

Varsinais-Suomen maakuntakaavan ajantasaisuuden arviointi 2022–2023

**Varsinais-Suomen maakuntakaavan
ajantasaisuuden arviointi 2022–2023**

Tekijät:

Virpi Mamia, Timo Juvonen, Kristina Karppi, Arttu Koskinen,
Satu Kottonen, Salla Murmann, Heikki Saarento

Taitto:

Antti Vaalikivi

Valokuvat:

Virpi Mamia

Varsinais-Suomen liitto

PL 273, 20101 Turku

kirjaamo@varsinais-suomi.fi

www.varsinais-suomi.fi

Sisältö

1. Työn tausta ja tavoite	4
2. Muutoksia maakuntakaavoituksen toimintaympäristössä ja suunnittelukeskusteluissa	5
3. Maakuntakaavoitusta ohjaavista suunnitelmista ja sopimuksista	6
3.1. Maakuntastrategia	6
3.2. Varsinais-Suomen ilmastotiekartta	7
3.3. Liikennejärjestelmäsuunnittelu	7
3.4. MAL-sopimusmenettely Varsinais-Suomessa	8
3.5. Merialuesuunnittelu	10
3.6. Valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet ja alueidenkäytön kehityskuva	11
3.7. Maankäyttö- ja rakennuslaista rakentamislakiin ja alueidenkäyttölakiin	11
4. Varsinais-Suomen maakuntakaavojen lyhyt historia	12
5. Voimassa oleva maakuntakaava	14
5.1. Voimassa olevat merkinnät ja määräykset	15
5.2. Merkintöjen ja määräysten teemakohtainen arviointi	16
6. Aluerakenteen kehitys maakuntakaavojen ohjauksessa	17
6.1. Taajamat ja kaavatilanne	17
6.2. Taajamarakenteen tiivistyminen alullaan	18
6.3. Maakuntakaavan muuntojousto	19
6.4. Hallinnolliset muutokset näkyvät aluerakenteessa	20
6.5. Varsinais-Suomen väestökehitys	21
7. Maakuntakaava kuntakaavoittajien käytössä	22
8. Kokonaismaakuntakaavan tarve?	23
9. Mitä Varsinais-Suomen maakuntakaavoissa tulee jatkossa huomioida	24
9.1. Digitalisoituva yhteiskunta palveluineen ja tekijöineen	24
9.2. Ilmastonmuutos ja luonnon monimuotoisuus	26
9.3. Energiahuollon toimintavarmuus ja monimuotoistuva kehitys	27
9.4. Kulttuuriperintö alueellisena erityispiirteenä	28
9.5. Paikallisjunaliikenne potentiaalina ja TEN-T-käytävä	29
9.6. Matkailu elinvoiman edistäjänä	30
10. Ajantasaisuuden arvioinnin yhteenveto ja johtopäätelmät	31
10.1. Listaus maakuntakaavan kaavallisten teemojen tärkeimmistä päivitystarpeista	32
Lähteet	33
Liite:	
Maakuntakaavamerkintöjen ja -määräysten arviointi teemoittain	34

1. Työn tausta ja tavoite

Maakuntakaavojen ajantasaisuutta on arvioitu virkatyönä Varsinais-Suomen liiton suunnitteluryhmässä 2022–2023. Työssä kartoitettiin voimassa olevien maakuntakaavojen vastaavuutta ajankohtaisiin maakunnallisiin kaavoituskysymyksiin. Tavoitteena on ollut muodostaa näkemys maakuntakaavoituksen nykyisistä ja tulevista tarpeista Varsinais-Suomessa 2020-luvulla.

Varsinais-Suomen maankäyttöä ohjaa koko maakunnan alueella maakuntakaava. Yleiskaavoitettuja alueita maakunnassa on noin puolet pinta-alasta. Voimassa oleva maakuntakaava muodostuu kymmenestä erikseen laaditusta maakuntakaavasta, jotka on hyväksytty vuosien 2004–2021 välillä. Niiden laatiminen on kestänyt yhteensä koko 2000-luvun vuoteen 2021 asti. Maakuntakaavaa tarkentavien yleiskaavojen ikähaarukka Varsinais-Suomessa on maakuntakaavoja laveampi: Varsinais-Suomessa voimassa olevat yleiskaavat on hyväksytty vuosien 1983–2023 välisenä aikana.

Maakuntakaavan ajantasaisuuden arvioinnin tavoitteena on ollut muodostaa käsitys Varsinais-Suomen maakuntakaavoituksen seuraavista tarpeista. Työn alkaessa tavoitteissa oli hahmottaa työohjelmaa kokonaisuusmaakuntakaavalle. Arviointityön edetessä tarve juuri kokonaisuusmaakuntakaavalle on kuitenkin kyseenalaistunut. Sen sijaan näkemys maakuntakaavan vaiheittaisista päivitystarpeista on työssä noussut esiin.

Maakuntakaavojen ajantasaisuuden arviointi aloitettiin Varsinais-Suomen liiton suunnitteluryhmässä loppukesällä 2022. Syyskaudella asioita työstettiin suunnitteluryhmän sisäisissä työpajoissa, ja keväällä hyödynnettiin myös alueen kaavoituksen ja maankäytön sidosryhmiä Varsinais-Suomen alueidenkäytön yhteistyöryhmässä (AKYTR). Ryhmälle järjestettiin työpaja ja sen edustajille lähetettiin myös kysely kuntiin koskien yleiskaavoitusta ja maakuntakaavojen käyttöä.

Työssä on käyty läpi Varsinais-Suomen maakuntakaavoituksen vaiheiden suhde suunnitteluohjauksen muutoksiin ja alueelliseen kehitykseen. Maakuntakaavan suunnitteluohjauksen tämänhetkistä tilannetta ja tarpeita on arvioitu kaavamerkinnöistä ja -määräyksistä siten, että ne on jäsennetty kaavateemojen mukaisiin kokonaisuuksiin.

Ajantasaisuuden arvioinnin valtakunnallisen kehityksen ja lähtökohdan muodosti kaavoitusta ohjaavan lainsäädännön kokonaisuudistus. Kaikki valmistellut lakimuutokset eivät kuitenkaan toteutuneet vielä päättyneellä hallituskaudella, ja maankäyttö- ja rakennuslaissa määritelty alueidenkäytön suunnittelujärjestelmä jäi uudistuksessa voimaan. Maakuntakaavoitusta koskevat lakimuutokset liittyvät lähinnä digitalisaatioon RYTJ-laissa.

Viimeisin vaihemaakuntakaava, LAVMK, valmistui vuonna 2021, ja tämä mahdollisti suotuisan tilanteen maakuntakaavan kokonaisarviointille sekä seuraavan maakuntakaavatyön ohjelmoimiselle.

2. Muutoksia maakuntakaavoituksen toimintaympäristössä ja suunnittelukeskusteluissa

Maankäytön ja kaupunkisuunnittelun suuntauksissa on tapahtunut voimakkaita muutoksia kuluneen 20 vuoden aikana. Erityisesti yhdyskuntarakenteen kestävydestä ja taloudellisuudesta on tullut aiempaa merkittävämpi osa suunnittelua. Suunnittelumenetelmien ja yhteiskunnan toimintojen digitalisoituminen ovat myös osaltaan muokanneet myös yhdyskuntasuunnittelua viimeisten 10 vuoden aikana. Liikkuminen kaupungeissa ja elinympäristön käyttötavat ovat murroksessa. Tuoreimpana muutoksena on tapa ajatella luontoa osana elinympäristöä siten, että rakennettu ympäristö mahdollisimman vähän muokkaisi ekosysteemien toimintaa. Tämä näkemys on silti vasta vahvistumassa yhteiskunnallisesti. Suurten tavoitteiden ristipaineissa yhdyskuntasuunnittelu elää murrostilassa, jossa luonnon arvojen huomioimista tulisi nostaa tasa-arvoon ihmiskeskeisen ympäristökehittämisen kanssa ja rakentamattomuuden ohjausta kasvattaa rakentamisen ohjauksen rinnalla.

Ilmasto- ja ympäristökriisin rinnalla aluerakenteessa on havaittavissa erilaistumiskehitystä sekä valtakunnallisesti että alueellisesti. Sosiaalinen tasa-arvo yhteiskunnassa on uudelleen punnittavana resurssien keskittyessä suuruusjärjestyksessä kaupunkiseuduille ja väestörakenteen muuttuessa vauhdilla. Mitä harvemmin asuttu taajama, sitä vanhemmaksi väki käy. Paikan elinvoiman ja ympäristön vaaliminen haastavat toisiaan.

