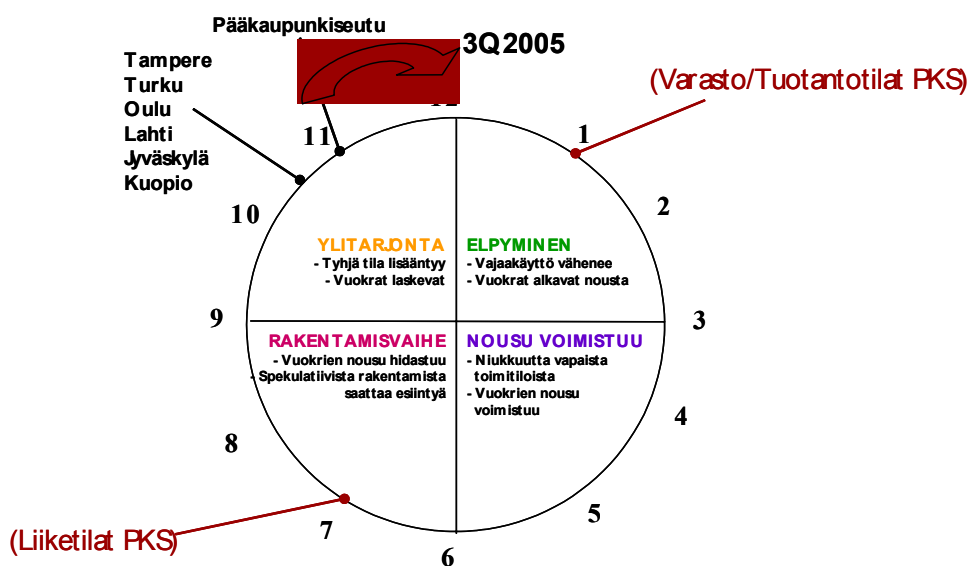
3.5.3 Toimitilamarkkinat

Toimitilamarkkinoiden nykytila heijastaa hyvin Suomen koko talouden nykytilaa. Toimitilamarkkinat ovat jossain määrin sekavat ja epäyhtenäiset, kun nyt ei ole selvää käsitystä talouden kehittymisen suunnasta. Lisäksi kiinteistömarkkinat ovat Suomessa varsinkin pääkaupunkiseudun ulkopuolella niin ohuet, että yksikin paikallinen hyvä tai huono uutinen voi muuttaa paikallisia näkymiä melko voimakkaasti. Vertailuna voidaan todeta, että Turussa on nyt toimitilaa yhtä paljon kuin pääkaupunkiseudulla vapaata toimitilaa. Kiinteistömarkkinoiden nykytilaa voidaan kuvata Catella Kiinteistökonsultointi Oy kehittämällä ns. syklikellolla. Syklikello käsittää neljä vaihetta, jotka ovat elpyminen, nousun voimistuminen, rakentaminen ja ylitarjonta. Jokaisella vaiheella on omat erityispiirteensä, jotka nykyisessä ylitarjontavaiheessa ovat vapaiden tilojen suuri määrä sekä uusien rakennushankkeiden vähäinen määrä. Ominaisista on myös, että tarjonta määrä ylittää kysynnän.

Vapaiden tilojen määrä (vacancy rate) kuvaa hyvin tämänhetkistä kiinteistömarkkinoiden tilaa. Pääkaupunki seudun ulkopuolella vapaiden tilojen määrän tulisi olla alle 4 %, jotta ylitarjontaa ei esiintyisi. Turun seudulla on tyhjiä tiloja yli 4 % kaikissa toimitilaryhmissä, mikä ilmentää syklikellon ylitarjontavaihetta.

Paikalliset toimitilamarkkinat eivät ole suoraan sidoksissa kuntarajoihin, vaan toimivat talousaluekohtaisesti. Talousalueet jakautuvat pienempiin osa-alueisiin, jotka ovat muodostuneet ainakin jossain määrin myös kuntajaon perusteella. E18-tien vaikutusalueella Varsinais-Suomessa ovat varsinaisesti vain Turun ja Salon talousalueet sellaisia, joille on muodostunut jossain määrin toimivat toimitilamarkkinat eli alueella on myös sijoittajakysyntää. Sijoittajakysynnälle on ominaista, että sitä esiintyy vasta kun alueen likvidisyys on tarpeeksi korkea, jolloin vapautuviin tiloihin on mahdollista löytää uusia käyttäjiä riittävän lyhyessä ajassa.

Syklikello 3Q 2004 (Toimitilat)

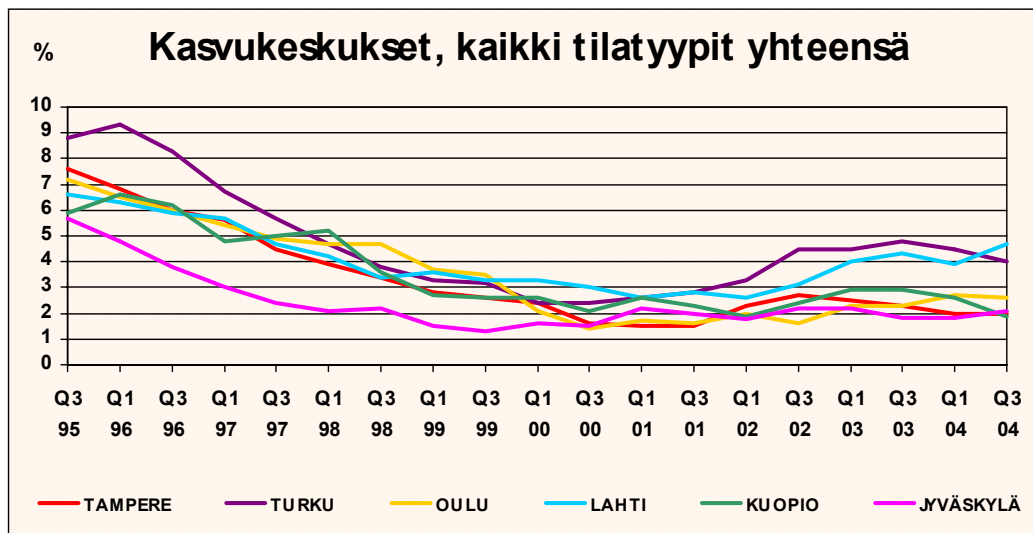


Kuva 3.2. Pääkaupunkiseudun ja kasvukeskusten kiinteistömarkkinoiden tilaa kuvaava ns. syklikello. (Lähde: Catella kiinteistökonsultointi Oy 2004).



Seuraavassa on esitetty Suomen suurimpien kaupunkien tyhjien tilojen määrä.

VACANCY RATE



Kuva 3.3. Tyhjien toimitilojen määrä Suomen suurimmissa kaupungeissa (syksy 2004). (Lähde: Catella kiinteistö-konsultointi Oy 2004).

Toimitilamarkkinoiden kannalta Turun talousalue muodostuu varsinaisesti Turun, Raision ja Kaarinan alueesta, mutta Naantali sekä Lieto ja Rusko ohikulkutiehen rajoittuvilta osiltaan liittyvät myös siihen. Tällä alueella sijaitsee myös 90 % seudun toimitilaneliöistä. Työpaikka-alueet ovat jakaantuneita, mikä on tyypillistä tämän kokoluokan kaupunkiseuduille. Useat alueista ovat myös riittävän suuria muodostamaan riittäviä kiinteistömarkkina-alueita. Rakentamisen keskittäminen samoille alueille ja alueiden koon kasvattaminen vaikuttaa positiivisesti kiinteistömarkkinoihin. Samalla on kuitenkin huolehdittava mm. joustavasta liikenteestä, alueiden rakentamistyylistä ja siisteydestä.

Paimio on oma markkina-alueensa, joka ei varsinaisesti kuulu Turun eikä Salon talousalueeseen, mutta keskeisen sijaintinsa ansiosta molemmat suuralueet hyödyttävät jossain määrin Paimion markkinoita, etenkin E18-tien varsialueilla.

Pienemmissä kunnissa on toimivia hyviä yrityksiä, mutta niihin liittyvät työpaikka-alueet jäävät niin pieniksi. Näiltä osin ei ole kysymys markkinoista vaan yksittäisistä markkinatapahtumista. Osa pienistä kunnista on pystynyt jossain määrin hyödyntämään sijaintiaan valtavyöhykellä varrella esimerkiksi Humikkalan liikealue Maskussa ja Tammissilta Paimiossa. Molemmat ovat kuitenkin jääneet varsin rajallisiksi ja ovat markkinoiden kannalta riskikohteita. Turun markkinat ovat kansainvälisesti ajatellen suppeat ja epälikvidit, mikä näkyy mm. ulkomaisten ja suurten kansallisten sijoittajien heikkona mielenkiintona Turun seutua kohtaan.

Toimitilaneliöiden määrä asukasta kohden on suurin Turussa, jossa on paljon suuria teollisuuslaitoksia. Toimistomarkkinat ovat keskittyneet lähes kokonaan Turkuun ja liiketilamarkkinatkin suurelta osin. Raision ja Naantalissa korkeat luvut johtunevat Raision Tehtaista ja Naantalissa Fortumin laitoksista. Lieto on kasvanut selvästi asuinkuntana, mutta työpaikka-alueena on kehittynyt vain ohikulkutien varressa oleva Tuulissuo. Raisio ja Kaarina ovat molemmat voimakkaita kasvukuntia, mutta Kaarina on menestynyt suhteellisesti Raisiota paremmin asuinkuntana ja Raisio taas vastaavasti työpaikka-alueena.



Salon seutu muodostuu toimitilamarkkinoilla Salon ja Halikon alueesta (n. 63 % seudun toimitiloista). Muut kunnat ovat keskittymän ulkopuolella ja jäävät siten markkinoiden kannalta pieniksi erillisalueiksi. Somero on erillisalueista suurin, mutta sielläkään ei ole toimivia markkinoita, vaikka alueella onkin yksittäisiä henkilöitä, jotka ovat ostaneet paikallisia toimitiloja vuokraustarkoituksessa.

Salon - Halikon alueen toimitilakanta on vain seitsemäsosa Turun seudun kaupunkikuntien vastaavasta. Turun seudun suuri toimitilakanta on jakautunut lukuisiin osa-alueisiin, mutta Salon seudulla Meriniitty muodostaa selvästi yli puolet alueen toimitiloista. Meriniitty on hyvin poikkeuksellinen alue 35.000 asukkaan taajamassa. Meriniitty on muodostettu 1970-luvulla lähelle keskustaa ja valtatieä. Kun samalla tonttitarjonta muualla vastaavilla alueilla on ollut vähäistä, on rakentaminen keskittynyt tälle alueelle. Nokian edeltäjä Salora vaikutti positiivisesti Meriniityn kehitykseen, mutta vasta 1990-luvulla Nokia on muodostunut alueella yliveritaiseksi toimijaksi. Saloon on muodostunut poikkeuksellisen suuri ja hyvin toimiva työpaikka-alue, jolla on myös olosuhteet huomioon ottaen hyvin toimivat markkinat, vaikka alueella onkin tällä hetkellä runsaasti vapaita toimitiloja.

Toimitilaneliöiden määrä asukasta kohden on Salossa Turkuu suurempi, mikä johtuu ensisijaisesti Nokiasta. Halikko on vastaavasti kasvanut voimakkaasti asuinkuntana, mutta toimitilakanta on mm. Meriniityn johdosta jäänyt vähäiseksi. Muissa kunnissa on toimitilaindeksiluku Turun seutua korkeampi. Yhtenä syynä tähän voivat olla yksittäiset suurehkot teollisuuslaitokset pienissä kunnissa kuten Perttelissä Helä, Perniössä valtion viljavarasto ja Muurlassa Muurlan lasi.

E18 kehityskäytäväprojektin yhteydessä tehty vertailu 11 työpaikka-alueesta Turun ja Salon seudulla antaa kattavan kuvan E18 alueella olevista työpaikka-alueista kiinteistömarkkinoiden kannalta. Alueiden rakennettujen pinta-alojen koko vaihtelee välillä 20.000 m² - 400.000 m². Vertailun johtopäätökset olivat seuraavat:

- Toimivimmat ja markkinoiltaan parhaat alueet ovat syntyneet
 - Pitkän ajan kuluessa
 - Valtaväylien tuntumaan
 - Keskustojen lähelle
 - Muiden palvelujen lähelle
- Hyvät alueet vetävät uutta toimintaa puoleensa
- Pienikin alue voi olla toimiva, mutta kiinteistömarkkinat syntyvät vasta suuremmille alueille, joilla useat yritykset haluavat toimia
- Yritykset päättävät itse missä ne haluavat toimia ja kunnat luovat vain rakentamisedellytyksiä. Yrityksillä pitää olla vaihtoehtoja, mutta jos niitä on liikaa johtaa se siihen, että rakentaminen hajaantuu ja alueiden toteutumisajat venyvät ja vetovoimaisuus kärsii.



4 E18 KEHITYSKÄYTTÄVÄN SWOT-ANALYYSI SEKÄ KEHITYSTAVOITTEET

E18 kehityskäytävää sekä seutukuntia koskevilla SWOT-analyyseillä on pyritty selvittämään yritysmaailman tavoitteita sekä maankäytöllisiä ja ympäristöllisiä tavoitteita sekä reunaehtoja hankealueella. Oheinen koko E18 kehityskäytävää Turun ja Salon seuduilla koskeva SWOT-taulukko sekä kehitystavoitteet on koottu seudullisista SWOT-analyseistä, jotka pohjautuvat tilannekartoitusvaiheen tuloksiin, seudullisiin aluekeskusohjelmiin ja niiden kehitysstrategioihin sekä hankkeen ohjausryhmän antamaan palautteeseen.

4.1 E18 KEHITYSKÄYTTÄVÄN SWOT-ANALYYSI TURUN – SALON SEUDULLA

Vahvuudet	Heikkoudet
<p>Elinkeinoelämä</p> <ul style="list-style-type: none"> • <i>Monipuolinen elinkeino- ja palvelurakenne sekä vahva yritys-kanta: metalli, elektroniikka, lääke, elintarvike²</i> • Maatalous – erikoiskasvien viljelyn ykkösseutu Suomessa • Naantali ja Turku Suomen parhaimmat matkailukaupungit <p>Liikennejärjestelmä ja logistiikka</p> <ul style="list-style-type: none"> • <i>Sijainti: liikennemuotojen solmukohta, rekkaliikenne, junalaut-taliikenne, öljykuljetukset</i> • Olemassa oleva E18-moottoritie Turku - Muurla luo parem-man maaliikenneyhteyden Pohjolan ja Venäjän välille • Turku ja Naantali valtakunnallisesti ja kansainvälisesti tärkeä juna – laiva – intermodaaliliikenteen satamaryhmä, erikoisyri-tykset ja vahva logistiikan osaamiskeskittymä, useita päivi-täisiä yhteyksiä Skandinaviaan ja Eurooppaan • Turun kansainvälinen lentokenttä, lentoaseman logistiikka-keskus ja yhteydet ulospäin <p>Luonto ja kulttuuriympäristö</p> <ul style="list-style-type: none"> • <i>Maisema-, kulttuuriympäristö- ja luontokohteet, saaristo</i> • Keskeinen sijainti <p>Sosiaalinen ympäristö ja osaaminen</p> <ul style="list-style-type: none"> • <i>Hallinto, yliopisto ja kulttuuri</i> 	<p>Maankäyttö ja asuminen</p> <ul style="list-style-type: none"> • Raskaan liikenteen ja maankäytön ristiriita varsinkin keskus-ta-alueilla <p>Elinkeinoelämä</p> <ul style="list-style-type: none"> • Elinkeinorakenteen hidas muuttuminen • Monien kärkiyritysten suhdanneherkkyys ja perinteisen teolli-suuden rakennemuutos, mm. laivanrakennus • Suuret kuntakohtaiset erot elinkeinotoiminnassa • Ruotsin suunnan yhteistyö yllättävän heikkoa <p>Liikennejärjestelmä ja logistiikka</p> <ul style="list-style-type: none"> • <i>Turku-Toijala rata ei kuulu Pohjolan kolmioon</i> • Tieyhteydet E18, tie paikoitellen vielä huono • Lentoliikenteen yhteydet ja reitit • Heikot rataliikenneinvestoinnit: Vain henkilöliikennettä palve-leva, Karjaan kautta kiertoteitse kulkeva Turku - Helsinki rata <p>Sosiaalinen ympäristö ja osaaminen</p> <ul style="list-style-type: none"> • <i>Kuntarakenteen pirstoutuneisuus ja yhteistyön puutteet</i> • Hitaat prosessit ja suunnittelukäytännöt • Keskimääräinen kuntakoko muuta maata pienempi • Heikko profiloituminen ja vetovoimaisuuden puute • Aivovuoto
Mahdollisuudet	Uhat
<p>Maankäyttö ja asuminen</p> <ul style="list-style-type: none"> • <i>Pääkaupunkiseudun kasvupaineiden ohjautuminen seudulle</i> • Vajaakäyttöisten alueiden täydennysrakentaminen • Pienten kuntien houkuttelevuus asuinpaikkana paranee • Maankäytön kehittämisalueet: Halikko – Salo, Paimio, Turun eteläosat – Kaarina – Piikkiö – Lieto, Naantali – Raisio – Tu-run pohjoisosat <p>Elinkeinoelämä</p> <ul style="list-style-type: none"> • <i>Biotekniikan nousu merkittäväksi elinkeinoksi Turun seudulla</i> • Saaristomatkaailun kehittäminen ympärivuotiseksi toiminnaksi • Elektroniikkateollisuuden pohjan laajentaminen • Aseman vahvistaminen kansainvälisesti ja kansallisesti, yh-teistyömuotojen ja verkkojen kehittäminen • Elinkeinorakenteen monipuolistaminen, uusi yritystoiminta mm. pienissä kunnissa, liike-elämän palvelut, vahvat toimin-nalliset aluekokonaisuudet • Palvelujen, vapaa-ajan toimintojen ja matkailuelinkeinojen kehittäminen ja kysynnän lisääntyminen 	<p>Maankäyttö ja asuminen</p> <ul style="list-style-type: none"> • E18-väylään tukeutuvat työpaikka- ja palvelualueet (mm. kaupan suuryksiköt) vinouttavat yhdyskuntarakennetta ja näi-vettävät kuntakeskuksia • Maan arvon kohoaminen väylän varrella, kunnat eivät ehdi mukaan <p>Elinkeinoelämä</p> <ul style="list-style-type: none"> • Keskeisten tuotantoalojen konkurssit ja yritystoiminnan taan-tuminen, kansainvälisten yritysten siirtyminen ulkomaille, pal-velujen heikentyminen • EU:n laajeneminen: Lähialueiden vetovoiman kasvu ja Suo-men aseman heikkeneminen <p>Liikennejärjestelmä ja logistiikka</p> <ul style="list-style-type: none"> • Varsinais-Suomi on puutteellisesti mukana valtakunnallisen ydinliikenneverkon kehittämissuunnittelussa • Turku – Toijala radan kehityksen pysähtyminen • Seudun satamat: maa-alan riittämättömyys toimintojen kehit-tämiselle

² Tuorlan aivoriihikokouksessa työryhmien priorisoimat kohdat on merkitty kursivilla.



- EU:n laajeneminen: Lähialueiden vetovoiman kasvu ja Suomen aseman kehittyminen tämän myötä

Liikennejärjestelmä ja logistiikka

- *E18 moottoritie Helsinkiin asti*
- Joukkoliikenteen kehittäminen lisäraiteella ja lähijunayhteydellä Naantali – Raisio – Kaarina – Piikkiö – Paimio – Halikko – Salo
- Satamien yhteistyö
- Eri liikennemuotojen niveltäminen yhteen
- Satamapari Turku - Naantali, Lentoaseman - Urusvuoren logistiikkakeskus ja niiden väliset liikenneyhteydet muodostavat ainutlaatuisen kehittämiskohteen
- Lentoaseman kapasiteetin hyödyntäminen myös Salon suunnalta
- Turku – Salo lisäraide

Sosiaalinen ympäristö ja osaaminen

- *Kuntien välisen yhteistyön parantaminen – Onko tulppana Turun päätöksenteon hitaus?*
- Me hengen löytyminen, omaleimaisten alueiden muodostuminen ja imagon kohentuminen

- Pansion satamahankkeen viivästyminen
- Ruotsin kautta kulkevan Keski-Euroopan liikenteen siirtymisen suurille meriväylille Helsinki/Hanko-Gdansk/Szczecin, Rostock/Lübeck, kontti- ja kappaletavaran kuljetusten siirtäminen Vuosaaren satamaan, lentoliikenteen keskittyminen Helsingin lentoasemalle
- Via Baltican vahvistuminen toisena kilpailevana reittinä Keski-Eurooppaan
- Naantalin ja Turun satamien yhteistyön vähäisyys
- Turun Pansion sataman laajennuksen viivästyminen

Luonto ja kulttuuriympäristö

- Viherveston pirstaloituminen
- Maatalouskulttuurimaishan väheneminen

Sosiaalinen ympäristö ja osaaminen

- Kuntien yhteistoimintakyvyn heikkous
- Voimavarat eivät riitä kehityksen ohjaamiseen, hallitsematon muutos
- Pienten kuntien aseman heikkeneminen

4.2 KEHITYSTAVOITTEET

Kehitystavoitteiden määrittelyn tarkoituksena on ollut koota yhteen maankäyttöön, elinkeinoelämään, liikennejärjestelmään ja logistiikkaan sekä luontoon ja ympäristöön liittyvät keskeiset tavoitteet ohjaamaan strategisen maankäytön suunnitelman sekä seudullisten maankäytön strategiasuunnitelmien laatimista.

Yleistavoitteet

E18 kehityskäytävä Turun – Salon seudulla -hanke on seutujen yhteinen kehityshanke, jonka yhtenä tavoitteena on lisätä seudullista vuorovaikutusta ja yhteistyötä Turun ja Salon seutujen keskeisten toimijoiden eli virkamiesten, poliittisten päätöksentekijöiden ja elinkeinoelämän kesken. Yleisenä kehittämistavoitteena on ekologisesti, taloudellisesti ja sosiaalisesti kestävä asuin-, työ- ja vapaa-ajan ympäristön myönteisen kehittymisen edistäminen. Maankäytön strategisen suunnitelman tavoitteena on hahmottaa suunnittelustrategia seudullisten laatusuunnitelmien ja paikallisten kohdesuunnitelmien pohjaksi.

Maankäyttöön ja asumiseen liittyviä tavoitteita ovat:

- Seutujen kehittäminen asuin- ja elinympäristönä sekä yritysten sijaintipaikkana
- Pääkaupunkiseudun kasvupaineiden ohjautuminen seudulle
- Uusien ja vanhojen liikenteellisesti edullisten teollisuus- ja varastoalueiden hyödyntäminen elinkeinoelämän tarpeisiin
- Keskustojen vetovoimaisuuden vahvistaminen
- Uusien rakentamisalueiden sijoittaminen niin, että vältetään tarpeeton rakenteen hajauttaminen
- Alueiden kehittäminen täydennysrakentamisen suunnittelulla.

Elinkeinoelämään ja palveluihin liittyviä tavoitteita ovat:

- Edellytysten luominen uuden yritystoiminnan syntymiselle
- Palvelujen turvaaminen ja palveluverkon säilyttäminen toimivana. Palveluja kehitetään seudullisesti sekä asukkaille että yrityksille, palvelujen tuottaminen yli kuntarajojen.
- Seudullisesti tasapainoinen palveluverkosto. Vetovoimaiset matkailu- ja virkistyspalvelut: Kilpailukykyinen laatutaso, seudullinen verkottuminen, elinvoimainen saaristo.



- Matkailupalvelujen kehittäminen ympärivuotiseksi
- Alueen markkinoinnin tukeminen seutujen yhteistyönä.

Liikennejärjestelmään ja logistiikkaan liittyviä tavoitteita ovat:

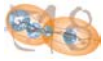
- Tie- ja rautatieverkon kehittäminen: Liikenneverkon kehittäminen seudullisesti, joukkoliikenteen kehittäminen lähijunayhteydellä Naantali – Raisio – Kaarina – Piikkiö – Paimio – Halikko – Salo, eri liikennemuotojen niveltäminen toisiinsa
- E18 tiekokonaisuuden standardin yhtenäistämisen ja laatutason parantamisen edistäminen
- Rantaradan oikaisun mahdollisuuksien ja vaikutusten tutkiminen
- Seutujen kuuluminen valtakunnallisen tavaraliikenteen rautatieydinverkkoon
- Turun ja Salon seutujen kehittäminen logistisina keskuksina. Logistisille palveluille ja tuotannolle varataan riittävästi tilaa kaukoliikenteen terminaalien eli satamien, rautatieasemien ja lentoaseman yhteydestä sekä suurimmilta teollisuusalueilta. Tavoite on, että Turun seudun satamat muodostavat Suomen toisen logistisen keskuksen ja toimivat Suomen koko Skandinavian liikenteen keskuksena.
- Turku – Naantali satamayhteistyön kehittäminen
- Lentoaseman kapasiteetin hyödyntäminen
- Olevan infrastruktuurin käytön tehostaminen
- Tietoverkkojen kehittäminen.

Luonto ja kulttuuriympäristön osalta tavoitteita ovat:

- Elinvoimaisen saariston ja monimuotoisen luonnon säilyttäminen sekä ympäristön tilan parantaminen ympäristönsuojelua ja -hoitoa edistämällä.
- Kulttuurimaisemien ja rakennetun kulttuuriympäristön säilyttäminen ja hoito, rikkaan kulttuurihistorian näkyminen osana kehityskäytävän kehittämistä.
- Maaseudun elinvoimaisuuden turvaaminen.

Muita tavoitteita

- Perinnearvojen säilyttäminen
- Monipuolisten ja seudun yhteisten vakiintuneiden toimintatapojen luominen: esim. yksityisen ja julkisen sektorin toimiva yhteistyö, seudullinen markkinointi, tunnettavuuden lisääminen niin kotimaassa kuin ulkomaillakin
- Seutujen vetovoimaisuuden, osaamisen ja kilpailukyvyyn lisääminen, imagon luominen.



5 STRATEGINEN MAANKÄYTÖN JA LIIKENNEJÄRJESTELMÄN LAATUSUUNNITELMA

5.1 YLEISPERIAATTEET

Edellä on tarkasteltu yleisiä lähtökohtia strategisen maankäytön suunnitelman laatimiselle ja E18 kehityskäytävään liittyvien alueiden kehittämismahdollisuuksia elinkeinostrategioiden ja toimitilamarkkinoiden kannalta. Lisäksi on koottu yhteen yleiset kehittämistavoitteet maankäytön ja asumisen, elinkeinoelämän ja palveluiden, liikennejärjestelmän ja logistiikan, luonto- ja kulttuuriympäristön sekä osaamisen ja sosiaalisen ympäristön osalta.

Tähän kappaleeseen on koottu nämä yleiset kehittämistavoitteet sekä sektorikohtaiset kehittämissuosittukset E18 kehityskäytävän strategiseksi maankäytön ja liikennejärjestelmän suunnitelmaksi. Suunnitelmassa osoitetaan E18 käytävän kannalta tärkeät seudulliset kehityksen painopistealueet, paikallisesti merkittävät yksittäiset potentiaaliset kehittämisen kohdealueet sekä kuvataan liikennejärjestelmän ja logistiikan kehittämismahdollisuuksia.

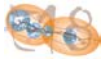
Maankäytön ohjauksessa ja liikennejärjestelmän sekä logistiikan kehittämisessä hankkeen yleisenä tavoitteena on tulevaisuuden maankäytöllisten ja liikenteellisten kasvupaineiden ohjaus niin, että

- Edistetään yhdyskuntarakenteen eheyttävää suunnittelua,
- Voidaan parantaa liikennejärjestelmän toimivuutta eli parantaa eri liikennemuotojen ja logistiikan nivoutumista toisiinsa sekä edistää joukkoliikenteen kehittämistä.

Näin pyritään mahdollistamaan yhdyskuntataloudellisesti sekä ympäristöllisesti mahdollisimman edullinen kehitys. Maankäytön ja liikennejärjestelmän hahmotustavoilla pyritään parantamaan kuntien välistä suunnittelullista yhteistyötä ja välttämään mahdollisia kilpailuasetelmia tulevaisuudessa.

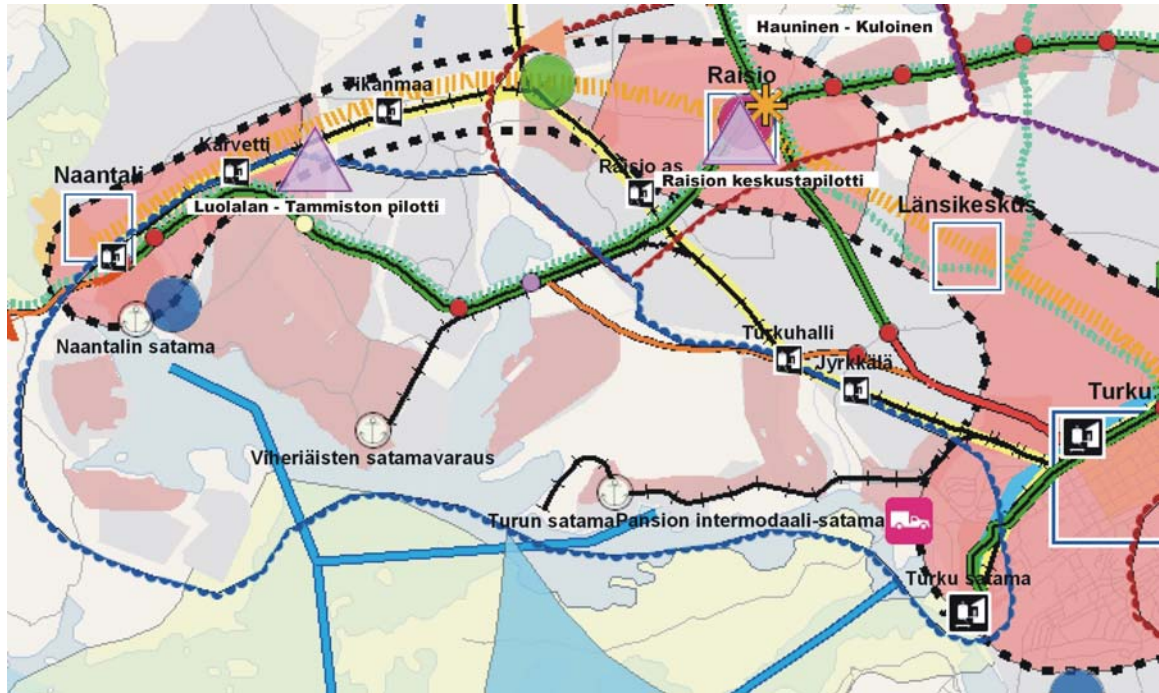
5.2 MAANKÄYTÖN KEHITTÄMISEN SEUDULLISET PAINOPISTEALUEET

E18 kehityskäytävän ja siihen liittyvien liikenneyhteyksien vaikutusalueilla Turun - Salon seudulla sijaitsee yhdeksän seudullisen kehittämisen painopistealuetta, joita hahmotetaan seuraavassa aluerakennepainopistealuetta. Painopistealueet perustuvat vaiheen 2 eli strategisen maankäyttösuunnitelman aluekokonaisuuksiin.



NAANTALI – TURKU - RAISIO – KAARINA - PIIKKIÖ KAUPUNKIVYÖHYKE

5.2.1 Satama-alueet



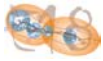
Turun – Raision – Naantalin rannikkoalue profiloituu selkeästi Suomen ulkomaankuljetusten sekä satama-, logistikka- ja teollisuustoimintojen sekä jatkossa myös merenläheisen, tiiviin asumisen alueeksi Humaliston osalta. Asumisen ohella Humaliston alueelle tulee myös liike-, satama- ja varastotiloja. Osa Humaliston alueesta on ollut Turun kaupunkiseudun yleisen asemakaavallisen aatekilpailun⁴ kohdealuetta. Luolalan alue profiloituu logistiseksi keskuksiksi sekä kehittyvien teollisuustoimintojen alueeksi. Alueeseen liittyy Luolalan – Tammiston alueen E18 kehityspilottihanke.

Turusta on Suomen ainoat junalauttayhteydet muualle Eurooppaan. Satama-alueiden kehittämistavoitteena alueella on, että satamat muodostavat tulevaisuudessa Suomen toisen logistisen keskuksen ja toimivat Suomen koko Skandinavian liikenteen keskuksena. Tämä kehitystavoite edellyttää jatkossa Naantalin ja Turun satamien keskinäistä yhteistyötä. Satama-alueet liittyvät olennaisesti myös Suomalaiseen meriklusteriin, johon kuuluvat mm. merenkulkuun, meritekniseen teollisuuteen ja satamatoimintoihin yksityisellä ja julkisella sektorilla liittyvät toimialat.

Arvokkaat merelliset luonnonympäristölliset ja kulttuurihistorialliset kehukset alueelle antavat Turun saaristo sekä Ruissalo – Hirvensalon ympäristöt.

³ Karttamerkkien selite on liitteenä 2.

⁴ Kilpailun on järjestänyt Varsinais-Suomen liitto, Kaarinan, Naantalin, Raision ja Turun kaupungit sekä Liedon kunta. Kilpailu on liittynyt ympäristöministeriön ympäristöklusterin Ekotehokas yhteiskunta – tutkimusohjelmaan. Kilpailun taustalla on yhdyskuntarakenteen ja ympäristön kannalta viisi tärkeää tekijää: elinkaari, ekologisuus, esteettömyys, esteettisyys ja eheyttävyyys.



Satama-alueet

Turun ja Naantalın satamat toimivat sekä Varsinais-Suomen että myös koko Suomen ulkomaankuljetusten tärkeinä solmukohtina ja muodostavat valtakunnallisesti merkittävän yhtenäisen satamakokonaisuuden. Erityisesti Skandinavian liikenteen osalta Turun seudun satamien merkitys koko Suomen logistisessa ketjussa on keskeinen. Turun ja Naantalın satamien osuus Ruotsin ja Suomen välisestä rekkaliikenteestä on noin 80% ja trailerikuljetuksista runsaat 60%. Kehittämistavoitteena on, että Turun seudun satamat muodostavat tulevaisuudessa Suomen toisen logistisen keskuksen ja toimivat Suomen koko Skandinavian liikenteen keskuksena.

Turusta on Suomen ainoat junalauttayhteydet muualle Eurooppaan. Rahtiliikenneterminaalien lisäksi Turun ja Naantalın satamissa on matkustajaliikenneterminaalit.

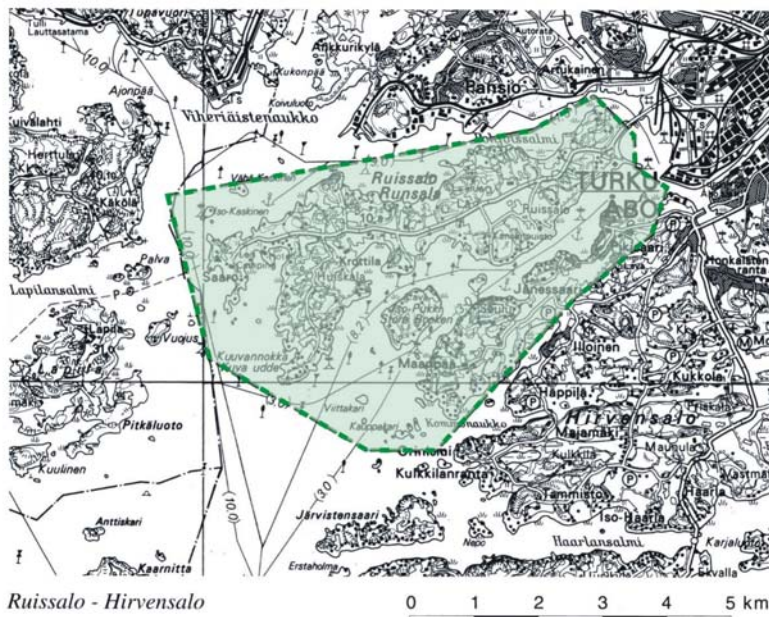
Naantalın satamalla on valmiudet auto- ja junalauttaliikenteelle. Satamien kehittämiseksi aluevaraukset on osoitettu Turussa kantasatamaan, Pansioon, Naantaliin satamaan sekä Raisiossa Fortumin alueelle Viheriäisiin. Merkittävien kehittämishankkeista on Pansio, johon myös useat Turun keskusta-alueen liikennejärjestelyt liittyvät. Alueen kaavanmuutos mahdollistaa myös pienvenesataman laajentamisen.

Ympäristöllisiä lähtökohtia

Turun sataman eteläpuolella sijaitsee valtakunnallisesti arvokas maisema-alue Ruissalo - Hirvensalo, jonka arvo perustuu monipuoliseen rannikon ja saariston luontoon, vanhaan huvilakulttuuriin ja vauraaseen viljelymaisemaan. Alue pitää sisällään Ruissalon luonnonsuojelu- ja virkistysalueet sekä Natura 2000-verkostoon kuuluvat Ruissalon lehdot ja valtakunnallisesti merkittäviin kulttuurihistoriallisiin ympäristöihin kuuluvan Ruissalon kulttuurimaiseman ja huvila-asutuksen. (Kuva 5.1.)

Ruissalon saari yltää Aurajoen vaikutuspiiristä, sisäsaariston ja rannikkovyöhykkeen tuntumasta Airiston ulapan äärelle, missä merellisyyden tuntu on voimakkaampi kuin saaren sijainnin perusteella voisi odottaa. Luonnonmaisema on pienipiirteistä ja vaihtelee äärimmäisyyksistä toiseen: vehmaista, upeasti kukkivista lehdoista ja niityistä karuihin kalliokkoihin. Monet rantaviivasta esiinpistävät niemet ovat maisemallisesti arvokkaita. Niiltä sekä saaren sisäosien korkeilta mäenkumpareilta avautuu kauniita näkymiä Turun lähirannikolle.

Ruissalo on nykyään suosittu matkailukohde ja virkistysalue. Saarella on muun muassa kasvitieteellinen puutarha, golfkenttä, leirintäalue ja hotelli. Näiden lisäksi Ruissalossa on myös kaupungin telakka ja puolustusvoimien tukikohta.



Kuva 5.1. Ruissalo – Hirvensalon valtakunnallisesti merkittävä maisema- ja kulttuurihistoriallinen ympäristö. (Lähde: Ympäristöministeriö 1992).



Kehittämisen reunaehtoja ja suosituksia

Alueen arvokas luonnon- ja kulttuuriympäristö tulisi huomioida alueen maankäyttöä suunniteltaessa ja satamatoimintoja kehitettäessä. Toisaalta ympäristö myös luo hyvät lähtökohdat matkailun ja vapaa-ajantoimintojen kehittämiseksi.

Aluetta tulisi pyrkiä kehittämään kokonaisuutena. Näin voitaisiin edistää Turun ja Naantalien satamien välistä yhteistyötä. Alueen kehittämiseksi tarvittaisiin työryhmä. Pansion sataman laajennus ei saisi viivästyä. Logistisille palveluille ja tuotannolle tulisi varata riittävästi alaa maankäytön suunnitelmissa.

Naantalien sataman kehittämisessä tulisi varautua Ruotsiin ja Ahvenanmaalle suuntautuvan rekkaliikenteen, sekä Itämeren pohjois-etelä suuntaisen liikenteen lisääntymiseen. Myös raideliikenteen edellytykset kannattaa säilyttää. Liikenneväylien suunnittelussa on otettava huomioon maakuntakaavaehdotuksessa esitetty Viheriäisten satamavaraus eli Raision satama.

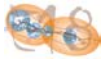
Mainituilla toimenpiteillä on merkitystä koko maakunnan ja myös E18 käytävän kehittymisen kannalta. Näin voidaan ehkäistä uhkakuva, jossa Ruotsin kautta kulkeva Keski-Euroopan liikenne siirtyy suurille meriväylille Helsinki/Hanko – Gdansk/Szczecin, Rostock/Lübeck sekä kontti- ja kappaletavarakuljetukset Vuosaaren satamaan. Satamien kehityksellä on oma merkityksensä alueen työpaikka- ja teollisuusalueiden kehittämiseksi jatkossa.

