

Valtion ja Turun kaupunkiseudun kuntien välinen maankäytön, asumisen ja liikenteen (MAL) –aiesopimus 2012–2015, seuranta

TIIVISTELMÄ

Turun kaupunkiseudun 13 kunnan valtuustot hyväksyivät touko-kesäkuussa 2012 maankäytön, asumisen ja liikenteen (MAL) -aiesopimuksen vuosille 2012–2015. Aiesopimuksella kunnat toteuttavat kaupunkiseudun rakennemallia. Sopimusmenettelyllä valtio pyrki tukemaan kaupunkiseutua yhdyskuntarakenteen ohjauksessa sekä erityisesti maankäytön, asumisen ja liikenteen yhteensovittamisessa.

Tässä tiivistelmässä tarkastellaan kulunutta aiesopimuskautta 2012-2015.

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

Maankäytön toimenpiteet:

Vuosina 2012-2015 Turun kaupunkiseudun MAL-kuntien keskimääräinen vuosittainen väestönkasvu (2375 asukasta) jäi vain hieman tavoitteesta (2440 asukasta). Keskeisellä ydinkaupunkialueella väestönkasvu on kiihtynyt ja ylittänyt rakennemallin tavoitteen. Etenkin Turun ja Liedon ydinkaupunkialueella on tapahtunut yhdyskuntarakenteen tiivistymistä rakennemallin tavoitteen mukaisesti. Työpaikkojen kehitys on vaihdellut eri vuosina.

V. 2014 valmistunut seudullinen asunto- ja maapoliittinen ohjelma on hyväksytty ohjeellisesti noudatettavana kaikissa MAL-kunnissa lukuun ottamatta Mynämäkeä. Kuntien toimenpide- ja kaavoitusohjelmissa olemassa oleva tonttireservi ja vireillä tai suunnitelmassa olevat asemakaavat kohdentuvat melko hyvin rakennemallin mukaisille alueille.

Asemakaavoitettu alue on laajentunut pääasiassa ydinkaupunkialueella ja joukkoliikennevyöhykkeiden tuntumassa. Vähintään 20 as/ha asuvan väestön osuus on kääntynyt varovaiseen kasvuun, vaikka tavoitteeseen on vielä matkaa. Haja- ja lieverakentamisen ohjauksen seudullisia periaatteita on käsitelty seudullisessa asunto- ja maapoliittisessa ohjelmassa. Taajaman ulkopuolelle sijoittuvien uusien asuinrakennusten osuuden lasku on jatkunut. Varsinais-Suomen liitossa on tehty paikkatietopohjaisen palveluverkon nykytilanteen kartoitus.

Vetovoiminen asuminen:

Seudullisen asunto- ja maapoliittisen ohjelman asuntotuotannon määrälliset tavoitteet vastaavat rakennemallissa esitettyjä tuotantotavoitteita. Voimassa olevien asemakaavojen reservissä on n. 17000 asuntoa, suunnitteilla olevissa 40000 asuntoa. Asuntojen määrän kasvu vuosina 2012-2014 on jäänyt tavoitellusta 2530 asunnon vuosittaisesta kasvusta. Rakennemallin väestönkasvutavoitteet näyttää kuitenkin olevan saavutettavissa tavoiteltua pienemmällä asuntojen määrän kasvulla. Vuosien 2015–2017 arvioidun asemakaavoitetun ja asemakaavoitettavan alueen asuntotuotannon seurauksena noin 69 % väestönkasvusta kohdistuu ydinkaupunkiseudulle ja 31 % ydinkaupunkiseudun ulkopuolelle. Rakennemallin 80/20 -tavoitetta ei vielä saavuteta. Asuntotuotannon osalta on vielä aikaista todeta, onko asuntotuotannon kehitys muuttumassa aiesopimuksen myötä tasapainoisempaan ja yhteisvastuullisempaan suuntaan keskuskaupungin ja kehyskuntien välillä.

Kestävä liikennejärjestelmä:

Marraskuussa 2014 valmistunut Turun seudun rakennemallialueen liikennejärjestelmäsuunnitelma on hyväksytty kaikissa rakennemallialueen kunnissa. Kestävä liikennejärjestelmä on painopisteenä liikennejärjestelmätyössä.

Seudullinen kävelyn ja pyöräilyn kehittämisohjelma on valmistunut ja sen toimenpiteitä priorisoidaan jatkuvassa liikennejärjestelmätyössä. MAL-hankeohjelma (pienet kustannustehokkaat liikenneverkon kehittämistoimet) sisälsi kaikkiaan 14 hanketta 11 kunnan alueella. Joukkoliikenteen osalta asetetut tavoitteet ovat toteutuneet pitkälti suunnitellusti. Kuntien yhteinen joukkoliikenteen visio on, että Turun kaupunkiseudun asukkaat voivat matkustaa joukkoliikenteellä helposti ja edullisesti, kuntarajoista välittämättä. Turku, Naantali, Raisio, Kaarina, Lieto ja Rusko Seudun kunnat ovat päättäneet järjestää yhteisen joukkoliikenteen 1.7.2014 alkaen. Raitiotien yleissuunnitelma valmistui keväällä 2015 ja yleissuunnitelman jatkoselvitykset ovat parhaillaan käynnistymässä. Turun kaupungin osalta liikenneturvallisuussuunnitelmaa ollaan käynnistämässä. Muilta osin seudullinen liikenneturvallisuussuunnitelma on valmistunut ja toimenpiteet on ohjelmoitu toteutettavaksi ELY-keskuksen ja kuntien toteutusohjelmiin. Liikkumisen ohjaus -toiminta on Turun seudulla järjestäytyneesti organisoitu.

Kestävä kasvu ja kaupunkiseudun kilpailukyky:

E18-kasvukäytävähankkeen suunnittelu jatkuu osana Pohjoinen kasvukäytävä vyöhykettä, joka on kansallisella tasolla asetettu yhdeksi tärkeistä kehittämiskohteista ja se on myös Turun osalta nostettu strategisten kärkitoimenpiteiden tasolle. Vt8 Turku-Pori yhteysvälin parantamishankkeen käynnistämiseen tarvittava valtionrahoitus on varmistunut ja rakennushanke on osin valmistunut ja osin käynnissä. Maantiehankkeiden osalta kaikki valtiolle osoitetut toimenpiteet ovat toteutuneet sopimuksen mukaisesti. Turun kaupunki ei ole vielä käynnistänyt välikehän yleissuunnitelman laadintaa. Lento- ja meriliikennestrategiat ovat valmistuneet. Seudullista lento- ja laivaliikenteen kehittämissuunnitelmatyötä ei ole käynnistetty, mutta meri- ja lentoliikenteen kehittämistarpeita osana maakunnan ulkomaan yhteyksiä on käsitelty sekä Varsinais-Suomen liikennestrategiassa että Turun seudun (rakennemallialueen) liikennejärjestelmäsuunnitelmassa.