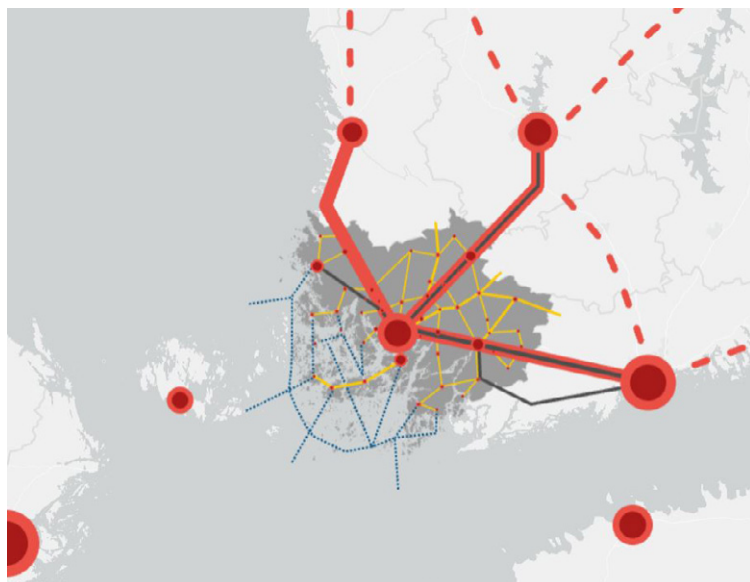
Valtavien, globaalienkin näkemysten ja arvoasetelmien suunnanmuutoksista, tiedon kehitysnopeudesta ja kaavoituksen suunnitteluprosessien monivuotisesta kestosta johtuen, pitkään työstetty kaava saattaa olla osittain vanhentunut tavoiteasettelultaan ja ajatuksiltaan jo siinä vaiheessa, kun se hyväksytään. Tämä haastaa kaavoitusta uudistumaan siten, että suunnittelun aiheita tarkastellaan jatkuvasti: ovatko ne ajan ja tavoitteiden mukaisia?

3. Maakuntakaavoitusta ohjaavista suunnitelmista ja sopimuksista

3.1. Maakuntastrategia

Varsinais-Suomen maakuntastrategia päivitetään valtuustokausittain. Maakuntastrategian osana laaditaan myös visio maakunnan aluerakenteesta. Joulukuussa 2021 hyväksytty Varsinais-Suomen maakuntastrategiaa 2040+ sisältää tuoreimman aluerakenteen vision.

Aluerakenteen visiossa korostuu maakunnan kytkeytyminen muualle maahan ja osaksi Eurooppaa monitasoisen liikennejärjestelmän kautta. Aluerakenteen peruselementit muuttuvat hitaasti. Fyysisen ympäristön osa-alueiden arvotus ja toiminta rakenteessa voivat kuitenkin vaihdella eri aikajaksoilla. Aluerakenteen visiossa on nostettu esiin Varsinais-Suomen alueen valtakunnallisestikin merkittävät erityispiirteet: herkkä saaristoluonto, vahva kulttuuriperintö ja ruokaturvalle edullinen ilmastovyöhyke. Nämä ovat aluerakenteen kehittämisen lähtökohtia monipaikkaisessa toimintaympäristössä.



Maakuntastrategian 2040+ Aluerakenteen visiossa korostuu Varsinais-Suomen ympäristön erityispiirteet aluerakenteen kehittämisen lähtökohtina.

3.2. Varsinais-Suomen ilmastotiekartta

Varsinais-Suomen ilmastotiekartta linjaa tavoitteet ja kärkitoimet hiilineutraalin maakunnan saavuttamiseksi vuoteen 2030 mennessä. Tiekartta auttaa eri toimijoita hahmottamaan kokonaisuutta ja omaa rooliaan osana laajaa työtä.

Ilmastotiekartta pohjautuu kansallisiin ilmastotavoitteisiin, tutkimustietoon sekä laajaan vuorovaikutukseen maakunnan toimijoiden ja asiantuntijoiden kanssa. Tiekarttaa työstettiin temaattisesti vaiheistettuna vuosina 2019–2023 Varsinais-Suomen ELY-keskuksen tilaamana ja Valonian tuottamana LIFE Canemure -hankkeen rahoituksella. Tiekarttaa on rakennettu vuorovaikutteisesti toimijaverkostoja aktivoiden muun muassa temaattisissa työpajoissa. Pysyväksi yhteistyön muodoksi perustettiin Varsinais-Suomen maakunnan yhteistyöryhmän (MYR) ilmastovastuujaaosto.

Ilmastotiekartan sisältöaiheina ovat alue- ja yhdyskuntarakenne, energia, liikenne, maatalous, rakentaminen sekä maankäytön suunnittelu, metsät ja muu viherrakenne. Aiheista kaikki kytkeytyvät tiiviisti myös aluesuunnitteluun. Tiekarttaan määriteltyjen toimenpiteiden kokoluokka ja aikaväli vaihtelevat: vaihtoehtoihin on kirjattu niin nopeita, vaikutuksiltaan suuria ratkaisuja, kuin myös pieniä, monistettuina vaikuttavia ratkaisuja. Tiekartta kannustaa kaikkia toimijoita tunnistamaan roolinsa, mahdollisuutensa ja vastuunsa ilmastotavoitteiden saavuttamisessa. Maankäytön suunnittelun teemoissa käsitellään samoja kestäväen yhdyskuntarakenteen ja liikennejärjestelmän sekä viherrakenteen kysymyksiä kuin maakuntakaava- ja liikennejärjestelmätyössä.

3.3. Liikennejärjestelmäsuunnittelu

Liikennejärjestelmätyö on alueen eri toimijoiden välistä jatkuvaa ja pitkäjänteistä yhteistyötä, jonka tavoitteena on alueen erilaisten liikenteeseen liittyvien tarpeiden yhteensovittaminen liikennejärjestelmää kehittäen. Liikennejärjestelmä muodostuu liikenneväylistä, henkilö- ja tavaraliikenteestä sekä liikennettä ohjaavista järjestelmistä. Liikennejärjestelmätyötä ohjaavat suunnitelmat, joita tehdään valtakunnallisella, maakunnallisella ja kaupunkiseudun tasolla.

Maakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnittelun roolit vahvistuivat vuonna 2009 alueiden kehittämistä koskevan lainsäädännön uudistumisen myötä. Uuden lain mukaan maakunnan liitto vastaa alueellisen liikennejärjestelmäsuunnitelman suunnitteluprosessin käynnistämisestä ja suunnittelun yhteensovittamisesta maakunnan muuhun suunnitteluun. Liikennejärjestelmän suunnittelu on osa maakunnan strategista suunnittelujärjestelmää, ja se tukee erityisesti alueidenkäytön ja elinkeinojen toimintaedellytysten kehittämistä.

Varsinais-Suomessa liikennejärjestelmätyön yhteistyöryhmät ovat järjestäytyneet maakunnan alueellisella tasolla ja kaupunkiseudun tasolla. Varsinais-Suomen liitto vetää maakunnan ja Turun kaupunkiseudun liikennejärjestelmätyötä ja vastaa toiminnan valmistelusta.

Varsinais-Suomen liikennejärjestelmäsuunnitelma ja sitä tarkentava Turun kaupunkiseudun liikennejärjestelmäsuunnitelma on päivitetty viimeksi vuonna 2020. Suunnitelma oli kolmas liikennejärjestelmätyössä alueelle laadittu. Suunnitelmien päivytysprosessi oli yhtäaikainen ensimmäisen valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman (Liikenne 12), Etelä-Suomen liikennestrategian sekä Turun kaupunkiseudun maankäytön, asumisen ja liikenteen (MAL) sopimuksen laatimisen kanssa.

Varsinais-Suomen liikennejärjestelmäsuunnitelmassa on määritetty alueen keskeiset kehittämistarpeet ja toimenpiteet asukkaiden ja elinkeinoelämän kannalta. Suunnitelman tavoitteena on 1) kestävä ja vähäpäästöinen, 2) kilpailukykyinen ja vetovoimainen sekä 3) turvallinen ja terveellinen liikennejärjestelmä. Suunnitelman päämäärä on yhdessä Varsinais-Suomen maakuntastrategian ja maakuntakaavoituksen kanssa edistää hyvää saavutettavuutta, asukkaiden sujuvaa arkea, kestäväen liikennejärjestelmän ja aluerakenteen vahvistamista sekä maakunnan erityispiirteiden tunnistamista.