Työpaikka- ja asuinalueet: Luolala ja Humalisto

Satamiin liittyy työpaikka- ja asuinalueita. Naantalissa näitä ovat Luolalan perusteollisuus- ja logististen toimintojen alue sekä Humaliston vanha teollisuusalue. Molemmat alueet sijaitsevat logistisesti erinomaisilla paikoilla E18-tien, sataman ja Fortumin lämpövoimalaitoksen läheisyydessä. Luolalaa kehitetään teollisuusalueena ja Humalistoa työpaikka-, asuin- ja satamatoimintojen alueena (kuvat 5.2. ja 5.3).



Kuvat 5.2. ja 5.3. Viistoilmakuva Humaliston osayleiskaavan suunnittelualueesta, osayleiskaava ja Turun kaupunkiseudun yleisen asemakaavallisen aatekilpailun kohdealue Humaliston pohjoisosassa. (Lähde: Naantalien kaupunki 2004).



Luolalan – Tammiston alueen E18-kehityspilottihanke

Luolalan – Tammiston E18-pilottihanke jakautuu kahteen kokonaisuuteen:

1. Luolalan alueen asemakaavojen muuttaminen Vanton – Luolalan eritasoliittymän edellyttämällä tavalla sekä asemakaavoitukseen sisältyvä vaikutusten arviointi.
2. Satamaan vievän uuden satamaväylän, Viestitien, vaikutuspiiriin kuuluvien alueiden kehitysnäkökymien tarkastelu.

Humaliston osayleiskaava

Humaliston osayleiskaava on hyväksytty kaupunginvaltuustossa 16.12.2002 (kuva 5.3). Nykyisin alueen itäosassa on muutamia asuntoja. Luolalanjärven ranta-alueiden maankäyttö on painottumassa asuinkäyttöön. Järvi itsessään on merkittävä vesipeili sisääntulonäkymän osana lähestyttäessä Naantalia Armonlaaksotietä Turun suunnasta. Järvi on myös merkittävä lintujärvi.

Humaliston ensimmäisen vaiheen asemakaavamuutostyö on käynnistynyt alueen läntisimmästä osasta osayleiskaavavaiheen jälkeen ja alueelle suunnitellaan merenrantaan sijoituvia asuin- ja liiketontteja. Alueen pohjoisosa on kuulunut Turun kaupunkiseudun asemakaavallisen aatekilpailun alueeseen. Kilpailualue on käsittänyt osayleiskaavasta Luolalanjärven suuntaan avautuvat asuin- ja pienalojen alueet, jotka on tarkoitettu suunnitella merenlähiesien rakentamistavan mukaan.

Lisäksi kilpailualue on käsittänyt AKR-alueiden väliin jäävän lähivirkistysakselin, joka yhdistää Luolalanjärven puoleiset alueet Humaliston merenpuoleisiin alueisiin.

Liikenteen osalta Järveläntien rooli on muuttumassa raskaan liikenteen väylästä kaupungin kokoojaksi. Tiellä on erillinen kevyenliikenteen väylä. Järven itäpuolelle on valmistunut suora tieyhteyttä satama- ja teollisuusliikenteelle Luolalan teollisuusalueen kautta Turku – Naantali E18-tielle. Alueen eteläpuolella kulkevan rautatien liikenne on vähäistä, mutta rautatie on välttämätön satamalle.

Kehittämisen reunaehdot ja suosituksia

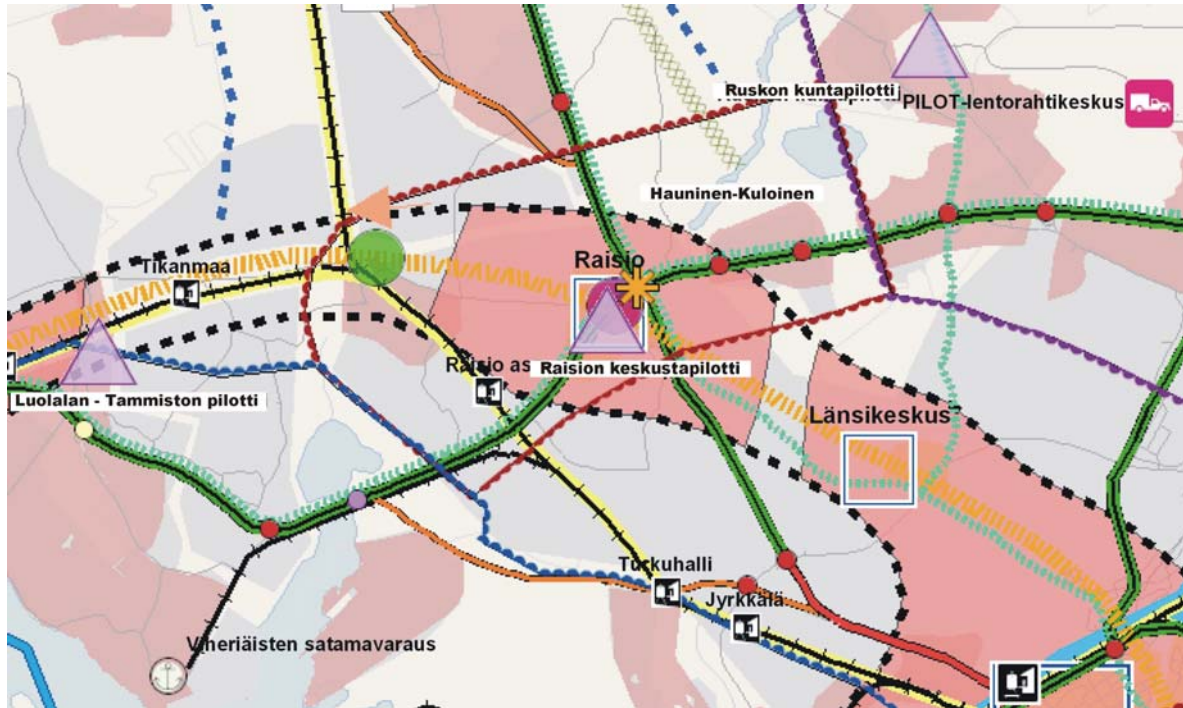
AK-, AKR- ja AK-alueet tulisi rakentaa siten, että rakennukset suojaavat asuntojen ja työpaikkojen ulko-oleskelutiloja melulta. Alueita, joihin kohdistuu merkittäviä ympäristöhaittoja, ei tulisi ottaa asuinrakentamiskäyttöön ennen haittojen riittävää vähentymistä. Teollisuus- ja satama-alueiden (TY ja LS) toimintojen järjestämisessä on otettava huomioon, ettei vaikutusalueen elinympäristöön aiheudu kohtuuttomia haittavaikutuksia.

Alueen asemakaavoituksessa ja muussa yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa tulisi erityisesti ottaa huomioon alueen kaupunkikuvalliseen kehittämiseen liittyvät tarpeet ja mahdollisuudet. Rakentamisella tulisi pyrkiä korjaamaan alueen nykyisiä maisemavaurioita sekä erityisesti kehittämään Armonlaakson tien varren ja merenranta-alueen kaupunkikuvallista ilmettä.

Luolalan teollisuusalue tulisi kytkeä suunnittelukokonaisuuteen raide- ja maantieliikenteen aluevarauksen kautta. Raideyhteys satama-alueelle tulisi selvittää Fortumin alueen kautta. Alueellisen kehittämisen kautta saavutettaisiin yhtenäinen suunnittelukokonaisuus, joka ulottuu Ukko-Pekan sillalta Raisionlahteen.



5.2.2 Raisio



Raision alue profiloituu toisaalta keskustatoimintojen ja uusien asumismuotojen sekä toisaalta kaupallisten palvelujen, keskusta, Haunisten ja Kuloisten kauppakeskittymä, kehittämisalueeksi. Raision keskikaupungin kehittämissuunnitelma on yksi E18 pilottihankkeista. Raisiontien ja Nesteentien risteys muodostaa aluetta hallitsevan liikenteellisen solmukohdan eli E18:n ja Vt 8:n risteysalueen.

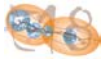
Kaupungin keskustan läpi kulkeva E18 raskaine rekkaliikenteineen ja meteleineen on kaupunkiympäristöä ja imagoa vahvasti heikentävä tekijä. Toisaalta kun keskustan kehittämistoimenpiteet saadaan tehdyksi, on liikenteellisen solmukohdan läheisyys ja kasvava liikennemäärä kehityksellinen potentiaali Raision kaupungille.

Raision keskikaupungin kehittämissuunnitelma, pilottihanke

E18-tie kulkee Raision keskikaupunkialueen kautta. Raision keskustapilotin tavoitteena on ollut luoda pääristeyksen ympäristöön, suunnilleen yleiskaavan city-alueelle kaupunkirakenteellisesti, toiminnallisesti, mittakaavallisesti sekä teknistaloudellisesti kehityskelpoinen ja mielenkiintoinen kaupunkimalli mahdollisine vaihtoehtoineen. Suunnittelussa ja toteuttamisessa on etsitty ratkaisuja, joilla voidaan löytää tasapaino paikan historian ja maiseman piirteiden sekä nykyisen ja tulevan rakennuskannan ja toimintojen kesken.

Raision kuuluisa risteys, Raisiontien ja Nesteentien risteys (kuva 5.4.), on muovautunut vuosikymmenten saatossa. Risteys on kaupunkikuvassa laaja ja aukea paikka, jota hallitsevat läpikiittävät rekat ja liikenteen äänet. Pysäköintialueet ovat syntyneet sinne, mihin niiden on ollut helpointa syntyä.

Alueet ovat hajanaisia ja jäsentymättömiä. Risteys nykymuodossaan on miellyttävän mittakaavaisen keskustan kehityksen estävä rakenne. Samalla se rikkoo eri kaupunginosien luonnollisen yhteyden ja on näin ollen myös liiketaloudellista kehittymistä haittaava.



Kuva 5.4. Raision aluetta hallitseva liikenteellinen solmukohta eli Raisiontien ja Nesteentien risteys. (Lähde: Raision kaupunki 2004).

Raision liikekeskusta on syntynyt 1980-luvulla rakentuneiden Tasalan kiinteistöjen ympärille. Huolimatta mm. betonikävelysiltojen poistamisesta, on alueen kehitys kuitenkin riippuvainen liikenteen ja paikoituksen kehittymisestä. Vaikka liikekeskuksen sijainti on hyvä, siellä on arkkitehtonisia ja kaupunkikuvallisia arvoja ja ratkaisuja, on paikka kuitenkin pahassa ahdingossa ympäröivien liikenneratkaisujen takia. Risteysalue on myös suuri haitta alueen ilmeelle ja viihtyisyydelle.

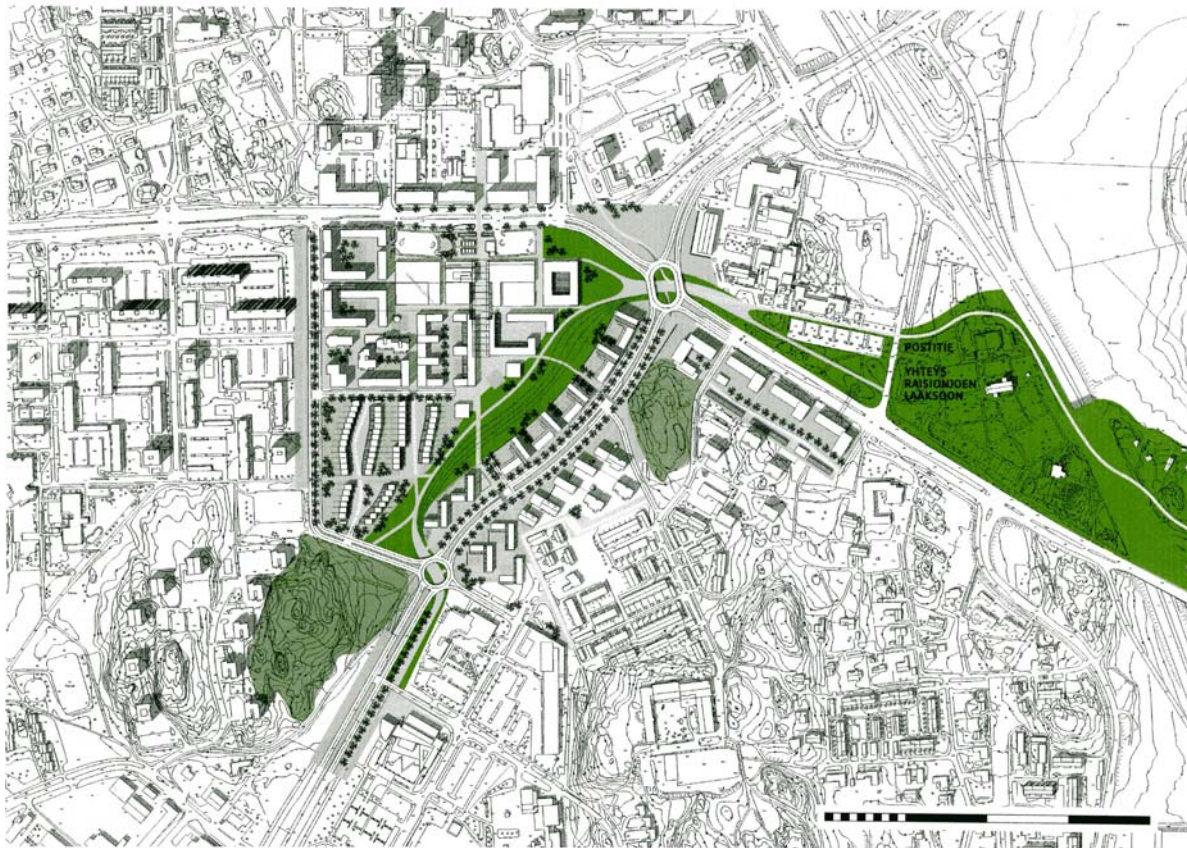
Raision keskustaa on pyritty uudistamaan ja mm. Raision uusi tori valmistui 2000-luvun alussa. Uusia elementtejä keskustassa on Raisiontien valoverkko.

E18 pilottihankkeessa on tutkittu kolmea vaihtoehtoa Raision keskustan kehittämiseksi. Vaihtoehdossa selvitettiin 1) Nesteentien parantamista nykyisellä paikallaan, 2) eritasoliittymän toteuttamista keskustaan sekä 3) Nesteentien uutta linjausta kytkettynä raskaan liikenteen kiertoyhteyksiin ja pitkän aikavälin tunnelioption Nesteentien alla. Viimeksi mainittua vaihtoehtoa eli mallia A pidettiin suositeltavana, koska se mahdollistaa Raision keskustan kasvun yhtenäisenä alueena. Samalla se yhdistää historiallisen Raision alueen, kaupungintalon, liikekeskustan sekä kulttuuri- ja vapaa-ajan-alueet. Nesteentie ei enää ole ylitsepääsemätön joki tai virta.

Nesteentie on vaihtoehdossa siirretty uuteen paikkaan ja Raision risteys on korvannut uusi kiertoliittymä. Tien siirto antaa tilaa liikekeskustan kasvulle ja laajenemiselle. Valon torilta alkava kauppakuja yhdistää torin uuteen Raisionlaaksoon. Liikekeskustan ytimen ympärille rakentuu pienkauppoja, asumista, kulttuuritoimintaa ja sosiaalisia palveluja. Tasalan aukion alle rakennetaan pysäköintilaitos.

Kun Nesteentie siirtyy lännemmäksi ja kaksi metriä korkeammalle maaston muotojen mukaisesti, sijaitsevat uuden Nesteentien asuintalot myös samalla korkeudella. Vanhan tien kohdalle voidaan rakentaa pysäköintitalo, jonka päälle tuodaan niitty ja pihat.

Raisionlaakso ei ole vain puisto. Se on kevyen liikenteen pääuoma, johon myös ympäröivät asuintalot avautuvat. Samalla sen niityt toimivat kaikkien Raisiolaisten yhteisenä alueena. Raisionlaakson eteläpäätyyn on rakennettu rivitaloalue, jonka mitoitus etsii sopivaa väljyyttä ja tarpeellista urbaanisuurta. Tämä alue mahdollistaa uusien asumismuotojen kehittelyn.



Kuva 5.5. E18 pilottihanke ”Raisio 2025 keskikaupungin kehittämissuunnitelma”, suositeltu mallivaihtoehto A. (Lähde: Raision kaupunki 2004).

Pirilä

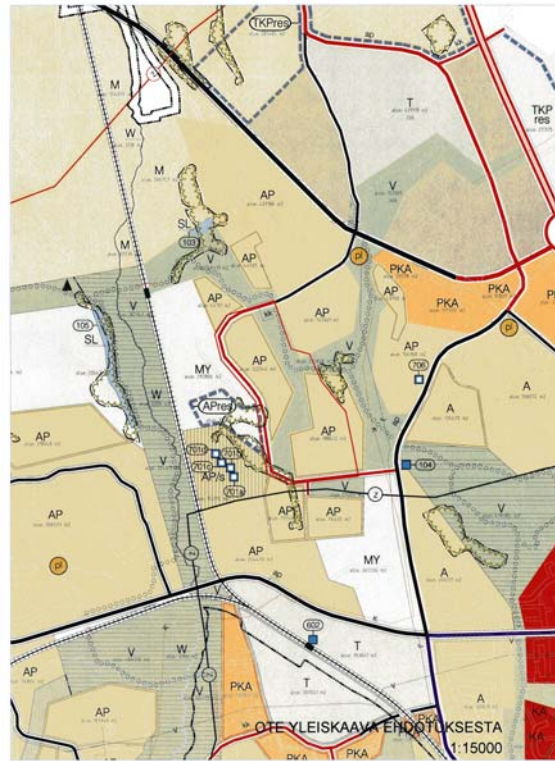
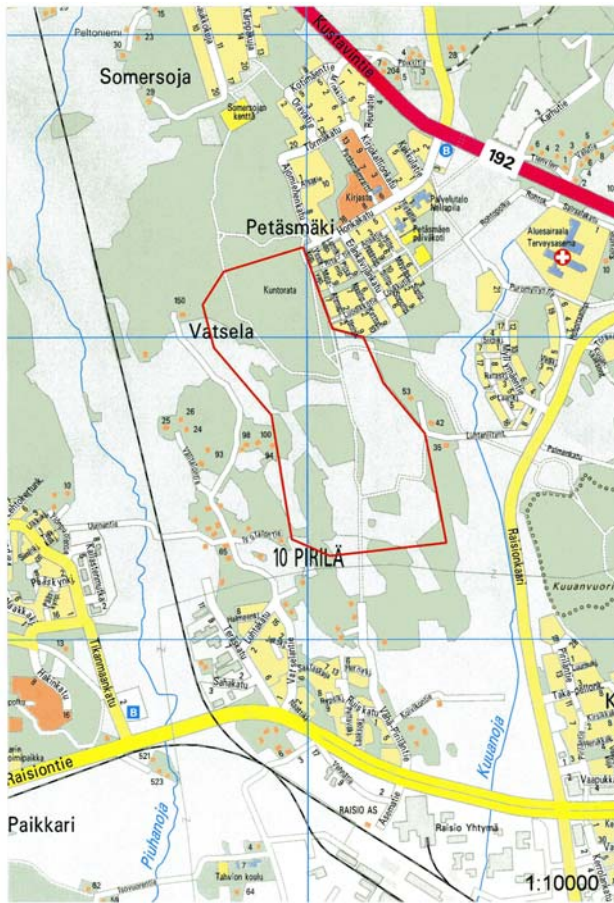
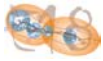
Pirilän alue on ollut yksi Turun kaupunkiseudun yleisen asemakaavallisen aatekilpailun kohdealueista, joka sijaitsee n. 2,5 km:n etäisyydellä Raision ydinkeskustasta luoteeseen Raisiontien, Raisionkaaren, Kustavintien ja Uudenkaupungin rautatien rajaamalla alueella. Kilpailualueen pinta-ala on kaikkiaan n. 43 ha, joka on lähes kokonaan Raision kaupungin omistuksessa. (Kuvat 5.6. ja 5.7.)

Kehittämisen reunaehdot ja suosituksia

Alueella ei ole rakennuksia. Kilpailun tavoitteena on löytää asunosuunnitteluun sopivia maankäyttötarkoituksia, kehittää pientalomiljöötä ja luoda rakentajille tarkoitettuja korkeatasoisia pientalotontteja. Keskeisiä tavoitteita ovat myös maankäytön tehokkuus, luonnon ominaispiirteiden säilyttäminen, eri elämäntilanteisiin sopiva asuntotarjonta sekä sosiaalisesti monipuolisen ja turvallisen asuinympäristön luominen. Alueelle arvioidaan sijoittuvan 600 – 800 asukasta.

Hauninen ja Kuloinen

Haunisen ja Kuloisen kaupallisten toimintojen alueet muodostavat Turun Kehätien merkittävimmän kauppakeskittymän, jossa on useita erikoistoimialojen suurmyymälöitä sekä kauppakeskus Mylly. Alueiden sijainti on seudullisesti keskeinen E18-tien varrella lähellä valtateitä 8 ja 9.



Kuvat 5.6. ja 5.7. Pirilän kilpailualueen sijainti ja ote yleiskaavaehdotuksesta. (Lähde: Raision kaupunki 2004).

Kehittämisen reunaehdotuksia ja suosituksia

Raision keskustan keskeisenä ongelmana kaupalliselta kannalta on kehityksen pysähtyneisyys ja keskeisten toimintojen poistuminen ydinkeskustasta. Keskustan rakenne on kaupallisesti muuttunut vähemmän vetovoimaiseksi. Seudullisesti keskustassa tulisi kuitenkin olla ydinkeskustatoimintoja, jotta se säilyisi elävänä ja säilyttäisi vetovoimaisuutensa. Haunisten ja Kuloisten alueita tulisi kehittää niin, ettei Raision keskustan rakenne kaupallisesti edelleen heikkene. Keskustapilottihankkeen sekä Haunisten ja Kuloisten kehittämisen tulisi tukea toisiaan.



5.2.3 Kehätie lentoasemalta länteen ja lentoasema ympäristöineen



Alue profiloituu selkeästi Turun seudun ja koko Varsinais-Suomen logististen toimintojen keskuksi, teollisuustoimintojen sekä tilaa vievän kaupan alueeksi. Kuninkojalle on lisäksi suunniteltu pientaloasumista. Turun puoleinen osa alueesta on yksi Turun pientaloasumisen laajenemissuunnista.

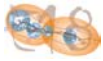
Muutoin rakentaminen on keskittynyt pienempien väylien, Vahdontien ja Moisiantien tuntumaan sekä Urusvuoreen. Lentokentän eteläpuolen asemakaavaehdotuksessa on varattu alue toimistovaltaiselle työpaikka-alueelle Urusvuoresta luoteeseen sekä tuotanto- ja varastorakennuksien alue Runosmäen liittymää pohjoisessa ympäröiville alueille. Runosmäki on yksi Turun aluekeskuksista.

Alue kuuluu suurimmaksi osaksi PILOT Turku -hankkeeseen ja muulta osaltaan Raision ja Ruskon teollisuus- ja logistiikka-alueisiin. Merkittävimmät liikennettä palvelevat elementit eli lentokenttä, Tampereen valtatie ja Kehävyö eli Turun ohitustie leimaavat alueen maankäyttöä. Kärämäen liittymä Urusvuoren kupeessa sijaitsee Vt 9:n ja E18-tien risteysalueella liikenteellisessä solmukohdassa.

Ympäristöllisesti lentokentän aluetta profiloivat aluetta luoteis-kaakkoissuunnassa halkova pohjavesialue, Pomponrahkan Natura 2000 alue etelässä ja Ruskon Munittulan maisema-alue pohjoisessa. Pomponrahka, Haunisten makeanveden altaan ympäristö sekä lentoaseman pohjoispuolinen alue ovat säilyneet rakentamattomina.

Kuninkoja pohjoinen ja eteläinen, maaliikennekeskus

Kuninkojan alue profiloituu logistiikan, tilaa vievän kaupan ja pientaloasumisen alueeksi ja on yksi Turun asumisen laajenemissuunnista. Kuninkojan pohjoinen ja eteläinen alue sijaitsevat E18-tien molemmiin puolin Haunisten ja Kuloisten alueelta itään. Kuninkoja on Raision uusi työpaikka ja logistiikka-alue, jonka pohjoisosassa on logistiikkakeskus. Eteläisessä osassa on kaavassa varaukset tilaa vievälle kaupalle ja pientaloasumiselle. Samalla pyritään toteuttamaan Ohikulkutien eteläinen yhdyskatu Myllyn kauppakeskuksesta Kuninkojantielle. Kuninkojan länsipuolelle suunnitellaan pientaloja yhdessä Turun



kanssa. Alue liittyy mm. liikenteellisesti Raisiossa vireillä olevaan Etelä-Kuninkojan alueen asemakaavoitukseen.

Ruskon kuntapilotti

Ruskon kuntapilotin suunnittelualue sijaitsee lentokentän länsipäässä. Hankkeen tavoitteena on tämentää ja laajentaa jo tehtyjä selvityksiä Ruskon työpaikka-alueiden nykytilanteesta sekä erityisesti kartoittaa E18-tien lähialueiden tulevaisuuden kehittämismahdollisuuksia Ruskolla. Työssä on myös tavoitteena selvittää asukkaiden, yritysten, maanomistajien ja kunnan maankäytöllisiä kehittämistoiveita. Näin pyritään löytämään toimenpiteitä ja keinoja, joilla voidaan vastata eri ryhmien asettamiin kehittämistoiveisiin.

Turun lentoasema ympäristöineen

Turun lentoasema on Helsinki – Vantaan ohella toinen Suomen kansainväliseksi luokiteltu kenttä, joka palvelee koko Varsinais-Suomen henkilöliikenne- ja lentorahtitarpeita. Tulevaisuudessa alue on logististen toimintojen kehittämisessä yksi maakunnan painopistealueista. Lentoaseman hyödynnettävyyttä suunnitellaan parannettavaksi kaavoittamalla lähivuosina kentän välittömään läheisyyteen yritys-keskittymä Techforest, joka koostuu korkean teknologian yrityksistä ja näitä palvelevista logistiikkaoperaattoreista. Turun lentoasema on myös yksi avainalue PILOT Turku-hankkeessa.

Turun lentoaseman kokonaismatkustajamääräksi vuonna 2020 on arvioitu noin 1 milj. matkustajaa. Lentoaseman kautta kulkevan koti- ja ulkomaisen rahdin ja postin määrän on arvioitu lähes kuusinker- taistuvan vuoteen 2020 mennessä, jolloin Turun osuus Suomen lentorahdistä olisi noin 4 %. Rahtitoiminnan kokonaismäärä olisi tällöin runsaat 10 000 tonnia vuodessa.

Merkittävimmät asumisen keskittymät lentoaseman lähistöllä ovat Vahdontien varren omakotitaajamat ja Moisioin asuinalue. Lisäksi alueella on haja-asutusta.



Kuva 5.8. Turun lentoasema ja taustalla osa Pomponrahkan Natura 2000-alueesta. (Lähde: Varsinais-Suomen liitto 1997)



Kuva 5.9. Lentoaseman ympäristön maankäyttövisio. (Lähde: Turun kaupunki 2004).

Lentoaseman ympäristön maankäyttövisio

Turun lentoaseman ja sen ympäristön kehittäminen on osa Turun alueen logistiikan kehittämishanketta, jonka myötä lentoaseman ympäristöön tulisi sijoittumaan uutta yritystoimintaa - korkean teknologian yrityksiä ja niitä palvelevia logistisia toimijoita. Alueelle pyritään erityisesti osoittamaan sellaista toimintaa, jolle lentoliikenteen läheisyys tuottaa lisäarvoa.

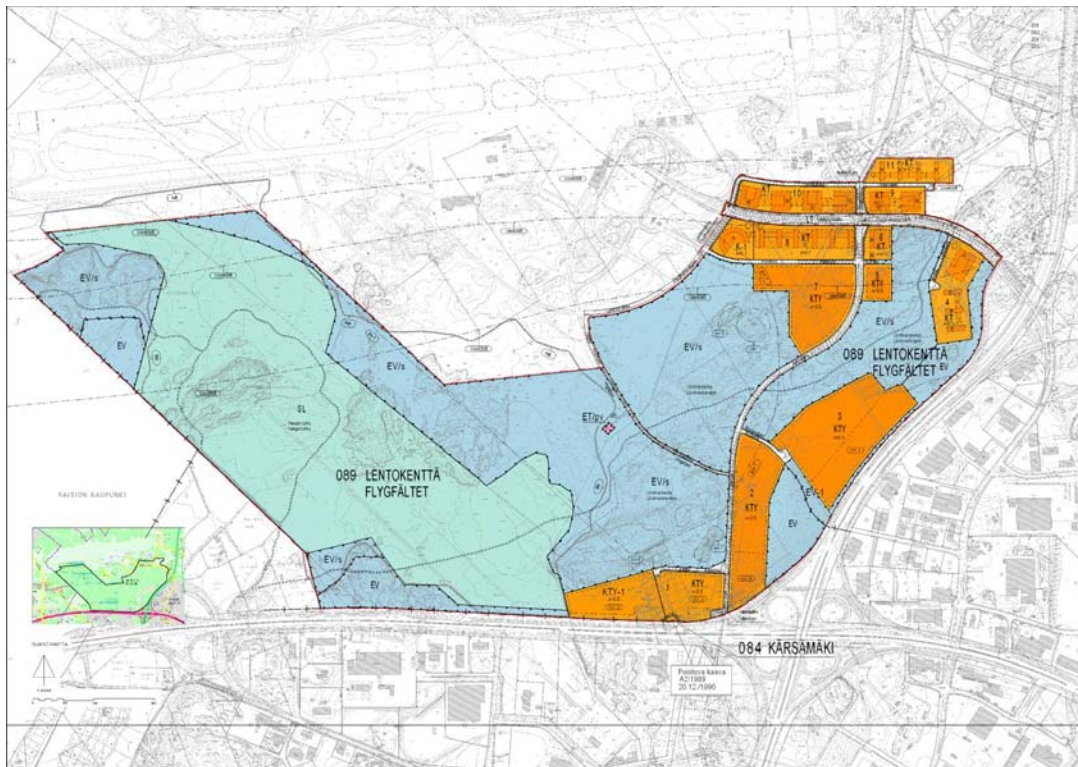
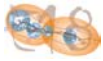
Keskeisenä tavoitteena on lentoaseman kehittämismahdollisuuksien tutkiminen ja turvaaminen sekä tarpeellisten aluevarausten tekeminen. Tavoitteena on lentoaseman nykyisen kiitotien pidentämisen mahdollistaminen siirtämällä Moisiontietä itään.

Alueen asemakaavoitus on käynnissä. Lentoaseman eteläpuolen asemakaava sekä Vahdontien logistiikka-alueen asemakaava vahvistunevat vuonna 2005. Lentoaseman pohjoispuolelle laaditaan laaja Turun ja Ruskon alueille ulottuva lentoaseman pohjoispuolen asemakaava. Laajuudeltaan uutta asemakaavan piiriin tulevaa aluetta on yhteensä yli 730 ha.

Lentoaseman eteläpuoli

Lentoaseman eteläpuolen asemakaava-alueen koko on 274 ha. Rakennusoikeutta alueella on n. 270 000 k-m. Lentoaseman eteläpuolen asemakaavassa toimistorakennukset sijoittuvat pääasiassa Lentoasemantien varteen. Lentoasemantie muodostaa sisääntuloväylän lentoasemalle ja sen ympäristön korkeatasoiseen visuaaliseen ilmeeseen kiinnitetään erityistä huomiota. Lentoasemantien varteen voi sijoittaa mm. hotelli ja toimistotiloja.

Toimitilarakentamisessa pyritään melko suureen väljyyteen ja kaavalliseen joustavuuteen, koska hankkeiden kokoja on mahdoton ennalta arvata. Alueen rakentamisen ja ympäristön laatutavoitteiden toteutuminen varmistetaan rakentamistapaohjeistuksella. Ajoneuvoliikenteen sekä kevyen liikenteen toimivuuteen kiinnitetään erityistä huomiota.



Kuva 5.10. Lentoaseman eteläpuolen asemakaava. (Lähde: Turun kaupunki 2003).

Lentoaseman eteläpuolen asemakaavassa on otettu huomioon Natura 2000 -verkostoon ja luonnonsuojelulain mukaisen suojelun piiriin kuuluvan Pomponrahkan suoalueen säilymistä ja suojelua koskevat vaatimukset siten, että Natura 2000 -verkoston alueen luontoarvoja ei merkittävästi heikennetä.

Lentoaseman pohjoispuoli

Lentoaseman pohjoispuolelle suunnitellaan lentoaseman kehittämistarpeet huomioon ottavaa logistiikkapainotteista työpaikka-aluetta Turun ja Ruskon alueille. Alueen koko on n. 440 ha.

Kaavoituksen tavoitteena on, että toimitilakorttelit sijoittuvat metsäluonnon keskelle. Alueelle jää rakentamattomia luontoalueita, jotka mahdollistavat luontoarvojen säilymisen ja virkistysreittien jatkuvuuden.

Vahdontien varsi

Vahdontien liittymän läheisyyteen on osoitettu Turussa ja Raisiossa alueita ympäristöhäiriöitä tuottamattomalle teollisuustoiminnalle. Ruskon osayleiskaavan teollisuusalueet ovat osittain toteutuneita. Vahdontien varressa on maankäyttöä ohjattu teollisuusrakentamiseen.

Turun puoleinen Vahdontien logistiikka-alue liittyy Raision maaliikennekeskukseen. Vahdontien logistiikka-alueella on korttelialuetta 10 ha ja rakennusoikeutta 35 000 k-m².

Lentoaseman läheisyydessä taajalta rakentamiselta vapaaksi jäävät ja luontosuhteiden puolesta soveliaat alueet eivät melurasituksen vuoksi täysipainoisesti sovellu virkistyskäyttöön. Virkistysaluemerkintä on Haunisten altaan sekä Moisio asun- ja teollisuusalueiden ympärillä ja Rotanvuoren kohdalla Ruskolla. Myös SL- ja M-alueet ovat merkittäviä virkistysalueina. Haunisten altaan ja Ruskonjoen ympäristössä kehitetään ulkoilureitistöä, joka yhdistetään Turun kaupungin puolella olevaan verkkoon. Pomponrahkalla on polkuverkosto.



Urusvuori

Urusvuoren teollisuus- ja liikealueeksi kaavoitettu alue sijaitsee hyvällä paikalla Vt 9:n ja E18-tien risteysalueelta itään Turun seudun logistisessa keskipisteessä. Alue profiloituu liikenteelliseksi solmukohtaksi ja kehityspotentiaalia omaavaksi alueeksi Kehätien Kärsämäen liittymässä. Alueesta on kehittynyt viimeisen 10 vuoden aikana merkittävä tukkukaupan sekä teollisuus- ja varastotoimintojen alue sekä osa Turun logistiikkakeskusalueita.

Saramäki

Saramäen pienteollisuuspainotteinen perusteollisuusalue sijaitsee kehittämisalueen koilliskulmassa. Alueelle on PILOT Turku –hankkeen myötä tulossa uusi liittymä ohikulkutielle.

Ympäristölliset lähtökohdat

Pomponrahkan Natura 2000 –alue- on lentokentän eteläpuolella ja pohjavesialueet lentokentän molemmilla puolilla. Pomponrahkan monimuotoinen suoalue kuuluu Saaristo-Suomen kermikeitaisiin ja on ainoa tämän suotyypin edustaja mantereella. Pomponrahkan länsipuolella on Rotanvuoren kallioalue, joka on todettu luonnon- ja maisemansuojelun kannalta arvokas kallioalue. Pomponrahkan kaakkoispuolella on Pirunpesän muinaisranta-alue.

Merkittäviä kulttuurihistoriallisia ympäristöjä alueen ympäristössä ovat kirkonkylän maisemakokonaisuus sekä Hiidenvainion kulttuurimaisema Ruskolla. Alueen läpi virtaa Ruskonjoki. Jo keskiajalla joenvarsi oli asuttu, asutus kulki harvana nauhana joen molemmin puolin. Maiseman solmukohta eli maisematekijöiden leikkauskohta on Ruskon kyläkeskus kirkkoineen. Ruskon Munittulassa, lentokentän pohjoispuolella, sijaitsee Vähäjoen halkoma monipuolinen maisema-alue. Haunisten makeanveden allas on Raisiossa.

Kehittämisen reunaehdot ja suosituksia

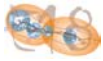
Alueen eteläosassa tulee ottaa huomioon Pomponrahkan Natura 2000 -alue ja pohjavesialueet toimintona ja kehitettäessä. Alueen kulttuurihistorialliset kohteet luovat potentiaalia matkailun ja vapaa-ajantoimintojen kehittämiseksi.

Maankäytön suunnittelussa tulisi logistisille palveluille ja tuotannolle varattava riittävästi tilaa lentoaseman yhteydestä sekä suurimmilta teollisuusalueilta kuten Urusvuoresta ja Saramäestä.

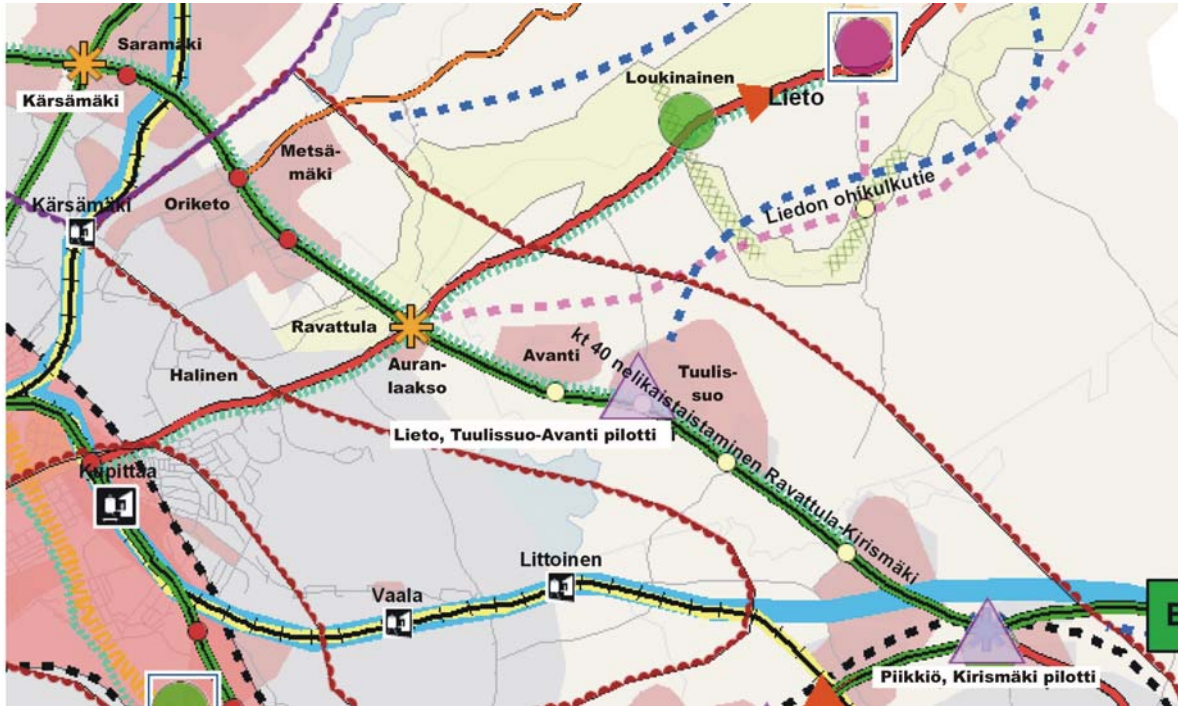
Turusta ei käytännössä kulje tavarajunia suoraan Helsinkiin, vaan Pohjolan Kolmion rahtirata on osoitettu kulkemaan Toijalan kautta. Nykyinen Turun ratapiha on kiinni kaupunkikeskustan rakenteessa, ja sen aluetta tarvitaan mm. henkilöliikenteen matkakeskustoimintoja varten. Uusi ratapiha mahdollistaisi täsmäjunayhteydet Turun, Naantalien ja Uudenkaupungin satamiin. Venäjän liikenteen pitkiä, 1050 metrin tavarajunia, jotka eivät sovi nykyiselle ratapihalle, voisi muodostaa uudella ratapihalla. Kaikkia liikennemuotoja tukisivat ratapihan, lentoaseman ja maantieliikenneterminaalien sijoittuminen lähelle toisiaan. Jos Pohjolan Kolmion rahtirata siirtyy tulevaisuudessa kulkemaan Salon kautta Riihimäelle tai Helsinkiin, myös tavaraliikenteen ratapiha siirtyy Helsingin radan varteen, jolloin lentoaseman alueelle sijoitettava ratapihavaraukset ei tarvittaisi ainakaan samassa laajuudessa. Liikenteellisten ja maankäytöllisten ongelmien vuoksi lentoaseman liittymän lähialue tulisi selvittää laaja-alaisesti tie- ja raideliikenteen sekä niiden aluevarausten osalta.

