

## LAUSUNTO

Turun kaupunginhallitus /  
Kaavoitustoimenjohtaja Markku Toivonen  
Turun kaupunki  
Ympäristö-  
ja kaavoitusvirasto  
[ykv@turku.fi](mailto:ykv@turku.fi)

### **TURUN KAUPUNKISEUDUN RAKENNEMALLI 2035, loppuraportti**

Turun kaupunkiseudulle laaditaan kestävästä kehitystä ja alueen vetovoimaisuutta edistävää rakennemallia. Rakennemallin tarkoituksena on ohjata kuntien maankäyttöä yleispiirteisesti. Rakennetyömallissa haetaan ratkaisuja seudullisesti merkittävien toimintojen ja verkostojen periaatelinjauksiin, kuten asumiseen, työpaikka-alueisiin, kaupan ja palveluiden alueisiin, liikenneverkkoon, virkistykseen ja vapaa-ajan alueisiin ja yhdyskuntatekniikkaan.

Rakennemallityön loppuraportin linjausten mukaan seudulle tavoiteltava väestönkasvu kohdennetaan kaupunkiseudun ydinalueen ja sitä ympäröivän alueen suhteessa 80/20 %. Myös työpaikkojen kasvu painotetaan Turkuun ja ydinkaupunkiseudulle. Kauppakamarin käsityksen mukaan valittu linjaus on kannatettava, koska alue tarvitsee vetovoimaisen keskuksen ja valittu linjaus tukee myös parhaiten elinkeinoelämän edellytysten kehittymistä. Koko alue hyötyy keskustaupungin vetovoimaisuudesta. Linjaratkaisu huomioi kuitenkin myös ydinkaupunki-alueen ulkopuolisten alueiden kehittymisen ja antaa mahdollisuuden monipuolisiin asumisvaihtoehtoihin ja korostaa merellisyyttä ja omaleimaisuutta.

Linjausten mukaan palvelutyöpaikat ohjataan nykyisten palvelukeskusten yhteyteen liikenteellisesti tarkoituksenmukaisella tavalla. Suunnittelulla tuetaan merkittävien työpaikka- ja palvelualueiden saavutettavuutta kävelen, pyörällä ja joukkoliikenteellä. Linjausten mukaan tarkoituksena on rakentaa jalankulku- ja joukkoliikennekaupunkia. Kaupan ja palveluiden elinkeinon kannalta saavutettavuus kaikilla liikennemuodoilla on ensiarvoisen tärkeää. Esityksissä on unohdettu kokonaan palveluiden saatavuuden kehittäminen henkilöautoliikenteellä, joka on kuitenkin pääasiallinen liikkumismuoto asiointiliikenteessä. Kaupankeskittymien sijainti ja etäisyydet ovat sellaiset, että henkilöauto tulee olemaan jatkosakin tärkeä kulkumuotoa asiointiliikenteessä. Kun Turun keskustaa kehitetään maakunnan keskuksena, Turun keskusta on oltava sujuvasti saavutettavissa kaikilla liikennemuodoilla tasapuolisesti. Maanalaisia paikoitusratkaisuja edistäminen tulee huomioida rakennemallissa. Maanalainen pysäköinti mahdollistaisi viihtyisän ja autottoman kävelykeskustan toteuttamisen.

#### **Merellisen asumisen kehittäminen**

Alueen kokonaisvaltainen vetovoimaisuus on tärkeää kun yritykset etsivät sijoittautumispaikkaa ja asukkaat asuinpaikkaa. Merellisyys on kauppakamarin käsityksen mukaan se vetovoimatekijä, johon alueen suunnittelussa pitää tulevaisuudessa panostaa. Nyt lausunnolla oleva rakennemalli antaa hyvät mahdollisuudet meren rantojen hyödyntämiseksi kaupunkirakentamisessa. Aivan kuten rakennemallissa on esitetty, hyödynnettävissä olevia merenranta-alueita

on kehitettävä keskustatoimintojen alueena. On erittäin tärkeää toteuttaa ajoissa karttaan merkitty uusi liikenneyhteys Hirvensalon ja manneralueen välille, jotta asukasmäärien kasvu lähihaarilla ei aiheuta ongelmia liikenteen sujumisessa nykyisiä yhteyksiä pitkin. On myös huomioitava, että vain yhden sillan varassa oleva yhteys tärkeälle asuinalueelle on vakava turvallisuusriski.

Merenranta-alueiden hyödyntämisessä ja sataman lähialueiden rakentamisessa on huolehdittava siitä, että Sataman kulkuyhteydet eivät vaarannu. Turun sataman rooli osana koko Suomen logistista järjestelmää korostuu entisestään Suomen viennin rakenteen muuttuessa yhä enemmän tuotteisiin, joiden vienti tapahtuu kappaletavarakuljetuksina. Rakennemallissa tehty raja- ja keskustatoimintojen kehittämisaikataulu on hyvä, kunhan huolehditaan autolauttojen tarvitseman kenttätilan riittävydestä. Suunnittelussa ei voida lähteä siitä, että asuin- tai toimistorakentamista laajennettaisiin nykyisille kenttäalueille.

### **Alueen saavutettavuus ja sisäinen liikenne**

Suunniteltaessa tehokasta kuntien sisäistä joukkoliikennettä, jonka olennainen osa esimerkiksi pikaraitiotie on, tulee ottaa huomioon myös seutukunnan ulkoinen saavutettavuus. Alueen kilpailukykyyn kannalta on tärkeää, että työssäkäyntialueet ovat nykyistä laajempia. Työmatkaliikenteen kasvua ei pidä rajoittaa, vaan tukea. Ympäristön kannalta ydinkysymys ei ole se, kuinka paljon liikutaan, vaan millä tavoin ja kuinka tehokkaasti liikutaan. Siksi liikenteen suunnittelussa on luotava edellytyksiä seutukuntien väliseen sekä maakunnan ylittävään työmatkaliikenteeseen.

Autolauttaliikenne tuo satamaan aamuin illoin noin 600 raskaan liikenteen yksikköä, mikä on huomioitava paitsi asuinrakentamisen, myös autoliikenteen reittien suunnittelussa. Mikäli suunniteltujen liikenteen pääreittien toimivuutta ei varmisteta, liikenne ruuhkautuu pahoin. Juhana Herttua puistokadusta on tehtävä riittävän leveä, Pansiontietä vastaava liikenteen väylä. Vastaavasti Juhana Herttua puistotien ja Pansiontien risteykseen on tehtävä useita kääntymiskaistoja molempiin suuntiin. Satamatoimintojen sekä tärkeimpien liikenneväylien lähialueet tulee varata yksinomaan työpaikka-alueeksi, jotta muodostuu riittävä puskurivyöhyke torjumaan liikenteestä syntyvää häiriötä asumiselle.

Turussa, 10. tammikuuta 2012  
TURUN KAUPPAKAMARI

Jari Lähteenmäki  
toimitusjohtaja

Paula Heinonen  
asiamies

Jarkko Heinonen  
asiamies