3.4. MAL-sopimusmenettely Varsinais-Suomessa

Maankäytön, asumisen ja liikenteen sopimukset (MAL) ovat sopimuksia, jotka valtio solmii suurimpien kaupunkiseutujen kanssa. Sopimukset vahvistavat seudun kuntien keskinäistä sekä seudun ja valtion välistä yhteistyötä seudun kehittämiseksi.

MAL-sopimusmenettelyn piiriin Suomessa kuuluu tällä hetkellä 7 suurinta kaupunkiseutua. Turun kaupunkiseudun MAL-alueeseen kuuluu lähes puolet maakunnan kunnista, 13 kuntaa: Aura, Kaarina, Lieto, Masku, Mynämäki, Naantali, Nousiainen, Paimio, Parainen, Raisio, Rusko, Sauvo ja Turku.

Turun kaupunkiseudulle MAL-sopimuksia on neuvoteltu vuodesta 2011 lähtien. Viimeisin valtion ja Turun kaupunkiseudun 13 kunnan välinen MAL-sopimus on tehty vuosille 2020–2031. Sopimus allekirjoitettiin 2020. Sopimuksen tavoitteena on tukea ympäristöllisesti, taloudellisesti ja sosiaalisesti kestävästä kaupunkikehityksestä. Toimenpiteet määritetään erikseen neljän vuoden välein sopimuksen päivityksen yhteydessä. Tällä hetkellä valmistaudutaan syksyllä 2023 alkavaan MAL-sopimuksen päivitykseen.

Turun kaupunkiseudun MAL-sopimusten lähtökohtana on ollut vuonna 2012 hyväksytty Turun kaupunkiseudun rakennemalli 2035 -suunnitelma. Tämän suunnitelma on antanut vahvan pohjan myös koko maakunnan kattavalle alue- ja yhdyskuntarakennetta määrittävälle maakuntakaavalle Taajamien maankäytön, palvelujen ja liikenteen vaihemaakuntakaavalle (TPLMK 2018).

Viimeksi kuluneella sopimuskaudella 2020–2023 Turun kaupunkiseudun MAL-alueella on edistetty muun muassa kestävästä liikkumisesta ja aluerakennetta, monipuolista ja kohtuuhintaista asuntotuotantoa, elinympäristön laatua, kaupunkiseudun elinvoimaisuutta ja elinkeinoelämän sujuvia kuljetuksia. Suuria raideyhteyksien ja tieverkon kehittämishankkeita on viety eteenpäin MAL-sopimuksen avulla. Samalla pieniin ja kustannustehokkaisiin toimenpiteisiin käytettävän MAL-rahnan vaikutukset on kaupunkiseudulla nähty mittaviksi erityisesti kestävästä liikkumisesta ja liikenneturvallisuuden kannalta. MAL-sopimuskäytännön myötä erityisesti kaupunkiseudun sisäinen, kuntarajat ylittävä yhteistyö on tiivistynyt ja kehittynyt kaupunkiseudun eduksi. Seurantamenetelmiä MAL-sopimusten vaikuttavuudesta eri kaupunkiseuduilla kehitetään parhaillaan valtakunnallisesti.

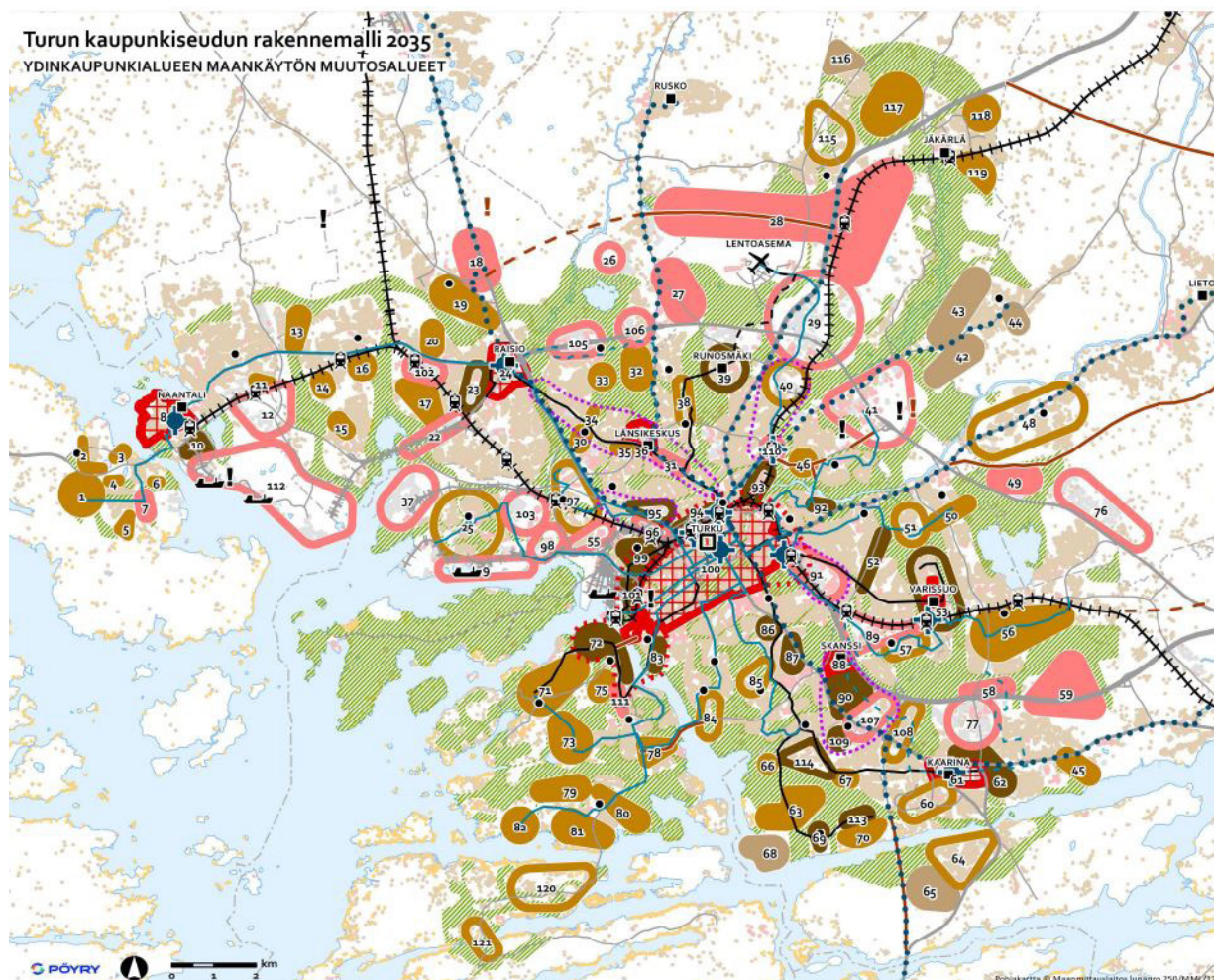
Turun kaupunkiseudun rakennemalli 2035

2010-luvun alussa, palvelurakennetta koskevan lainsäädännön uudistusten myötä Turun kaupunkiseudulle laadittiin kestävä kehitys ja alueen vetovoimaisuutta edistävää rakennemalli. Työn tavoitteena oli määrittää yhteinen näkemys kaupunkiseudun yhdyskuntarakenteen pitkän tähtäimen päälinjoista. Rakennemalli 2035 -suunnitelmaa on hyödynnetty MAL-sopimusneuvotteluissa sekä kuntien omissa strategisissa suunnitelmissa ja yleiskaavoissa sekä maakuntakaavoituksessa (Varsinais-Suomen taajamien maankäytön, palveluiden ja liikenteen vaihemaakuntakaava 2018/2020).

Rakennemallityö tehtiin kaupunkiseudun työssäkäyntialueen silloisen 14 kunnan kesken (kuntaliitosten myötä nykyisen MAL-alueen 13 kuntaa). Kuntien lisäksi suunnitelmaa valmistelemissa olivat Varsinais-Suomen liitto ja Varsinais-Suomen elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus. Suunnitelma, tai paremminkin kuntien yhteinen oikeusvaikutuksen maankäyttöstrategia oli jatkoa kunta- ja palvelurakennemuutoksen, eli PARAS-hankkeen kaupunkiseutusunnitelmalle.