Lentoaseman alueen pitkän tähtäimen perusratkaisu toteutuu maakuntakaavan mukaisesti. Alueelle johdetaan pistoraide Turun – Toijalan radalta.

Lentoaseman ja Kehätien varren kehittäminen tulisi yhdistää satama-alueiden kehittämiseen PILOT Turku –hankkeen kaltaisesti. Ruskon kuntapilottihanke tulisi yhdistää koko alueen kehittämiseen niin, että osa-alueista muodostuisi toisiaan täydentävä kokonaisuus.



5.2.4 Kehätie lentoasemalta itään



Alue profiloituu monipuoliseksi työpaikka-, palvelu- ja asuinalueeksi. Osa-alueista Oriketo profiloituu auto-, kone- ja rakennusalojen yritysalueeksi ja soveltuu myös ympäristövaikutuksia aiheuttavan teollisuuden sekä jätteidenkäsittelyteknologiaan pohjautuvan yritystoiminnan alueeksi. Metsämäki on teollisuus- ja työpaikka-alue. Topinojalla sijaitsee kaatopaikka ja alue soveltuu myös jätehuollon ja ympäristöhäiriötä tuottavien toimintojen alueeksi. Alueen itäpuolelle on kaavoitettu työpaikka-alueita, jotka niveltävät Kaarinan vastaaviin.

Halinen – Ravattula aluetta kaavoitetaan Turun ja Kaarinan yhteistyönä. Alue profiloituu pientalovaltaisen rakentamisen ja palvelujen alueeksi. Ravattulan alueen sijainti Vt 10 ja E18-tien risteysalueen muodostaman liikenteellisen solmukohdan länsipuolella tuo alueelle lisäkehittämispotentiaalia mm. kaupallisten palvelujen osalta. Alue niveltyy myös Auranlaakson kaupallisten palvelujen alueeseen risteysalueen eteläpuolella.

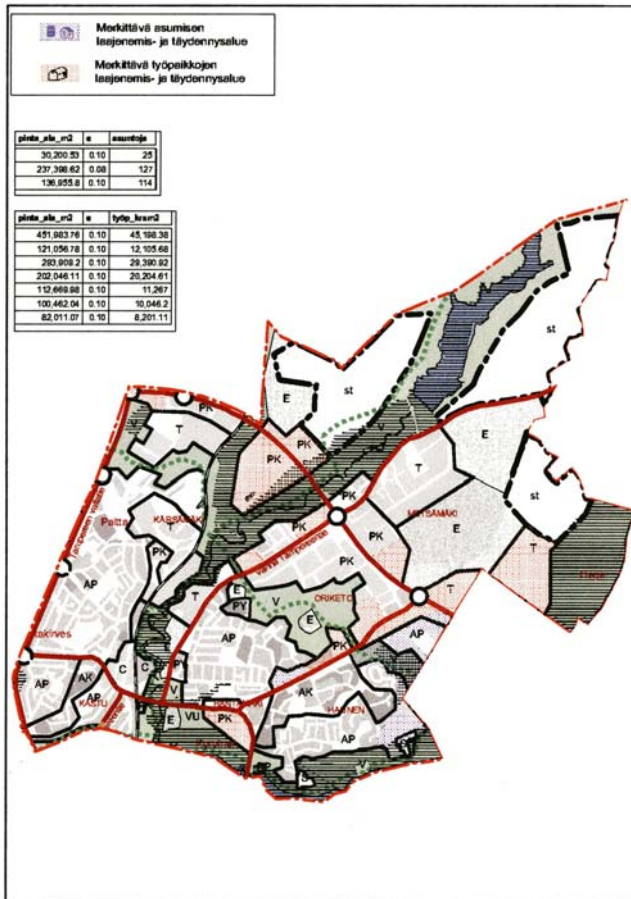
Avanti – Tuulissuon alueet sijaitsevat hyvällä paikalla E18- ja Vt 10 risteysalueen tuntumassa. Alue profiloituu työpaikkakeskittymäksi ja tilaa vievän kaupan alueeksi. Alue tulisi kytkeä myös Ravattulan kaupan keskittymän kehittämiseen.

Loukinainen Vt 10:n varrella on ollut yksi Turun kaupunkiseudun yleisen asemakaavallisen aatekilpailun kohdealueista.

Alue sijaitsee osittain Aurajoen valtakunnallisesti merkittävässä kulttuurimaisemaympäristössä.



Oriketo ja Metsämäki



Koroinen

Oriketo ja Metsämäki kuuluvat Turun yleiskaava 2020 Koroisten suuralueeseen (kuva 5.11.). Oriketo on perusyritysalue Kt 40:n eteläpuolella ja sen sijainti E18-tien varrella on seudullisesti keskeinen. Vaikka toimialoja on useita, profiloituu alue auto-, kone- ja rakennusalojen yrityksiin. Yritysten ja työpaikkojen lukumäärä on mahdollistanut sen, että alueella on hyvä palvelutarjonta. Alue soveltuu ympäristövaikutuksia aiheuttavan teollisuuden sekä jätteidenkäsittelyteknologiaan pohjautuvan yritystoiminnan alueeksi. Metsämäen teollisuus- ja työpaikka-alue sijaitsee Ohitustien toisella puolella Oriketosta pohjoiseen.

Topinoja

Topinojan kaatopaikan aluetta ollaan laajentamassa. Laajentamisen yhteydessä tutkitaan myös kaasuvoimalan ja jätehuoltoon liittyvien laitosten sijoittumismahdollisuuksia ja –vaihtoehtoja alueella. Samalla tutkitaan myös ympäristöhäiriötä aiheuttavien toimintojen sijoittumista alueelle. Alueen itäpuolelle on kaavoitettu uusia teollisuustyöpaikka-alueita, jotka liittyvät Kaarinan vastaaviin.

Kuva 5.11. Oriketodon ja Metsämäen sijainti Koroisten suuralueella. (Lähde: Turun kaupunki 2004).

Halinen – Ravattula

Turku kaavoittaa Halisten-Ravattulan aluetta yhteistyössä Kaarinan kanssa. Kaavasta tulee pientalovaltainen ja se osoittaa sekä kansallismaiseman säilymisen että alueen palvelut.

Auranlaakso

Auranlaakso sijaitsee tärkeän liikenteellisen solmukohtan eli Vt 10:n ja E18-tien risteysalueen eteläpuolella. Alueen sijainti on erinomainen ja sillä on kehittämispotentiaalia. Nykyiset toiminnot painottuvat kaupallisiin palveluihin.

Avanti – Tuulissuo

Liedon Littoisten taajaman rajallisuudesta johtuen on taajaman lisärakentaminen lähinnä täydennysrakentamista. Littoisten järven pohjoispuoleinen alue on merkitty selvitysalueeksi, jolla alueen soveltuvuus pysyvään tai loma-asutukseen ja ympäristöstävälliseen työpaikkarakentamiseen selvitetään. Seutukaavassa ja maakuntakaavaehdotuksessa Littoistenjärven pohjoispuoliset alueet ovat virkistysaluetta. Verkatehtaan ympäristö ja Sippaantien vanha omakotitaloalue muodostavat valtakunnallisesti arvokkaaksi määritellyn vanhan tehdasmiljöön.



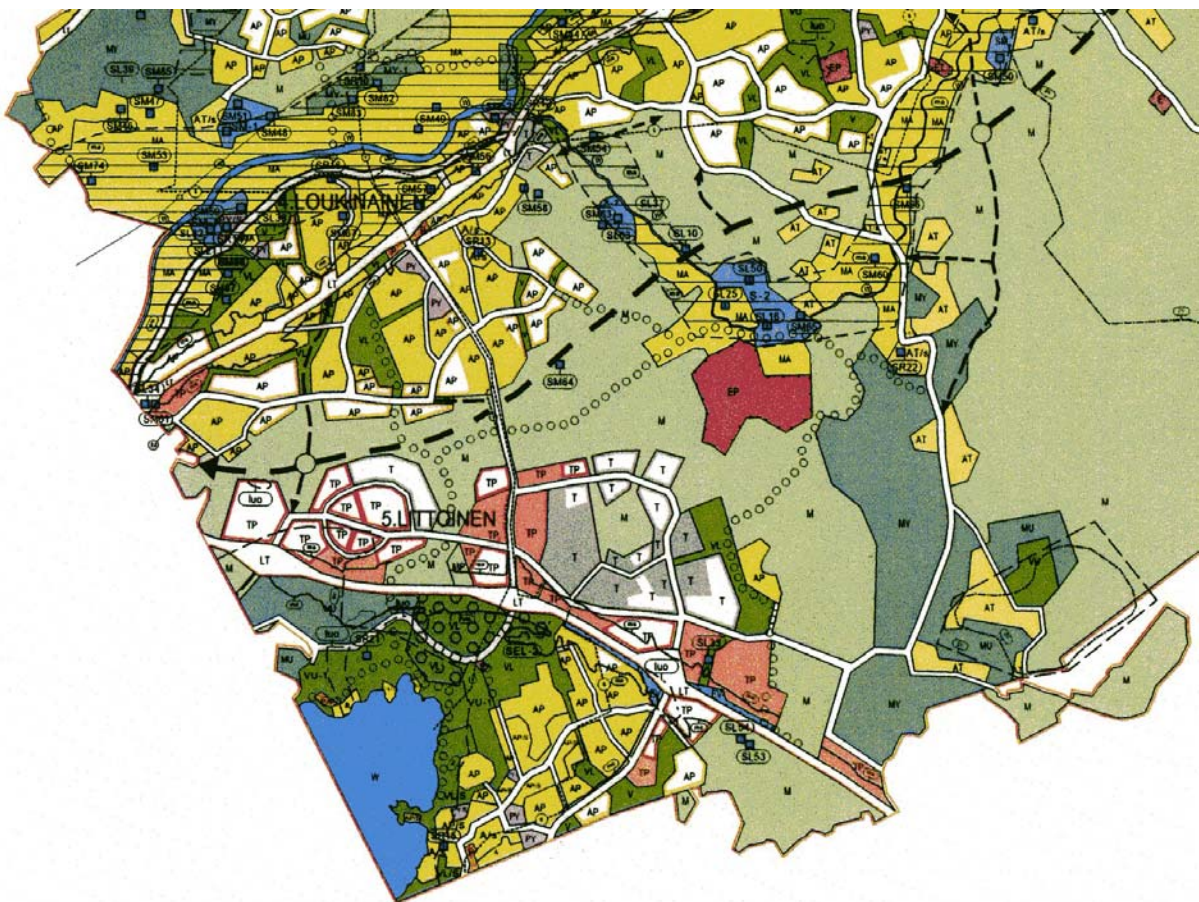
Liedon kuntapilottiprojektissa on tarkasteltu työpaikkojen nykyistä jakaumaa sekä sijoittumismahdollisuuksia koko kunnan alueella. Parhaat mahdollisuudet tarjoavina alueina tulevat tarkastelussa esiin Kehätien eli Turun ohikulkutien varrella olevat Tuulissuon ja Avantin alueet sekä Vt 9:n ja Mt 204:n risteysalue Liedon asemanseudulla (kts. Liedon asemanseudun osalta kappale 5.3.3.).

Avanti sijaitsee strategisesti tärkeän liikenteellisen solmukohdan eli E18- ja Vt 10:n eli Hämeenlinnaväylän risteuksen tuntumassa. Työpaikkakeskittymä ja tilaa vievä kauppa ovat alueen kehittämisen tunnuspiirteet. Alue tulisi liikenteellisesti pyrkiä kytkemään jo olemassa olevaan Ravattulan kaupan keskittymään. Avantin alueella on runsaasti kaavoitettua kovapohjaista yritysalueetta. Teollisuusalueetta laajennetaan yleiskaavan mukaisesti lähivuosina Länsi-Avantin alueelle.

Tuulissuo on Liedon keskeinen teollisuustuotanto- sekä varastoalue, joka on laajenemassa uusille alueille. Kaavamuutoksilla turvataan tarvittaessa olevien yritysten laajentamisen mahdollistaminen sekä alueen ilmeen ja ympäristökuvan kohentaminen.

Pääskykallion ja Yrjöalhon kaavoitusalueet sijaitsevat Tuulissuon koillisosassa. Alueelle on suunniteltu työpaikkarakentamista. Ennen yritysrakentamista toteutuu alueella laaja kiviaineksen otto.

Kt 40:n Tuulissuon eritasoristeystä koskeva toimenpideselvitys sisältää kantatien suuntaisen rinnakkais tien rakentamisen Littoistentieltä Tuulissuon eritasoliittymään. Hankkeen mahdollistavan asemakaavan laadinta on vireillä.



Kuva 5.12. Littoinen sekä Avanti – Tuulissuon alueet osana Liedon yleiskaavaehdotusta 2020. (Lähde: Liedon kunta 2004).



Loukinainen

Loukinaisten keskusta-alue on yksi Turun kaupunkiseudun yleisen asemakaavallisen aatekilpailun kohteista, yksi Liedon kuudesta taajamasta ja voimakkaasti kehittyvä alue. Pääosa rakentamisesta on ollut omakotitaloja. Taajaman pääkadun Loukinaistentien varsi on rakentunut vain osittain eikä se hahmotu taajaman pääkaduksi. Myöskään Vt 10:n (Hämeentien), varsi ei ole rakentunut eikä ohikulkija huomaa kulkevänsä taajaman keskustan ohi (kuvat 5.13. ja 5.14.).

Kilpailualue, jonka pinta-ala on 30 ha, sijaitsee vilkasliikenteisen valtatie 10:n molemmin puolin kahden kasvavan liikekeskuksen, Ravattulan ja Liedon keskustan puolivälissä Loukinaisten ja Vanhalinnan historiallisten kyläyhteisöjen vierellä. Alue avautuu suoraan Aurajoen maaseutumaiseen kansallismaisemaan.

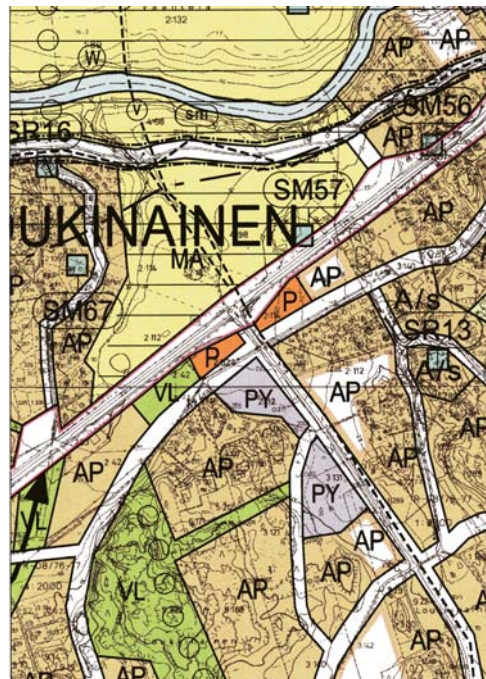
Kilpailualueelle ei ole laadittu osayleiskaavaa. Aluetta koskee Liedon yleiskaava 2020, jossa kilpailualueelle on esitetty valtatie eteläpuolelle varauksia pientalovaltaisille asuntoalueille sekä palvelujen ja hallinnon aluetta koulun laajentamista varten. Valtatie pohjoispuolella on maisemallisesti arvokasta Aurajokeen rajoittuvaa peltoaluetta ja varaus museotieksi merkityn Vanhan Härkätien ja valtatie yhdistävälle tielle. Tie rakennetaan vuosina 2004 – 05. Valtatie pohjoispuolella on myös muinaismuistokohteita: kivikautinen asuinpaikka, rautakautisia kalmistolöytöjä ja kuppikivi.

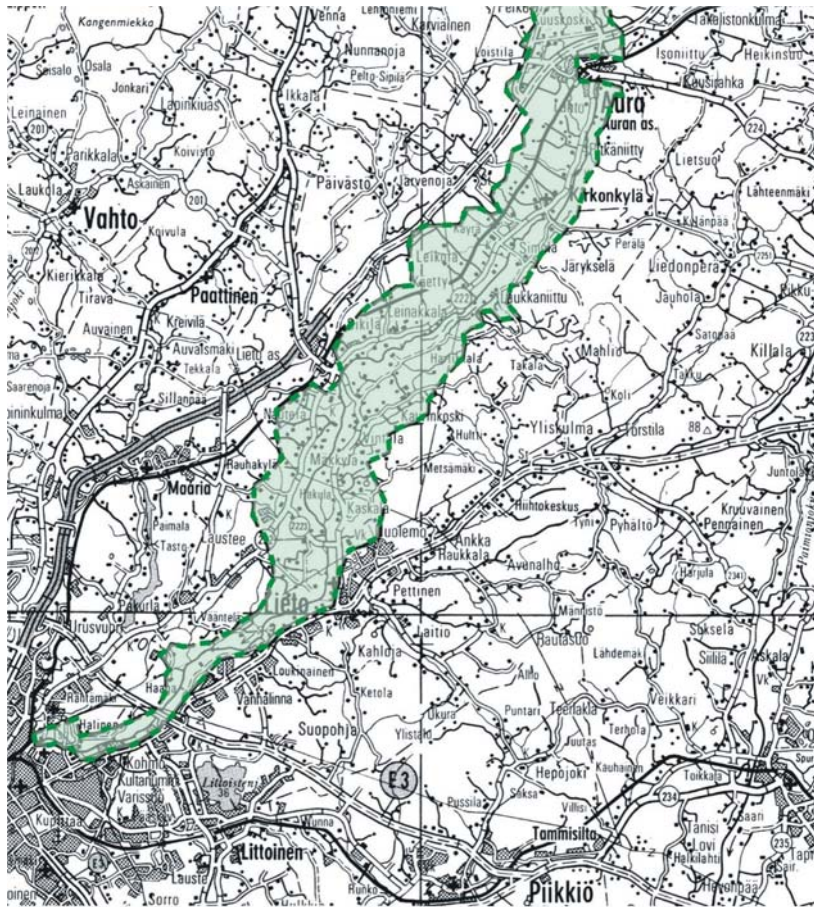
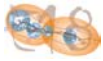
Kilpailun tarkoituksena on ollut

- Löytää kunnan sivutaajaman keskustaan soveltuva tiivis ja matala – ideologian mukainen asuinrakentamisen malli,
- Löytää alueen keskustalle eheyttävä, omaleimainen alueen arvokkaihin lähtökohtiin tukeutuva ilme,
- Varautua sivutaajaman palveluihin ja yhtenäiskouluun,
- Huomioida tehtävässä alueen rajautuminen Aurajoen kansallismaisema-alueeseen,
- Turvata valtatie toimiminen tehokkaana joukkoliikenneväylänä myös kasvavan liikenteen olissa, sekä
- Vähentää valtatie haittaa ympäristöön sopivalla tavalla.



Kuvat 5.13. ja 5.14. Ilmakuva Loukinaisten suunnittelukilpailualueesta ja alue osana Liedon yleiskaava 2020-aluetta. (Lähde: Liedon kunta 2004).





Aurajokilaakso

0 1 2 3 4 5 10 km

Kuva 5.15. Eteläosa Aurajokilaakson kulttuurimaisema-alueesta. (Lähde: Ympäristöministeriö 1992).

Ympäristölliset lähtökohdat

Kehittämialue sijaitsee osittain Aurajoen kulttuurimaisemaympäristössä. (Kuva 5.15.) Aurajokilaakso edustaa lounaiselle viljelyseudulle tyypillistä viljavan jokilaakson vanhaa ja vaurasta kulttuurimaisemaa. Aurajokilaakson kulttuurimaisema ulottuu aivan Turun kaupunkialueen reunoilta Pöytyän kirkonkylän pohjoispuolelle. E18-tien vaikutusalueella se sijoittuu Turun, Kaarinan ja Liedon alueille. Alueen maisemallinen arvo perustuu kauniiseen, vakiintuneeseen viljelymaisemaan ja edustavaan lounaissuomalaiseen maaseutuasutukseen.

Aurajoen varteen levittäytyvät laajat, melko tasaiset pellot, joita metsäiset kallioselänteet reunustavat. Jokivartta seurailevat kauniisti maisemaan sopivat vanhat tiet. Hyvin säilyneet pihapiirit vanhoine rakennuksineen, perinteiset kylämiljööt ja pari kartanoa luonnehtivat rakennettua ympäristöä. Kauniita näkymiä yli laakson avautuu metsänreunaa myötäileviltä teiltä ja mäenrinteiltä.

Maisemakuvaa vaurioittavat paikoin alueen poikki kulkevat valtatie, uusi asutus ja liikekeskukset.

Koillisesta lounaaseen virtaava Aurajoki paisuu matkallaan vajaan metrin levyisestä purosta yli kymmenen metriä leveäksi joeksi. Jokilaaksoon on kerrostunut paksulta hienoja maalajeja, kun taas ympäröivät kallioselänteet on meri aikoinaan kuluttanut paljaksi tai ne ovat vain ohuen maakerroksen peittämiä. Joki on uurtanut yläjuoksulla jopa kymmenen metriä syvän uoman paksuihin savikerroksiin.



Kallioselänleillä on kuivia mäntyvaltaisia kankaita, ja viljavat savikon on raivattu pelloiksi. Lehtoja on jäljellä vain jyrkimmillä joentöyräillä mm. Nautelassa ja alueen pohjoisosissa. Ympäristöä elävöittäviä laidunalueita on vielä paikoin jäljellä sekä jokistöyräillä että peltojen keskellä.

Esihistoriallisesta asutuksesta kertovat muun muassa alueelta löydetty rautakautiset kalmistot. Huomattava historiallinen nähtävyys, Liedon vanhalinnan muinaislinna kohoaa Aurajoen ja Hämeen Härkätien välissä. Vanhalinnan juurella on keskiaikainen piispankartano. Myös Liedon harmaakivikirkko on peräisin keskiajalta, jolloin asutus vakiintui kyliin.

Maisema-alueen eteläosassa historiallinen Hämeen Härkätie seuraa Aurajokea, ja niinikään jokivartta myötäillen kulkee koko alueen halki vanha Tampereentie. Museotienä oleva Vanhalinnan tie on pisin yhtenäinen, 3,4 km mittainen osuus Härkätietä, joka Turun seudulla on säilyttänyt ilmeensä. Idyllisiä kyläteitä on eri puolilla aluetta. Vanhaa tiestöä huonommin kulttuurimaisemaan istuvat uudet valtatiet risteysalueineen.

Asutus on nauhamaisesti viljelyalueen reunavyöhykkeillä ja rinteillä. Lounaiselle viljelyalueelle tyypillisiä perinteisiä pihapiirejä on paljon. Kylistä edustavin on Halisten ryhmäkylä, joka sijaitsee jyrkällä selänleällä hyvin näkyvällä paikalla alueen eteläosassa.

Uutta rakentamista on runsaasti mm. maisemakokonaisuuden eteläosissa Turusta Liedon kirkolle. Paikoin uudet taajamat muistuttavat asumalähiöitä.

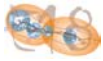
Kehittämisen reunaehdot ja suosituksia

Aurajoen kulttuurimaisema-alue on huomioitava aluetta suunniteltaessa siten, että uudet teollisuus- ja työpaikka-alueet istuvat kulttuurihistoriallisesti arvokkaaseen ympäristöön. Vaikka kulttuurimaisema-alue asettaa reunaehdot kehittämiselle, on se myös potentiaalinen alue matkailun ja vapaa-ajantoimintojen kehittämiselle.

Ympäristöteollisuutta voidaan kehittää edelleen Metsämäen ja Topinojan alueilla. Kaupallisia tienvarsi-palveluja voidaan kehittää keskitetysti Ravattula – Aurajoenlaakson kaupallisten palvelujen alueella, yhdistäen ne matkailutoimintojen kehittämiseen mm. Aurajoen kulttuurimaisema-alueella. Kehittämissä tulisi kuitenkin huomioida se, ettei suunniteltu kaupallisten palvelujen kehittäminen uhkaa olevia palveluja keskusta-alueilla.

Työpaikka-alueiden nykyisen tilanteen sekä laajenemis- ja kehittymismahdollisuuksien kannalta kunnan kannattaisi keskittää Liedossa voimavaransa nimenomaisesti Tuulissuo – Avantiin ja Asemanseutuun, joilla on mahdollisuudet laajentua myös toimitilamarkkinoiden kannalta merkittäviksi alueiksi.

Merkittävimmin Tuulissuo - Avantin työpaikka-alueiden liikenteelliseen tilanteeseen vaikuttaa Turun kehätien muodostavan ohikulkutien tuleva nelikaistaistaminen sekä liittymien ja rinnakkaisteiden rakentaminen. Järjestelyt parantavat aikanaan alueen saavutettavuutta, liikenteen sujuvuutta ja liikenneturvallisuutta. Järjestely lisää myös näiden alueiden vetovoimaisuutta sekä yritysten oman että työmatkaliikenteen kannalta. Liikenteellisesti merkittävä asia on myös Liedon ohitustie, joka parantaisi erityisesti työmatkaliikenteen yhteyksiä sekä Tuulissuo – Avantin että Yliskulman suuntaan. Parempia joukkoliikennedyhteyksiä tarvittaisiin erityisesti Tuulissuo – Avantin alueelle sekä yleisesti kunnan poikittaistieverkolle.



5.2.5 Helsingintien varsi



Helsingintien varsi muodostaa Turku – Kaarina – Piikkiö – keskusvyöhykkeen ja koostuu monimuotoisista työpaikka- ja asuinalueista sekä kaupallisten palveluiden alueista. Kupittaa, Turku Science Park ja Biolaakso profiloituvat tieteen, tutkimuksen, huippuosaamisen ja uuden toimistorakentamisen alueeksi.

Skanssin ja Piispanristin suunnittelua on viety eteenpäin Turun ja Kaarinan kaupunkien yhteistyönä. Kaavan tavoitteena on rakentaa korkeatasoinen asuinalue Helsingin valtatie ja Uudenmaantien väliin Turun Skanssiin sekä Uudenmaantien Kairiskulman väliin Kaarinan Piispanristille. Skanssi ja Piispanristi ovat myös merkittäviä, uusia ja uusiutuvia työpaikka-alueita. Skanssi profiloituu tulevaisuudessa koko itäisen Turun keskuksiksi ja tiiviiksi kaupunkimaiseksi alueeksi. Skanssin alue on myös ollut Turun kaupunkiseudun yleisen asemakaavallisen aatekilpailun kohde ja kehittämisaalue. Uudenmaantien varsi kuuluu osaksi joukkoliikenteeseen tukeutuvaan keskusakseliin Turusta Piikkiöön.

Kaarinantien teollisuusalue ja Nummenniityn monipuolinen perustyöpaikka- ja kaupallisten palveluiden alue eli Kaarinanportti sijaitsevat Piispanrististä itään. Nummenniitty profiloituu Kaarinan pääliittymäksi ja alueen liikenteelliseksi solmukohtaksi E18-tien ja seututie 180:n risteysalueella.

Kaarinassa halutaan tiivistää keskustaa ja luoda yhdistettyjä asuin- ja työpaikka-alueita. Voivalan alue profiloituu merelliseksi Kaarinaksi, merellisyyden hyödyntämisaalueeksi, jossa yhdistetään ranta-alueella pientaloasuminen ja rannan yleinen virkistyskäyttö. Voivalan ranta-alue on ollut myös Turun kaupunkiseudun asemakaavallisen aatekilpailun kohdealue, painopisteenä uudentyyppinen pientaloasuminen.

Piikkiön kuntapiloteissa on tarkasteltu kunnan keskeisten työpaikka-alueiden eli Raadelman, Kirismäen ja keskustan kehittämismahdollisuuksia. Raadelmaa pyritään kehittämään ja profiloimaan bio- ja kasvi-alan tutkimus- ja tuotanto- sekä korkean teknologian suunnittelu- ja tuotantoyritysten alueeksi Turun ja Kaarinan teknologiapainotteisten yritysalueiden jatkona. Kirismäen liittymäalue sijaitsee liikenteellisessä solmukohtassa E18-tien ja Turun Ohitustien risteyksessä. Alue profiloituu koko Turun seudun kaupunkivyöhykkeen alueelliseksi portiksi. Alueella on hyvät lähtökohdat toimintojen kehittämisaalueena sekä Piikkiön Portin eli kaupallisen keskuksen kehittämiskohteena.



Kupittaa, Turku Science Park, Biolaakso

Kupittaa on Turun seudun keskeisin toimisto-, tutkimus- ja koulutusalue. Alueeseen kohdistuu suuria odotuksia ja rakentamispotentiaalia on vielä paljon.

Kupittaa niveltyy osaksi Turku Science Parkia, joka on varsinaissuomalaisen innovaatioympäristön ydin. Tiedepuisto kokoaa yhteen yritysten, kolmen yliopiston, maan suurimman ammattikorkeakoulun sekä tutkimuslaitosten vahvuudet. Tiedepuiston tehtävänä on edistää osaamisen hyödyntämistä ja yritysten kilpailukykyä sekä synnyttää uutta liiketoimintaa erityisesti tieto- ja viestintäteknologian sekä bioteknologian painopistealueilla. (Kuva 5.16.)

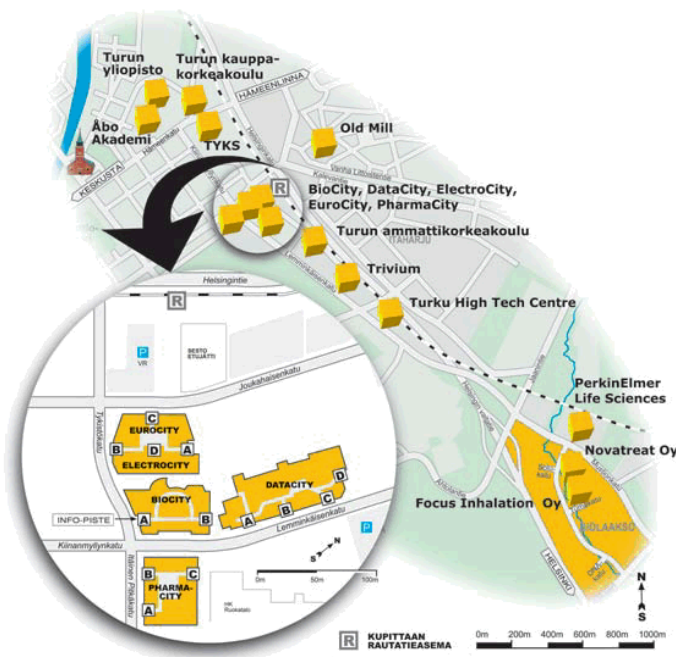
Turun Biolaakso on alueena vasta muodostumassa, mutta sen kehittymismahdollisuudet osana Turun Science Parkia ovat hyvät. (Kuva 5.17.) Biolaakson pohjoisosaan suunnitellaan 16-kerroksisen tornin rakentamista, pääasiassa tutkimus- ja toimistotiloja varten. Bioalojen yrityksille taustatukea antaa Turun Biolaakso Oy, joka rakentaa tuotanto- ja tuotekehitystiloja alan yrityksille, kehittää bioalojen toimintaedellytyksiä ja koordinoi yhteistyötä.

Skanssi ja Piispanristi

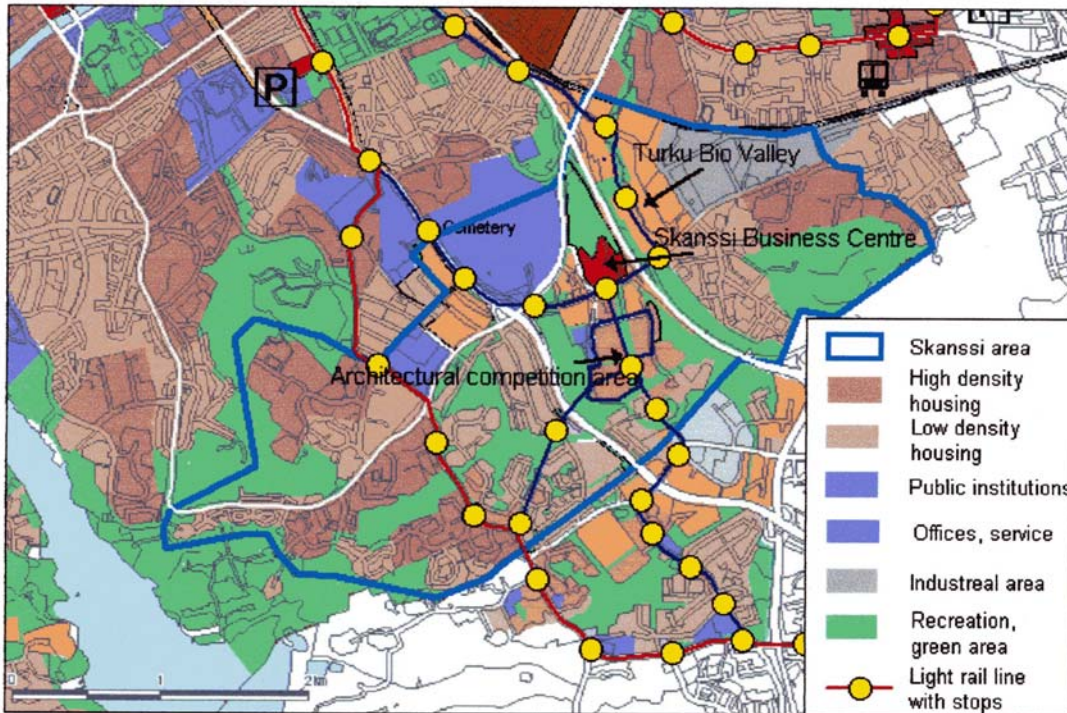
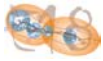
Biolaakson alueeseen liittyy Skanssin liittymän alue, joka on vielä rakentamatonta. Alue kuuluu Skanssin suuralueeseen, joka on yleiskaavassa Turun merkittävin täydennysrakennusalue ja johon on sijoitettu koko itäisen Turun keskus.

Tulevaisuudessa suuralueen itäosa on tiivistä kaupunkimaista rakennetta. Uudenmaantien varteen muodostuu tehokkaaseen joukkoliikenteeseen tukeutuva keskusakseliin sisältyvä alue, jonka palveluväestö on poikkeuksellisen hyvä. Skanssin itäosat rakennetaan pientalovaltaisina. Skanssiin tulee lisäksi uusien työpaikkojen korkealaatuinen ja tiivis alue.

Suunnitelmien mukaan Skanssin asukasmäärä on vuonna 2030 18.000 (vuonna 2000 14.000) ja työpaikkoja alueella on vuonna 2030 3.500 (vuonna 2000 800). Visio alueen maankäytöstä vuonna 2020 on esitetty kuvassa 5.18. (Turun yleiskaava 2020)



Kuvat 5.16. ja 5.17. Turku Science Park ja Biolaakson aluetta. (Lähde: Turun kaupunki 2004).



Kuva 5.18. Visio Skanssin alueen maankäytöstä 2020. (Lähde: Turun kaupunki 2004).

Skanssin ja Piispanristin osayleiskaava

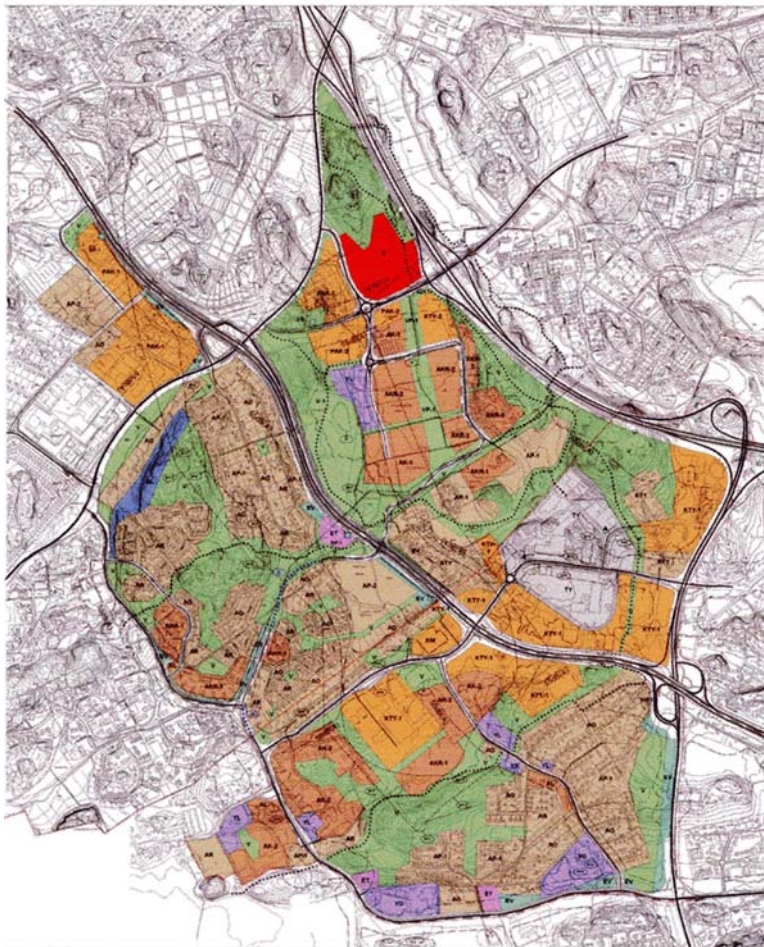
Turun ja Kaarinan kaupungit ovat laatineet yhdessä Skanssin ja Piispanristin osayleiskaavan. Kaarinassa Uudenmaantien pohjoispuolella suunnittelualue on uusiutuvaa yritysalueita. Poikluoman pientaloalue muodostaa kaava-alueen kaakkoisosan. Kairiskulman kerrostaloalue on suunnittelualueen lounaisosassa. Uudenmaantien, Poikluoman, Kairiskulman ja Kairiskulmantien rajoittamalla sorakuoppien ja entisen panimon alueella on maankäyttö uudistumassa asuin- ja yritysalueeksi. (Kuva 5.19.)

Kaavan tavoitteena on rakentaa korkeatasoinen asuinalue Helsingin valtatie ja Uudenmaantien väliin Turun Skanssiin sekä Uudenmaantien Kairiskulman väliin Kaarinan Piispanristille. Skanssi ja Piispanristi ovat myös merkittäviä, uusia ja uusiutuvia työpaikka-alueita.

Turussa suunnittelualue on Uudenmaantien, Kaarinan rajan, Helsingin valtatie ja suunnitellun Skarpakullantien rajoittamalta osalta pääasiassa rakentamatonta ja asemakaavoittamatonta aluetta. Rakennetut Koivulan ja Haritun alueet ovat suunnittelualueen osana jotta että liikenne- ja palveluverkkoa voidaan kehittää kokonaisuutena.

Skanssin kilpailualue

Skanssi on myös ollut Turun kaupunkiseudun yleisen asemakaavallisen aatekilpailun kohdealue, jolla kaupunkimaista, tiivistä ja ehyttävää asuntorakentamista pyritään ohjaamaan kaupunkiseudullisen keskusakselin varteen. Kilpailun tarkoituksena on löytää korkeatasoinen yleiskaavalliseen ajatteluun perustuva suunnitteluratkaisu pohjaksi alueen tulevalle asemakaavoitukselle ja rakennussuunnittelulle. (Kuvat 5.19., 5.20. ja 5.21.)



Kuva 5.19. Skanssin ja Piispanristin osayleiskaava. (Lähde: Turun kaupunki ja Kaarinan kaupunki 2004).

Alue sisältyy Turun ja Kaarinan kaupunkien yhdessä laatimaan Skanssin ja Piispanristin osayleiskaavaehdotukseen. Suunnittelukohteena on ollut Helsingintien, hautausmaan ja Uudenmaantien välinen vielä asemakaavoittamaton pääasiassa kaupungin omistuksessa oleva peltoalue, jonka pinta-ala on noin 17 ha. Maisemallisen selkärangan alueelle muodostavat kilpailualueen lounaispuolisen Skanssin harjun jäänteiden ja koillispuolisen Helsingin moottoritien suuntaa noudattelevan metsäisen mäkialueen väliin jäävä avoin peltotila.

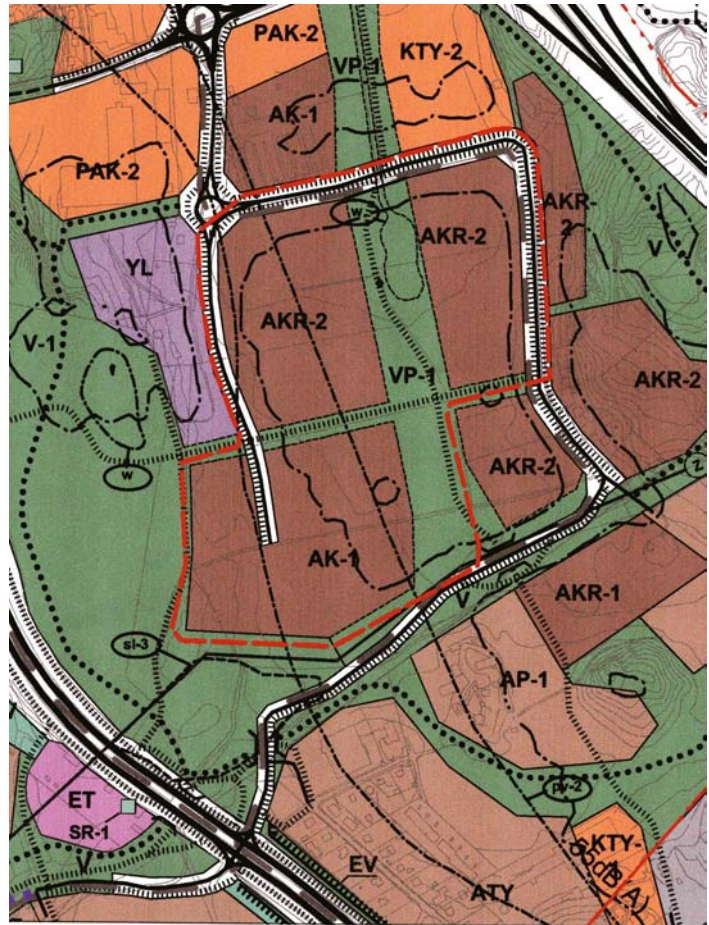
Skanssin kilpailualue muodostaa tällä hetkellä lähialueiden asukkaille merkittävän ulkoilualueen. Turun yleiskaavassa alueella on keskeinen asema Kaarina – Turku – Raisio – Naantali kaupunkiakselin tiivistävässä yhdyskuntarakenteessa. Tavoitteena on ollut löytää korkeatasoisia ratkaisumalleja Skanssin alueen asemakaavoitukselle sekä korttelitasoiselle asuinympäristön toteutussuunnittelulle. Lisäksi tavoitteena on ollut saada alueesta vetovoimainen asuntoalue, jonka laadulliset ominaisuudet kasvavat paikan ja arkkitehtuurin tarjoamista mahdollisuuksista.

Ratkaisuissa on tullut tavoitella ajallisesti kestävää ja kaikilta muiltakin ominaisuuksiltaan kestävästä kehityksen mukaista kaupunkiympäristöä. Ympäristön suunnittelussa on myös tullut ottaa eri liikkumismuotojen toimivuus ja turvallisuus sekä liikenteen haittojen minimointi suunnitteluosioiksi. Hyvin keskeisenä erityistavoitteena on ollut elämäntapa- ja elämäntyyliin perustuva malliasuntoalue, jolla voidaan asua koko elämäntien läpi.

Samaan kortteliin on voinut sijoittaa erityyppistä asumista kerrostaloista pientaloihin tiiviin ja matalan asuntorakentamisen hengessä. Esteettömyys kaikissa muodoissaan on ollut yksi kilpailun lähtökohdista.



Kuvat 5.20. ja 5.21. Ilmakuva Skanssin kilpailualueesta ja ote Turun yleiskaava 2020:sta Skanssin kilpailualueelta. (Lähde: Turun kaupunki 2004).



MK 1:4000

Kaarina

Kaarinassa yhdyskuntarakenteen painopiste on Uudenmaantien varressa, jossa kaarinalaisista asuu lähes kaksi kolmasosaa. Littoisissa, moottoritien pohjoispuolella, asuu noin neljännes kaarinalaisista. Lähivuosien asuntorakentaminen keskittyy Uudenmaantien ja Kuusistonsalmen väliselle alueelle. Merkittävimmät työpaikka-alueet ovat Helsingin valtatievarressa sekä keskustassa ja Piispanristillä. Kaarinan läpi kulkee E18-tie ja rautatieyhteys Helsinkiin. Kaarinasta alkaa myös Turunmaan saaristoon johtava tie.

Kaarinaan kuuluu mantereen lisäksi Kuusiston saari ja merenrantaa noin 40 km. Kaarinan strategian yksi kriittinen menestystekijä on "merellisyden hyödyntäminen". Sillä tarkoitetaan rantojen ja rantoja lähellä olevien alueiden hyötykäyttöä sekä vapaa-ajanviettoon että asumiseen. Toisaalta tarkoituksena on tarjota hyviä asuinpaikkoja Kaarinan keskustan, Turun keskustan sekä Helsingin valtatievarressa olevien työpaikkojen läheltä. Merenläheisiä asuinalueita rakennetaan Kuusistonsalmen pohjoisrannalle, keskustaan, Voivalaan ja Lemunniemelle.

Kaarinantie ja Nummenniitty

Kaarinantien teollisuusalue sijaitsee Piispanrististä itään E18-tien varrella. Kaarinan teollisuusalueelta edelleen itään sijaitsee Nummenniitty, jossa on monipuolinen perustyöpaikka- ja kaupallisten palvelujen alue – Kaarinanportti. Nummenniitty profiloituu myös Kaarinan kunnan pääliittymäksi ja liikenteelliseksi solmukohdaksi E18-tien ja seututie 180:n risteysalueella, jolla on vielä runsaasti laajenemisvaraa. Alu-



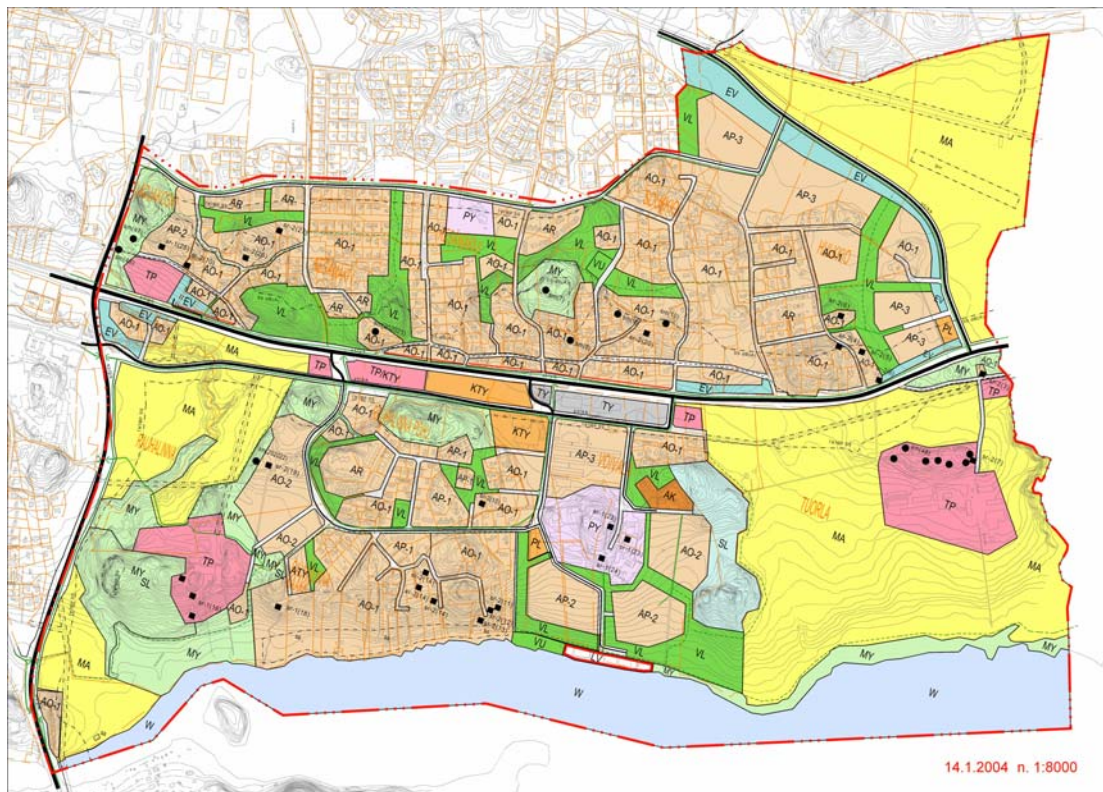
elle on laadittu Kaarinanportin yritysalueen asemakaava, joka mahdollistaa noin 40 000 k-m² suuruisen liikekeskuksen rakentamisen tilaa vievää kauppaa varten.

Voivalan osayleiskaava ja Voivalan ranta -kilpailualue

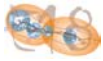
Voivalan osayleiskaavan suunnittelualue käsittää Kaarinan Rauhalinnan, Voivalan ja Tuorlan alueet Uudenmaantien eteläpuolella sekä Ladjakosken, Kuhilaspellon, Soukkion ja Hulkkion alueet Uudenmaantien pohjoispuolella. Suunnittelualueen pinta-ala on noin 510 ha. Laaditun osayleiskaavan tarkoituksena on ollut selvittää mahdollisuuksia täydentää olemassa olevaa yhdyskuntarakennetta Kaarinan keskustan ja palveluiden lähellä.

Voivalan ranta on ollut yksi Turun kaupunkiseudun yleisen asemakaavallisen kilpailun kohdealueista. Alue sijaitsee Uudenmaantien ja Kuusistonsalmen välissä, noin 2,5 km Kaarinan keskustasta itään. Alueella toimii vanhainkoti ja sosiaalialan oppilaitos. Paikalla on myös väistyvää kasvihuoneitoimintaa sekä rakentamatonta yritysalueita. Nykyisessä asemakaavassa rakentamattomat pellot ovat yleisten rakennusten aluetta ja kasvihuoneet teollisuusaluetta.

Voivalan kilpailualueen lähiasukkaat mieltävät alueen kulttuurihistoriallisesti ja maisemallisesti hyvin arvokkaaksi. Meren läheisyys muodostaa laatutekijän ja tästä johtuen mm. ranta-alueen säilyttäminen ja kehittäminen kaikkien käyttöön on ollut tärkeää. Kilpailun tavoitteena on ollut kehittää tiivis pientaloalue, jolle sijoitetaan sekä erillispientaloja että kytkettyjä pientaloja tai pientaloryhmiä. (Kuvat 5.22. ja 5.23.)



Kuva 5.22. Voivalan osayleiskaava. (Lähde: Kaarinan kaupunki 2004).



Kuva 5.23. Ilmakuva Voivalan ranta –kilpailualueesta. (Lähde: Kaarinan kaupunki 2004).

Piikkiö: Raadelma, Kirismäki ja Keskusta

Piikkiön kuntapilotissa on tarkasteltu kunnan keskeisten uusien työpaikka-alueiden eli Raadelman ja Kirismäen sekä keskustan kehittämismahdollisuuksia. E18-moottoritien Raadelman liittymäalue sijaitsee muutaman kilometrin etäisyydellä Piikkiön keskustasta. Alueelle pyritään ohjaamaan ensisijaisesti bio- ja kasvibioalan tutkimus- ja tuotantoyrityksiä sekä korkean teknologian suunnittelu- ja tuotantoyrityksiä. Liittymäalueen eteläpuolelle Raadelmaan rakentuu parhaillaan korkeatasoisia merenrantaan tukeutuvia asuntoalueita.

Kirismäen liittymäalue sijaitsee E18-moottoritien ja Kehätien eli Turun Ohikulkutien risteysalueella tärkeällä liikenteellisellä solmukohtalla kahden kilometrin etäisyydellä Piikkiön keskustasta. Alue on suurimmalta osalta rakentamaton. Sijainti liikenteen solmukohtassa antaa alueelle kehityspotentiaalia. Liittymä profiloituu myös seudun alueelliseksi portiksi. Aikaisemmin alueen kehittämistä on suunniteltu pilotiprojektin avulla E18 Yhteistyöprojektin (E18 Co-operation Project) yhteydessä. Pilotihankkeen avulla aluetta pyritään kehittämään edelleen. Alueesta voidaan kehittää monipuolinen työpaikka-alue, jossa yhdistyvät tuotannolliset ja kaupalliset aluevaraukset Piikkiön keskustan taajamarakenteeseen liittyen ja taajama-alueen jatkeena.

Kehittämisen reunaehdot ja suosituksia

Aluekokonaisuutta tulisi kehittää niin, että eri osa-alueiden toiminnot tukevat toisiaan eivätkä alueet kilpaile keskenään. Piikkiön Kirismäellä on erityistä kehityspotentiaalia, koska se sijaitsee tärkeässä liikenteellisessä solmukohtassa paikassa, jossa E18-tien eteläinen haara ja pohjoinen kehätieosuus yhdistyvät. Yhteistyö Biolaakson sekä puutarhatutkimuslaitoksen kanssa on tärkeää kehitettäessä Raadelmaa bio- ja biokasvi- sekä korkean teknologian suunnittelu- ja tuotantoalueeksi. Raadelman alueen matkailullista kehittämispotentiaalia kasvattaa myös Tuorlan maatalousoppilaitoksen ja Turun yliopiston Tuorlan observatorion läheisyys.

Visiot uusien asuin- ja työpaikka-alueiden sisällöstä:

Raadelma

- Raadelman alue Piikkiönlahden rannalla on rakentumassa korkeatasoiseksi, merelliseksi asuinalueeksi valtakunnallisesti merkittävään kulttuurimaisemaan. Raadelman liittymän tuntumaan syntyvän työpaikka-alueen markkinoinnissa voidaan hyödyntää alueen positiivista imagoa.
- Raadelman liittymän pohjoispuolinen alue profiloituu laadukkaana, huipputeknologiayrityksiä houkuttelevana työpaikka-alueena.
- Liittymän kaakkoispuolelle sijoittuva työpaikka-alue soveltuu hyvin huoltoasema- ja siihen liittyvään kaupalliseen toimintaan ja palvelee ohikulkijoiden lisäksi Raadelman asuinalueen asukkaita. Sektori sisältää ympäristöhäiriötä aiheuttamattomia työpaikkatoimintoja. Alueen kautta on tulevaisuudessa

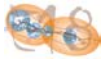


mahdollista linjata tieyhteys Pukkilan alueelle, mikä liittäisi Pukkilan liikenteellisesti paremmin E18-tien kehityskäytävään.

- Liittymän lounainen sektori on toistaiseksi reservialuetta.

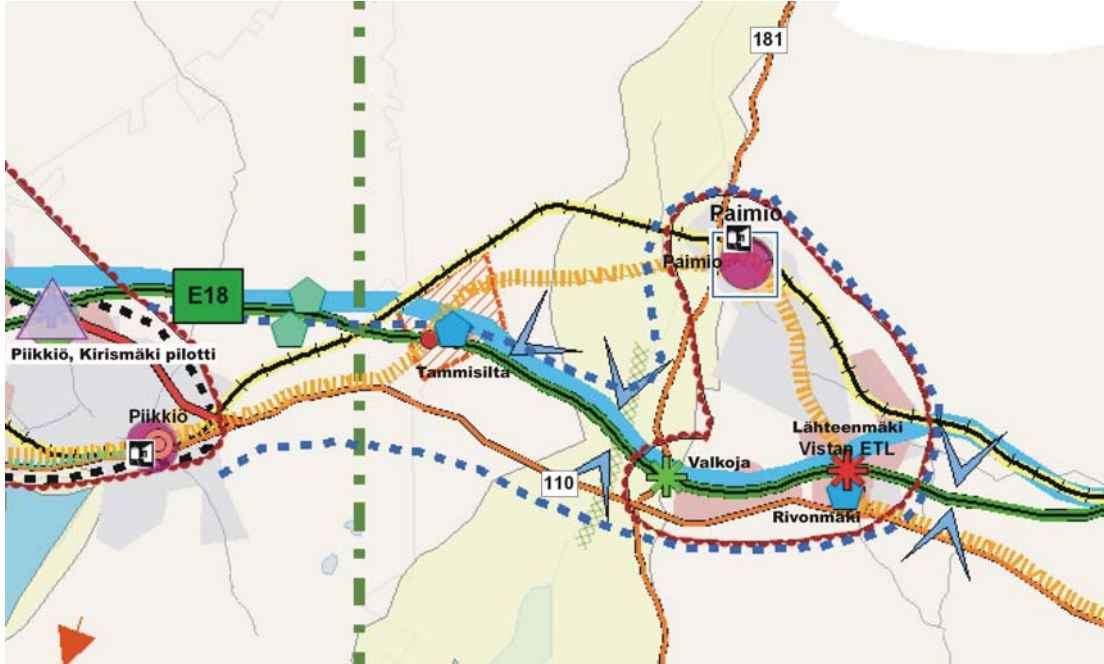
Kirismäki

- Piikkiön Portti on moottoritien ja ohikulkutien risteyskohtaan sijoittuva palvelualue, jonne sijoittuu kaupallisia palveluja sekä matkailu-, majoitus-, ravintola- ja huoltoasemapalveluja.
- Piikkiön portin ja Kirismäen asuinalueen väliin sijoittuu työpaikka-alue, joka profiloituu vihreänä liike- ja toimistorakennusten sekä ympäristöhäiriötä aiheuttamattomien teollisuusrakennusten alueena: yrityspuistona.
- Kirismäen liittymän eteläinen ja itäinen sektori kehittyvät samanaikaisesti, mutta sisällöltään erilaisin painotuksin. Eteläinen sektori sisältää pääasiassa liike- ja toimitilarakentamista, itäinen sektori profiloituu ensisijaisesti teollisuus- ja varastoalueeksi.
- Kirismäen liittymän läntinen sektori on avointa maisematilaa, josta voidaan jalostaa laaja ympäristötaiteen alue. Sektoriin avautuu hyvin näkymiä sekä moottoritieltä että ohikulkutieltä.
- Maisemataidekentän taustalle sijoittuu ”Turun portiksi” Kirismäen ideasuunnitelmassa nimetty yrityspuisto, joka toimii eteläisen sektorin jälkeen rakentavana liike- ja toimitilakeskittymänä.
- Kirismäen liittymän läntinen sektori toimii ohikulkutien eteläpuolen liike- ja toimitilarakentamisen reservialueena ja pohjoisen sektorin Raadelman itäosan teollisuusalueen mahdollisena laajennusalueena. Mahdollinen oikorata alueen pohjoispuolella muodostaa selkeän rajan teollisuusrakentamiselle.



PIIKKIÖ – SUOMUSJÄRVI MAISEMAJAKSO

5.2.6 Paimio



Paimion kehittämisaluekokonaisuus E18-tien läheisyydessä profiloituu monipuolisten työpaikka- ja liittymäalueiden kokonaisuudeksi, ainoastaan Tammisillan työpaikka- ja liittymäalue sijaitsee muusta kokonaisuudesta erillään alueen länsiosassa. Muita liittymäalueita ovat Valkoja alueen keskellä ja Vista idässä. Nykyisiä työpaikka-alueita alueella ovat

- ✚ Tammisilta, joka profiloituu liiketila- ja matkailualueeksi sekä monipuoliseksi liikennepalvelukeskukseksi,
- ✚ Lähtenmäki Vistan liittymän pohjoispuolella, joka profiloituu teollisuus-, liiketila- ja koulutusalueeksi, sekä
- ✚ Rivonmäki Vistan liittymän eteläpuolella, joka profiloituu toimitila- ja teollisuusalueeksi

Liittymistä Valkoja profiloituu maisemaliittymäksi.

Potentiaalisia työpaikka-alueiden laajenemissuunnat liittyvät jo olemassa oleviin alueisiin. Mahdollisia uusia alueita ovat:

- ✚ Keskusta, radan pohjoispuoli
- ✚ Rivonmäki itäinen Vistan liittymän kaakkoislohkossa Iso-Iivarintien itäpuolelle
- ✚ Husontie valtatie 110:n eteläpuolella ja Husontien itäpuolella
- ✚ Vähä-Rivonmäki moottoritien pohjoispuolella Rivonmäen teollisuusaluetta vastapäätä
- ✚ Karhunoja rautatien itäpuolella Ylä-Vistan teollisuusaluetta vastapäätä radan toisella puolella
- ✚ Kaunismäki, radan pohjoispuoli.

E18-tie halkoo Paimiota itä-länsisuunnassa. Tiemaisemassa vaihtelevat Paimiolle tyypilliset avoimet maisematilat sekä jyrkät metsäiset ja kallioiset mäki-alueet. Maisemakokonaisuus on rytmikäs: avoin ja suljettu, pelto ja kalliainen metsä. Tie kulkee maalaismaisemassa, viitteet rakentamisesta itse moottoritietä, sähkölinjaa sekä muutamia maalaistaloja lukuun ottamatta ovat vähäisiä.

Paimionjokilaakson ja Paimionjoen – Tarvasjoen kulttuurimaisemien lisäksi ympäristöllisiin arvoihin kuuluvat Rivonmäen ja Palomäen pohjavesialue sekä Katinhäntä-Rekottilan luonnonsuojelualue.



Paimion E18-pilottiprojekti

Paimion kaupungin keskustan aluetta halkovat vesi-, rauta- ja maantiet. Liikenneväylien merkitys on ajan myötä muuttunut eikä esim. keskustaajaman läpikulkeva junaliikenne pysähdy Paimiossa. Paimion tieverkon muodostavat itä-länsisuunnassa E18-moottoritie ja sen rinnakkaistienä toimiva seututie 110. Vanhan ykköstiien luonne on muuttunut paikallisesti merkittäväksi vaihtoehtoreitiksi.

Joukkoliikenne tukeutuu tehokkaaseen Salo – Paimio – Turku linja-autoliikenteeseen. Turun kaupunki-seudun seudullisen joukkoliikenteen tulevaisuuden kehityksessä avainasemassa on suunnitellun lähijunayhteyden aikaansaaminen välille Naantali – Salo. Paikallisjunaliikenteen asema Paimiossa tehostaisi kaupungin yhteyksiä lähiseudulle ja helpottaisi mm. työpaikkaliikennettä.

Paimion E18 paikallisen kohdesuunnitelman ”Paimion työpaikka-alueet osana E18 kehityskäytävää” tavoitteena on ollut täsmentää seudullisten suunnitelmien tavoitteita ja antaa lähtökohtia kaupungin maankäytön suunnittelulle ja elinkeinopolitiikalle. Paikallinen kohdesuunnitelma konkretisoi seudullisia selvityksiä ja suunnitelmia. Hankkeessa on erityisesti kartoitettu E18-tien lähialueiden tulevaisuuden kehittämismahdollisuuksia. Selvitysalueeseen kuuluvat kaikki Paimion kaupungin nykyiset työpaikka-alueet: Lähteenmäki, Rivonmäki, Sähköyhtiöntien alue, Ylä-Vista ja Tammissilta.

Paimioon on kolme liittymää E18-moottoritieltä. Tammissillan liittymä on läntisin liittymä, jonka kautta on luonteva reitti mm. Paimiosta Turkuun. Valkojan liittymä Paimionjokilaaksossa on puoliliittymä ja palvelee vain Turun suuntaan liikennöiviä. Vistan liittymä on Paimion itäisin liittymä, joka palvelee keskustaa sekä asuin- ja työpaikka-alueiden liikennettä.

E18-tie halkoo Paimiota itä-länsi suunnassa. Tiemaisemassa vaihtelevat Paimiolle tyypilliset avoimet maisematilat sekä jyrkät metsäiset ja kallioiset mäki-alueet. Lännestä Paimion alueelle tultaessa ensimmäinen avoin maisematila on Varsojan alueella Tammissillan liittymän luona. Avointa maisemaa hallitsevat sähkölinjat, liikennepalvelukeskus sekä tien liittymärampit.

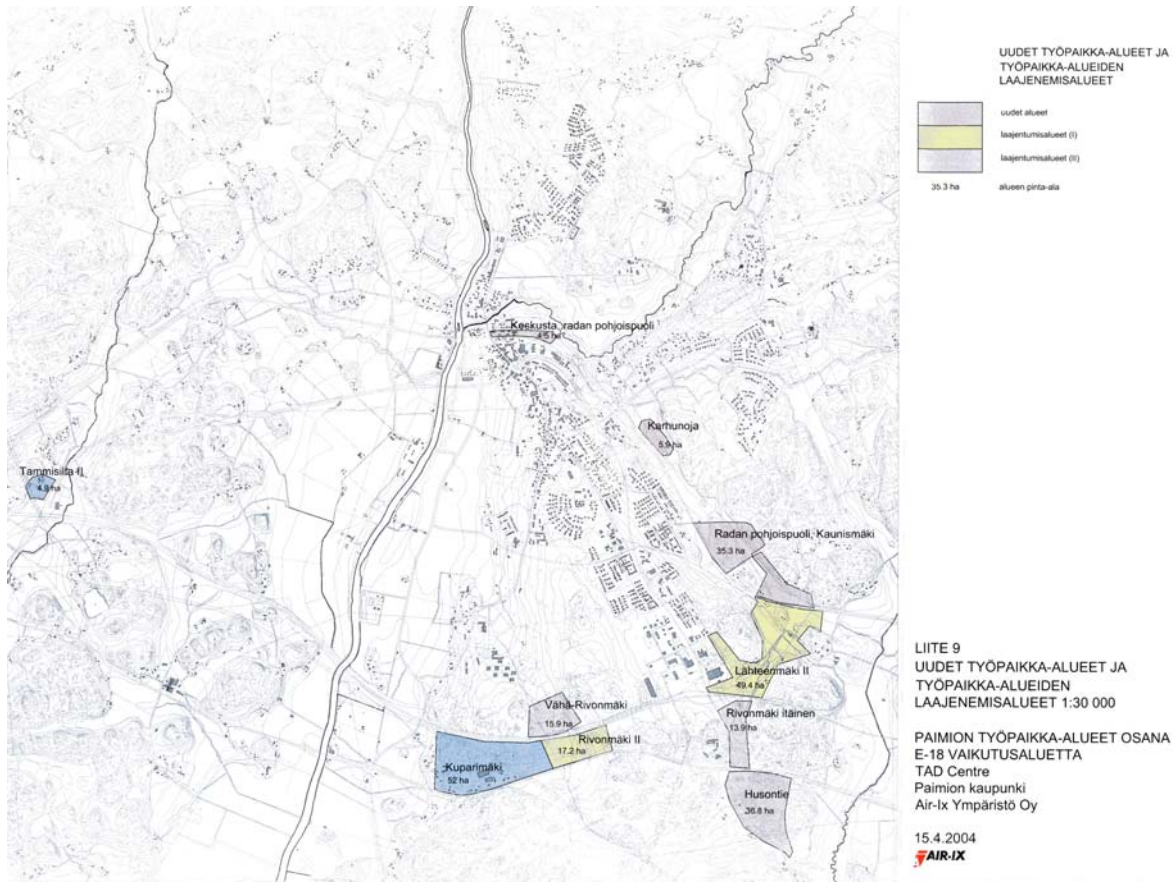
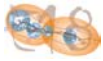
Lyhyen metsäisen jakson jälkeen avautuu laaja Paimionjokilaakso, jota pitkin avautuvat pitkät näkyvät metsien rajaamalle peltoaukealle. Voimalinja häiritsee maisemakokonaisuutta ja Valkojan liittymän rampin alue on maisemallisesti jäsentymätöntä.

Jokilaakson jälkeen tie kulkee Vistan eteläpuolen harjualueella metsäisessä ympäristössä. Kallioleikkaukset rajaavat tien. Vistan liittymä soveltuu luontevasti tiemaisemaan. Liittymän jälkeen tie jatkaa kulua mäki-alueella halkaisten komean Katinhännän kalliomäen. Leikkauksen jälkeen aukeaa Vainionojan kapeampi avoin peltotila. Tiemaisema muuttuu jälleen metsäiseksi, kun väylä kulkee mäenharjanteelta toiselle. E18 ylittää vinosti rautatien. Metsäisen taipaleen jälkeen tie kulkee Pitkäportaan alueella jälleen Pitkäportaan ja Ahteenojan avoimeen maisematilaan.

E18-väylän maisemakokonaisuus Paimion alueella on rytmikäs: avoin ja suljettu, pelto ja kallioinen metsä antavat maisemalle jännitettä. Tie kulkee maalaismaisemassa, viitteet rakentamisesta itse moottoritietä, sähkölinjaa sekä muutamia maalaistaloja lukuun ottamatta ovat vähäisiä. Tien varrelle osuu komea Paimiojokilaakso sekä joitakin komeita yksittäisiä maalaistaloja ja puita.

Olemassa olevat työpaikka-alueet, kehittämispotentiaalit, reunaehdot ja suosituksia

Tammissillan liittymä ja teollisuusalue sijaitsee E18-tien pohjoispuolella. Etäisyyttä Paimion keskustaan on muutama kilometri. Tammissilta on tärkeä keskustan ulkopuolella oleva kaupan keskittymä, jossa on tällä hetkellä monipuolinen liikennepalvelukeskus. Tammissillan alueelle on laadittu palvelutoimintoja sisältävä asemakaava. Tammissilta profiloituu liiketilojen alueeksi. Liiketiloja olisi järkevä profiloida palvelumaan liikennepalveluita sekä tilaa vievää kauppaa, jotta alueesta ei synny suoranaista kilpailijaa keskustan palveluille.

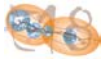


Kuva 5.24. Paimion uudet työpaikka-alueet ja työpaikka-alueiden laajenemisaueet. (Lähde: Paimion kaupunki 2004).

Lähteenmäen teollisuusalue Vistan moottoriteliittymän pohjoispuolella on Paimion tärkeimpiä teollisuusalueita. Alueen sijainti Turku – Salo seudulla on keskeinen. Alue on rakennettu lähes kokonaan yksittäisiä tontteja lukuun ottamatta. Alueen läpi kulkeva Iso-Iivarintie on luonteeltaan kaupungin keskustaan vievä, asuinalueita palveleva reitti. Teollisuusrakennukset jäävät puuston suojaan. Alueen sijaintiin liittyy potentiaalia, mutta alue vaatii kehittämistä ja markkinointia. Alue profiloituu teollisuus-, liiketila- ja koulutusalueeksi. Olevan ja vahvan teollisuusalueen luonne kannattaa säilyttää ja hyväksikäyttää mahdollisissa laajennuksissa ja markkinoinnissa.

Rivotmäen työpaikka-alue sijaitsee moottoritien ja seututie 110:n välissä Vistan liittymän eteläpuolella. Alueella on tällä hetkellä vain Hotelli Valtatie 1, polttoaineen kylmäjakeluasema, kartingrata sekä ajo-harjoittelurata. Paikka on sijainniltaan, näkyvyydeltään ja liikenteeltään keskeinen. Alueella on teollisuusaluevaraus ja työpaikka-alueen kaavateiden rakentaminen on aloitettu. Alue profiloituu teollisuus- ja toimitilojen alueeksi. Alueen asemakaavassa tavoitellaan edustavaa ja ulospäin näyttävätyvää yritys- ja liikerakentamista.

E18-tiehen liittyvien lähialueiden käyttöä rajoittavat liikenneväylävarausten lisäksi Paimionjoen maisema-alue, Rivotmäen ja Palomäen pohjavesialue, suurjännitelinja sekä Katinhäntä - Rekottilan luonnonsuojelualue. Valtakunnallisesti merkittäviä kulttuurihistoriallisia ympäristöjä alueella ovat Paimionjoen kulttuurimaisema sekä Paimionjoen - Tarvasjoen kulttuurimaisema, johon kuuluu myös Hämeen Härkätie.



Paimion kulttuurihistorialliset ympäristöt luovat potentiaalia matkailun ja vapaa-ajantoimintojen kehittämiseksi. Meneillään oleva maankäytön kehityskuvatyo luo hyvän pohjan koko kunnan maankäytön kehittämiseksi kokonaisuutena.

Tammisillan liittymä on jo näkyvästi profiloitunut liikennepalveluiden alueeksi, jonka rakentamista on järkevä jatkaa. Palvelujen tulisi painottua selkeästi liikenteen palveluun, jotta alue ei kilpaile Paimion keskustan kanssa. Maisemakokonaisuus rajoittaa rakentamista suppealle alueelle. Avoimella peltoalueella rakentaminen tulee sovittaa maalaismaisemaan. Vistan liittymän lisäksi Tammisillan liikennepalvelujen keskittymä on tärkeä ja näkyvä matkailupalveluja tarjoava alue. Alue palvelee lähinnä ohikulkevaa liikennettä, mutta on myös mahdollinen paikka kaupungin turistiopastuspisteelle.

Valkojan liittymä profiloituu alueen maisemaliittymäksi ja liittymän ympäristö olisikin hyvä jättää rakentamatta Paimionjokilaakson maisemakokonaisuuden säilyttämisen takia. Kaunis jokilaakso toimii jo siinä Paimion edustavana markkinoijana. Jos alueelle rakennetaan, niin rakentaminen on toteutettava maisemaan soveltuvasti. Yritysten sijoittumiselle puoliliittymän liikenteellinen merkitys ei ole niin suuri kuin Paimion kahden muun liittymän.

Vistan liittymä on Paimion moottoriteliittymistä maisemallisesti ja maantieteellisesti parhaalla paikalla. Tie istuu metsäiseen mäkeen hyvin ja peitteinen maasto soveltuu rakentamiseen erinomaisesti. Liittymän ympäristössä sijaitsevat jo Lähteenmäen teollisuusalue sekä Hotelli Valtatie 1:n alue. Yhteydet kaupungin keskustaan ovat lyhyet ja sujuvat. Uudella yritysrakentamisella voidaan lisätä liittymän näytävyyttä. Alue ja sen ympäristö profiloituu matkailupalveluiden alueeksi. Ohikulkijoiden ja Paimioon tulevien matkailijoiden on helppo tulla tai poiketa alueelle matkan varrella. Alueelle on jo suunnitteilla huoltoasema/liikennepalvelukeskus, joka tukee alueen palveluja.

Vistassa matkailu on helposti kytkettävissä alueella oleviin karting- ja ajoharjoittelurataan sekä mahdolliseen hiihtoputkeen ja muihin tulevaisuuden liikuntapalveluihin. Iso-Iivarintien itäpuoli, Rivonmäki itäinen, on yksi luonteva vaihtoehto matkailupalvelu yrityksille. Vistan liittymä on myös looginen paikka kaupungin turistiopastuspisteen sijoittamiselle.

Lähteenmäki II: E18-väylän välittömässä läheisyydessä sijaitsevan Lähteenmäen alue on vakiinnuttanut asemansa Paimion merkittävimpänä työpaikka-alueena. Näkyvällä ja keskeisellä paikalla sijaitsevan alueen kehittämisen kannalta on tärkeä osoittaa laajenemisaalueita olevalle yritystoiminnalle ja uusille yrityksille. Iso-Iivarintien itäpuoleisen alueen luontainen laajenemissuunta on moottoritien varressa itään päin. Näin alueelle saadaan lisää näkyvyyttä ja teollisuusalue kasvaa luontevasti. Uuden rautatieyhteyden varaus on huomioitava alueen suunnittelussa, vaikka rata kulkeekin alueen kohdalla suurelta osalta tunnelissa. Laajennusalue on helposti kytkettävissä olevan alueen liikenneverkkoon ja kunnallistekniikkaan. Iso-Iivarintien länsipuolen alue rajautuu virkistysalueeseen, joten laajenemismahdollisuudet ovat vähäiset, tyhjien tonttien rakentamisella voidaan kuitenkin täydentää aluetta.

Rivonmäki II: Rivonmäen ensimmäisen jo asemakaavoitetun alueen valmistuessa on luontevaa jatkaa rakentamista alueen länsipuolelle moottoritien varteen. Alue on varattu työpaikkarakentamiseen maakuntakaavassa ja Vistan osayleiskaavassa. Näkyvällä ja liikenteellisesti keskeisellä paikalla sijaitseva alue muodostaa rakennetun portin yhdessä moottoritien pohjoispuolen mahdollisen Vähä-Rivonmäen työpaikka-alueen kanssa. Rivonmäen infrastruktuuria on edullista jatkaa lähialueelle.

Kuparimäki: Kuparimäki liittyy Rivonmäen I ja II vaiheen työpaikka-alueisiin. Laajenemisaalue täydentää jo rakennettua ympäristöä. Rakentaminen on hyvä rajata metsäiseen rinteeseen riittävän etäälle Paimionjokilaakson maisema-alueesta. Alueella olevat yksittäiset asuintalot sekä maanomistus rajoittavat alueen käyttöä.

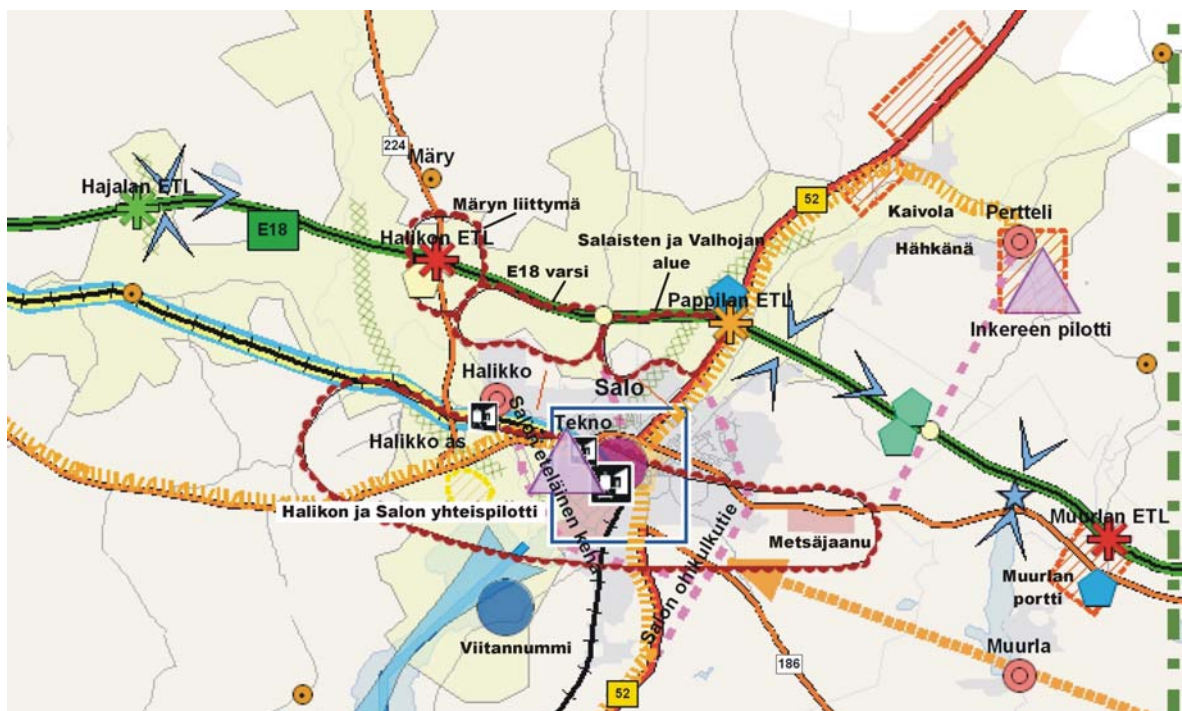
Tammisilta II: Tammisillan liittymän Paimiontien länsipuoli on mahdollinen laajenemisaalue Tammisillan liikennepalveluille. Maisemarakenne rajoittaa rakentamisen suppeahkolle alueelle. Tammisillan laajentamisessa tulee huomioida Paimion kaupunkirakenne ja kaupungin palvelujen sijoittuminen kokonaisuudessaan, jotta alue ei hajauta kaupunkirakennetta. Moottoriteliittymän eteläpuolen alueet ovat mahdollisia Tammisillan tulevaisuuden laajentamisaalueita, mikäli kaupunkirakenteen kehitys sallii palvelujen lisärakentamisen.



Mahdolliset uudet alueet:

- ✚ Keskusta, radan pohjoispuoli
- ✚ Rivonmäki itäinen Vistan liittymän kaakkoislohkossa Iso-Tivarintien itäpuolella
- ✚ Husontie valtatie 110:n eteläpuolella ja Husontien itäpuolella
- ✚ Vähä-Rivonmäki moottoritien pohjoispuolella Rivonmäen teollisuusaluetta vastapäätä
- ✚ Karhunoja rautatien itäpuolella Ylä-Vistan teollisuusaluetta vastapäätä radan toisella puolella
- ✚ Kaunismäki, radan pohjoispuoli.