Rakennemallin tärkeimpänä antina on ollut periaatelinjaukset seudullisesti merkittäviin toimintoihin kuten asuin- ja työpaikka-alueiden kehittämiseen ja profilointiin, palvelujen järjestämiseen yhdessä sekä liikenne- ja viherverkon luomiseen kaupunkiseudulle tavoitteena kestävä kaupunkirakenne vuonna 2035.

Turun kaupunkiseudun rakennemalli on tarkoitus päivittää seuraavalla MAL-sopimuskaudella 2024–2027.



Turun kaupunkiseudun rakennemalli 2035 vuodelta 2012.

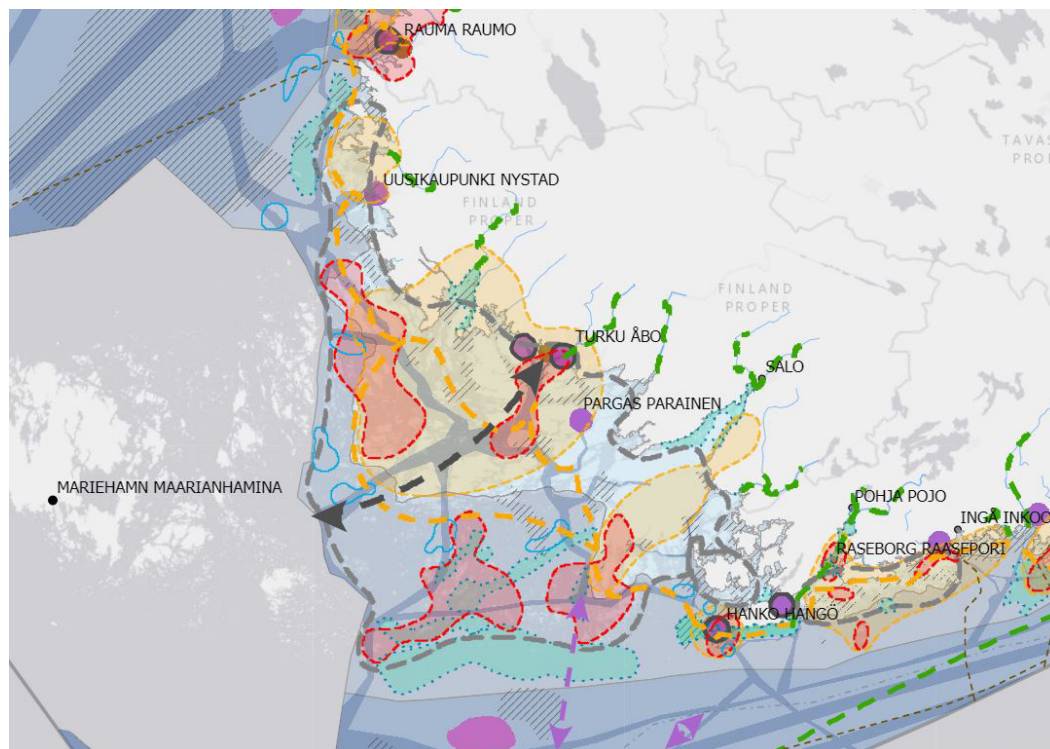
3.5. Merialuesuunnittelu

Merialuesuunnittelu perustuu EU:n merialuesuunnitteludirektiiviin, ja sitä koskeva maankäyttö- ja rakennuslain muutos tuli voimaan vuoden 2017 alussa. Merialuesuunnitelma on meriympäristön hyvää tilaa vaaliva, sinisen talouden toimintojen strateginen kehittämissasiakirja, jota havainnollistetaan kartalla. Karttamerkinnoilla kuvataan merialueiden arvoja ja nykyisten ja mahdollisten uusien toimintojen tulevaisuuden potentiaaleja ja niiden vaihtoehtoista sijoittumista koko Suomen merialueilla. Merialuesuunnitelmassa tarkastellaan eri alojen, erityisesti energia-alan, meriliikenteen, kalastuksen ja vesiviljelyn, matkailun, virkistyskäytön sekä ympäristön säilyttämisen, suojelun ja parantamisen tarpeita. Suunnittelun kannalta olennaisiksi teemoiksi on tunnistettu myös kulttuuriperintö, meriteollisuus, kaivannaisala ja sininen bioteknologia. Suunnittelussa huomioidaan myös maanpuolustuksen tarpeet.

Rannikon maakuntien liitot vastaavat merialuesuunnitelmien laatimisesta. Varsinais-Suomen liitto toimii Suomen rannikkomaakuntien liittojen merialuesuunnitteluyhteistyön koordinaatioliittona. Kansainvälisessä merialuesuunnitteluyhteistyössä mukana ovat kaikki Euroopan merialueet.

Merialuesuunnittelualueita Suomessa on kolme. Saaristomeri ja Selkämeren eteläosa muodostavat Varsinais-Suomen ja Satakunnan yhteisen suunnittelun alueen, jonka erityispiirteitä ovat saaristokulttuuri, matkailu ja vesiviljely sekä Selkämerellä myös merituulivoima. Ensimmäinen kaikkien kahdeksan rannikon liiton osaltaan hyväksymä merialuesuunnitelma 2030 valmistui 2020. Merialuesuunnitelman päivitys tapahtuu vähintään 10 vuoden välein. Suunnitelma ei ole oikeusvaikutteinen, mutta aluevesillä se välillisesti ohjaa muun muassa maakunta-kaavoitusta.

Ennen toista virallista suunnittelukierrosta merialuesuunnittelua on jatkettu EU-rahoituksen saanneissa eMSP NSBR, Sea2Land ja MSP Green -hankkeissa. Seuraavassa merialuesuunnitelmassa asioiden keskiöön nousee mm. merituulivoiman kehittäminen. Vuoden 2023 aikana valmistuvat ensimmäisen suunnitelman seuranta ja arviointi sekä ympäristöministeriön vetämänä laaditut merituulivoimaselvitykset, joiden perusteella tehdään päätös seuraavan suunnittelukierroksen aloittamisesta.



Varsinais-Suomi Suomen rannikkomaakuntien ensimmäisessä yhteisessä merialuesuunnitelmassa. Merialuesuunnitelma 2030 valmistui 2020.

3.6. Valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet ja alueidenkäytön kehityskuva

Valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet (VAT) ohjaavat kaavoitusta maankäyttö- ja rakennuslaissa (MRL) määritellyn alueidenkäytön suunnittelujärjestelmän mukaisesti. VAT:n avulla valtioneuvosto linjaa alueidenkäyttöä valtakunnallisesti merkittävissä asioissa. Ensimmäisen kerran valtioneuvosto päätti VAT:sta vuonna 2000. Osittain tavoitteita tarkistettiin vuonna 2008, ja vuonna 2017 ne uudistettiin kokonaan.

Valtioneuvoston päätös valtakunnallisista alueidenkäyttötavoitteista edellyttää, että tavoitteiden ajantasaisuutta ja soveltamista arvioidaan yhteistyössä eri sidosryhmien kanssa, minkä mukaan niitä kehitetään ja pidetään ajan tasalla. Vuonna 2022 ympäristöministeriö teetti esiselvityksen VAT:n päivittämisen tämänhetkistä tarpeista (Valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet ja niiden kehittäminen VAT-esiselvityshankkeen loppuraportti, YM, 2022).

Myös valtakunnallista alueidenkäytön kehityskuvaa aloitettiin päivittämään ympäristöministeriössä vuonna 2021. Alueidenkäytön kehityskuva on työkalu, joka tuottaa tietoa Suomen alue- ja yhdyskuntarakenteen nykytilasta ja tulevaisuudesta. Kehityskuvassa on kolme osaa: jatkuvasti ylläpidettävässä tilannekuva, tilannekuvan pohjalta laadittava tulevaisuuskuva sekä näiden pohjalta hallituskauden lopussa määritettävä kehittämisskuva. Tavoitteena kehityskuvatyössä on tunnistaa merkittävimmät kehitykset valtakunnallisessa aluerakenteessa ja linjata niissä vahvistettavat suunnat.