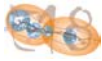
5.2.7 Halikko – Salo



Alue profiloituu monimuotoiseksi kahden kunnan eli Halikon kunnan ja Salon kaupungin yhteiseksi kehittämisalueeksi. Alue kuuluu molempien kuntien yhteiseen E18 Halikko – Salo kuntapilottihankkeeseen, jossa on analysoitu nykyisiä ja tulevia työpaikka-alueita seudulla sekä tehty ehdotus niiden profiilista ja priorisoinnista.

Hankkeen tuloksena on saatu elinkeinopoliittiset tavoitteet Halikon kunnan ja Salon kaupungin yhteiselle maankäytölle: Meriniityn aluetta kehitetään elektroniikkateollisuuden, tilaa vaativan erikoiskaupan ja palvelutoimintojen tarpeisiin. Salaisten ja Valhojan alueelle ryhdytään laatimaan ylikunnallista yleiskaavaa, jossa tutkitaan mm. mahdollisuutta sijoittaa alueelle tilaa vaativaa erikoiskauppaa. Yleisesti E18 tien varsialuetta pyritään suuntaamaan tilaa vaativan erikoiskaupan ja logistiikan alueeksi. Riikin asemaa tuotanto- ja varastotoimintaa tukevana alueena vahvistetaan. Metsäjaanun asemakaava saatetaan valmiiksi ja alueen infrastruktuurin toteutuksesta laaditaan selkeä aikataulu.

Kehittämisalueella on käynnissä myös Salon keskustan kehittämishanke ja Salon yleiskaava 2020, Yleiskaavassa mm. suunnitellaan uusia asuinalueita uuden E18-tien eteläpuolelle Salon ja Halikon alueilla sekä merenläheisen asumisen aluetta Salon Viitannummeen.



Liikenteellisesti alueen sijainti on E18-tien eteläpuolella hyvä, vanhan Vt 1:n jäädessä vaihtoehtoiseksi tieyhteydeksi eli seututie 110:ksi. Uudet kehittämispotentiaali-alueet muodostunevat läntisen ja itäisen ohikulkutien sekä niiden liikenteellisten solmukohtien alueille risteyskseen E18-tien varrelle.

Arvokkaat ympäristölliset kehittämispuitteet alueelle luovat Uskelan- ja Paimionjokien kulttuurimaisympäristöt sekä merellisyyttä.

Halikon ja Salon pilottihanke

Halikon kunnan ja Salon kaupungin yhteisen pilottihankkeen eli paikallisen kohdesuunnitelman tavoitteena on ollut tuottaa suunnitelma Halikon ja Salon työpaikka-alueista sekä ehdotus niiden profiilista ja priorisoinnista tulevaisuudessa. Analyysissä esitetään alueiden vahvuudet ja heikkoudet E18-moottoritien valmistumisen myötä muuttuvassa liikennejärjestelmässä. Profiili- ja priorisointitarkastelussa kohdealuetta on tarkasteltu yhtenäisenä kokonaisuutena kuntien hallinnollisista rajoista riippumatta.

Kohdealueet ovat seuraavat:

- Halikko: Riikin teollisuusalue Asemansseudulla, Märyn eritasoliittymä, Iilikenmäki.
- Salo: Meriniitty ympäristöineen, Kärkkä, pienet työpaikka-alueet nykyisen kaupunkirakenteen sisällä eli Anjala, Paukkula, Ollikkala ja Meijerin alue sekä Metsäjaanu.
- E18 varsialue molempien kuntien alueella: E18-moottoritien ja nykyisen rakenteen välinen alue, erityisesti Salaisten/Valhojan alue, Prismakeskuksen alue.

Pilottihankkeessa on otettu kantaa tilaa vevän kaupan sijoittamiseen seudulla. Lisäksi suunnitelmassa on tehty ehdotus siitä, millaisin keinoin kunnat voivat tehdä työpaikka-alueiden profiloimista ja priorisointia.

Riikki on Halikon kunnan laajin ja merkittävin yritysalue, jonka ns. veturiyrittäjä on Rautaruukki Oyj. Alueella on pääasiassa tuotantotoimintaan erikoistuneita yrityksiä. Puolet alueesta on rakentamaton, pääosin Halikon kunnan omistamaa aluetta.

Riikki on lyhyellä tähtämellä merkittävin heti hyödynnettävissä oleva reservialue pilottialueella. Alueelle tavoitellaan ensisijaisesti PKT-sektorin yritystoimintaa. Kuntien yhteinen tavoite on ohjata Riikkiin tuotanto- ja varastotoimintaan erikoistuneita yrityksiä, joille ei Meriniitystä löydy sopivaa toimitilaa ja/tai tonttia.

Tuleva profiili: Tuotanto- ja varastotoiminta.

Iilikenmäen yritysalue sijaitsee Halikossa seututie 110 tuntumassa. Alueen maanmerkkinä on lakkautettu huoltoasema. Alueen yritykset ovat pääosin tuotantotoimialaa. Yritysalueena Iilikenmäki on pieni ja on jäänyt Riikin varjoon. Alueen ytimen muodostaa kynttilätehdas.

Meriniitty on Salon kaupungin merkittävin yritysalue, jossa eri toimialat ovat tasavahvasti edustettuina. Näistä korkeateknologia-alojen lisäksi ovat keskeisiä auto-, kone- ja rakennustarvikekauppa. Alueella sijaitsevat lähes kaikki seudun tilaa vievät erikoiskaupat. Ominaispiirteensä on Nokia Oyj:n merkittävä osuus alueen toimitiloista. Vaikka Meriniitty on kokonsa, monipuolisuutensa ja imagonsa kautta suosituin yritysalue, ei alue voi enää laajentua ympäröivien asuinalueiden vuoksi.

Meriniityn tuleva profiili on jatkossakin monipuolinen. Tavoitteena on, että alueen asemakaavat päivitetään vastaamaan syntyneitä tilannetta. Alue on jakautunut neljään toiminnalliseen osa-alueeseen:

3. Länsiosa: Autokauppa ja muu tilaa vievä erikoiskauppa.
4. Keskiosa: Elektroniikkateollisuus ja erilaiset palvelutoimialat.
5. Eteläosa: Vielä kehittämätön alue, joka sijaintinsa puolesta soveltuu keskustatoimintojen reservialueeksi.
6. Nokian alue: Nokia Oyj:n tuotanto- ja kehitystoiminta.



Kaupungin tavoitteena on tukea tonttikohtaisia järjestelyjä, jotka mahdollistavat alueella olevan käytettävyyden rakennusoikeuden tehokasta hyödyntämistä.

Yritystoiminta, joka ei luonteensa tai tilankäytön vuoksi sovellu Meriniittyyn, ohjataan joko Metsäjaanuun tai Riikkiin.

Tuleva profiili: Elektroniikkateollisuus, tilaa vaativa erikoiskauppa ja palvelutoiminnot.

Kärkkä muodostaa laajan merenläheisen asemakaavoitetun teollisuusalueen, joka on kuitenkin toteutunut vain pieneltä osin. Alue koetaan yritystoiminnan kannalta syrjäiseksi, Salon keskustan taka-alueeksi. Alueen soveltumista laajempaan yritystoimintaan ei pidetä todennäköisenä. Alueen asemakaavojen muutokseen ryhdytään seuraavan kymmenvuotisjakson aikana.

Tuleva profiili: Asuntorakentaminen.

Anjalan yritysalue sijaitsee Salon kaupungin koillisosassa. Aluetta ympäröi asuinalue eikä sitä voi juurikaan laajentaa. Alueella toimivat yritykset edustavat pääasiassa tukkukauppaa ja tuotantoa.

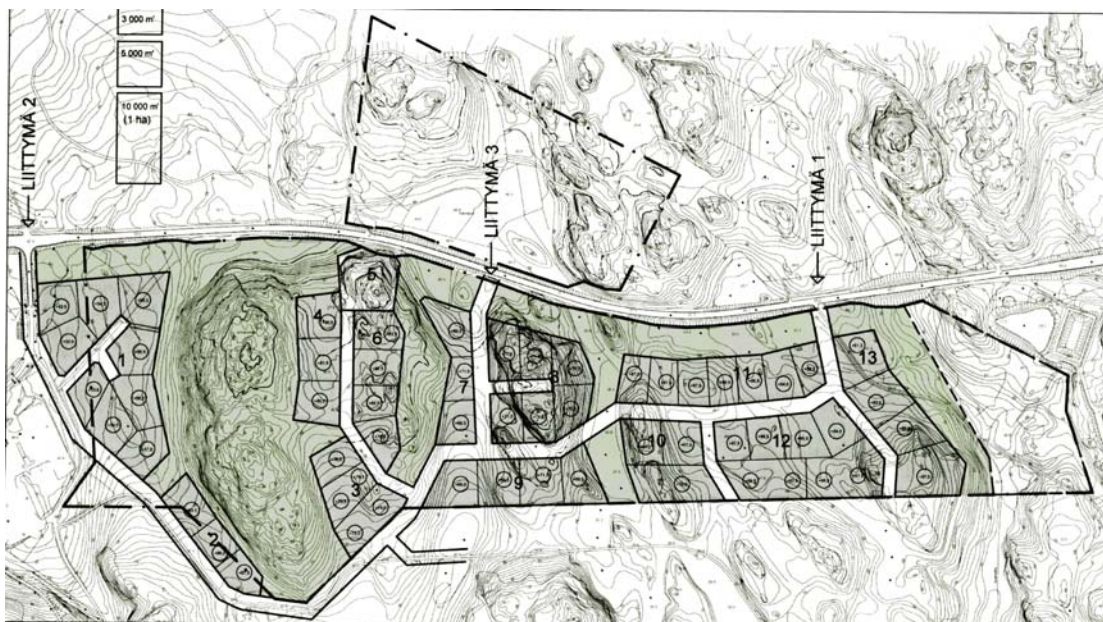
Paukkulan, Ollikkalan ja Meijerin alueet sijaitsevat seututie 110:n pohjoispuolella. Alueet on rakennettu lähes täyteen eikä niitä ole mahdollista laajentaa ympäröivän asutuksen vuoksi.

Metsäjaanun kuntapilottialue sijaitsee Salon kaupungin itäosassa seututie 110:n molemmin puolin Karskylän ja Rouskiksen jäteaseman välisellä alueella. Pohjoispuolen alueen suuruus on noin 13 ha ja eteläpuolen noin 55 ha. Suunnittelu kohdistuu tässä vaiheessa alueen eteläpuoliseen osaan.

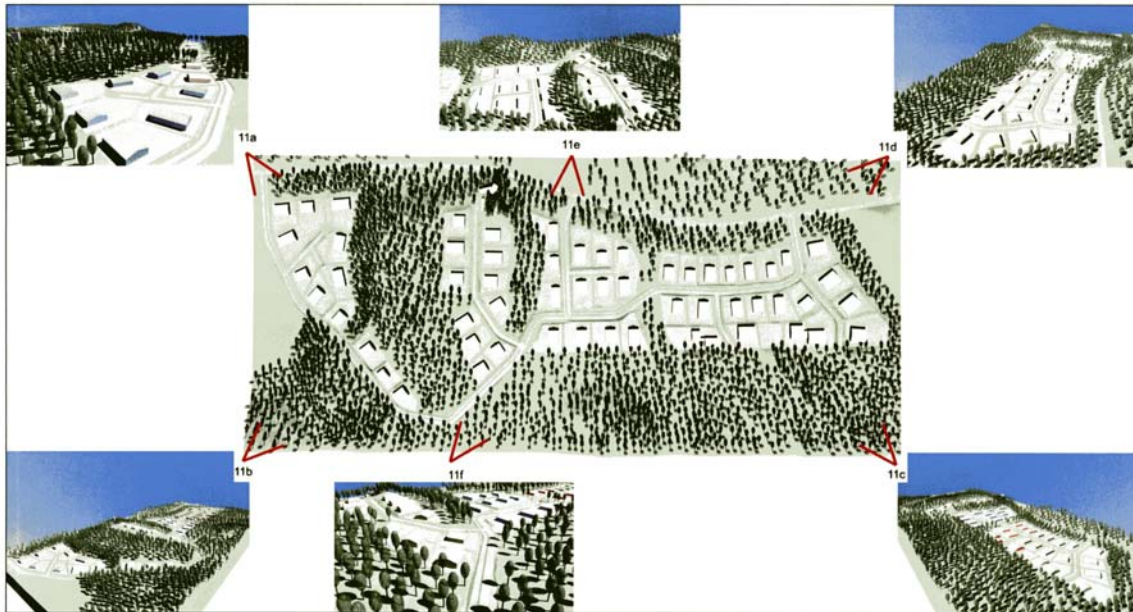
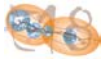
Hankkeen lähtökohdaksi ja tavoitteena on suunnitella Metsäjaanun teollisuusalue, jonne sijoittuu ns. perinteistä ja keskisuurta teollisuutta. Tekeillä olevassa yleiskaavassa ja maankäyttökaavassa aluetta osoitetaan teollisuuden käyttöön.

Alueen yleissuunnitelmaksi laadittiin kolme vaihtoehtoa, joista jatkotarkasteluun valittiin vaihtoehto A eli tehokas rakentaminen. Hankeryhmässä päätettiin luonnosten käsittelyn jälkeen jatkaa vaihtoehdon A pohjalta, johon lisäyksenä liitettiin uusi liittymä alueen itäpäähän (kuvat 5.25. ja 5.26.).

Tuleva profiili: Tuotanto- ja varastotoiminta.



Kuva 5.25. Metsäjaanun maakäyttösuunnitelma. (Lähde: Salon kaupunki 2004).



Kuva 5.26. Havainnekuva Metsäjaanun alueesta ylhäältä ja havainne kuvat 10 a – 10 f. (Lähde: Salon kaupunki 2004).

E18-tien varsi-alue

E18-tien varsi-alueen muodostavat Märyn liittymäalue sekä Salaisten ja Valhojan alue. Ytenäinen pilotti-alue muodostaa merkittävimmän yritystoiminnan reservialueen, joka tulee olemaan kiistatta seudun näkyvin osa ja josta Salon seutu muistetaan osana Turku – Helsinki moottoritieyhteyttä. Alueen rakentamiselle tulisi asettaa korkeat laatuvaatimukset. (Kuva 5.27.)

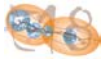
Ensimmäiseksi ratkaistava asia on alueen sisäiset liikennejärjestelyt ja liittymät moottoritielle. Liikennejärjestelyt voivat tukeutua kahteen vaihtoehtoiseen malliin: rinnakkaistieyhteyteen Märyn liittymän ja Somerontien välillä tai ns. Salaisten liittymän rakentamiseen moottoritielle.

Koska ei näytä todennäköiseltä, että lähitulevaisuudessa löytyisi myöskään taloudellisia perusteita uuden liittymän rakentamiselle moottoritielle, maankäyttösuunnittelussa tulee tukeutua rinnakkaistieyhteysvaihtoehtoon. Salaisten liittymälle tulee kuitenkin jättää maankäyttöön aluevaraus, mutta liittymästä ei tule suunnitella uutta sisäänajoväylää Salon keskustaan. Liittymän päätehtävä on palvella alueen tulevaa yritys- ja liiketoimintaa ja mahdollistaa joukkoliikenneyhteyden aikaansaaminen E18-tien varsi-alueelle Salon ja Someron suunnista.

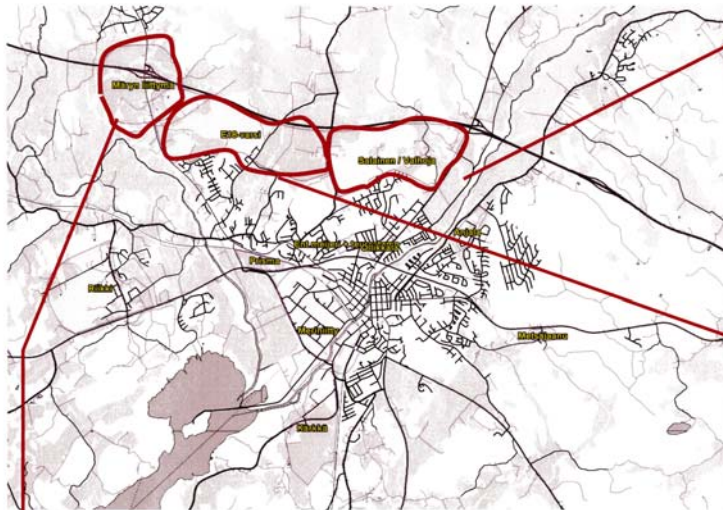
E18-tien varsi-alueen toteutuminen vaihteistunee seuraavasti:

1. Märyn liittymä: Alueen toteutus on alkamassa. Tavoiteltava toiminta keskittyy moottoritien tulevaan palveluasemaan sekä siihen liittyvään toimintaan. Alueelle ollaan valmistelemaan yritysalueen asemakaavaa, joka mahdollistaisi liike- ja huoltoasematoimintojen sijoittumisen alueelle.
2. Salaisten ja Valhojan alue Halikossa: Alueelle laaditaan kuntien yhteinen osayleiskaava, joka käsitellään erillisinä hankkeina kunnissa. Osayleiskaavassa ratkaistaan muun muassa yritystoiminnan kannalta kriittisten liikenneyhteyksien toteutustapa alueella. Tulevia toimintoja voivat olla tilaa vievä erikoiskauppa ja elektroniikkateollisuus. Alueen tavoitteellinen toteutusaikataulu on 5 – 15 vuotta.
3. Salaisten ja Valhojan alue Salossa: Reservialuetta, toteutus todennäköistä vasta 10 – 20 vuoden kuluttua.

Tuleva profiili: Tilaa vaativa erikoiskauppa ja logistiikka.



7. E-18 varsialueen kehityskuva markkinoiden kannalta 2/5



3. Salaisten ja Valhojan alue. Alueen kehitys on kiinni näkyvyyden ja saavutettavuuden integroinnista E-18 tiehen. Parhaiten tämä onnistuu uuden liittymän avulla. Halikon puoleisesta osasta kunta omistaa merkittävän osan.

2. E-18 varsi, kaupallisesti ja logistisesti erittäin houkutteleva alue. Alue tarvitsee yhteyden ainakin Märnyyn.

1. Märny liittymä, osittain Shellin omistama. Kehitys kiinni Shellin ratkaisuista.



CATELLA PROPERTY CONSULTANTS

47

Kuva 5.27. Halikon ja Salon E18-pilottihankkeeseen kuuluvan E18-varsialueen kehityskuva markkinoiden kannalta (Luonnos 10/04).

Härkhaan asemakaavoitettu pientaloalue sijaitsee Asemanseudulla. Alueen kunnallistekniikka on valmis (kuva 5.28.).

Asemanseudusta itään sijaitseva Rikalanmäki on kulttuurimatkailuun painottuva alue.



Kuva 5.28. Halikon asemanseudun Härkhaan asemakaavoitettu pientaloalue. (Lähde: Halikon kunta 2004).

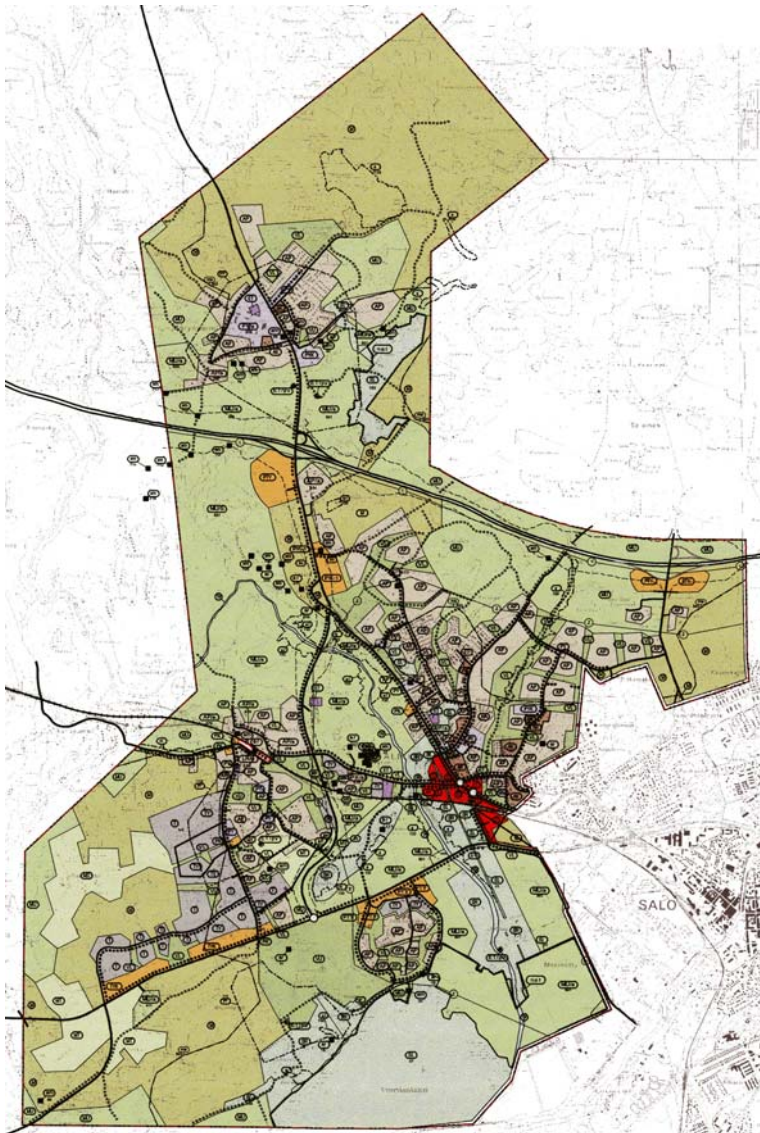


Halikon Keskustan osayleiskaava 2010

Halikon Keskustan osayleiskaavan maankäyttöratkaisu perustuu asuntoalueiden täydennysrakentamiseen, liike- ja tuotantotoimintojen kasvattamiseen sekä liikenneyhteyksien parantamiseen. Kuntakeskuksen asemaa vahvistetaan osoittamalla sinne uusien asuntoalueiden lisäksi uusia palvelu- ja teollisuusalueita. (Kuva 5.29.)

Uusia pientaloalueita on osoitettu Asemanseudun pohjoispuolelle, Iilikenmäen eteläpuolelle, Kirkonkylän pohjoispuolelle sekä Märynummen pohjois- ja itäpuolelle. Keskustatoimintojen alueella on mahdollisuus Halikon olosuhteissa merkittävään täydennysrakentamiseen mm. asuinkerrostalojen ja liikerakennusten osalta.

Yksityisten palvelujen ja tuotantotoiminnan alueeksi (PTY) on osoitettu nykyisin teollisuuskäytössä oleva Iilikenmäen pohjoisosa. Uutta PTY-aluetta on esitetty moottoritien liittymien eteläpuolelle hyvien liikenneyhteyksien varrelle.



Kuva 5.29. Halikko, Keskustan osayleiskaava. (Lähde: Halikon kunta 2004).



Uutta yksityisten palvelujen ja hallinnon aluetta on esitetty Yttelään Halikon läntisen ohikulkutien ja taajamatieksi osittain muuttuneen maantien 224 risteysalueen läheisyyteen. Kaavamääräyksissä on todettu, ettei alueelle saa sijoittaa päivittäistavarapalveluja.

Teollisuuden pääasialliset rakentamisalueet ovat seututie 110:n pohjoispuolella, Hirvikallion teollisuusalueen länsipuolella liittyen kunnan olemassa olevaan teollisuusalueeseen.

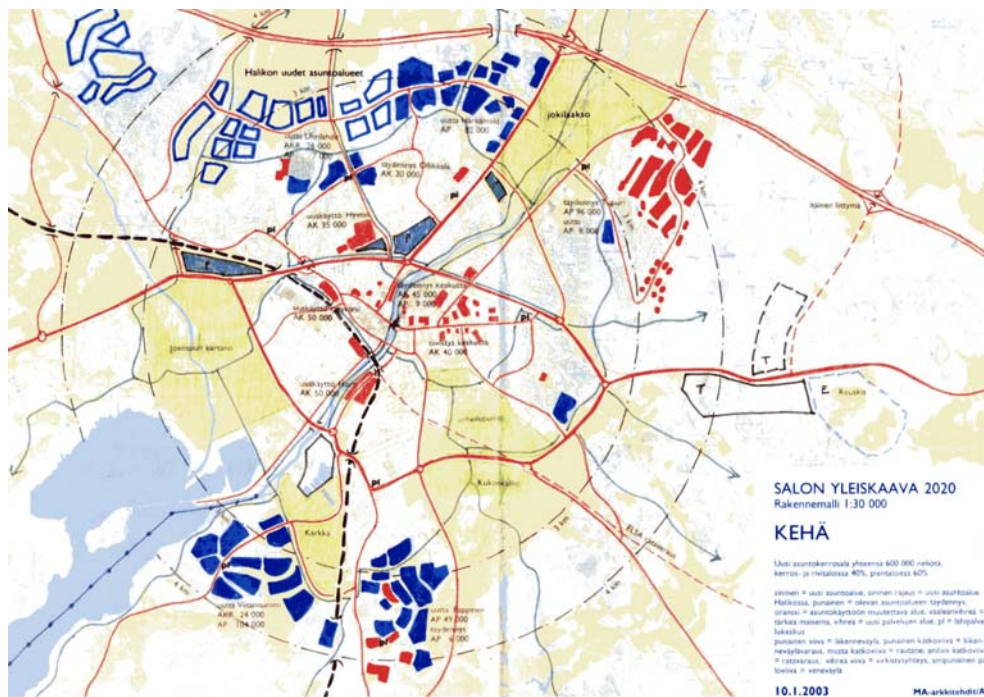
Keskustan osayleiskaavan tieratkaisut perustuvat osittain Halikon tieverkko-suunnitelman 2010 mukaisiin tieratkaisuihin, osittain tielaitoksen moottoritie-suunnittelun yhteydessä tekemiin suunnitelmiin. Merkittävimpiä tievarauksia ovat olleet E18 Helsinki – Turku – moottoritie ja maantien 224 uusi linjaus keskustan länsipuolella. Keskustaajaman läpi johtanut maantie 224 on saneerattu taajamatieksi.

Salon yleiskaava 2020

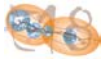
Salossa laaditaan yleiskaavaa 2020, jonka pohjaksi on hyväksytty Kehä-rakennemalli. Tässä rakennemallissa uusia asuntoalueita on suunniteltu uuden E18-tien eteläpuolelle jokilaakson länsipuolelle. Jokilaakson itäpuolelle niinikään E18-tien eteläpuolelle sijoittuu olevan asuntoalueen täydennysalue. Asuntoalueiden täydennyskohteita sijaitsee myös Salon keskustan alueella sekä uusia asuntoalueita keskustan eteläpuolella Viitannummen ja Pappisen alueelle. (Kuva 5.30.)

Viitannummi (aiemmin Kärkkä – Hakamäki) on Salon uusi merellinen kasvusuunta. Alue sijaitsee Viurilanlahden läheisyydessä, noin 3 km Salon torilta lounaaseen. Viitannummesta luodaan omaleimainen, kaupunkimainen ja sosiaalisesti monipuolinen asuinaluekokonaisuus. Suunnittelussa hyödynnetään alueen erinomaiset luonnonolot ja maisemallisuus. Alueen suunnittelu nivoutuu myös Vihreä laakso – ohjelmaan eli Salon seudun kestävä kehityksen ohjelmaan. Kestävään yhdyskuntaan pyritään sekä aluetason ratkaisussa että rakennusten suunnitteluohjeissa.

Uusia teollisuusalueita on suunniteltu Itäisen liittymätien lähelle Metsäjaanun alueelle Rouskiksesta länteen. Kolmesta uudesta palvelualueesta yksi on rautatien varressa kaupunkikeskustan länsipuolella, yksi keskustan alueella ja yksi tästä koilliseen jokilaakson alueeseen rajautuen.



Kuva 5.30. Salon yleiskaava 2020, Kehä-rakennemalli. (Lähde: Salon kaupunki 2004).



Salon ydinkeskustan kehittämisohjelma

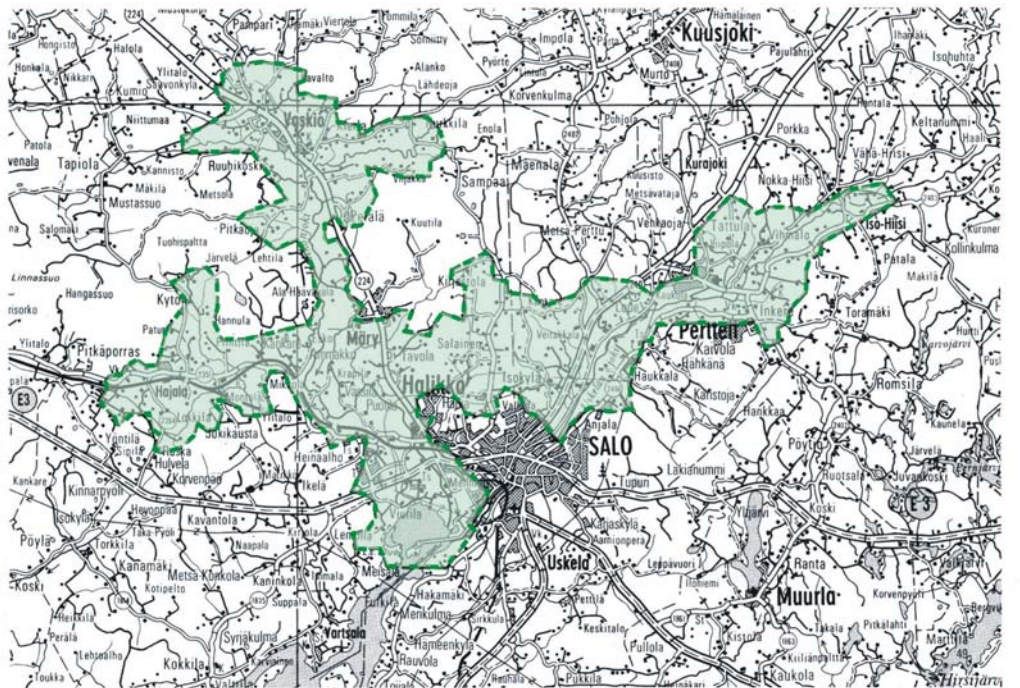
Salon keskustan kehittämiseksi tehdään pitkän tähtäyksen ohjelma, joka toteutuessaan parantaa ydinkeskustan kaupunkikuvaa, viihtyisyyttä ja toimivuutta. Tavoitteena on turvata nykyisten vahvuuksien säilyminen ja uudistuminen, korjata ja parantaa epäkohtia ja luoda vetovoimaisia elementtejä avoimina olevista mahdollisuuksista. Kehittämisohjelmaan sisältyy myös salolaisen omaleimaisuuden vahvistaminen ja tuominen esille kaupunkikuvassa. Ohjelmassa kiinnitetään erityistä huomiota julkisen tilan kestävyteen ja edellytyksiin pysyä kunnossa ja kauniina.

Ohjelman yksi kehittämiskohde on keskusta-asumisen kehittäminen. Salon keskustan toiminnallinen rakenne on sekoittunut niin, että asumista, liiketiloja sekä toimistotiloja sijaitsee keskusta-alueella luukuun ottamatta muutamia ydinkeskustan kauppakeskuskortteleita, joissa ei ole asuntoja. Sekoittunutta rakennetta tulisi pystyä pitämään yllä jatkossakin lisäten samalla asuntojen määrää keskusta-alueella. Viime vuosina keskusta-asumiseen on tullut lisäystä lähinnä keskustan länsiosaan Vilhonkadun ja Turuntien väliin. Jatkossa suuremmat yhtenäiset toteutettavissa olevat asuinrakennuskohteet vähenevät. Sen sijaan yksittäistä tonttikohtaista täydennysrakentamista on toteutettavissa laajalla alueella keskustan ja sen reunavyöhykkeen alueella.

Reunavyöhykkeen asuntoalueet ovat vähitellen muuttuneet omakotialueista kerrostaloalueiksi. Näille muuttuneille alueille on leimallista ankeahko ympäristön laatu. Ympäristö on rauhallista, mutta alueella on runsaasti laajoja katualueita, umpinaisia sokkelikerroksia, aidoin ja pysäköintialuein pilkottuja epäviihtyisiä pihvoja. Reunavyöhykkeessä on myös mahdollisuuksia pisteittäiseen täydennysrakentamiseen.

Ympäristölliset lähtökohdat

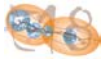
Valtakunnallisesti merkittäviä kulttuurihistoriallisia ympäristöjä Halikossa ovat Suuri Rantatie ympäröivine kulttuurimaisemineen sekä Halikonlahden ja Halikonjoen kulttuurimaisema. Salossa näitä kulttuurihistoriallisia alueita edustavat Lukkarinmäen kulttuurimaisema sekä Uskelanjokilaakson kulttuurimaisema ja Hiidentie.



Uskelan- ja Halikonjoen laakso

0 1 2 3 4 5 10 km

Kuva 5.31. Uskelan- ja Halikonjoen laakso. (Lähde: Ympäristöministeriö 1992).



Uskelan- ja Halikonjoen laaksot kuuluvat lounaisen viljelyseudun kulttuurimaisemaan, jota laajat pelto-aukeat, vauraat maatilat ja vanhat kartanot puistoinen luonnehtivat. E18-tien alueella jokilaaksot sijoittuvat Halikon, Perttelin ja Salon alueille. (Kuva 5.31.)

Maisemakuva

Maisema-alue ulottuu Halikonlahden pohjukasta Halikon ja Salon taajamia sivuten koilliseen Uskelanjo-kilaaksoa pitkin Perttelin kirkon ohitse ja luoteessa Halikonjoen laaksoa pitkin Vaskion kirkonkylään. Syväälle maaperään kaivautuneet jokiuomat halkovat loivasti kumpuilevia laajoja viljelyksiä. Peltoalueita reunustavat metsäiset mäet.

Kulttuurimaisemaa leimaavat kartanomiljööt. Myös perinteinen, hyvin säilynyt talonpoikaisasutus on maisemalle tyypillistä. Taajamien liepeillä uudet omakoti- ja kerrostalot, liikerakennukset ja teollisuushallit häiritsevät muutoin hyvin säilynyttä kokonaisuutta. Esimerkiksi Halikon kirkonkylästä perinteinen ilme on jo kadonnut.

Luonnonpiirteet

Muinaisen merenpohjan paksut savikerrostumat peittävät laajoja alueita. Halikonlahteen laskevat Uskelan- ja Halikonjoki ovat uurtaneet muutoin loivapiirteiseen laaksoon syvät uomat. Uskelanjoen yläjuoksulla uoman syvyys on peräti 20-30 metriä. Rehevässä Halkionlahdessa on laajoja suistomaita.

Savikot on tarkoin raivattu pelloiksi. Moreenipeitteiset, kuivia mäntykankaita kasvavat mäet kohoavat jyrkkinä suoraan viljelymaita. Kallioperä on pääosin graniittia. Peltojen ja karujen metsäisten mäkien hallitsemaan maisemaan tuovat vaihtelua lehdot ja jokivarsien perinnebiotoopit. Esimerkiksi Perälän puronvarressa on kaunista lehtoa ja laidunketoa. Maisemallisesti ja luonnonsuojellisesti arvokkaita ovat myös Seppälän ja Veitakkalan tammi-pähkinälehdot, joista viimeksi mainittu on luonnonsuojelu-alueena. Viurilanlahti kuuluu lintuvesien suojeluohjelmaan.

Kulttuuripiirteet

Runsaat esihistorialliset löydöt osoittavat muinaista vaurautta ja vilkasta kaupankäyntiä. Merkittävimpiä muinaismuistoalueita on Isonkylän rautakautinen kalmisto. Pakanuuden ajan myöhäisempiä muistomerkkejä ovat muinaislinnat, Veitakkala ja Rikalan Linnanmäki. Viimeksi mainittu sijaitsee 900-110 – luvuilla kukoistaneen Rikalan muinaisen kauppapaikan kupeella Halikonlahden silloisessa pohjukassa.

Uskela on maamme vanhimpia kirkollisesti järjestäytyneitä alueita. Uskelanjoen partaalla Isonkylän kalmiston lähellä sijaitsi emäkirkko ilmeisesti jo ennen 1300-lukua. Halikon harmaakivikirkko on peräisin vuodelta 1440, mutta se on aikojen kuluessa kokenut monia muutoksia. Perttelin harmaakivikirkko on 1500-luvulta. Vaskion puinen rukoushuone on rakennettu 1900-luvun alussa.

Viurilan, Vuorentaan ja Joensuun kartanot sijaitsevat Halikonlahden tuntumassa. Maisemallisesti arvokas Hiidentie johtaa Salosta Pertteliin. Sen varrella on Veitikkalan kartano. Keskiaikainen Inkereen kartano on Perttelin vanhimpia maatiloja. Sen muutoin hyvin säilynyttä kokonaisuutta häiritsevät tienvarren teollisuushallit ja kauppakeskus. Halikon vanha silta vuodelta 1866 on tiemuseokohde.

Perinteinen lounaissuomalainen maaseutuasutus on alueella hyvin säilynyt. Rakennukset ovat pääasiassa metsäselänteiden ja –saarekkeiden reunoilla. Puiistutukset suojaavat pelloille rakennettuja taloja. Maisema-alueen länsiosassa Hujalankylä edustaa hyvin säilynyttä tiivistä tienvarsi-asutusta. Taajamien ympäristössä rakentaminen ei ole aina yhtä harkiten sijoitettua. Myös Salon kaupungin kasvu on ollut kulttuurimaiseman säilymisen kannalta ongelmallista.



Kehittämisen reunaehdoja ja suosituksia

Kulttuurihistorialliset ympäristöt luovat tiettyjä reunaehdoja uusien teollisuus- ja työpaikka-alueiden suunnittelulle, mutta luovat potentiaalia matkailun ja vapaa-ajan toimintojen kehittämiseen.

Salon ja Halikon yhteisenä intressinä on nykyisen taajamarakenteen ja uuden moottoritien väliin jäävän alueen maankäytön ratkaiseminen. Myös Halikon Asemaseudun, Iilikkeen, Meriniityn ja Metsäjaanun tilanne muuttuu E18-tien rakentamisen myötä, sillä alueet tukeutuvat seututie 110:een. Ratkaisevia kehityspotentiaalien kannalta ovat liittymäalueet, jotka yhdistävät teollisuusalueet E18-tiehen.

Salossa keskustatoimintojen painopistettä ei haluta siirtää, vaan tuetaan nykyistä taajamarakennetta. Yleiskaavan valmisteluaineistoon liittyvässä maankäytön rakennemallissa on tutkittu moottoritien eteläpuolisen rinnakkaistien rakentamismahdollisuuksia. Tie voisi kytkeä Salon ja Halikon moottoritiehen tukeutuvat alueet yhdeksi kokonaisuudeksi.

Salossa yhdyskuntarakenteen kehittämisen kannalta on keskeistä kaupungin itäpuolisen tie- ja katuverkon täydentäminen (ohikulkutiet, kehätieyhteydet, Meriniityn alueen kytkeminen moottoritiele). Muurlan liittymä sijaitsee liian kaukana idässä palvelukseen kaupunkiseutua.

Muita elinkeinojen kehittämiseen liittyviä kysymyksiä ovat mm. tilaa vievien kaupan yksiköiden sijoittaminen, vähittäiskaupan suuryksiköt sekä Perttelin-Kiikalan suunnan kytkeytyminen kaupunkiseutuun (mm. uusi suunniteltu vesihuoltolinja).

Metsäjaanun alueella maaston muodot ja rakennettavuus puoltavat pienimittakaavaista rakentamista. Teollista toimintaa varten joudutaan aluetta myös muotoilemaan runsaastikin ottaen kuitenkin mahdollisuuksien mukaan huomioon lähialueiden korkeustasot. Kehittämistavoitteena on saada alueelle ympäristöteknologiaan painottuva profiili. Yhteistyötahona voisi olla Rouskiksen alue.

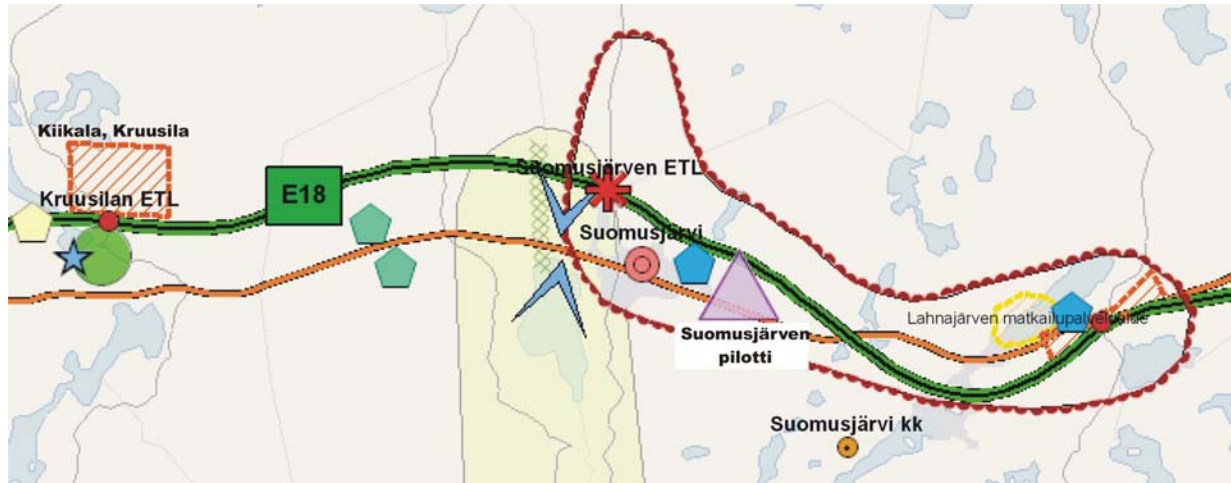
Työpaikka-alueiden yhteisiksi kehittämisalueiksi valitaan Meriniitty ja Metsäjaanu Salossa, Riikki Halikossa sekä E18 varsialue molempien kuntien alueella. Molemmissa kunnissa priorisoidaan näiden nykyisten ja tulevien yritysalueiden kehittämistä. Kärkän kehittämisestä Salossa luovutaan ja alueen muuttamista asuntorakentamiseen harkitaan.

Halikon kunnan ja Salon kaupungin yhteisinä elinkeinopoliittisina tavoitteina maankäytön suunnittelussa ovat:

- ✚ Meriniityn aluetta kehitetään elektroniikkateollisuuden, tilaa vaativan erikoiskaupan ja palvelutoimintojen tarpeisiin.
- ✚ Salaisten ja Valhojan alueelle ryhdytään laatimaan ylikunnallista yleiskaavaa, jossa tutkitaan muun muassa mahdollisuutta sijoittaa alueelle tilaa vaativaa erikoiskauppaa.
- ✚ Riikin asemaa tuotanto- ja varastotoimintaa tukevana alueena vahvistetaan.
- ✚ Metsäjaanun asemakaava saatetaan valmiiksi ja alueen infrastruktuurin toteutuksesta laaditaan selkeä aikataulu.



5.2.8 Kiikala – Suomusjärvi



Alue profiloituu maaseutuasumisen sekä matkailu- ja liikennepalveluiden alueeksi. Alueella tehdään kuntapilottihanketta, jonka tarkoituksena on selvittää Suomusjärven kunnan alueelta E18-tiehen tai valtatie 1:een tukeutuvat potentiaaliset työpaikka-alueet. Hankkeessa painotetaan sekä yhdyskuntarakenteellista, liikenteellistä että kiinteistötaloudellista lähestymistapaa.

Kiikalan Yltäkylän alue tukeutuu Suomusjärven eritasoliittymään pienimuotoisena ja asumispainotteisena. Alueelle v. 2004 laaditussa osayleiskaavassa on osoitettu yhteensä noin 15 – 20 asuntotonttia, joilla voidaan harjoittaa myös ympäristöhäiriötä aiheuttamatonta elinkeinotoimintaa. Työpaikka-alueita osayleiskaavassa on osoitettu noin 1 ha.

Suomusjärven kuntapilotti

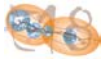
Kuntapilottihankkeen tarkoituksena on ollut selvittää Suomusjärven kunnan alueelta E18-tiehen tai valtatie 1:een tukeutuvat potentiaaliset työpaikka-alueet. Hankkeessa on painotettu yhdyskuntarakenteellista, liikenteellistä ja kiinteistötaloudellista lähestymistapaa. Selvitysalue on kattanut Suomusjärven keskusta-alueen sekä keskustan – moottoritien – kirkonkylän – Lahnajärven osayleiskaava-alueen Kiikalan kunnan rajalta lääninrajalle asti.

Keskustan pohjoisosan – moottoritien – Lahnajärven osayleiskaava

Samanaikaisesti pilottihankkeen kanssa on laadittu osayleiskaava Keskustan pohjoisosan - moottoritien – Lahnajärven alueelle. (Kuvat 5.32., 5.33 ja 5.34.) Osayleiskaavassa on osoitettu mm. Suomusjärven palvelualueeseen liittyvä laaja työpaikka-alue, josta kehitetään kunnan keskeinen ja työpaikka-alue.

Lahnajärvi sijaitsee tulevan E18-tien Lahnajärven liittymän pohjoispuolella, nykyisen Vt1:n varrella. Alue on perinteinen, erityisesti linja-autoliikenteen palvelualue.

Moottoritie muuttaa alueen liikenteellisen aseman ja roolin. Osayleiskaavassa on varattu KM-aluetta nykyisen valtatie ja Moottoritie-liittymän välialueelta. KM-alue soveltuu nykyisen palvelualueen laajentamiseen tai muuhun vastaavaan toimintaan.

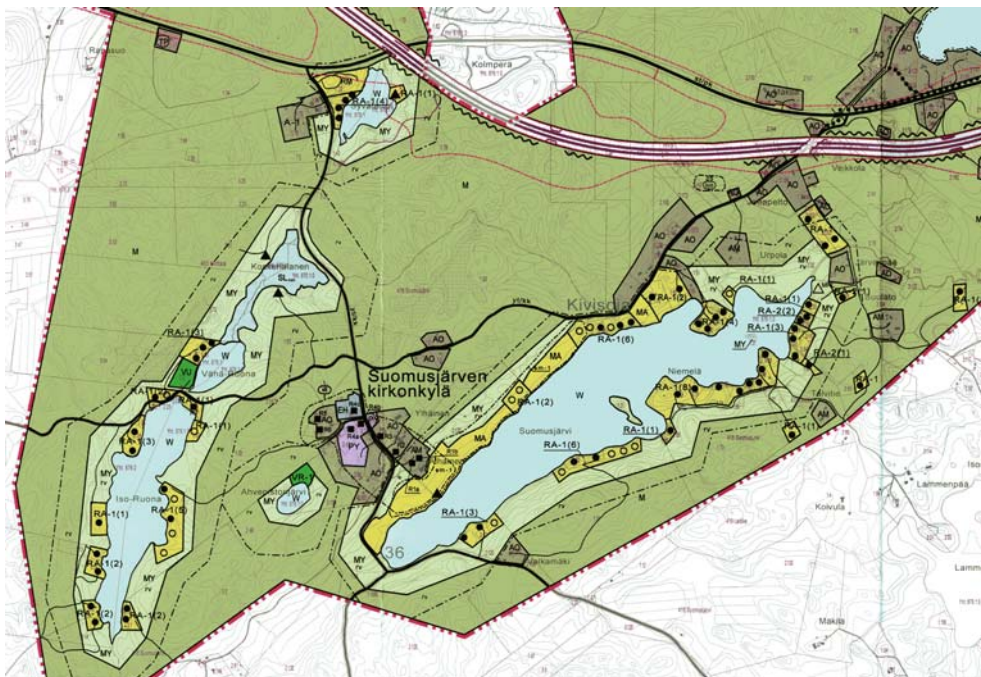


Kehittämisen reunaehtoja ja suosituksia

Moottoritien tulo muuttaa kysyntätilanteen palvelualueella eikä aluetta voitane ylläpitää nykyisellä palvelukonseptilla.



Kuva 5.32. Ote osayleiskaavaluonnoksesta Kitulan alueelta. (Suomusjärven kunta 2004).



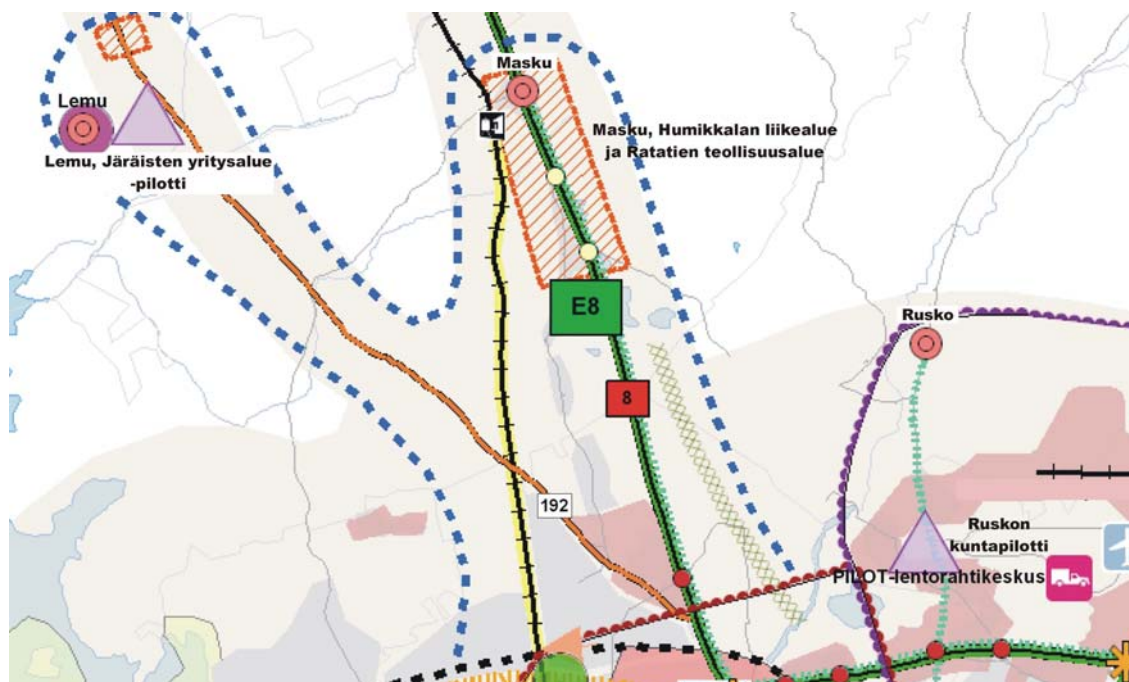
Kuva 5.33. Ote yleiskaavaluonnoksesta Suomusjärven kirkonkylän alueelta. (Lähde: Suomusjärven kunta 2004).



5.3 MAANKÄYTÖN KEHITTÄMISEN PAIKALLISET PAINOPISTEALUEET

Turun – Salon seudulle hahmottuu seudullisten kehittämisen painopistealueiden lisäksi yhdeksän paikallista merkitystä omaavaa maankäytön kehittämisen painopistealuetta, joita kuvataan seuraavissa kappaleissa.

5.3.1 Lemu



Järäisten yrityskeskus ja kuntapilotti

Lemun Järäisten uusi yritys- ja kuntapilottialue sijaitsee maantie 192:n varrella. Alueen kehittämisen tavoitteena on kunnan työpaikkaomavaraisuuden kasvattaminen. Kuntapilotti käynnistyessään käsittää strategia- ja markkinointisuunnitelman. Strategiasuunnitelman tarkoituksena on selvittää yritysten sijoittumista Järäisten yritysalueeseen ja luoda Järäisten yritysalueesta vetovoimainen yritysalue Kustavintien (mt 192) varteen. Suunnitelmassa on tarkastelut millaisille yrityksille Järäisten yritysalueen kaavan laajennus on tarpeen tehdä ja annettu tältä pohjalta ohjeita kaavan laadintaan. (Kuva 5.35.)

Markkinointisuunnitelmassa selvitetään Järäisten yritysalueen markkinointia osana koko Turun kaupunkiseudun markkinointistrategiaa ja yritysten sijoittumista.

Keskustan osayleiskaava

Lemun keskustan osayleiskaava-alueeseen kuuluvat Lemun keskusta, Kustavintien lähialueet Maskun rajalta Mietoisten rajalle, Nynäisten peltoaukea Nousiaisten rajaan asti sekä Miiäisten paikallistien varsi. Kaava-alueen pinta-ala on 16,7 km². (Kuva 5.35.)

Kaava-alueen halki kulkee Raisio-Kustavi –maantie n:o 192. Kunnan keskustaajama sijoittuu Lemu-Askainen –maantien varteen Kustavintien länsipuolelle. Askaistentie ja Kirkkotie muodostavat keskusta-alueen liikenteellisen rungon. Kaava-alue käsittää myös Nynäisten arvokkaan kulttuurimaisema-alueen sekä taajaman pohjoispuolisia kyläalueita sekä maa- ja metsätalousalueita.

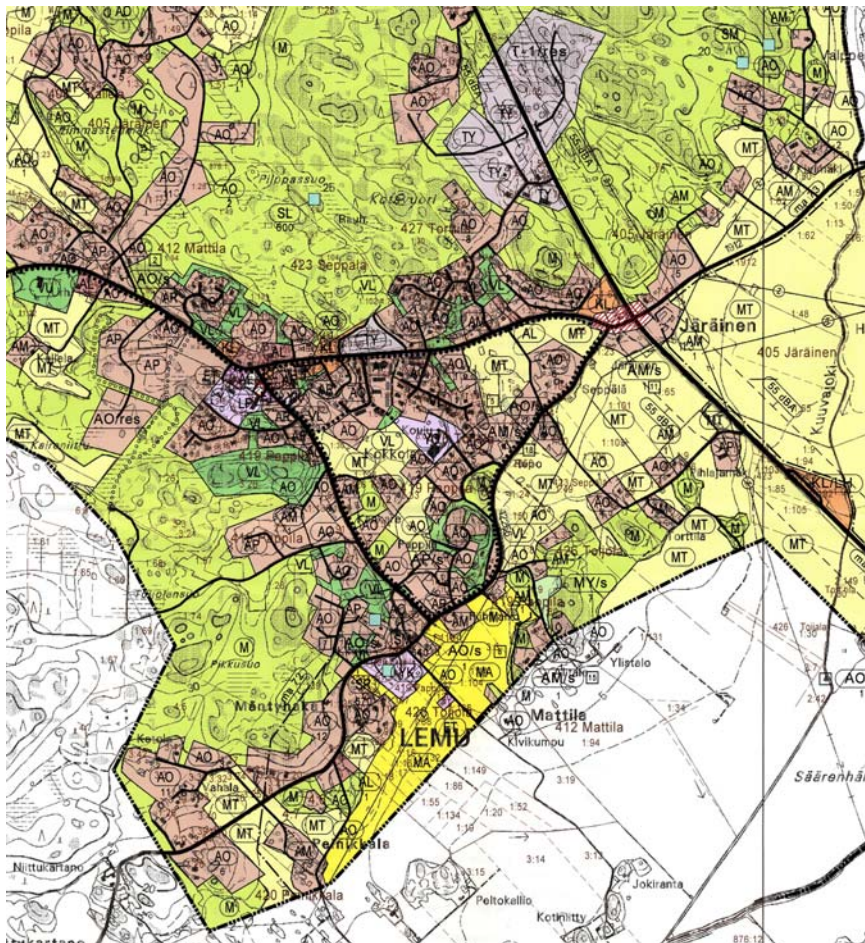


Lemun kunnan alueen maisematyyppit ovat monipuolisia ja vaihtelevia. Keskustan ja kaava-alueen ympäristö muodostuu pääasiassa elävästä haja-asutuksen rytmittämästä maa- ja metsätalousmaisemasta. Nyynäisten alue on avaraa hedelmällisten savitasankojen viljelymaisemaa, jolle luonteenomaisia ovat pitkät tasaiset näkymät. Alueen keski- ja pohjoisosien ilmeeltään pienipiirteiselle metsäiselle mäkimaastolle ovat tyypillisiä pienet raivatut peltolaidut ja metsäsaarekkeet, kallionyppylät, pensaikot ja pientareet, pienet tiiviit kyläkeskukset ja monet varsin hyvin vanhassa linjassaan säilyneet paikallis- ja kylätiet.

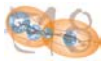
Lemun kunta on myös osayleiskaava-alueella pääasiassa haja-asuttua aluetta. Tiiviimpi taajamarakenne keskittyy Askaistentien ja Kirkkotien muodostaman kolmion sisälle ja ympäristöön. Keskusta on rakennuskaavoitettu vuonna 1977. Taajama on muodostunut pääosin saman vuosikymmenen lopulta lähtien.

Yleiskaavatyön tavoitteena on ollut määrittää Lemun kunnan keskeisten alueiden maankäytön strategia 10 – 15 vuodeksi. Keskeisimpiä tavoitteita ovat:

- luonnon, ympäristön ja maisemansuojelun huomioon ottaminen rakentamisessa ja muussa maankäytössä kestävä kehityksen periaatteiden mukaisesti,
- uusien asuntoalueiden sekä täydennysrakentamisalueiden osoittaminen,
- uusien pienteollisuus- ja yritystonttien osoittaminen siihen soveltuville alueille Kustavintien varteen, ja
- valtakunnallisten alueidenkäytön tavoitteiden huomioiminen.



Kuva 5.35. Ote Lemun osayleiskaavasta: Keskustan tiiviimpi taajamarakennekolmio sekä Järäisten yrityskeskus keskustasta koilliseen. (Lähde: Lemun kunta 2004).



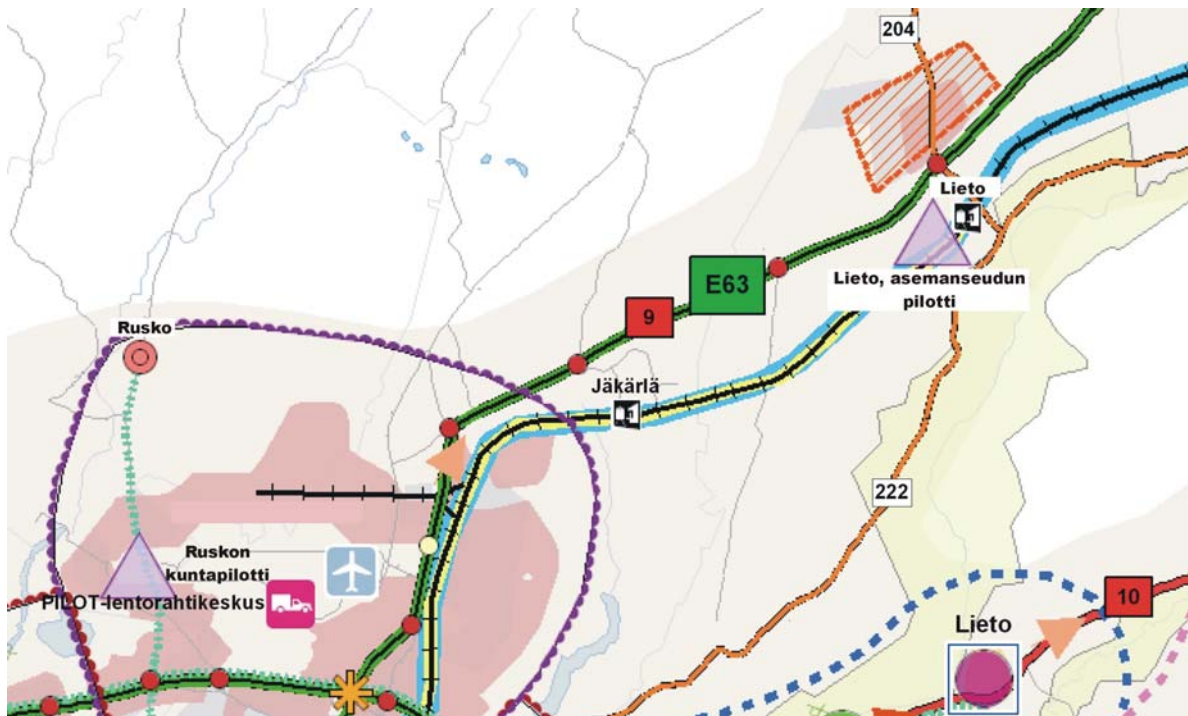
Yleisten teiden verkko muodostaa kaavan toiminnallisen rakenteen, johon maankäyttö tukeutuu. Kaava osoittaa uuden asuntorakentamisen keskustan lähialueille ja yritysraakentamisen Kustavintien varteeseen. Asuinalueita on varattu monipuolisesti eri väestöryhmille. Keskustaan on mahdollista rakentaa vanhuk-sille rivitaloja lähelle palveluja. Omakotirakentamiseen on monipuolisia vaihtoehtoja. Kaava mahdollis-taa korkeatasoiset, maisemaan ja ympäristöön sopeutuvan, mittakaavaltaan ihmisläheisen asuntoraken-tamisen. Asuinalueiden saavutettavuus on hyvä ja alueet tukeutuvat olemassa olevaan tieverkostoon.

5.3.2 Masku

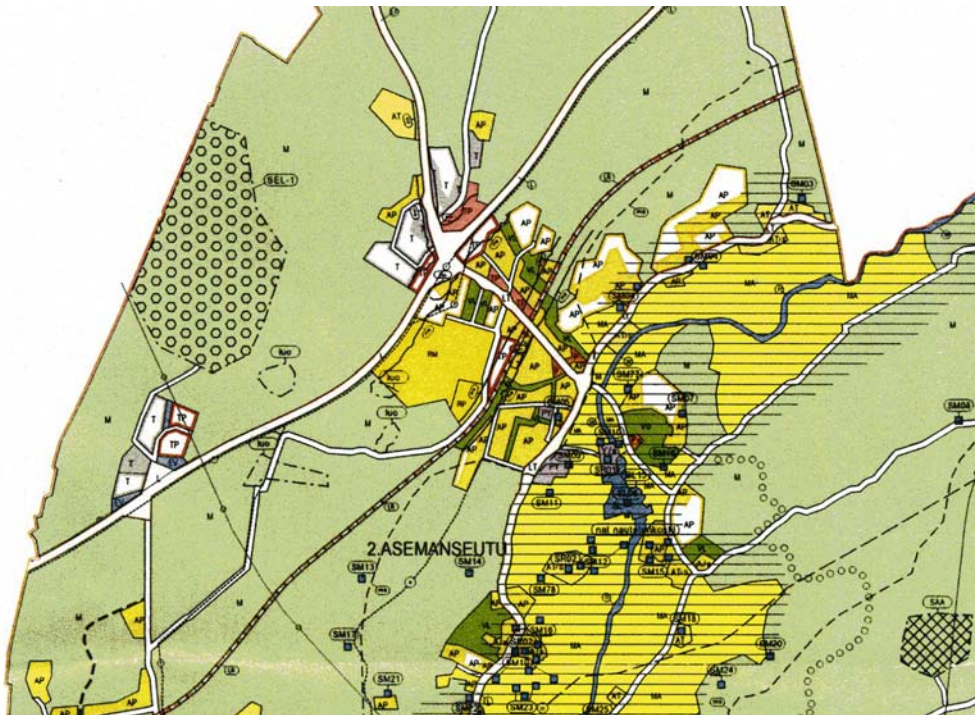
Humikkalan liikealue ja Ratatien teollisuusalue sijaitsevat valtatie 8:n varrella. Humikkalan liikealue on kaupunkiseudullisesti merkittävä huonekalukaupan keskus. Viereinen Ratatien teollisuusalue muodostaa Maskun perusteollisuusalueen. Humikkalan liikealue on muodostunut liikenteellisesti edulliselle paikalle valtatie 8:n tuntumaan. Alue on kasvanut vaihteittain ja alkaa olla täyteen rakennettu. (Kts. kuva sivulla 64).

Alue on pohjavesialuetta, mikä asettaa erityisiä vaatimuksia alueen kehittämiselle. Vt 8 tullaan alueen kohdalla korvaamaan uudella nelikaistaisella tiellä, jonka liittymä- ja liittymätarvejärjestelyt ovat elintär-keitä liikealueelle.

5.3.3 Lieto



Liedon kuntapilotti sisältää myös Liedon asemanseudun, joka soveltuu monipuolisen teollisuustuotan-non alueeksi. Liikenneyhteydet ovat edulliset sekä lentoaseman ja sataman että Satakunnan ja Pirkan-maan suuntaan. Alueella on tarjolla runsaasti sekä kaavoitettua että kaavoittamatonta yritys- ja teolli-suusaluetta. Alue voi monella tavalla tukeutua myös viereiseen Zoolandian matkailupalvelualueeseen. Asemanseudun uudet asuntoalueet täydentävät ja jatkavat olemassa olevia asuinalueita. (Kuva 5.36.)



Kuva 5.36. Ote Liedon yleiskaava 2020 ehdotuksen kartasta asemanseudun alueelta. (Lähde: Liedon kunta 2004).

5.3.4 Sauvo

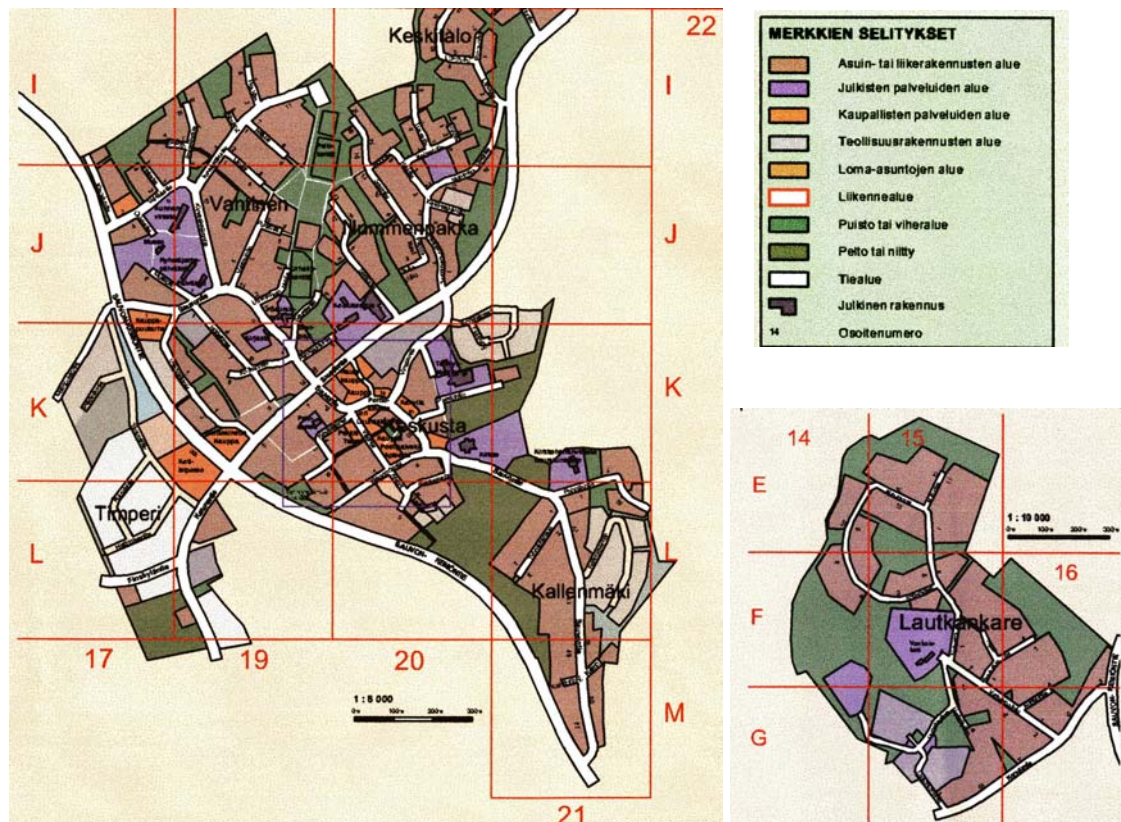
Sauvon pilottianke on kaksiosainen käsittäen strategia- ja markkinointisuunnitelman. Strategiasuunnitelman tarkoitus on selvittää yritysten sijoittumista kunnan sisällä toimitilamarkkinoiden kannalta. Ensimmäisenä lähtökohtana on luoda toimintaohje sille, kuinka keskustassa sijaitsevasta Kulmalan – Timperin alueesta saadaan kehitettyä vetovoimainen yritysalue pohjautuen kunnan tarjoamiin lähtökohtiin. Toisaalta suunnitelmassa tarkastellaan kuntaa kokonaisuutena niin, että voidaan tarjota mahdollisimman monentyyppisille yrityksille sijoittumismahdollisuus sellaiseen ympäristöön, joka vastaa niiden tarpeita ja mahdollisuuksia. Avainasemassa alueella on Lautkankareen alue. (Kuvat 5.37. ja 5.38.)

Markkinointisuunnitelmassa on tarkoitus selvittää kunnan yritysalueiden markkinointia osana koko kunnan markkinointistrategiaa. Suunnitelmassa selvitetään potentiaaliset asiakasryhmät ja keinot, joilla kustannustehokas markkinointi on mahdollista huomioiden erityisesti markkinointitarpeen jatkuvuus ja käytettävissä olevien varojen niukkuus.

5.3.5 Pertteli: Kaivola, Inkere ja Hähkänä

Perttelin Kaivolon työpaikka-alueet sijaitsevat kantatien 52 varrella. Nykyisiä alueita kehitetään edelleen niitä tiivistämällä ja laajentamalla. Alue sijaitsee liikenteellisesti edullisesti vain viiden minuutin aikavälillä E18-tien liittymästä.

Inkereen teollisuusalue sijaitsee Inkereen taajaman eteläosassa. Aluetta voidaan laajentaa tähdäten yhteyteen E18-tielle Muurlan liittymään tai pitkällä aikavälillä myös Salon kaupungin alueelle nykyisen Haukkalan levähdysalueen kohdalle kaavailtuun kokonaan uuteen liittymään E18-tielle.



Kuvat 5.37. ja 5.38. Savon keskusta-alue ja Kulmala – Timperi sekä Lautkankareen alue. (Lähde: Savon kunta 2004).

Hähkänän teollisuusaluetta kehitetään ensisijaisesti nykyisen veturiyhtiön (Hella Lightning Finland Oy) laajenemisalueena. (Kts. kuva sivulla 51).

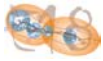
5.3.6 Muurla: Muurlan portti

Muurlan portti on kaupallisten ja tuotantotoimintojen alue Muurlan liittymässä ja myös Muurlan keskeinen kehittämisaalue E18-tien varrella. Alueella on mm. lasitehdas.

Aluetta voidaan kehittää ja laajentaa myös liittymän pohjoispuolelle. Nykyinen kehittämissuunnitelma ja asemakaavahanke kohdistuu nykyisen valtatie ja moottoritien välialueelle. Kokonaisuutena aluetta tulisi kehittää yhteistyössä Perttelin kanssa. (Kts. kuva sivulla 51).

5.3.7 Kiikala, Kruusila

Kiikalan Kruusilan liittymän lähialueelle on v. 2004 osoitettu osayleiskaavassa noin 12 ha työpaikka-alueita ja olevaan asuntoalueeseen ja kylärakenteeseen liittyen alueet noin 30 pientalotontille. (Kts. kuva sivulla 61).



5.4 LIIKENNEJÄRJESTELMÄ JA LOGISTIikka

5.4.1 Logistiikan erityisalueet ja huomioonottaminen maankäytössä

Logistiikan kehityssuunta kohti lisäarvopalveluja ja ketjunhallintaa synnyttää tarpeen varata logistiikka-toiminnoille suuria yhtenäisiä alueita. Niiden tulee olla saumattomasti teollisuuden ja kaupan päälaitoksiin liittyviä ja työssäkävijöiden helposti tavoitettavia myös pyöräillen ja joukkoliikenteellä.

Turun lentoaseman seudun logistiikkakeskus on kehittymässä hyvin PILOT Turku Oy:n hoitamana.

E18-moottoritien käytävässä on meneillään uusien palvelujen sijoittumispeli liittymien vaikutusalueilla. Seutujen arvokasta kulttuurimaisemaa tulisi varjella huonoilta ratkaisuilta.

5.4.2 E18-tien laajentaminen yhtenäiseksi 4-kaistaiseksi kehätieksi välillä Piikkiö – Naantali

Turun Ohikulkutien nimellä tunnettu E18 -tien länsipää on kehitetty moottoritietasoiseksi keskiosaltaan Turun lentoasemalta Raision keskustaan. Jatkossa ohikulkutietä tulisi kehittää niin, että sitä laajennettaisiin 4-kaistaiseksi kehätieksi.

Kun sekä itse tie että sen rinnakkaisväylät vaativat merkittävää jatkorakentamista, olisi siitä välittömästi laadittava askeltaen etenevä toimenpideohjelma pariksi vuosikymmeneksi. Valtion ja kuntien lisäksi kehittämiseen olisi kytkettävä myös elinkeinoelämää, joka saa merkittävää hyötyä tämän paikalliskäytävän täydentämisestä.

5.4.3 Moottoritien rinnakkais- ja syöttöyhteydet: hankelistaus ja priorisointi

E18 moottoritien avautuminen koko välille Turku-Helsinki vuoteen 2010 tuo mukanaan useita täydennystarpeita moottoritien syöttö- ja rinnakkaisyhteyksissä. Näitä ovat Turun seudulla:

- ✚ Turun kehätien nelikaistaistus ja rinnakkaistiet koko välille Piikkiö-Raisio.
- ✚ Naantalien ja erityisesti sen satamien kytkentä moottoritiehen.
- ✚ Kaarinan kytkentä Turun kehätiehen ja Hämeenlinnantiehen (Vt 10).
- ✚ Paraistentien oikaisu Poikluoma-Kirjala.
- ✚ Uusi Hirvensalon sisääntulotie Uittamon kautta.
- ✚ Liedon ohikulkutie (Vt 10).
- ✚ Moottoritien syöttöyhteyksien läpikäynti kaikkien kuntakeskuksien suhteen ja tarpeellisten kehittämistoimien ohjelmointi.
- ✚ Tehokas viitoitus moottoritiekäytävään 20 kilometrin leveydeltä tien molemmin puolin.

5.4.4 Raideliikenteen kehittäminen

Kehityskäytävyyden edistyessä on käynyt ilmeiseksi, että Turun - Salon seuduilla tarvitaan kaikkien osapuolten hyväksymä ohjelma raideliikenteen kehittämisestä. Tilanne vuonna 2004 oli, että eri tahoilla on laadittu selvityksiä seudun ja Turun kaupunkiseudun sisäisestä raideliikenteestä. Turun – Salon - Helsingin pääkäytävä tarvitsee lisää kapasiteettia. Tavarajunaliikenteen kehittämiseksi on kaksi vaihtoehtoa käytävää. Myös ratapihasysteemi on menossa uudelleen arvioitiin suorien kokojunien yleistyessä.

Näiden E18 kehityskäytävyydessä esillä olleiden teemojen lisäksi on noussut esille myös ajatus Turun päärautatieaseman matkakeskuksesta. Ratahallintokeskuksen taholta on huomautettu, että Varsinais-



Suomen talouselämä hyödyntää laiskasti suhteellisen hyvän ja kattavan rataverkon antamia mahdollisuuksia.

Raideliikenteen kehittämisohjelmaa laadittaessa tulevat punnittaviksi seuraavat ideat ja aloitteet:

- ✚ Kevytraideliikenteen uudelleen avaaminen Turun seudulla (Turun kaupunkiseudun pikaraitiotie).
- ✚ Kaupunki- ja seutujunien liikennöinnin aloittaminen ainakin jaksolla Naantali-Turku-Salo, mahdollisesti myös jaksolla Turku-Loimaa.
- ✚ Turun kaukojunaliikenteen kehitys ja kapasiteettitarpeet.
- ✚ Turun itäsuunnan rahtikäytävän vaihtoehdot Toijala, Salo-Riihimäki tai Salo-Helsinki, vaihteellinen eteneminen.
- ✚ Rautatieaseman kehittäminen ja pääratapihan korvaaminen uusilla ratkaisulla.

Turun kaupunkiseudun pikaraitiotie

Turun kaupunkiseudun pitkän tähtäimen visiossa on noussut vaihtoehdoksi linja-autoliikenteen kehittämisen rinnalle raideliikenteen hyväksikäyttö. Turku on ollut Helsingin ja Viipurin ohella yksi Suomen kolmesta raitiovaunukaupungista. Turussa raitioteiden lakkauttamisesta tehtiin päätös 1965 ja liikenne loppui 1972. "Raitsikkaa" on sittemmin kaipaillu ja kaupungissa on virinnyt ajatuksia raitiovaunun uudelleen tulemisesta pikaraitiotien eli light railin muodossa.

Selvityksessä "Pikaraitiotie Turun kaupunkiseudulla" (Laaksonen 2002) on tutkittu pikaraitiotien toteuttamismahdollisuuksia Turun kaupunkiseudun vilkkaimmilla joukkoliikennesuunnilla: keskusakselilla Naantali-Raisio-Turku-Kaarina sekä Kupittaaalta Runosmäen ja Varissuon suuntiin. Raitiotie on linjattu pääkatuja pitkin asuntoalueiden ja naapurikaupunkien keskuksiin. Pääosin pikaraitiotie kulkisi omalla kaistalla ja paikoin muun liikenteen kaistoilla. Raision-Naantalin rautatietä käytettäisiin osana järjestelmää.

Raitiotie korvaisi bussiliikenteen samoilla reiteillä ja bussilinjasto sovitettaisiin raitiotiehen. Syöttöliikennettä olisi esimerkiksi Kaarinasta ja Raisiosta kaupungin muihin osiin, Naantalista Luonnonmaalle, Rymättylään ja Merimaskuun, ja Varissuolta Littoisiin. Tämä vaatisi kunnilta sitoutumista syöttölinjojen tukemiseen. Raitiotiellä olisi yhteistariffi bussien kanssa. Myös kaukoliikenteelle ja pitkämatkaiselle seutuliikenteelle järjestettäisiin vaihtopysäkkejä, tärkeimpänä Turun linja-autoasema ja sen viereen suunniteltu mahdollinen paikallisjuna-asema.

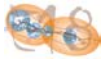
Raitiotien matkanopeudet olisivat 15-20 % tavanomaista bussiliikennettä suuremmat. Arvioiden mukaan Naantali-Raisio-Turku-Kaarina -linjaa käyttäisi 23500 – 47000 matkustajaa arkisin.

Eurooppalaisten kaupunkien kokemusten perusteella pikaraitiotie parantaisi joukkoliikenteen nopeutta, säännöllisyyttä, mukavuutta ja imagoa matkustajan kannalta. Joukkoliikenteen matkustajamäärät lisääntyisivät selvästi (20-50 %) tavanomaiseen bussijärjestelmään verrattuna. Ratkaisu tukisi kaupunkimaista täydennysrakentamista keskusakselilla Naantali-Raisio-Turku-Kaarina, mikä on Turun kaupunkiseudun maankäytön suunnittelun tavoite, ja lisääisi nykyisten alueiden vetovoimaa raitiotien vaikutusalueella.

Selvityksessä ehdotetaan jatkotoimenpiteiksi tilavaroja kaavoituksessa sekä tarkempaa tutkimista raitiotien sijoittamisesta katutilaan Turun keskusta-alueella ja sen vaikutusta muun liikenteen toimivuuteen ja katu ympäristöön. Selvityksessä suositellaan myös yhteistyötä Valtionrautateiden, Ratahallintokeskuksen, ministeriöiden sekä Helsingin ja Tampereen seutujen kanssa. Näillä on vireillä samankaltaisia hankkeita.

Varsinais-Suomen seudullinen paikallisliikenne

Turun seudun liikennejärjestelmäsuunnittelun johtoryhmä teetti vuonna 1999 Varsinais-Suomen raideliikenteen kehittämisselvityksen mahdollisuuksista hoitaa Varsinais-Suomen seudullista paikallisliikennettä junilla radoilla Turku-Salo, Turku-Loimaa, Turku-Raisio-Uusikaupunki sekä Raisio-Naantali. Näistä radoista Turku-Salo ja osittain myös Turku-Loimaa ovat olennaisia E18-kehityskäytävän kannalta. (Kuvat 5.39. ja 5.40.)