Varsinais-Suomi toimi kohdealueena ympäristöministeriön työpajatyöskentelyn kehittämiseksi kehityskuvan valmisteluun. Turussa järjestettiin huhtikuussa 2022 "Varsinais-Suomi tulevaisuuden Suomessa" -nimellä alan ammattilaisille ja sidosryhmille suunnattu työpajatapahtuma, jossa Varsinais-Suomea asemoitiin valtakunnan aluerakenteen kehitykseen. Päällimmäisenä ja merkittävänä asiana työpajan keskusteluissa nousi liikkumisen monitasoiset edellytykset alueella ja alueen nykyistä vahvempi kytkeytyminen Uudenmaan lisäksi Varsinais-Suomen kaikkiin muihinkin naapurimaakuntiin. Tämän lisäksi viher- ja sinirakenteen merkitys tulevaisuuden alue- ja yhdyskuntarakenteessa nousi keskusteluissa esiin, sekä alueiden erityispiirteisiin nojaava aluekehitys. Varsinais-Suomen erityispiirteitä nousi keskusteluissa esiin alueen määrällisesti ja laadullisesti rikas kulttuuriperintö sekä alueen luonnonympäristön ominaisuudet. Keskustelun päätelmät olivat hyvin linjassa tuoreen Maakuntastrategia 2040+ aluerakenteen vision kanssa.

Alueidenkäytön kehityskuvan päivityksestä tehtävät johtopäätelmät vaikuttanevat seuraaviin VAT-tarkistuksiin.

3.7. Maankäyttö- ja rakennuslaista rakentamislakiin ja alueidenkäyttölakiin

Rakentamisen lainsäädäntöä uudistettiin vuosina 2018–2023. Lakiuudistuksen valmistelu alkoi koko maankäyttö- ja rakennuslain (MRL) uudistuksena, mutta valmistui alkuvuodesta 2023 erillisenä rakentamista koskeva rakentamislakina. Maankäyttöä ja kaavoitusta koskevat sisällöt jäivät alueidenkäyttölakiin. Käytännössä alueidenkäyttölaki on sisällöltään toistaiseksi samanlainen kuin vanha maankäyttö- ja rakennuslaki. Uudistuksen sisällölliset muutokset kohdistuivat tässä vaiheessa rakentamisen puolelle. Alueidenkäyttölaki tullaan todennäköisimmin myös päivittämään tulevaisuudessa.

2023 päättyneellä lakiuudistuskierroksella keskiössä oli vahvistaa kestävyden ja ilmastonmuutoksen huomiointia lain sisällössä. Maakuntakaavoitus seuraa ensisijaisesti alueidenkäyttölakia. Toistaiseksi lakiuudistus ei muuttanut maakuntakaavoitusta ohjaavaa lainsäädäntöä. Toki toimenpiteet, joilla lopulta maakuntakaavatkin toteutuvat, seuraavat osaltaan uutta rakentamislakia.

MRL-uudistuksen rinnalla syntyi lisäksi kaikkea rakentamista ja kaavoitusta koskeva uusi laki valtakunnallisesti yhteensopivasta tietomallityöskentelystä, laki rakennetun ympäristön tietojärjestelmästä. RYTY-laki koskee myös maakuntakaavoitusta.

Yhdyskunta- ja aluerakenteen suunnittelunohjauksen tulevaisuudesta on käyty valtakunnallisia keskusteluja lakimuutoksen rinnalla muun muassa kaupunkiseutusunnittelua koskevissa kehityshankkeissa sekä tulevaisuuden maakuntakaavoitusta koskevissa hankkeissa.

4. Varsinais-Suomen maakuntakaavojen lyhyt historia

Maakuntakaavoituksen historia Suomessa on kutakuinkin Varsinais-Suomen voimassa olevien maakuntakaavojen yhteenlasketun historian pituinen.

Vuosituhanne alussa maankäyttö- ja rakennuslaki korvasi edeltäjänsä rakennuslain. MRL:n myötä maakuntakaava tuli korvaamaan alueidenkäytön suunnittelujärjestelmässä Rakennuslain aikaisen seutukaavan. Toisin sanoen, kuntakaavoitusta ohjaavan kaavatason tarkastelualueen kattavuutta laajennettiin tässä lakimuutoksessa merkittävästi. Muutos vaikutti suoraan aluetason kaavoissa tarkasteltavien asioiden tarkkuustasoon.

Varsinais-Suomen voimassa olevat maakuntakaavat on laadittu seutukuntaakohtaisina kokonaismaakuntakaavoina ensimmäisellä maakuntakaavakerroksella 2000-luvulla. Kaavoissa käsiteltäviä teemoja ei ole rajattu ja kaava-alueet muodostettiin seutukuntien mukaan. Näissä ensimmäisissä vaihemaakuntakaavoissa käsitellyt asiat kyettiin tarkastelemaan seutukunnan tarkkuudella. Varsinais-Suomen seutusuunnittelun kehittymisestä on koostettu lyhyt historiikki vuonna 2010 Varsinais-Suomen liitossa. Turun kaupunkiseudun kehittyminen on aina ollut koko alueen seutukehityksen keskiössä ja Turun kaupunkiseudun yleiskaavallisella yhteistyöllä on yli 50 vuotinen jatkumo.

Turun kaupunkiseudun maakuntakaava oli ensimmäinen uuden maankäyttö- ja rakennuslain mukainen kaupunkiseudun kattava maakuntakaava. Työ oli aloitettu seutukaavan tarkistuksena, joka lain muuttuessa prosessin aikana saatettiin maakuntakaavaperiaatteiden mukaiseksi. Turun kaupunkiseudun maakuntakaavan jälkeen päivitetiin koko maakunnan kaavatilanne järjestyksessä seutukunnittain. Näiden kaavaprosessien aikana maakunnassa oli vielä noin puolet enemmän kuntia kuin viimeisimpien vaihemaakuntakaavojen laadinnan aikana.

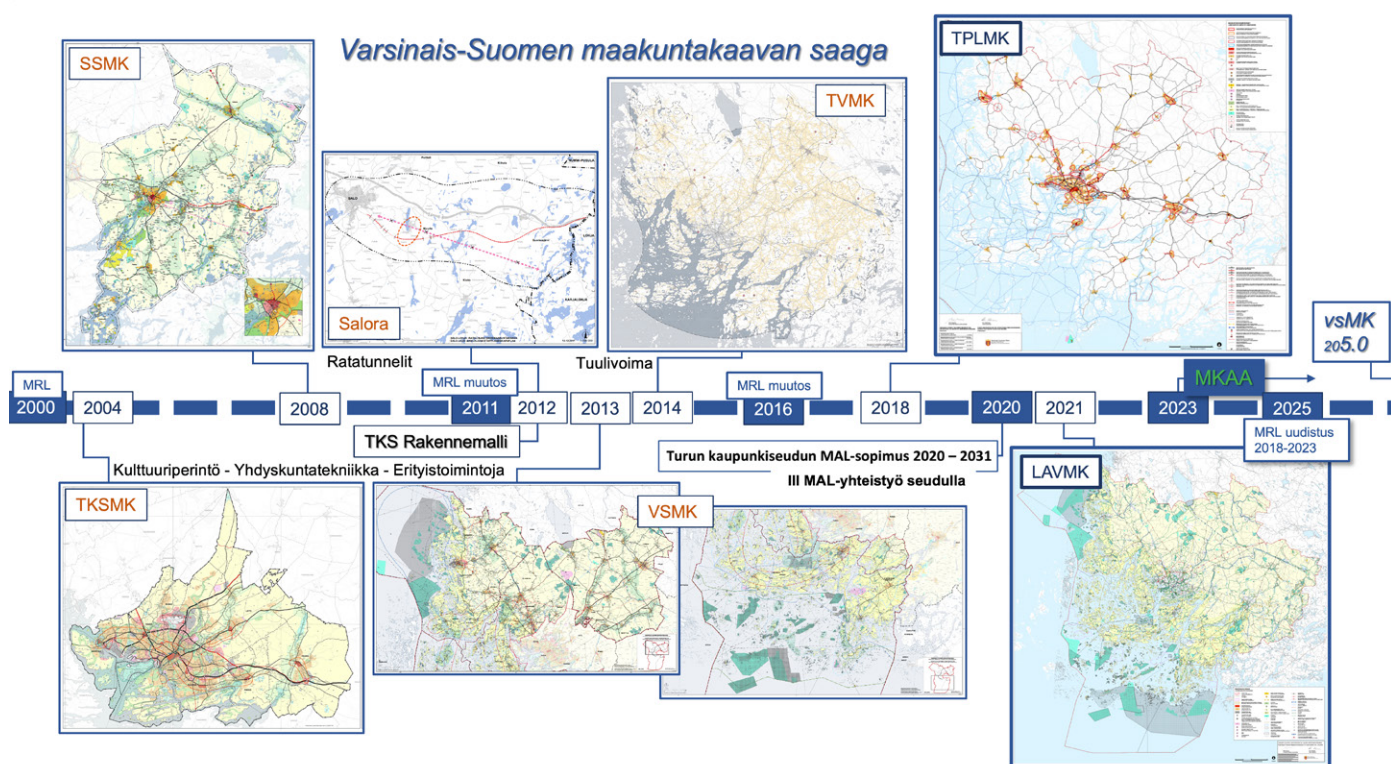
Seutukuntien maakuntakaavojen valmistuessa 2010-luvun alkupuolella maakunnan suunnittelussa oli herännyt tarve päivittää kaavoja eri teemojen, erityisesti energiaa koskevien aiheiden osalta. Ensimmäinen suunnittelualueeltaan lähes koko maakuntaa koskeva maakuntakaava Varsinais-Suomessa laadittiin temaattisesti tuulivoimaa koskevana vaihemaakuntakaavana. Tuulivoimavaihemaakuntakaava hyväksyttiin 2013, ja se kattoi maakunnan manneralueet.