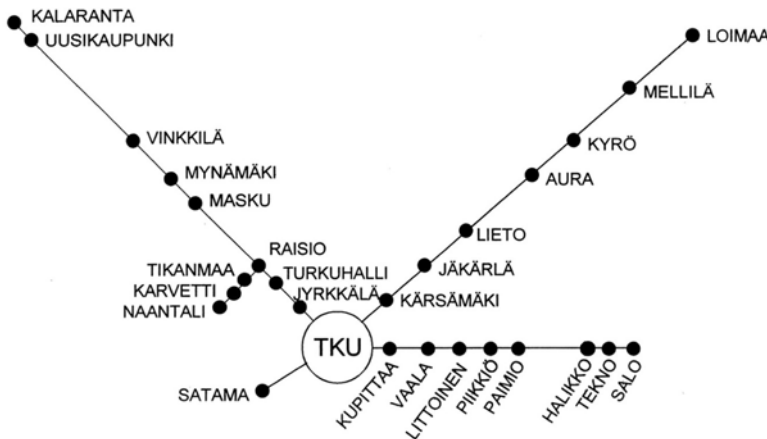


Tavoitteena on maankäytön ja raideliikenteen suunnittelun yhteistyö, radanvarsien kehittäminen tehokkaalla kaavoituksella ja olemassa olevan raideinfrastruktuurin hyödyntäminen ilman mainittavia lisäkustannuksia. Muualla kuin Turun keskustassa asemien kävelyetäisyydellä tapahtuva kasvu heijastuu suoraan paikallisliikenteen matkustajamääriin. Tavoitteena on ollut myös palvelu Salo-Turku -välin lisääntyvää työmatkaliikennettä ja eräissä tapauksissa mahdollistaa esim. vuorotöissä käynti.

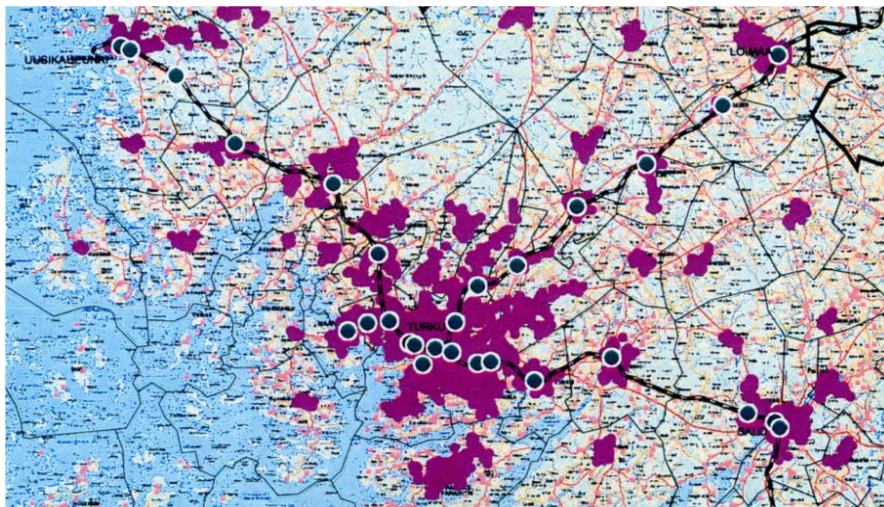
Mahdollisuuksia liikenteen järjestämiseen tutkittiin useat vaiheet huomioon ottaen. Alkuvaiheessa paikallisjunia olisi vähemmän, ja osa paikallisliikenteestä hoidettaisiin kaukojunilla. Myöhemmin paikallisjunien määrää lisättäisiin. Maksimissaan Turku-Salo -radalla olisi 12 paikallisjunaparia/vrk, ja Turku-Loimaa -radalla 8 paikallisjunaparia/vrk.

Nykyinen rata Turun ja Salon välillä on yksiraiteinen. Koska Turku-Helsinki -välin kaukojunatarjontaa lisätään 18 junapariin jo lähivuosina, on radan kapasiteetti nykyisellään hyvin rajallinen. Kunnollinen paikallisliikenne vaatisi kaksoisraiteen koko välille Turku-Salo. Tämä voidaan toteuttaa joko lisäraiteena nykyiselle radalle tai siten, että Piikkiön ja Paimion ohi rakennetaan kaukoliikenteelle oikaisuraide, joka seuraa moottoritien maastokäytävää.

VARSINAIS-SUOMEN PAIKALLISLIIKENNE



Kuva 5.39. Varsinais-Suomen paikallisliikenteen kaavio. (Lähde: ANSERI-konsultit 1999).



Kuva 5.40. Varsinais-Suomen paikallisliikennemat ja asemat. (Lähde: Turun kaupunki 2000).



Kaupunki- ja seutujunaliikenteen käynnistäminen Salon-Turun-Naantalin käytävässä vaatii seutuliikenteen suunnittelu- ja tilaajaorganisaation perustamista. Varsinais-Suomen raideliikenteen kehittämissektörin tyksessä (v. 2000) ja Pikaraitiotie Turun seudulla –selvityksessä (v. 2002) esitetyt ratkaisut on yhdistettävissä siten, että yhtenäiskalusto käyttäisi sekä uusia katuratoja että olemassa olevaa rataverkkoa (Karlsruhen malli).

Turun kaukojunaliikenteen kehitys ja kapasiteettitarpeet

Turku-Pansion sataman merkitys kasvaa Pohjolan Kolmion Suomen länsipään intermodaaliporttina. Tukholman lauttaliikenteen otaksutaan jatkossa kehittyvän rahdin ehdoilla. Ennestään vahva ”Merten moottoritie” Turun ja Tukholman välillä saa uutta painoa mm. Göteborgin ja Århusin suursatamien merkityksen kasvaessa. Turusta Pietariin ja Moskovaan suuntaavat konttijunat saattavat 2-3 -kertaistaa rahtiliikenteen ennakoitua määrät.

Turun itäsuunnan rahtikäytävän vaihtoehdot

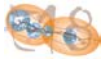
Rataverkon vaihtoehdoista nousi esille uusi pariraide Turun ja Salon välille rahtia ja kaupunkien välistä nopeaa henkilöliikennettä varten. Nykyinen Salo - Naantali rata voisi jäädä kaupunkijunakäyttöön. Työn aikana tutkittiin kahta uutta pariraideyhteyttä eli yhteyksiä Turusta Helsinkiin tai Salosta Riihimäelle. Jälkimmäinen vaihtoehto poistaisi monia muiden ratkaisujen kapasiteettiongelmia Pääradalta ja Helsingin seudulta. Jos Venäjän suunnan RailNetEurope Path siirtyisi uudelle Riihimäen radalle, niin Turun - Toijalan raideyhteyden kuormitus voisi keventyä, koska sille jäisi pääasiassa Suomen sisäistä tavara- ja henkilöliikennettä. Pariraidetta tai Toijalan eteläistä ohitusta ei ehkä tarvittaisi. Työn loppuvaiheessa päädyttiin ohjausryhmässä käytyjen keskustelujen ja seutujentulleiden kommenttien perusteella siihen, että Turun ja Salon seudun raideliikenteen kehittämiseksi suunnitelmassa nojaututaan nopean yhteyden kehittämiseen välille Turku – Salo – Helsinki. Tämän jälkeen marraskuussa 2004 liikenne- ja viestintäministeriö on asettanut työryhmän selvittämään Salo – Espoo välin nopean rautatieyhteyden mahdollisuuksia.

5.4.5 Esimerkki joukkoliikenteen kehittämissiksi

Turun – Salon seudun kehittämisessä voidaan käyttää esimerkkinä visiota joukkoliikenteen kehittämisestä Turun seudun keskusvyöhykkeellä. Vuonna 2020 keskusvyöhykkeen joukkoliikennejärjestelmä voisi olla seuraavanlainen:

Naantali-Raisio välillä Aurinkotiellä ja Raisiontiellä on säännöllinen 10 minuutin vuorovälein kulkeva liikenne sekä ruuhka-aikana että päivällä. Bussin käyttö on vaivatonta, sillä täsmällinen liikennöinti, reaaliaikainen aikataulutiedotus pysäkeillä ja matkapuhelimesta tarkistettavissa oleva seuraavaan bussin saapumisaika yhdessä tyylikkaiden bussipysäkkien, hyvien kevyen liikenteen pysäkkiyhteyksien ja kunnollisten polkupyörien pysäköintipaikkojen kanssa tekevät liityntämatkasta nopean ja miellyttävän niin jalan kuin polkupyörälläkin. Aurinkotien runkoliikenteen lisäksi aamulla ja iltapäivällä uutta Naantalin-tietä pitkin kulkevat pikavuorot kuljettavat matkustajat nopeasti Naantalin ja Turun keskustan lounaisosan välillä ja palvelevat samalla uuden tien varten sijoittunutta nyt huonosti joukkoliikennepalvelujen piirissä olevaa maankäyttöä.

Raision keskustassa yhtyvät Naantalin, Kustavintien, Raumantien ja Nesteentien suuntien reitit. Liikennekeskuksen ja kaupungintalon keskus pysäkeillä busseja kulkee päiväaikaan 5-10 minuutin välein, ruuhka-aikana vielä tiheämmin. Pääosa vuoroista jatkaa Turkuun Satakunnantietä pitkin, mutta myös Raumantien moottoritien kautta on säännöllinen 15-20 minuutin vuorotarjonta Turun keskustan lounaisosiin. Bussin kulku Raisiontiellä on sujuvaa ruuhka-aikoinakin tehostuneen liikennevalo-ohjauksen ja parannettujen pysäkkijärjestelyjen myötä. Raision sisäisen liikenteen palvelua parantaa Ihalan vuorojen jatkaminen Kustavintien varten. Linjan varrella sijaitsevat kaikki Raision keskeiset palvelut: sairaala, liikuntakeskus, liikekeskus, kaupungin virastot, koulukeskus, kirjasto ja uimahalli.



Turun länsi- ja itäpuoli on kytketty yhtenäiseksi kaupunkiseudun keskusvyöhykkeeksi myös joukkoliikenteen osalta muodostamalla tärkeimmistä seudullisista linjoista Turun keskustan läpi kulkevia heilurilinjoja Naantalista ja Raisiosta Kaarinaan ja Piikkiöön/Paraisille. Turun kaupungin merkittävin uusien työpaikkojen keskittymä, Kupittaa-Biolaakson-Skanssin alueet, on liitetty kaupunkiseudun keskusvyöhykkeen osaksi jatkamalla osa Naantalista ja Raision suunnan liikenteestä Kupittaa ja Skanssin kautta Kaarinaan. Sen myötä Turun ympäristökunnista on tarjolla säännölliset joukkoliikennedyhteiset näiden työpaikka-alueiden lisäksi muihin Kupittaa alueen merkittäviin joukkoliikennematkoja synnyttäviin kohteisiin; keskussairaalaan, yliopistoon ja Kupittaa rautatieasemalle.

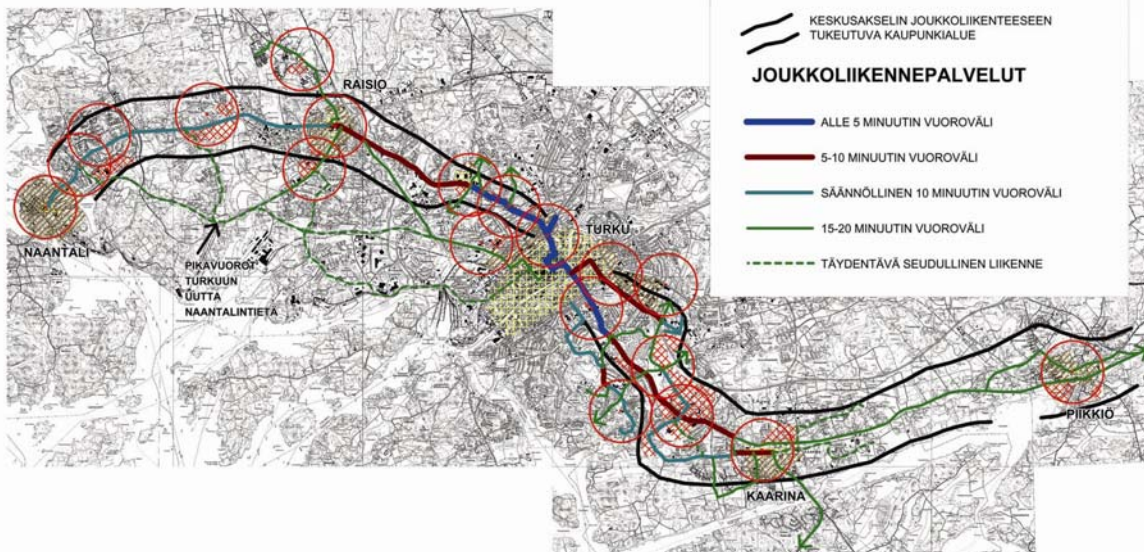
Vuoteen 2020 mennessä Skanssin alueelle on rakentunut uusi yli 4000 asukkaan kaupunginosa ja Piispanristille Uudenmaantien eteläpuolella Kaarinan ja Turun alueella rakennettu asuntoja lähes 1500 uudelle asukkaalle. Skanssin ja siihen sekä Turun että Kaarinan puolella liittyvien suurten työpaikka-alueiden joukkoliikennelinjasto on ratkaistu rakentamalla Skanssin alueen poikki bussikatu, jota pitkin Uudenmaantietä ja Kupittaa suunnasta tulevat seudulliset vuorot ajavat 10-15 minuutin vuorovälillä Piispanristintielle ja edelleen Kaarinaan. Aluetta palvelee myös Uudenmaantien tiheä liikenne sekä kehälinjan 99 jatko Lausteelta Eteläkaarta pitkin Majakkarantaan.

Kaarinan ydinkeskustassa Pyhän Katariinan pysäkeillä kulkee busseja 5-10 minuutin välein. Keskustan ulkopuolella Pyhän Katariinantien liikennetarjonta on noussut nykyisestä tunnin-puolentunnin vuorovälisestä 10-15 minuuttiin. Lisätarjontaa tuo sekä Kupittaa ja Piispanristin kautta Kaarinan keskustaan ja edelleen Voivalaan tai Kesämäkeen ulottuva linja, joka korvaa entiset liikenneluparajojen vuoksi Kairiskulmalle päättyneet linjat että joidenkin Peltola-Harittua palvelevien Turun sisäisen liikenteen vuorojen jatkaminen Kaarinaan.

TURUN KAUPUNKISEUDUN JOUKKOLIIKENNEPAINOTTEINEN KESKUSVYÖHYKE

VISIO 2020

1 : 80 000



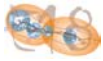
Kuva 5.41. Turun kaupunkiseudun joukkoliikennepainotteinen keskusvyöhyke; Visio 2020. (Lähde: Varsinais-Suomen liitto 2001).



5.4.6 Turun seudun satamatoiminnan kehittäminen

Suomenlahden piirissä on satamien lukumäärä ja palvelutaso nopeassa kasvussa. Venäjä on päättänyt siirtää pääosan kansainvälisestä liikenteestään omalla maalla sijaitseviin satamaihin, joita on rakenteilla Primorskissa, Kronstadtissa ja Ust-Lugassa. Virossa laajennetaan Tallinnan satamaa ja perustetaan merkittävää kapasiteettia Sillamäkeen Venäjän rajan pintaan. Helsinki siirtää keskustan satamia Vuosaareen, mikä tuo mukanaan merkittävää toiminnan tehostumista.

Turusta ja Naantalista on tiheä lauttaliikenne Tukholman seudulle, joten nämä satamat tarjoavat ilmeisesti tulevaisuudessakin nopeimmat yhteydet Pohjoismaihin ja Länsi-Eurooppaan. Myös junalauttojen ja raidelevyden hallinnan palvelut näyttävät keskittyvän Turun seudulle. Menestys satamien kilpailussa rahtivirroista ei kuitenkaan tule itsestään, vaan seudun koko kapasiteetti tulisi valjastaa yhtenäisen koordinoinnin alaiseksi yhdistämällä Turun ja Naantalin satamatoimet kokonaisuudeksi. Tällöin kuhunkin ilmenevään erikoispalvelun tarpeeseen voitaisiin vastata nopeasti ja tehokkaasti.



6 SUUNNITELMAN VAIKUTUKSET

6.1 VAIKUTTAVUUDEN ARVIOINTI

6.1.1 Aluerakenteelliset vaikutukset

E18-tien kehittäminen vaikuttaa suoraan liikenneyhteyksiin ja välillisesti työvoiman saatavuuteen laajentamalla työssäkäynti – (ja markkina) alueita. Turun – Salon seudusta onkin selvästi muodostunut yhtenäinen työssäkäyntialue. Tien kehittäminen tukee myös seudulla olevia kasvukeskuksia. Merkittävä osa näiden alueiden kasvusta tapahtuu ns. korkean teknologian ja palveluiden aloilla, joiden merkitys koko valtakunnalle on suuri. E18-tien vaikutukset ilmenevät tulevaisuudessa todennäköisimmin tiivistyvinä kaupunkien välisinä vyöhykkeinä. Väestön ja työpaikkojen kasvu tapahtuu niissä kunnissa, joiden läpi tie kulkee.

Hyvät sijoittumisedellytykset, liikenneyhteydet niistä tärkeimpinä, houkuttelevat myös ulkomaisia yrityksiä. Tällä on myönteisiä talous- ja työllisyysvaikutuksia, koska uudet työpaikat edustavat nettolisäystä eivätkä ole pois muualta Suomesta.

Kaupunki- ja aluerakenteellisesti E18-tie vaikuttaa eteläisen rannikon verkottuvan kaupunki- ja yhteistoimintavyöhykkeen yhteenliittävänä väylänä. Se yhdistää toisiinsa paitsi kaupunkikeskukset myös pienemmät taajamavyöhykkeet. Samalla se toimii koko rannikkovyöhykettä pienempien yhteistoimintavyöhykkeiden kuten Turku – Salo akselien yhdistäjänä pääkaupunkiseutuun.

Myös matkailulinkeinojen toimintaedellytykset parantuvat mm. Muurla – Lohjanharju välillä, missä loma-asutukseen, virkistykseen ja luontoon liittyvää liikennettä on huomattavasti.

Asumis- ja työpaikkaväljyyden kasvu synnyttää paineita kaupunkien ja niiden liikennejärjestelmien kehittämiseksi. Painetta lisää entisestään muuttoliike, joka kohdistuu eräisiin E18-tienvarren kuntiin. E18-tietä suunnitellaan kasvukeskusten liikennejärjestelmien osana ja se on osaltaan mahdollistanut uusien, kasvukysyntään vastaavien asuin- ja työpaikka-alueiden kehittämisen. Näistä Turun ja Salon aluerakenteiden kehitys ovat hyviä esimerkkejä.

6.1.2 Logistiset vaikutukset

E18-tien vaikutukset ovat erityisen voimakkaita aloilla, joille logistiikka on tärkeää. E18-tien logistiset vaikutukset perustuvat siihen, että se lyhentää kuljetus- ja matka-aikoja, parantaa kuljetusvarmuutta ja ennustettavuutta sekä pienentää kuljetuskustannuksia. Näillä tekijöillä on myös kuljetusmarkkinoiden toimivuutta parantava vaikutus. Logististen palvelujen keskittyminen E18-tien välittömään tuntumaan on käytännössä jo nähtävissä mm. Turussa.

Logistiikkapalvelut integroituvat yhä enemmän valmistukseen ja kauppaan. Erityisesti tietojärjestelmien koordinointi on tässä avainasemassa, mutta lyhyt fyysinen välimatka toimeksiantajaan on tärkeää (vihellysetäisyys). Logistiikassa tarvitaan erityisesti sujuvia liikenneväyliä, väljiä tiloja, yhtenäisiä kenttiä ja suuria muunneltavia halleja. Koneet ja laitteet muuttuvat jatkuvasti enemmän mobiileiksi entisten kiinteiden nosturien ja raiteiden sijaan.

Logistiikkayrityksien keskinäiset kontaktit alihankinta- ja yhteistyösuhteissa ovat olennaisia, mistä seuraa, että alan yritykset pyrkivät rinnakkaiseloon ja samoille alueille. Niillä on suuret ja kasvavat tilantarpeet. Logistiikka toimii jatkuvasti suuremmissa määrässä 7/24-konseptilla (7 päivää viikossa, 24 tuntia vuorokaudessa). Koska raskaiden koneiden käyttö ja jatkuva liikenne häiritsee asumista ja monia muitakin yhdyskuntaelämän lajeja, logistiikan laitoksien tulee sijaita riittävillä suojaetäisyyksillä muista toiminnoista.



Logistiikan kehitykselle onkin leimallista erityisten logistiikkakeskusten muodostaminen (vrt. PILOT Turku Oy). Alan sisäinen synergia paranee ja häiriötekijät pysyvät hallinnassa. Kumipyörälogistiikan keskuksien luonnolliset sijaintipaikat ovat isojen terminaalien tai tuotantolaitosten liepeillä.

Logistiikkakeskukset tuovat mukanaan myös ympäristövaikutuksien uhkakuvia: Kytkentä muuhun yhdyskuntarakenteeseen saattaa jäädä puutteelliseksi. Logistiikkapalvelua sijoittuu liikenteellisesti edullisiin paikkoihin sattumanvaraisesti. Isojen liikenneväylien rinnakkaistiet pysyvät pitkään katkonaisina, joukkoliikennepalvelu ontuu ja merkittävät työpaikka-alueet ovat pelkästään auton käytön varassa.

Logistiikkakeskusten toteutustapaan ja hallintoon onkin kiinnitettävä erityistä huomiota. Niiden sijoittamisen yhteydessä tarvitaan jokseenkin poikkeuksetta myös asemakaavojen muutoksia, koska logistiikan toimitilaraajat ovat eri yrityksillä hyvin yksilöllisiä ja vaihtelevia. Hyviä kokemuksia on saatu esimerkiksi Vantaan Airport City-alueesta, jossa maankäyttöä ohjaavilla virkamiehillä on ollut vahvat neuvottelu- ja sopimusvaltuudet.

6.1.3 E18 kehityskäytävän vaikutukset alueen elinkeinopolitiikkaan ja toimitilamarkkinoihin

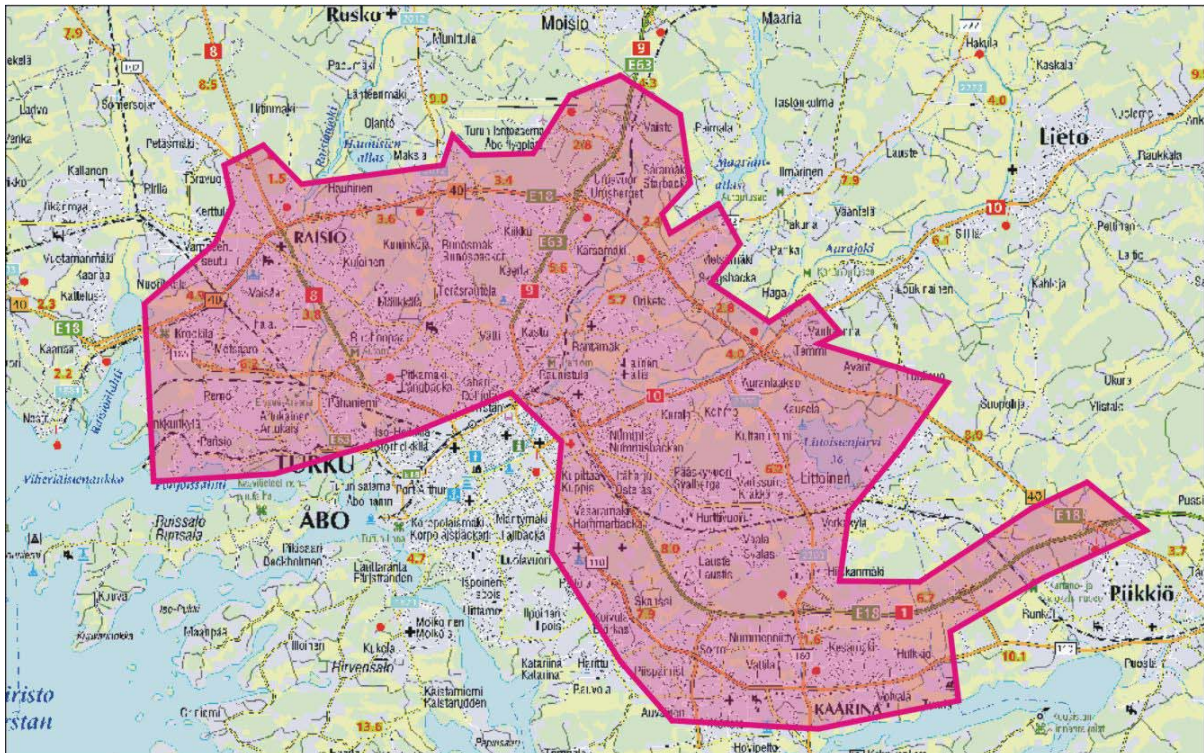
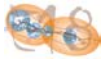
Yritysten elinmahdollisuudet Turun seudulla ovat tulevaisuudessa pitkälti riippuvaisia elinkeinopolitiikan onnistuneesta toteutuksesta. E18 kehitysväylän hyödyntäminen elinkeinopolitiikassa on yksi tärkeimpiä asioita tulevaisuudessa. E18 kehityskäytävää voidaan hyödyntää monella eri tavalla. Tärkein psykologinen seikka on, että sillä saadaan yhdistettyä Turun - Salon seutu yhä tiiviimmin yhtenäiseksi kokonaisuudeksi.

Elinkeinopoliittisesti on tärkeää luoda kuva yhtenäisestä Turun – Salon seudusta, joka toimii kokonaisuutena seudun ulkopuolisessa markkinoinnissa. Samalla tavalla toimitaan Keski-Euroopassa, jossa kunta käsitteenä on hyvin erilainen kuin Suomessa. Elinkeinopolitiikan tulee keskittyä luomaan imagoa keskuksesta, jossa palvelut, koulutus ja infrastruktuuri on hoidettu loistavasti.

E18 kehitysväylän vaikutus toimitilamarkkinoille on tulevaisuudessa huomattava ja se on osaltaan jo sitä ollut. Vaikutus on näkynyt heti logistiikkapainotteisen teollisuuden aktiivisena toimintana toimitilamarkkinoilla, koska E18 kehitysväylä on luonut niille aivan uusia mahdollisuuksia toimia Turun ja jatkossa enenevässä määrin myös Salon seudulla. Esimerkiksi toimitilamarkkinat ovat yleisesti ottaen hyödyntäneet Turun keskustan ja sen lähialueiden ajallisesta yhdistymisestä. Voidaan arvioida, että toimivat toimitilamarkkinat sijaitsevat 5 – 15 minuutin päässä Turun keskustassa. Kyseinen alue on esitetty kuvassa 6.1.

Toimitilojen kannalta on lisäksi erillisiä osamarkkinoita, joilla on erityistä vetovoimaa kuten lentokentän, sataman tai rautatieaseman lähialue, jossa etäisyyttä mitataan kävelymatkana. Muilla alueilla kysymys on alueen omista asukkaista ja yrityksistä lähtevistä markkinoista, joiden vetovoimaa voidaan parantaa luomalla lisää palveluja ja luomalla käsitystä toimivasta aluekokonaisuudesta. E18 kehitysväylä laajentaa toimivien toimitilamarkkinoiden aluetta, koska yhteydet eri paikkoihin lyhenevät ja alueet alkavat yhä enemmän näyttää kaupunkimaisilta, toimivilta ja vetovoimaisilta kokonaisuuksilta.

Toimitilamarkkinoiden kannalta on tärkeää, että palvelut, infrastruktuuri ja alueen saavutettavuus työvoiman ja tavarayhteyksien kannalta ovat tunnettuja, toimivia ja imagoltaan oikean tyyppisiä. Tämä luo pohjan uusien yritysten sijoittumiseen Turun – Salon seudulle. Tällä hetkellä alueen kehitys ei ole kovin nopeaa. Toimitilamarkkinat ovat Suomessa niin ohuet, että nopeamman kehityksen aikaansaamiseksi pelkät työpaikka-alueet eivät voi toimia veturina. Kehitys on riippuvainen koko seudun imagosta valovoimaisena työpaikka-alueena, jossa toimii paljon vetovoimaisia yrityksiä.



Kuva 6.1.. E18 kehityskäytävä ja toimitilamarkkinoiden ydinalue tausta-alueineen Turun seudulla (5-15 minuutin aikaetäisyys).

Turun ja Salon seutu nivoutuvat toimitilamarkkinoilla yhteen arvioitaessa koko Varsinais-Suomea markkina-alueena muuhun Eurooppaan. Euroopassa ei tunneta erikseen Turun seutua tai Salon seutua, vaan nämä tunnetaan siellä satamista, Nokiasta tai yliopistoista. Tähän etabloituminen johtuu pääasiassa edellä mainituista seikoista. Tästä huolimatta työpaikka-alueiden tulee olla houkuttelevia ja profiililtaan erilaisia, koska nämä ominaisuudet liittyvät etabloitumiseen ja niiden oletetaan automaattisesti olevan kunnossa.

Kartassa esitetty toimitilamarkkinoiden ydinalue tausta-alueineen Turun seudulla muodostavat elinkeinopolitiikasta erilaiset alueet, joilla elinkeinopolitiikan sisältö vastaavasti vaihtelee.

Ydinalueella elinkeinopolitiikassa painottuu markkinoiden toimivuus, joustavuus ja nopeus. Tämä tarkoittaa nopeaa reagoitua erilaisiin muutoksiin elinympäristössä, esimerkiksi koulutuksen muuttamista alueen kulloisiakin tarpeita vastaavaksi tai kaavoituksen suuntaamista siten, että vanhoja alueita muutetaan osaksi nykyistä kaupunkirakennetta ja uusilla suuntaamista siten, että alueilla täydennetään olevia alueita. Vanhat työpaikka-alueet eivät voi kehittyä, elleivät ne vastaa tämän päivän toimitilatarpeita. Vanhojen ja uusien alueiden suunnittelussa tulee painottaa alueiden saavutettavuutta, joka on olennainen osa yritysten toimintaedellytyksiä. Saavutettavuus on myös asia joka erottaa toimitilamarkkinoiden ydinalueen sen ympäristöstä.

Toimivat toimitilamarkkinat määrittyvät aikakäsitteestä lähtien. Kyse ei ole kilometreistä vaan matkajajasta. Tältä osin E18 väylä vaikuttaa toimitilamarkkinoiden laajuuteen. Aikakäsite on dynaaminen, osin myös paikkaan sidottu. Helsingin seudulla edellä Turun alueen osalta todettu 5 - 15 minuutin aikajänne voisi olla 25 – 35 minuuttia. Vastaavasti voidaan olettaa, että Turun seudulla aikaetäisyyskäsite venyy ruuhkautumisen ja asutuksen levittäytymisen myötä.

Rakennetun E18 kehitysväylän vaikutukset lyhyellä tähtämellä ovat olleet melko pienet. Kunnat eivät ole kaavoittaneet E18 kehitysväylän varrelle uusia alueita, joille voitaisiin rakentaa toimitiloja. Ovat työpaikka-alueet, jotka sijaitsevat lähellä E18 kehityskäytävää, ovat selkeästi lisänneet kiinnostusta



markkinoilla. Vanhan ykköstien varrella olevat huolto- tai palveluasemat ovat olleet suurin menettäjä ja ovat lopettaneet tai tulevat lopettamaan toimintansa. Välillisinä vaikutuksina markkinoihin voidaan pitää yritysten toimintaan vaikuttavia asioita kuten kuljetuskustannusten aleneminen, kuljetusten turvallisuuden paranemista, henkilöstön liikkuvuuden ja asiointinopeuden paranemista ja yhteistyökumppaneiden kanssa tapahtuvan yhteydenpidon helpottumista.

Pidemmällä aikajänteellä E18 kehitysväylä voi imeä vaikutusalueelleen uutta yritystoimintaa. On kuitenkin oletettavaa, että koko E18 kehitysväylän Turun ja Helsingin välillä tulee olla valmis, jotta yritykset tekisivät uusia sijoittumispäätöksiä Helsingistä Turun tai Salon seudulle.

Paikallisesti suurimpia vaikutusalueita, jotka ovat hyötyneet E18-tien valmistumisesta, ovat olleet:

Turun seutu

Seuraavilla alueilla on jo huomattavissa E18-tien positiivisia vaikutuksia:

- Turku Science Park, Turku Urusvuori, Turku Oriketo, Raisio Hauninen, Lieto Tuulissuo ja Kaarina Kaarinantien varsi

Seuraavilla alueilla kaavoituksen ja infran valmistuttua voidaan olettaa lisäävä kiinnostusta:

- Piikkiö Kirismäki, Paimio Lähteenmäki.

Salon seutu

Seuraavilla alueilla on jo huomattavissa E18-tien positiivinen vaikutus:

- Salo Somerontien risteys, Halikko Märyn liittymä

Seuraavilla alueilla kaavoituksen ja infran valmistuttua voidaan olettaa lisäävän kiinnostusta:

- Suomensjärvi, palvelualue, Salo-Halikko E18 tien varsi, Pertteli

Muilla alueilla ei E18-tiestä ole välittömiä vaikutuksia. Vaikutukset voivat olla välillisiä, koska alueet kilpailevat keskenään ja niiden vetovoima voi toisiinsa nähden vaihdella toimitilamarkkinoiden näkökulmasta. Toimitilamarkkinoiden koon ei odoteta kuitenkaan huomattavasti laajenevan.

6.2 TAVOITTEIDEN TOTEUTUMISEN ARVIOINTI

6.2.1 Valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet

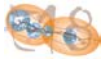
1. Toimivan aluerakenteen yleistavoitteita liittyen hankkeeseen ovat erityisesti:

Alueidenkäytöllä tuetaan aluerakenteen tasapainoista kehittämistä sekä elinkeinoelämän kilpailukyvyyn ja kansainvälisen aseman vahvistamista hyödyntämällä mahdollisimman hyvin olemassa olevia rakenteita sekä edistämällä elinympäristön laadun parantamista ja luonnon voimavarojen kestävää hyödyntämistä seudulla. Aluerakenteen ja alueidenkäytön kehittäminen perustuu ensisijaisesti alueen omiin vahvuuksiin ja sijaintitekijöihin.

✚ *Suunnitelmalla voidaan toteuttaa tavoitetta, mutta tämä edellyttää kuntien virkamiesten, luottamushenkilöiden ja elinkeinoelämän toimijoiden välistä yhteistyötä ja kilpailuasetelmien vähentämistä. Suunnitelma itsessään perustuu alueen omiin vahvuuksiin ja sijaintitekijöihin.*

2. Eheytyvän yhdyskuntarakenteen ja elinympäristön laadun yleistavoitteita liittyen hankkeeseen ovat erityisesti:

Elinympäristöjen toimivuutta ja taloudellisuutta edistetään hyödyntämällä olemassa olevaa yhdyskuntarakennetta ja eheyttämällä taajamia. Taajamia eheyttäessä voidaan myös parantaa elinympäristön laatua. Yhdyskuntarakennetta kehitetään siten, että palvelut ja työpaikat ovat hyvin eri väestöryhmien saavutettavissa.



✚ *Suunnitelmalla voidaan edistää tavoitteen toteutumista, mutta tavoitteen toteutuminen vaatii päätöksentekijöiltä ja virkamiehiltä eheyttävän suunnittelun mentaliteettia. E18-tien tuoma ajallisten välimatkojen lyhentyminen voi ilman määrätietoista politiikkaa johtaa siihen, että yhdyskuntarakenne hajautuu edelleen kauemmaksi taajama-alueista tienvarren vaikutusalueilla. Tämä taas ei paranna elinympäristön laatua. Tämä pätee myös työpaikkoihin. Lisäksi kaupallisten palvelujen kuten kaupan suuryksiköiden sijoittuminen tien varrelle voi johtaa siihen, että esimerkiksi pienten keskustojen kaupalliset palvelut siirtyvät tien varsialueille, mikä heikentää esim. vanhusten kaupassakäyntimahdollisuuksia.*

Alueidenkäytöllä edistetään elinkeinoelämän toimintaedellytyksiä varaamalla riittävät alueet elinkeinotoiminnoille. Niiden sijoittumisessa kiinnitetään huomiota olemassa olevien rakenteiden hyödyntämiseen ja hyvään saavutettavuuteen.

✚ *Suunnitelmalla edistetään tavoitteen toteutumista.*

Yhdyskuntarakenteen kehittämisessä pyritään vähentämään liikennetarvetta, parantamaan liikenneturvallisuutta ja edistämään joukkoliikenteen edellytyksiä.

✚ *Suunnitelmalla voidaan edistää tavoitteen toteutumista, mutta tämä vaatii määrätietoista politiikkaa ja suunnittelua luottamushenkilöiltä ja virkamiehiltä liittyen esimerkiksi joukkoliikenteen kehittämiseen.*

Kaupunkiseutuja kehitetään tasapainoisina kokonaisuuksina siten, että tukeudutaan olemassa oleviin keskuksiin. Keskusta-alueita kehitetään monipuolisina palvelujen, asumisen ja vapaa-ajan alueina.

✚ *Suunnitelmalla voidaan edistää tavoitteen toteutumista, mutta tämä vaatii määrätietoista politiikkaa ja suunnittelua luottamushenkilöiltä ja virkamiehiltä. Kehitys voi johtaa myös siihen, että keskustojen palvelut siirtyvät entistä enemmän E18-tien liittymä- ja varsialueille, mikä taas näivettää keskustojen elinvoimaisuutta.*

Erityistavoitteista tulee huomioida, että alueidenkäytön suunnittelussa uusia huomattavia, asuin-, työpaikka- tai palvelutoimintojen alueita ei tule sijoittaa irralleen olemassa olevasta yhdyskuntarakenteesta. Vähittäiskaupan suuryksiköt sijoitetaan tukemaan yhdyskuntarakennetta. Näistä tavoitteista voidaan poiketa, jos tarve- ja vaikutusselvityksiin perustuen pystytään osoittamaan, että rakentaminen on kestävän kehityksen mukaista.

3. Kulttuuri- ja luonnonperinnön, virkistyskäytön ja luonnonvarojen käytön yleistavoitteita liittyen hankkeeseen ovat erityisesti:

Alueidenkäytöllä edistetään kansallisen kulttuuriympäristön ja rakennusperinnön sekä niiden alueellisesti vaihtelevan luonteen säilymistä.

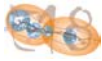
✚ *Suunnitelmalla voidaan edistää tavoitteen toteutumista, mutta tämä vaatii määrätietoista politiikkaa ja suunnittelua luottamushenkilöiltä ja virkamiehiltä.*

Erityistavoitteista voidaan mainita: Alueidenkäytössä on varmistettava, että valtakunnallisesti merkittävät kulttuuri- ja luonnonperinnön arvot säilyvät. Lisäksi viranomaisten laatimat valtakunnalliset inventoinnit otetaan huomioon.

4. Toimivat yhteysverkot ja energiahuolto, yleistavoitteita liittyen hankkeeseen ovat erityisesti:

Liikennejärjestelmiä suunnitellaan ja kehitetään kokonaisuuksina, jotka käsittävät eri liikennemuodot ja palvelevat sekä asutusta että elinkeinoelämän toimintaedellytyksiä. Erityistä huomiota kiinnitetään liikenne- ja kuljetustarpeen vähentämiseen sekä liikenneturvallisuuden ja ympäristöystävällisten liikennemuotojen käyttöedellytysten parantamiseen.

Tarvittaviin liikenneyhteyksiin varaudutaan kehittämällä ensisijaisesti olemassa olevia pääliikenneyhteyksiä ja -verkostoja.



✚ *Suunnitelmalla edistetään tavoitteen toteutumista.*

Erityistavoitteista tulee huomioida, että alueidenkäytössä on turvattava olemassa olevien valtakunnallisesti merkittävien ratojen, maanteiden ja vesiväylien jatkuvuus ja kehittämismahdollisuudet sekä valtakunnallisesti merkittävien satamien ja lentoasemien sekä rajanylityspaikkojen kehittämismahdollisuudet.

Lisäksi: Alueidenkäytössä on edistettävä eri liikennemuotojen yhteistyötä ja joukkoliikennettä varaamalla riittävät alueet solmupisteinä toimivien tavaraliikenneterminalien ja henkilöliikenteen matkakeskusten toimintaa ja kehittämistä varten. Nopean liikenteen junaratayhteyksiä toteutettaessa on huolehdittava lähiliikenteen toimintaedellytysten säilymisestä.

6.3 YHTEISTYÖN TOTEUTUMISEN ARVIOINTI

6.3.1 Ohjausryhmätyöskentely

Työn ohjausryhmä on ollut monipuolinen ja edustus on ollut seuraavilta tahoilta:

- ✚ Turun Seudun Kehittämiskeskus, TAD Centre
- ✚ Salon Seudun Kehittämiskeskus, SSKK
- ✚ Varsinais-Suomen liitto
- ✚ Halikon kunta
- ✚ Lemun kunta
- ✚ Liedon kunta
- ✚ Paimion kaupunki
- ✚ Perttelin kunta
- ✚ Piikkiön kunta
- ✚ Raision kaupunki
- ✚ Salon kaupunki
- ✚ Turun kaupunki
- ✚ Tiehallinto/Turun tiepiiri
- ✚ Turun kauppakamari, SSO-yhtymä
- ✚ Varsinais-Suomen Yrittäjät ry.

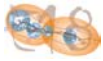
Kuntien jäsenet ovat koostuneet kunnanjohtajista ja alueidenkäytöstä vastaavista virkamiehistä.

Ohjausryhmä on työn aikana kokoontunut yhteensä 14 kertaa, runsaan kuukauden välein. Kokouksista mainittakoon erityisesti marraskuussa 2003 järjestetty ohjausryhmän Aivoriihikokous Tuorlan maatalousoppilaitoksessa Piikkiössä. Kokouksen ryhmätyöosuuden antia on koko kehityskäytävää koskeva SWOT-analyyssitulokko.

Osanotto kokouksiin on keskimääräisesti ollut varsin hyvä. Ohjausryhmän jäsenten yhteistyö jatkuu toivottavasti tulevaisuudessakin, sillä kärkihankelistaukseen työn jatkohankkeeksi kirjattiin Turun seudulle "Turun seudun maankäytön rakennemalli" ja Salon seudulle "Salon seudun maankäytöllinen yhteistyö" eli Salossa keskustelufoorumien organisoiminen.

6.3.2 Tiedotustilaisuudet ja seminaarit

Työn alussa pidettiin tiedotustilaisuus TAD Centren auditoriossa maaliskuussa 2003. Tilaisuuteen osallistui lähes 30 henkilöä koostuen mm. kuntaedustajista ja yrittäjätahon edustajista.



Työn aikana eli noin 1,5 vuoden kuluessa on järjestetty neljä seminaaria. Elokuussa 2003 seminaari järjestettiin Turun ammattikorkeakoulun auditoriossa. Tilaisuudessa esiteltiin tilannekartoitusvaiheen tuloksia ja kuntapilotteja. Seminaariin osallistui noin 30 henkilöä.

Huhtikuussa 2004 seminaari järjestettiin Paimion Kuninkaantien Kestikartanon auditoriossa. Ennen seminaaria oli mahdollista osallistua kiertoajeluun joko Turun tai Salon seudulla. Kiertoajelun aikana tutustuttiin osaan pilottihankekohteista. Seminaarissa esiteltiin hankkeen maankäytön strategista suunnitelmaa ja esitelmien jälkeen osallistujat kokoontuivat ryhmittäin keskustelemaan hankkeesta ja strategisesta maankäytön suunnitelmakarttaluonnoksesta. Tilaisuudesta saatiin hyvää palautetta työn jatkamiseksi. Osanotto oli suhteellisen runsasta eli paikalle saapui lähes 50 toimihenkilöä, luottamushenkilöä ja virkamiestä.

Hankkeen viimeiset seminaarit järjestettiin seudullisina lokakuun alussa 2004. Turun seminaari pidettiin Tuorlan maatalousoppilaitoksessa ja Salon Salon kaupan ja terveyden ammattiopistolla. Seminaareissa esiteltiin seudullisia maankäytön laatusuunnitelmia ja niihin liittyviä karttaluonnoksia sekä mahdollisia jatkohankkeita. Mahdollisuus palautteen antamiseen oli jälleen työpajatyöskentelyn ryhmätyöskentelyn yhteydessä. Osanottajia molemmissa seminaareissa oli runsaat 30.



7 SUOSITUKSET JATKOHANKKEIKSI

Seudullisten maankäytön laatusuunnitelmien toteuttamisen edistämiseksi on tämän hankkeen työn aikana laadittu erityinen kärkihankelistaus, johon on kerätty mahdollisia jatkohankkeita ajoittuen vuosille 2005 – 2010. Kärkihankelistauksen laatimiseen ja kommentointiin on osallistunut hankkeen ohjausryhmä ja laajemman yleisön palautetta siihen on haettu seudullisten laatusuunnitelmaseminaarien yhteydessä järjestetyissä työpajoissa. Turun seudun osalta jatkohankkeiksi nousivat seuraavat (hankkeet ovat tärkeys- ja aikataullisessa järjestyksessä):

1. E18 kehityskäytävän yleismarkkinointi,
2. Turun kaupunkiseudun liikennejärjestelmäsuunnitelman päivitys,
3. Turun seudun liikennejärjestelmäsuunnitelman laatiminen (pl. Turun kaupunkiseutu),
4. Turun seudun satamien kilpailukyvyyn varmistaminen ja yhteistyön kehittäminen,
5. Edunvalvonnan organisointi liittyen liikennehankkeisiin,
6. Kehätien nelikaistaistaminen rinnakkaisteineen välillä Kausela – Kirismäki,
7. Turun seudun maankäytön rakennemalli,
8. Salon seudun maankäytöllinen yhteistyö,
9. Joukkoliikenteen laatuikäytävät: Matkakeskus, matkaketjut, kulkumuotojen koordinointi, liikku-
misen tasa-arvo, sekä
10. Raideliikenteen ja rataverkon kehittäminen Turun ja Salon seuduilla, pikaraitiotie, seudullinen
kaupunkijuna, supernopea juna, tuplaraide Turku – Salo - Helsinki.

Turun seudulla niin kuin Salossakin nähtiin E18 kehityskäytävän markkinointi –hankkeen pikainen aloittaminen tärkeäksi ja hankkeelle on jo muodostettu ohjausryhmä työtä vetämään. Turun kaupunkiseudun liikennejärjestelmäsuunnitelman päivitys –hanke on niin ikään käynnistynyt. Turun seudun liikennejärjestelmäsuunnitelman laatiminen aloitetaan v. 2005. TAD Centre rahoittaa kaikkia edellä mainittuja hankkeita, liikennejärjestelmäsuunnitelmien laatimisesta sen rahoitusosuus on 1/3. Myös SSKK rahoittaa E18 kehityskäytävän markkinointi –hanketta.

Sekä Turun että Salon seuduilla nähtiin yleisesti erittäin tärkeänä edunvalvonnan organisointi liittyen liikennehankkeisiin ja niiden toteuttamisaikataulujen nopeuttamiseen. Tämä nousi esille uutena kärkihanke-ehdotuksena Salon laatuseminaarin työpajassa. Turun seudun laatuseminaarin antia taasen on kärkihanke-ehdotus ”Kehätien nelikaistaistaminen rinnakkaisteineen Välillä Kausela – Kirismäki ja hankkeen toteuttamisaikataulun nopeuttaminen”.

Ohjausryhmän kokousantia ovat hanke-ehdotus ”Turun seudun maankäytön rakennemalli”, joka nähtiin kuntien alueidenkäytön suunnittelusta vastaavien henkilöiden taholta tärkeäksi seudulliseksi hankkeeksi. Salon seudulla vastaavan tasoiseksi hankkeeksi nousi ”Salon seudun maankäytöllinen yhteistyö”, mikä tarkoittanee lähinnä maankäyttöön liittyvän keskustelufoorumien organisoimista..

Työn aikana yhdeksi tärkeäksi kehittämishankkeeksi on muodostunut Turun seudun satamien kilpailukyvyyn varmistaminen ja yhteistyön kehittäminen. Turun kaupakamari on ilmoittanut hankkeen olevan heille ensisijaisen tärkeän.

Joukkoliikenteen laatuikäytävät nähtiin molemmilla seuduilla myös yhdeksi kehittämishankkeeksi samoin kuin raideliikenteen kehittäminen. Erityisen tärkeäksi koettiin Turku – Salo – Helsinki rataosuuden kehittäminen kaksiraiteiseksi, supernopeaksi ratayhteydeksi nopealla aikataululla.

Koko kärkihankelistaus aikatauluineen, rahoitustahoineen, vastuutahoineen (joista käynnistämisvastuussa oleva taho/tahot on alleviivattu) ja yhteistyötahoineen on esitetty taulukossa 7.1.

TEEMA-ALUE	KOHDEALUE	HANKE	AIKATAULU	RAHOITUS	VASTUUTAHO	YHTEISTYÖ
MAANKÄYTTÖ & ASUMINEN	☀️☀️ Turun seutu	"Turun seudun maankäytön rakennemalli" - mm. palvelurakenteen ohjaaminen keskitetysti ja huomioiden kylien sekä keskusta-alueiden palvelurakenteen säilyttäminen	2006 -	Kunnat, valtio, EU	Turku + muut kunnat, TAD Centre	Varsinais-Suomen liitto Kauppakamari, yrittäjäjärjestöt
	☀️☀️ Salon seutu	"Salon seudun maankäyttölinen yhteistyö"	2006 -	Kunnat, valtio, EU	SSKK, Kunnat	Varsinais-Suomen liitto
LIIKENNE & LOGISTIIKKA	☀️☀️☀️ Turun seutu	Turun seudun satamien kilpailukyvyyn varmistaminen ja yhteistyön kehittäminen	2005 -	Satamat, kaupungit, valtio	Kunnat, satamalaitokset, TAD Centre, Varsinais-Suomen liitto	Kauppakamari, PILOT-hanke, Merenkulkualan tutkimuskeskus, TuKKK
	☀️☀️☀️ Turun kaupunkiseutu (Turku, Raisio, Naantali, Kaarina ja Lieto)	Turun kaupunkiseudun liikennejärjestelmäsuunnitelman päivitys	2004 - 2005	Tiehallinto, kunnat, aluekeskusohjelma	Turku + muut kunnat, Varsinais-Suomen liitto, Turun tiepiiri, liikenneministeriö, ympäristöministeriö, Ratahallintokeskus	Ympäristökunnat, Salo, lääninhallitus, TAD Centre, SSKK
	☀️☀️☀️ Turun seutu (kaupunkiseudun ulkopuoliset 13 kuntaa)	Turun seudun liikennejärjestelmäsuunnitelman laatiminen (pl. Turun kaupunkiseutu)	2005 - 2006	Tiehallinto, kunnat, aluekeskusohjelma	Kunnat, Varsinais-Suomen liitto, Turun tiepiiri, liikenneministeriö, ympäristöministeriö, Ratahallintokeskus	Salo, lääninhallitus, TAD Centre, SSKK
	☀️☀️☀️ Lieto ja Piikkiö, Turun seutu	Kehätien nelikaistaistaminen rinnakkaisteineen välillä Kausela – Kirismäki; rakentamisen nopeuttaminen	2006 -	Valtio, kunnat	Kunnat, Tiepiiri	Varsinais-Suomen liitto
	☀️☀️ Turun ja Salon seudut	Joukkoliikenteen laatuikäytävät: Matkakeskus, matkaketjut, kulkumuotojen koordinointi, liikkumisen tasa-arvo	2006 -	Kunnat, lääninhallitus	Lääninhallitus, kunnat, Turun tiepiiri, TAD Centre, SSKK	Varsinais-Suomen liitto, VR Linja-autoliitto, Matka-huolto
	☀️ Turun ja Salon seudut	Raideliikenteen ja rataverkon kehittäminen Turun ja Salon seuduilla, pikaraitiotie, seudullinen kaupunkijuna, supernopea juna, tuplaraide Turku – Salo - Helsinki	2007 -	Kunnat, Ratahallintokeskus, VR	Kunnat, VR, Ratahallintokeskus, TAD Centre, SSKK	Varsinais-Suomen liitto
EDUNVALVONTA	☀️☀️☀️ Turun ja Salon seudut	Edunvalvonnan organisointi liittyen liikennehankkeisiin	2005 -		TAD Centre, SSKK	Kunnat, VR, Ratahallintokeskus, Varsinais-Suomen liitto
MARKKINOINTI	☀️☀️☀️ Turun ja Salon seudut	E18 kehityskäytävän yleismarkkinointi, myös kv. taso; internet-palvelin, esitteet, ulkomaiset seminaarit, artikkelit Seudullisen tonttimarkkinoinnin kehittäminen	2004 - 2010	TAD Centre, SSKK, aluekeskusohjelmat	TAD Centre, SSKK, Varsinais-Suomen liitto, kunnat, kaupakamari, yrittäjäjärjestöt	PILOT-hanke, Turku Convention Bureau, Invest in Turku - Salo Region,

PRIORISOINTI JA AIKATAULUTUS: ☀️☀️☀️ 1. lk, ☀️☀️ 2. lk, ☀️ 3.lk

Taulukko 7.1. E18 kehityskäytävä Turun – Salon seudulla. Kärkihanke-ehdotukset 2005 – 2010.



KIRJALLISUUS

Alueelliset strategiat – eurooppalaisia esimerkkejä. Suomen Kuntaliitto. Helsinki 1998.

Alueiden kilpailukyky yritysten näkökulmasta. Keskuskauppakamari 2003.

Alustava luonnos Varsinais-Suomen maakuntaohjelmaksi 2005 – 2008. Varsinais-Suomen liitto, Hanke-
rahoitustoimikunta 7.5.2004.

Arvokkaat maisema-alueet. Mietintö 66/1992. Ympäristöministeriö, Ympäristönsuojeluosasto.

Asemanseutu, Härkhaan asemakaava 1: 2 000. Halikon kunta, Arkkitehtitoimisto Tarmo Mustonen Oy.

Case Study: Skanssi. (Julkaisematon työpäpaperi, Turun kaupunki).

E18-kehityskäytäväprojektin Salon seudun pilottihanke. Salon Seudun Kehittämiskeskus, Salon kaupun-
ki, Halikon kunta & Suunnittelukeskus Oy 9.9.2004.

E18-tien Kirismäen ja Raadelman liittymien työpaikka-alueet. Piikkiön kunta, Catella Kiinteistökon-
sultointi Oy & Maa ja Vesi Oy 11.10.2004.

E18-tien kehittämiselvitys 2003. Tekninen raportti. Tiehallinnon selvityksiä 7/2003. Tiehallinto Helsinki.

E18 vaihemaakuntakaava, ehdotus 22.10.2001. Varsinais-Suomen liitto 2001.

E18 tien kehittämisstrategia 2003. www.tiehallinto.fi

Eurooppa-tien kehittäminen Suomessa. Tiemiljö, liikenteenohjaus, tienvarsipalvelut. Tielaitos 1996.

Heikkilä, Juha & Olli Hietanen: Suomensjärvi-Salo-Turku-Naantali –kehityskäytävän ympäristövaikutusten
arvioinnin kehittämishanke. Tutu Publications 8/2002. Turun kauppakorkeakoulu, Tulevaisuuden
tutkimuskeskus.

Humaliston osayleiskaava selostus 2.12.2002. Naantalin kaupunki, Jaakko Pöyry Infra/Maa ja Vesi Oy.

Kantatie 40 Turun kehätie. Yhteysvälin kehittämiselvitys. Tiehallinto, Turun tiepiiri. Turku 2003.

Karvonen, Tapio & Antti Saurama. E18-tien kehittämiselvitys 2002. Erilliselvitys meriliikenteestä, sa-
tamista ja yhteiskunnallisista vaikutuksista 13.11.2002. Turun yliopisto, Merenkulkualan koulutus- ja
tutkimuskeskus 2002.

Keskustan osayleiskaava 2010 selostus. Halikon kunta.

Keskustan osayleiskaava 1:15 000. 4.12.2000 Halikon kunta.

Keskustan osayleiskaava 1:10 000. Lemun kunta, Air-Ix Ympäristö Oy 2004.

Keskustan osayleiskaavaselostus. Lemun kunta, Air-Ix Ympäristö Oy 2003.

Keskustan pohjoisosan – moottoritien - Lahnajärven osayleiskaava 1:10 000, yleiskaavaehdotus
22.6.2004. Suomensjärven kunta, Maa ja Vesi Oy.

Lentokentän ympäristön osayleiskaava 2020. Raisio, Rusko, Turku. Varsinais-Suomen liitto, Raision
kaupunki, Ruskon kunta ja Turun kaupunki 1997.

Liedon työpaikka-alueet ja niiden kehittäminen osana E-18 kehityskäytäväprojektia. 25.10.2004. Liedon
kunta, Catella Kiinteistökon-
sultointi Oy, Jaakko Pöyry Infra/Maa ja Vesi Oy.

Liedon yleiskaava 2020 selostus. Liedon kunnan ympäristöpalvelut 2004.

Metsäjaanun alueen maankäyttösuunnitelma. Salon kaupunki, SCC Viatec Oy, Arkkitehdit LSV Oy 2002.

Oikeusvaikutteinen yleiskaava 2020. Ehdotusluonnos 03.09.2004. Liedon kunta.

Opaskartta. Sauvon kunta 2002.

Ote yleiskaavaehdotuksesta 1:15 000. Raision kaupunki.



- Paimio, kaavoituskatsaus. Paimion kaupunki, Ympäristölautakunta 2003.
- Paimion työpaikka-alueet osana E18-tien vaikutusalueita. TAD Centre, Paimion kaupunki, Air-Ix Ympäristö Oy 2004.
- Piispanristin ja Skanssin osayleiskaava. Osallistumis- ja arviointisuunnitelma 7.2.2002. Turun kaupunki ja Kaarinan kaupunki.
- Pohjolan kolmion rataverkon kehittäminen Suomessa. Ratahallintokeskus 1997.
- Raisio 2025. Keskikaupungin kehittämissuunnitelma. Vesa Honkonen Arkkitehdit Ky 15.3.2004, Raision kaupungin Kaavoitusosasto.
- Rakennettu kulttuuriympäristö - valtakunnallisesti merkittävät kulttuurihistorialliset ympäristöt. Museoviraston rakennushistorian osaston julkaisuja 16, Museovirasto & ympäristöministeriö. Helsinki 1993.
- Salon seudun maakuntakaava. Luonnos 26.6.2003. Varsinais-Suomen liitto.
- Salon ydinkeskustan kehittämisohjelma. Salon kaupunki, LT-Konsultit Oy, Arkkitehtitoimisto Jukka Turttainen Oy.
- Salon yleiskaava 2020, Rakennemalli Kehä, 1:30 000. Salon kaupunki, MA-arkkitehdit 10.1.2003.
- Skanssin ja Piispanristin osayleiskaava 1: 5 000. Turun kaupunki ja Kaarinan kaupunki.
- Tienpidon toimintalinja 2015. Turun tiepiiri.
- Turun kaupunkiseudun joukkoliikennepainotteinen keskusvyöhyke. LYYLI-raporttisarja 24. Suunnittelu-kolmio Oy, Suunnittelukeskus Oy, Varsinais-Suomen liitto 2001.
- Turun kaupunkiseudun maakuntakaava 1:50 000. Varsinais-Suomen liitto 2004.
- Turun kaupunkiseudun maakuntakaava, selostus. Varsinais-Suomen liitto 2002.
- Turun kaupunkiseudun yleinen asemakaavallinen aatekilpailu. www.varsinais-suomi.fi/keskusakseli/index
- Turun seudun aluekeskusohjelma 2001 – 2006, lyhennelmä. Turun Seudun Kehittämiskeskus TAD Centre 6.9.2001.
- Turun seudun aluekuvaus ja logistiikkajärjestelmä. Pilot Turku 2003. www.pilotturku.com
- Turun seutu. Elinkeinostrategia 2004 – 2010. 24.10.2003 Turun Seudun Kehittämiskeskus TAD Centre.
- Turun seutukunnan kehittämisohjelma 2000 – 2006. Turun Seudun Kehittämiskeskus TAD Centre 23.8.2000.
- Turun tiepiirin toiminta- ja taloussuunnitelma 2004–2007.
- Turun yleiskaava 2020. Turun kaupungin kiinteistö- ja rakennustoimi/Kaavoitusosasto.
- Valtioneuvoston päätös valtakunnallisista alueidenkäyttötavoitteista, <http://www.vyh.fi>
- Varsinais-Suomen maakuntaohjelma vuosille 2001 – 2004. Varsinais-Suomen liitto 2001.
- Varsinais-Suomen maakuntasuunnitelma 2020. Varsinais-Suomen liitto 2001.
- Varsinais-Suomen raideliikenteen kehittämisselvitys. Turun kaupunki et al. Toukokuu 2000.
- Viitanen, Mikko et al. Suomen meriklusteri. Teknologiakatsaus 140/2003. TEKES 2003.
- Voivalan osayleiskaava 1:8 000. Luonnos 14.1.2004. Kaarinan kaupunki.
- www.port.turku.fi
- www.salonseutu.net/aluekeskus/ohjelma.htm



LIITE 1.

TOIMINTAYMPÄRISTÖN MUUTOSTEKIJÄT

Yleiset taloudelliset kehityssuunnat

Nykyajalle ovat luonteenomaisia toimintaympäristössä tapahtuvat jatkuvat ja nopeat muutokset. Onnistuminen kehittämistoiminnassa ja päätöksenteossa edellyttää kykyä hallita muutosta. Tulevaisuuden suurena haasteena on saada vahva talous soveltamaan uuden talouden innovaatioita. Menestyminen vaatii aiempaa suurempaa sopeutumiskykyä ja muutosvalmiutta.

Uuden talouden keskeinen piirre on markkinatalouden ja vapaakaupan leviäminen sekä kilpailun kiristyminen. Uusi talous perustuu informaatioteknologian ja osaamisen laajaan hyödyntämiseen. Se tekee mahdolliseksi nopeamman tuottavuuden kasvun, tuotantokustannusten alentamisen ja markkinoiden reaaliaikaisen toiminnan. Toiminnot kansainvälistyvät.

Moninaiseen yhteistoimintaan perustuvassa taloudessa tarvitaan matalampia ja joustavampia organisaatioita, vastuiden siirtämistä mahdollisimman alas, hyvää tiedonkulkua, hyvää kannustavaa yhteistoimintaa sekä innovaatioihin kannustavaa opetus- ja yrityskulttuuria. Aktiivinen, tulevaisuushakuinen asenne ja yhteistoiminta kaikilla toiminnan aloilla luovat edellytyksiä ratkaista ja soveltaa innovaatioita kilpailijoita tehokkaammin. Menestys seudullisesti perustuu paljolti taitoon käyttää hyväksi seudullisia menestystekijöissä olevia kehittämismahdollisuuksia ja taitoon luoda toimiva yhteistoimintakulttuuri.

EU:n kehitysnäkymät

Liikennepolitiikan muutokset: EU:n liikennepolitiikan suuntaviivoja on määritelty ns. Valkoisessa kirjassa "Eurooppalainen liikennepolitiikka vuoteen 2010: valintojen aika". Erityistä huomiota kiinnitetään keinoihin, joilla liikenteen haittavaikutuksia voidaan torjua vaikuttamalla kulkumuotojakautumaan, turvallisuuteen, palvelujen laatuun ja hinnoitteluun. E18-tien kehittämiseen vaikuttavia suuntaviivoja ovat mm. intermodaaliliikenteen ja meriliikenteen edistäminen eli "merten moottoritiet" sekä korkealuokkaiset yhteydet satamiin ja terminaaleihin, aikaisempaa suurempi EU:n tuki TEN-verkolle, yhteisön reuna-alueiden erityinen painotus sekä tavoite liikenteen turvallisuuden parantamiseksi. Suunniteltu Itämeren moottoritie -konsepti sisältäisi kaiken kuljetusketjussa tarvittavan infrastruktuurin ja kuljetuspalvelut niin merellä kuin maallakin. Myös kaavailluilla uusilla rahoitus- ja hinnoittelumalleilla sekä tutkimuspanostuksilla esimerkiksi telematiikkaan ja muihin älykkäisiin järjestelmiin voi olla tulevaisuudessa vaikutuksia E18-tien kehittämiseen.

EU määrittelee TEN-verkon laajuuden, kehittämisen prioriteetit ja yleiset toimintalinjat ns. TEN-suuntaviivapäätöksessä. Uusi suuntaviivapäätös astunee voimaan vuoden 2004 aikana.

EU:n laajentuminen ja rajojen avautuminen: Itä- Euroopan maiden EU jäsenyys johtaa siihen, että syntyy E18 tien kanssa kilpailevia tieyhteyksiä Venäjälle. Esimerkiksi Berliini – Moskova yhteys voi muodostua EU:lle tärkeimmäksi kuljetusväyläksi vähentäen Suomen kautta kulkevaa rahtiliikennettä. Baltian maiden talouskasvu ja kehittyminen parantaa myös Baltian kautta kulkevia liikenneyhteyksiä ja maiden satamia.

Baltian maiden jäsenyys parantaa eittämättä Via Baltican kilpailukykyä E18 tien verrattuna. Suuntausta vahvistaa edelleen suunniteltu Rail Baltica rahanke. Etenkin Pietarin talousalueelta keskiseen Eurooppaan suuntautuva maantiliikenne hakeutuu enenevässä määrin Baltian ja Puolan kautta Keski-Eurooppaan.

Rautatiekuljetusten ongelmana on kuitenkin Itä- ja Keski-Euroopan erilaiset raideleveydet. Maantieyhteyksien heikkoutena tällä hetkellä on osin huonokuntoinen tiestö. Reitit ylittävät lisäksi useita valtioiden välisiä rajoja. Rajamuodollisuudet vievät aikaa, rajoille muodostuu jonoja ja kokonaiskuljetusajat muodostuvat pitkiksi. Rajat säilyvät kuljetusten pullonkauloina, vaikka rajamuodollisuuksia nopeutettaisiinkin. Tosin Via Baltican osalta Baltian maiden EU-jäsenyys poistaa useita rajamuodollisuuksia. Reittien turvallisuustaso ei myöskään ole sama kuin E18-tiellä tai suorissa laivakuljetuksissa. Liikenneturvallisuus on suorissa maantieyhteyksissä heikompi ja niiden varrella myöskin kuljetusten lasteihin kohdistuu suurempi varkausriski.

Venäjän ja Luoteis-Venäjän kehitysnäkymiä

EU:n ja Venäjän välisten suhteiden kehitys

Pitkällä aikavälillä Venäjä integroituu yhä selkeämmin sekä maailmantalouteen että Eurooppaan. Venäjän ja EU:n suhteet ovat institutionalisoituneet erityisesti vuonna 1994 allekirjoitetun ja vuoden 1997 joulukuussa ratifoidun



Kumppanuus- ja yhteistyösopimuksen (PCA) myötä. Samalla EU:n merkitys Venäjän ylivoimaisesti tärkeimpänä kauppakumppanina kasvaa EU:n laajentumisen myötä.

Luoteis-Venäjän kehitys

Venäjän poliittinen järjestelmä on viime vuosien aikana vakiintunut. E18-tiehankkeen näkökulmasta tärkeintä on se, miten Luoteis-Venäjä kehittyy. Venäjän taloudellinen kehitys on kääntynyt vuoden 1998 romahduksen jälkeen nousuun. Kasvu oli vuoteen 2000 saakka erityisen voimakasta juuri Luoteis-Venäjällä. Kun koko Venäjällä teollisuustuotanto vuonna 2000 kasvoi 12 %, Luoteis-Venäjällä kasvu oli 23 %. Pietarissa ja Leningradin alueella teollisuustuotannon kasvu oli tätäkin voimakkaampaa, kummassakin 27 %. Vuosi 2001 oli jälleen huonompi, mutta vuoden 2002 ensimmäinen puolisko oli jälleen kasvun aikaa kummallekin alueelle. Teollisuustuotanto kasvoi 19 % Pietarissa ja 32 % Leningradin alueella.

Lyhyen ja keskipitkän aikavälin taloussennusteissa sekä venäläiset että ulkomaiset analytiikot odottavat nykyisellään 5-6 % BKT:n kasvua koko Venäjän osalle, edellyttäen, että investoinnit kasvavat edelleen, rakenteelliset talousuudistukset jatkuvat ja öljyn maailmanmarkkinahinta ei romahda. Luoteis-Venäjän realistisena tavoitteena Luoteis-Venäjän presidentin hallinnon strategiassa pidetään vuosittaista 9-10 %:n kasvua.

Liikennejärjestelmän kehittäminen

Venäjän liikennejärjestelmän modernisoinnin tavoiteohjelmassa on mainittu ne tieyhteyksien parantamiset, jotka on tarkoitus toteuttaa vuoteen 2010 mennessä. Niiden joukossa on E18/M10 –tie välillä Suomen raja – Pietari – Moskova. Pitkän aikavälin suunnitelma käsittää Viipuri – Pietari välin rakentamisen nelikaistaiseksi tieksi. Tähän on jo varauduttu rakentamalla toisen ajoradan edellyttämät sillat. Vähemmän liikennöity osuus Viipurista Suomen rajalle Vaalimaalle parannetaan 2-kaistaisena päätienä.

Itämeren satamien kehittäminen

Itämeren satamiensa kehittämiseksi Venäjällä on suuria investointisuunnitelmia. Tähän on kaksi syytä. Ensinnäkin Pietarin satama on edelleen ylikuormitettu, eikä se kykene selviytymään tehokkaasti nykyisistä liikennemääristään, saati sitten jatkuvasti kasvavista määristä. Toiseksi Venäjän ulkomaanmeriliikenteestä kulkee edelleen suuri osa varsinkin Latvian ja Liettuan, mutta myös Viron ja Suomen kautta. Venäjä haluaa vähentää riippuvuuttaan Baltian ja Suomen satamista ja siirtää näiden kautta kulkevaa transitoliikennettä omiin satamiinsa. Varsinkin maan talouden kannalta erittäin tärkeästä öljyn viennistä halutaan saada nykyistä suurempi osa laivattua omien satamien kautta.

Pietarin sataman kapasiteettia on tarkoitus edelleen nostaa ja satamassa investoidaan varsinkin konttiliikenteeseen. Satamaan johtavaa merikanavaa levennetään ja syvennetään, mikä helpottaa sataman liikennöitävyyttä, vähentää odotusaikoja ja mahdollistaa nykyistä suurempien alusten liikennöinnin Pietariin.

Venäjän Itämeren alueen satamahankkeista Ust-Lugan satamahankkeella lienee eniten vaikutusta Suomen transitoliikenteeseen, koska siitä on tarkoitus tulla merkittävä konttisatama.

Kansallinen kehitys

Suomen liikennepolitiikka ja E18-tie

Suomen liikennepolitiikan suuntaviivat ovat pääasiassa sopusoinnussa EU:n liikennepolitiikan kanssa. E18-tien kehittäminen tukee hyvin LVM:n asettamia tavoitteita, erityisesti liikkumisen ja kuljettamisen turvallisuus-, sujuvuus- ja laadukkuusvaatimuksia sekä vaatimusta siitä, että liikennejärjestelmä tukee valtakunnallisia alueidenkäyttötavoitteita, alueiden valitsemissa kehitysstrategioita sekä liikenteen ja maankäytön suunnittelun yhteensovittamista.

Tiehallinnon tienpidon tavoitteet tarkentavat LVM:n asettamia liikennejärjestelmätavoitteita tieliikenteen osalta. E18-tien kehittäminen edistää erityisesti tavoitetta ”tukea tienpidolla valtakunnan, maakuntien, kaupunkiseutujen ja kuntien liikennejärjestelmien tavoitteita sekä toteuttaa sellaisia kehittämisinvestointeja, joita näissä suunnitelmissa on esitetty”, ”tarjota toimivat ja turvalliset pääyhteydet satamiin ja tavaraterminaaleihin” sekä ”kehittää kansainvälisiä liikennekäytäviä ja alueita”.

Aluerakenne

Aluerakenteen kehittyminen on merkittävä muutostekijä arvioitaessa E18 tien maankäytön kehittymistä. Väestön muutto keskusalueille ja maaseudun väestön väheneminen aiheuttavat suuria suoria ja välillisiä muutoksia: aluerakenteen tiivistymistä, palvelurakenteen muuttumista, muutoksia liikennemäärissä ja kulkumuotojakaumassa.

Vastakkainen aluerakenteellinen kehitystrendi voi olla myös aluerakenteen edelleen hajaantuminen ja henkilöauto liikenteen kasvaminen talouskasvun myötä eli ihmiset arvostavat hajaantunutta maaseutumista asutusmallia. Toi-



saalta yleisesti hyväksytty tavoite yhdyskuntarakenteen tiivistämisestä ja eheyttämisestä voi hillitä kehitystrendin toteutumista.

Suomen ja Ruotsin välisen meriliikenteen tulevaisuudennäkymät

Meriliikenteen kehityksen kokonaisskenaario koko maan osalta ennustaa meriliikenteen kasvun vuoteen 2020. Siinä päädytään noin 120 milj. tonnin vuosittaisiin ulkomaan merikuljetuksiin. Nykytilanteeseen verrattuna 40 milj. tonnin lisäyksestä 2/3 on yksiköitävissä olevaa lastia, mikä merkitsee erityisesti lisääntyvää autojen, perävaunujen, juna-vaunujen ja konttien kuljetusta. Konttiliikenteen lasketaankin lähes kolminkertaistuvan.

Turun/Naantalın ja Tukholman seudun väliset merikuljetukset ovat 1960-luvulta lähtien perustuneet matkustaja-autolautta-konseptille, jossa on yhdistetty matkustajien ja rahdin kuljettaminen. Nämä kaksi osatekijää ovat tuke- neet toisiaan ja ne ovat yhdessä mahdollistaneet tiheät laivavuorot ympärivuotisesti. Merkittävä osa liikenteen tu- loista on saatu laivoilla tapahtuvasta verovapaan alkoholin ym. tuotteiden myynnistä.

Vaikka verovapaa myynti Suomen ja Ruotsin välillä jatkuu niillä aluksilla, jotka poikkeavat matkalla Ahvenan- maalla, sen merkitys tulee pienemään. Todennäköisin Lounais-Suomen ja Ruotsin välisen liikenteen tulevaisuu- dennäkymä on, että nykyiset risteilylautat korvataan aluksilla, joissa on suuri rahdinkuljetuskapasiteetti suhteessa matkustajamäärään. Päivittäisten lähtöjen määrä vähennee nykyisestä jonkin verran, mutta vuorotiheys pysynee kuitenkin varsin korkeana. On mahdollista, että reitille jää 1-2 risteilymatkustajiin keskittyntä alusta ja muut aluk- set liikennöivät ensisijaisesti rahdin ehdoilla. Se tarkoittaa esimerkiksi lähtö- ja tuloaikojen sovitamista rahtikulje- tuksille optimaaliseksi. Suurilla kuljetus- ja huolintaliikkeillä on Turun seudulla omat terminaalinsa, eikä ole syytä olettaa, että niitä siirrettäisiin toisaalle. E18-tien kehittäminen moottoritietasoiseksi tukee osaltaan Suomen ja Ruot- sin välisen laivaliikenteen keskittymistä Varsinais-Suomen reiteille. Keskittymisen pääsyy on kuitenkin matkustaja- auto-lauttaliikenteen konseptin muuttuminen verovapaan myynnin merkityksen vähentyessä.

E18-tien kannalta edellä esitetty skenaario tuskin vähentää tietä käyttävien, Ruotsista tai Ruotsiin matkalla olevien rahtijoneuvojen määrää. Päinvastoin niiden määrä saattaa lisääntyä, sillä todennäköisesti Helsingin ja Tukholman välisessä liikenteessä tapahtuu myös muutoksia. Helsingin linjalle jäänee nykyistä vähemmän, lähinnä risteilyliiken- teeseen keskittyviä aluksia. Nykyisiä matkustaja-autolauttoja käyttävä rahtiliikenne siirtynee tässä vaihtoehdossa Ruotsin ja Varsinais-Suomen välisille linjoille lyhyemmän ja siten nopeamman merimatkan sekä useamman päivit- täisen lähdön vuoksi. Skenaarion toteutumisen vaikutuksia laivoilla kuljetettavien henkilöautojen määrään on vai- keampi arvioida. Kyse on pääosin tarvematkustuksesta, mutta lippujen hintojen korottaminen vähentänee loma- matkailua jonkin verran.

Taloukasvu ja matkailun lisääntyminen

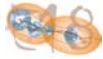
Taloukasvusta seuraa liikenteen lisääntyminen kaikilla tasoilla. Työasiointiliikenteen ja kuljetusten lisäksi myös ihmisten matkustaminen vapaa-aikana lisääntyy. Tällä on edelleen myönteiset vaikutuksensa E18 –tien tienvarsi- palvelujen kysyntään ja kehittämiseen. Avoimissa talouksissa hyödykkeiden hinta- ja saatavuuserot pyrkivät tasoit- tumaan. Hintajerojen tasoittumisen suuntaan vaikuttaa myös EU. Tupakan, bensiinin ja alkoholin hintaeroihin pe- rustuva matkailu ei ole kestävällä pohjalla pitkällä tähtäyksellä yhdentyvässä Euroopassa. Muutoin matkailu tulee kasvamaan ja ostosmatkailussakin on eräissä tapauksissa kasvua, erityisesti lyhyemmällä tähtäyksellä.

Venäjältä Suomeen suuntautuvan ostosmatkailun ennakoidaan kasvavan kasvuskenaarioissa koko ajanjakson, tosin hitaammin kuin muun matkailun. Huomattavalle väestömäärälle Suomi on lähin länsimaa. Jo nyt epämääräi- nen raja ostosmatkailun ja turismin väliltä tulee edelleen hämärtyämään, kun venäläiset etsivät Suomesta matkailu- palveluksia ja ostettavia tavaroita.

Taloukasvun ja liikennemäärien kasvun välisen riippuvuuden ennustetaan kuitenkin vähenevän. On todennäköistä, että esim. Pohjoismaissa liikennesuorite ei enää kasva BKT:n tahtia, mutta Venäjällä liikenteen kasvu tulee vielä pitkään olemaan talouden kasvua suurempaa. Taloudellinen lama voi osaltaan vaikuttaa liikennemääriä vähentä- västi, mikä edelleen heikentää E18 –tien maankäytön ja tienvarsi- palvelujen kehittymistä.

Kaupan rakennemuutos

Kaupan rakennemuutos voi aiheuttaa sekä välillisiä että suoria vaikutuksia E18 väylän maankäyttöön. Rakenne- muutos aiheuttaa selviä ristiriitoja väylien houkutellessa marketteja ja toisaalta kuntien yrittäessä säilyttää palvelut keskustoissa. Tämän vuoksi kuntien maankäyttöpolitiikalla tulee olemaan oleellinen vaikutus kaupan rakennemu- toksen merkittävyyteen muutostekijänä.



LIITE 2. Merkkien selite.

	Seutukeskus		Aluekeskus
	Kuntakeskus		Rautatie
	Kyläkeskus		Kehitettävä kaukojunaaliikenne
	Lentoasema		Kehitettävä lähijunaaliikenne
	Pienlentokenttä		Rautatien yhteystarve
	Rautatieasema		Laivaväylä
	Satama		Merellinen yhteys
	Eritasoliittymä		Viheryhteystarve
	Eritasoliittymätarve		Pilotti
	Eritasoliittymä kehittämistarve		Keskustan kehittämisaalue
	Alueellinen portti		Merellisen asumisen kehittämisaalue
	Kunnan pääliittymä		Asumisen kehittämisaalue
	Liittymä liikenneverkon solmukohdassa		Logistiikka
	Maisemaliittymä		Satamatoiminnot
	Liikenteen palvelualue		Yleinen (Työpaikka-, asuin- ja palvelualueita)
	Levähdysalue		Maisemavyöhykkeet
	Potentiaalinen levähdysaluepaikka		Joukkoliikenteen laatukäytävät
	Kulttuurimaisema		Keskustavyöhyke
	Liikenteen ja logistiikan kehittämishanke		Taajamavyöhyke
	Eurooppatie		Keskustatoimintapainotteinen alue
	Valtatie		Kehittämisen paikallinen painopistealue
	Kantatie		Nykyinen taajama-alue
	Seututie		Maakuntakaavan työpaikka-aluevaraus
	Yhdystie		Matkailun kehittämisaalue
	Tieyhteystarve		Valtakunnallisesti merkittävä kulttuurimaisema-alue
	Suunniteltu / kehitettävä pyöräväylä		Moottoriliikennekäytävä
			Pääkasvusuenta
			Muu kasvusuenta
			Näkymä