Turun kaupunkiseudun rakennemallityön jälkeen oli tarvetta päivittää maakunnan taajama- ja yhdyskuntarakennetta ohjaavia kaavateemoja selkeämmälle, yleistetyimmälle kaavakielelle kuin seutukunnittain laadituissa kaavoissa. Kuntaliitokset vaikuttivat tarpeeseen selkiyttää maakuntakaavallista keskusverkostoa ja aluerakennetta. Vaihemaakuntakaavan tarpeeseen vaikutti voimakkaasti myös vähittäiskaupan sijainninhajausta koskeneet MRL:n muutokset. Taajamien maankäytön, palvelujen ja liikenteen vaihemaakuntakaava (TPLMK) hyväksyttiin vuonna 2018. Kaavassa käsittelemättömille alueille ja teemoille laadittiin välittömästi Luonnonarvojen ja varojen vaihemaakuntakaava (LAVMK). Kaava hyväksyttiin maakuntavaltuustossa kesäkuussa 2021.

Kukin teemallinen vaihemaakuntakaava on vuorollaan ensin täydentänyt, sittemmin myös korvannut kaavamerkintöjä ja -määräyksiä aiemmin laadituista maakuntakaavoista. Kuitenkin lähes kaikista maakunnan alueelle laadituista maakuntakaavoista on edelleen jokin merkintä määräyksineen voimassa. Vain ensimmäisenä vahvistunut E18-moottoritien vaihemaakuntakaava vuodelta 2001 on jo kaikilta merkinnöiltään korvautunut.

Kaikista voimassa olevista maakuntakaavojen merkinnöistä tehtiin yksi digitaalinen yhdistelmäkartta vuonna 2022. RYTJ-lakia ennakoivalle tietomallille rakentuva maakuntakaavayhdistelmä toimii parhaiten digitaalisesti. Kaavayhdistelmää ei ole sellaisenaan hyväksytty lainvoimaiseksi maakuntakaavaksi päätöksäntekoprosesseihin liittyvistä syistä.

Varsinais-Suomessa ei ole koskaan ollut yhtä yhtenäistä lainvoimaista kokonaismaakuntakaavaa, mutta käytännössä maakunnassa on koko MRL:n ajan ollut käynnissä niin kutsuttu rullaava maakuntakaavoitus. Vuosi 2022 oli ensimmäinen vaihe vuoden 2000 jälkeen, kun Varsinais-Suomessa ei ollut yhtään maakuntakaavaa vireillä. Tässä kohtaa olikin oikea aika pysähtyä pohtimaan, mitä maakuntakaavat alueesta kertovat ja millaista tulevaisuutta niiden yhdistelmä maalaa, sekä peilata sitä, miten maakunnan kaavoitusta on hyvä jatkaa ja uudistaa alueidenkäyttölain ja RYTJ-lain ohjaamina.



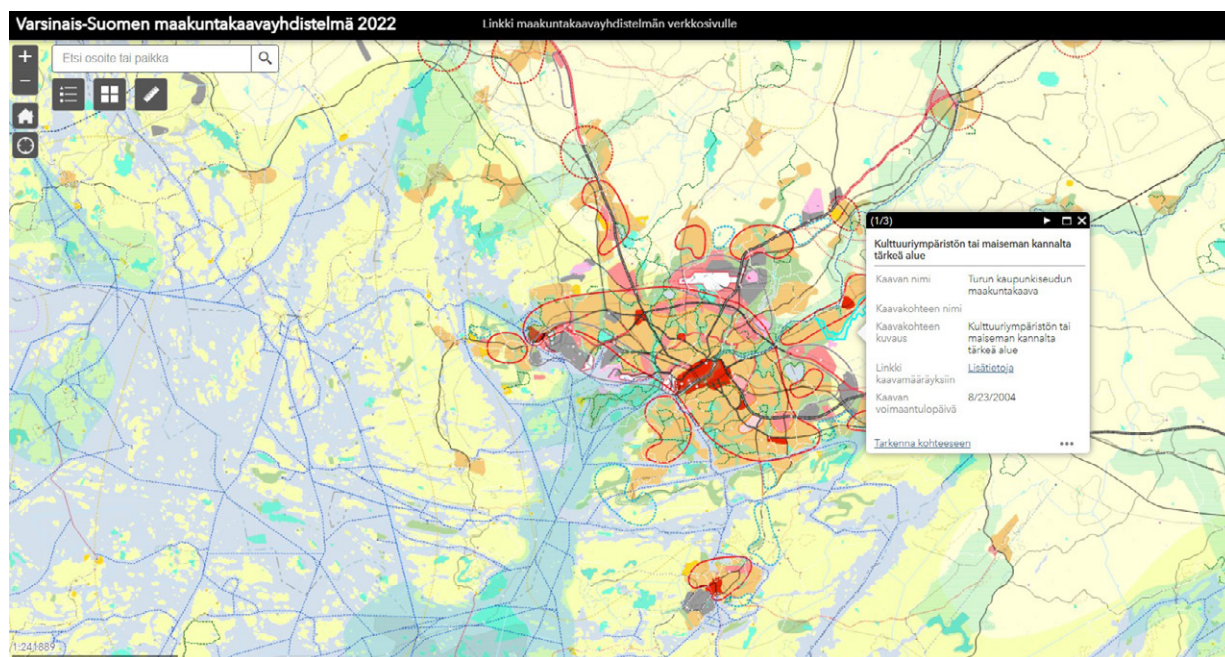
Varsinais-Suomessa voimassa olevat maakuntakaavat aikajana. Seutukunnittain 2000-luvulla laadittuja alueellisia kokonaismaakuntakaavoja on 2010-luvulla päivitetty teemakohtaisilla vaihemaakuntakaavoilla.

5. Voimassa oleva maakuntakaava

Keväällä 2023 Varsinais-Suomessa voimassa olevat maakuntakaavat kirjainlyhennelmineen ovat (suluissa hyväksymis-, vahvistus- ja lainvoimaisuuspäätösten päivämäärät, maakuntakaavojen vahvistusmenettelystä luovuttiin MRL:n vuoden 2016 muutoksella):

- Luonnonarvojen ja -varojen vaihemaakuntakaava – LAVMK
MV 14.6.2021 / THO...
- Taajamien maankäytön, palveluiden ja liikenteen vaihemaakuntakaava – TPLMK
MV 11.6.2018 / THO 1.10.2019 / KHO 6.7.2020
- Tuulivoimavaihemaakuntakaava – TVMK
MV 10.6.2013 / YM 9.9.2014 / KHO 29.1.2016
- Seutukuntien alueelliset (vaihe-)maakuntakaavat – VSMK (yksi prosessi, neljä päätöstä)
MV 10.12.2010 / YM 20.3.2013 / KHO 31.10.2014:
 - Loimaan seudun mk
 - Turun seudun kehyskuntien mk
 - Turunmaan mk
 - Vakka-Suomen mk
- Salo-Lohja-ratalinjan vaihemaakuntakaava – Salora
MV 12.12.2011 / YM 4.12.2012 / KHO 19.6.2014
- Salon seudun maakuntakaava – SSMK
MV 11.12.2006 / YM 12.11.2008 / KHO ei valituksia
- Turun kaupunkiseudun maakuntakaava – TKSMK
MV 25.11.2002 / YM 23.8.2004 / KHO 7.2.2006

Ennen vuotta 2014 vaihemaakuntakaavat (TKSMK, SSMK ja VSMK) on laadittu kokonismaakuntakaavojen tavoin kattaen kaikki kaavoitettavat aiheet kaava-alueelta. Myöhemmät, aihealueiltaan rajatut vaihemaakuntakaavat taas kattavat koko maakunnan (TPLMK ja LAVMK).



Voimassa olevista maakuntakaavamerkinnoistä on koottu digitaalinen maakuntakaavayhdistelmä.

<https://v-sliitto.maps.arcgis.com/apps/webappviewer/index.html?id=45b2f3af58334af4922d923a2ba60daa>

5.1. Voimassa olevat merkinnät ja määräykset

Maakuntakaavan merkintöjen ja määräysten aihealueet on ajantasaisuuden arviointityössä luokiteltu kymmeneen eri kaavalliseen teemaan ja näiden lisäksi on huomioitu luokiteltujen teemojen ulkopuolelle jäävät erityistoiminnot ja -kohteet.

Teemoja ovat: kaupungit, taajamat, kylät; teollisuus ja työpaikat; maa- ja lentoliikenne; vesiliikenne; luonnonsuojelu; kulttuuriperintö; virkistys ja matkailu; luonnonvarat; tuulivoima; yhdyskuntatekninen huolto sekä muut erityistoiminnot.

Teemojen määräykset jakautuvat melko selkeästi vaihemaakuntakaavojen nimien mukaisesti siten, että TPLMK:ssa ohjataan aluerakenteesta, kaupunkien, kylien ja taajamien yhdyskuntarakenteesta, teollisuus- ja muista työpaikka-alueistaka, kaupasta sekä liikenteestä. LAVMK:ssa määrätään pääasiassa luonnonsuojeluun, virkistykseen ja matkailuun sekä luonnonvaroihin kohdistuvat maakunnalliset asiat. Tuulivoimavaihemaakuntakaavassa määrätään teollisen kokoluokan tuulivoimapuistojen sijoittumisesta maakunnassa. Muita yhdyskuntateknisen huollon teemaan liittyviä merkintöjä ja määräyksiä on kaikissa voimassa olevissa kaavoissa. Kulttuuriperintöä ja -maisemaa on käsitelty vain seutukuntakohtaisesti laadituissa kaavoissa.

Maakuntakaavojen merkinnöistä ja määräyksistä vain TVMK (2014), TPLMK (2018) ja LAVMK (2021) ovat voimassa kokonaan siinä laajuudessa, jossa ne on kaavan hyväksymisen yhteydessä annettu. Muiden kaavojen merkinnöistä ja määräyksistä osa on kumottu ja korvattu myöhempien kaavojen hyväksymisen yhteydessä. Seutukunnittain laadituista maakuntakaavoista voimassa ovat enää kulttuuriperintöä ja kulttuurimaisemaa, loma-asutuksen mitoitusta, kyliä, yhdyskuntateknistä huoltoa sekä joitakin erityistoimintoja koskevat merkinnät.

Maakuntakaavoissa käytetyt merkintätavat voidaan karkeasti jakaa neljään pääluokkaan: kohdemerkinnät, yhteys- ja linjamerkinnät, osa-alue- tai kohdealuemerkinnät (ml. strategiset kehittämisperiaatemarkinnät) sekä aluevarausmerkinnät. Tuoreimmat TPLMK ja LAVMK eroavat merkintätypologialtaan hieman kaavoina seutukuntakohtaisesti laadituista vaihemaakuntakaavoista. Temaattiset vaihemaakuntakaavat on laadittu merkinnöiltään aiempia strategisempina ja yleispiirteisimpinä. Niissä on käytetty aiempia kaavoja enemmän ja laajemmin kehittämisen kohdealuemerkintöjä, lisäksi asioita käsitelty kattavammin määräyksissä. TPLMK:n yleismääräyksissä on annettu esimerkiksi seudullisesti merkittävän vähittäiskaupan aluekohtaiset alarajat ja mitoitus. Kaikki voimassa olevat merkinnät ja määräykset on koottu asiakirjaan Varsinais-Suomen maakuntakaavayhdistelmän kaavamerkinnät ja määräykset [VS_kaavamerkinnat-ja-maaraykset_kaavayhdistelma2022.pdf \(varsinais-suomi.fi\)](#).

Maakuntakaavamerkinnät toimivat pääosiltaan ylätason merkintöinä ja sisältävät monia merkityksiä ja vaikutuksia. Lähtökohdana on kuitenkin se, että pääasiallista toimintaa ohjataan maankäyttömerkinnällä. Strategisilla kehittämisperiaatemarkinnoilla osoitetaan tavoitteita ja suunnataan kehitystä. Pohjakarttaa täydentävillä inventointitiedoilla osoitetaan arvot ja erityispiirteet, jotka suunnittelussa ja toiminnoissa tulee ottaa huomioon. Turhia, lainsäädäntöä toistavia, kaavamääräyksiä on pyritty välttämään. Päällekkäisiä merkintöjä pitäisikin välttää erityisesti silloin, kun pienipiirteisen lisäarvon huomiointi tapahtuu jo muun erityislainsäädännön ohjaamana. Strateginen yhteensovittava ja yleistävämpi suunnittelu edellyttää tulkintaa myös yleis- ja suunnittelumääräysten käytön lisäämisestä.

5.2. Merkintöjen ja määräysten teemakohtainen arviointi

Tietopohja siitä, mille suunnittelu perustuu, päivittyy kuluvaan ajassa suhteessa nopeammin, kuin mihin ehditään suunnittelussa reagoida. Kaavoissa kaavan hyväksymisajankohta ei enää kerro koko totuutta siitä viitekehyykseltä, mihin kaavan suunnitelman sisältö nojaa, erityisesti silloin kun suunnittelun koko prosessi on ottanut paljon aikaa. Kuten edellä todettua on yhdyskuntakehityksen toimintaympäristössä tapahtunut nopeita muutoksia aivan viime aikoina ja erityisesti ilmastonmuutokseen ja luontoon kohdistuvissa näkökulmissa on tapahtunut vahvojen suunnanmuutoksia. Kun tieto karttuu vauhdilla, saattavat kaavat vanheta nopeasti. Varsin tuoreidenkin maakuntakaavojen vastaavuus erityisesti ajassa päivittyviin ilmastonmuutos- ja luontokatokysymyksiin on jatkuvasti tarkkailtava aihe.

Maakuntakaavan merkintöjen ja määräysten teemakohtaisessa arvioinnissa on käyty läpi kaikki kymmenen kaavallista teemaa ja arvioitu voimassa olevien kaavamerkintöjen vaikuttavuutta ja mahdollisia päivitystarpeita aihealueittain. Arvioinnissa kustakin teemasta todetaan aihetta ohjaavat maakuntakaavat, tarkennetaan missä aiheissa teemaa määrätään ja millaisissa merkintätypologioissa ohjaus on annettu. Merkintäkokonaisuuksia arvioidaan suunnitteluajankohdan lähtökohdista sekä viimeaikaisten tilanteiden näkökulmasta. Kustakin teemasta korostetaan seikkoja, joita tulisi seuraavissa maakuntakaavoissa tarkastella lisää tai uudelleen toisesta näkökulmasta.

Maakuntakaavan merkintöjen ja määräysten teemakohtainen arviointi liitteenä.

VARSINAIS-SUOMEN VOIMASSA OLEVAT MAAKUNTAKAAVAMERKINNÄT KAAVOITTAIN							
Varsinais-Suomen maakuntakaava on laadittu seuduittain, jonka lisäksi sitä on täydennetty teemakohtaisilla vaihtemaakuntakaavoilla. Voimassa on merkintöjä sisältäviä kaavasta. Tässä taulukossa on esitetty teemoinnista, mistä kaavoista voimassa olevien maakuntakaavojen ei merkinnät ovat peräisin. Kaavat, joista on voimassa runsaasti teeman merkintöjä, on merkitty taulukossa punaisella värillä. Sellaiset kaavat, joista on voimassa yksittäisiä teeman merkintöjä (ks. viite[1]), on merkitty linkki voimassa olevien merkintöjen päivittämiseen kaavayhdistelmäin.	Luonnonvoimien ja -varojen vaihtemaakuntakaava 2021	Taajamien maankäytön, palveluiden ja liikenteen vaihtemaakuntakaava 2018	Tuulivoima- vaihtemaakuntakaava 2014	Loimaan seudun, Turun seudun kehyskuntien, Turunmaan ja Väkis-Suomen maakuntakaavat 2013	Salon seudun ratatallin vaihtemaakuntakaava 2012	Salon seudun maakuntakaava 2008	Turun kaupunkiseudun maakuntakaava 2004
	LAVMK	TPLMK	TVMK	VSMK	Salora	SSMK	TKSMK
KAUPUNGIT, TAAJAMAT JA KYLÄT Kaupunki- ja taajamatoimintojen kehittämisperiaate- ja aluemerkinnyt, kylät	[1]				[2]		[2]
TEOLLISUUS JA TYÖPAIKAT Teollisuuden, logistiikan ja työpaikkojen kehittämisperiaatemerkinnyt, teollisuuden ja työpaikkojen alue- ja kohdamerkinnyt							
MAA- JA LENTOLIIKENNE Tie- ja rata liikenteen alue-, kohde-, väylä- ja yhteystaruumerkinnyt, lentoliikenteen alue- ja kohdamerkinnyt					[3]	[4]	[3]
VESILIIKENNE Vesiliikenteen alue-, kohde-, väylä- ja yhteystaruumerkinnyt		[5]					
LUONNONSUOJELU Luonnonsuojelun alue- ja kohdamerkinnyt, Natura-alue- ja -viivamerkinnyt, geologinen suojelu							
KULTTUURIPERINTÖ Rakennetun ympäristön suojelun ja muinaisjäännösten alue- ja kohdamerkinnyt, maisema-alueet, kulttuuristoriallisesti arvokkaat tontit							
VIRKISTYS JA MATKAILU Määräys, rekyyliin ja virkistykseen kehittämisperiaate-, alue-, kohde- ja raittimerkinnyt, veneilyn kohdamerkinnyt, loma-asutuksen määrittely					[6]		[6]
LUONNONVARAT Vesiviljelyn ja kalastuksen kehittämisperiaatemerkinnyt, maa- ja metsätalouden alueet, pinta- ja pohjaviesialueet, kalvokset ja kiväinreunan ottoalueet					[7]		[8]
TUULIVOIMA Tuulivoimailualueet ja selvitysalueet, tuulivoimakohteet					[9]		
YHDYSKUNTATEKNINEN HUOLTO Sähkö- ja vesiverkoston yhteystaru- ja lisämerkinnyt, muuntoasemat, vedonottamat, jäteveden puhdistamot, jätevedenkäsittelyyn alue- ja kohdamerkinnyt							
MUUT ERITYISTOIMINNOT Puokastusvoimien alueet ja kohteet, ampumaradat, suojavyöhykkeet, melualueet							[10]

[1] Paraisien keskustan A- ja C-alueiden tarkennus [2] Kylät [3] Orjään ja Kikälän lentokentät [4] Salo-Lohja-orkoradan tunnelit [5] Särkännälmien enenevyyttä (velituksen alainen), yhteysasutamat [6] Loma-asutuksen määrittely osa-alueittain [7] Sekämeren kalastuksen ja kalatalouden kehittämisvyöhyke, pinta- ja pohjaviesialueet, lätkä- ja raakavesilähde [8] Tärkeä raakavesilähde [9] Tuulivoiman selvitysalue, raitinon tuulivoimakohteet [10] Lentomelualue

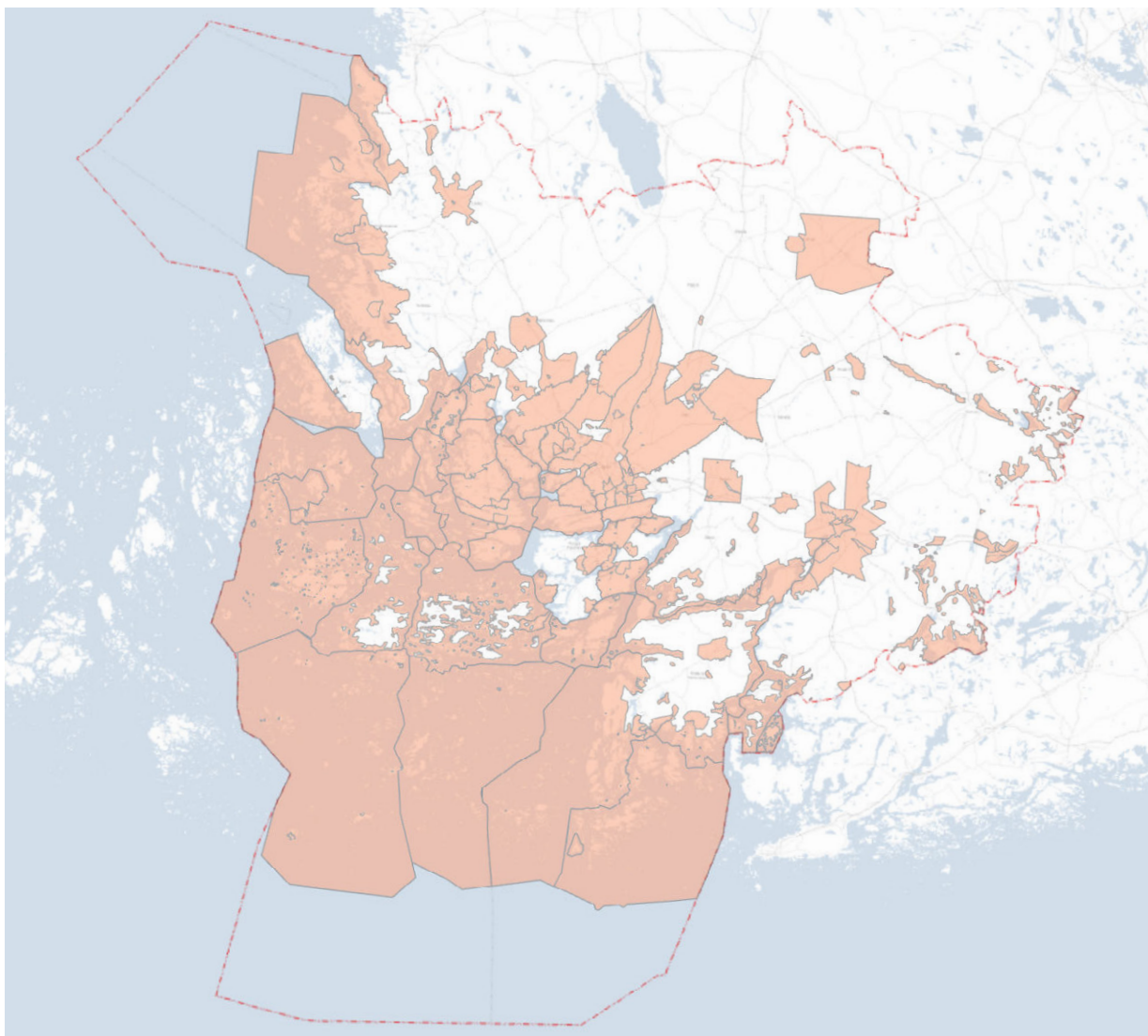
Voimassa olevat maakuntakaavamerkinnyt ja -määräykset jaettiin Maakuntakaavan ajantasaisuuden arvioinnissa teemoittain arvioitavaksi. Taulukko osoittaa väreillä, mistä maakuntakaavasta mitkin teemaa ohjataan.

6. Aluerakenteen kehitys maakuntakaavojen ohjauksessa

6.1. Taajamat ja kaavatilanne

Varsinais-Suomen taajama- ja keskusverkon kehittymisestä viimeisten 30 vuoden aikana on tarkasteltu useissa selvityksissä. Viimeisin vuonna 2021 tehty tarkastelu osoittaa asemakaavoitettujen alueiden määrän lisääntymisen olleen tarkasteluajanjaksolla 2009–2019 hyvin maltillista ja olemassa olevaan taajamarakenteeseen tukeutuvaa.

2010–2020 välisenä aikana Varsinais-Suomen yleiskaavoitettujen alueiden pinta-ala on lisääntynyt 152 000 hehtaaria, ja asemakaavoitettujen alueiden pinta-ala 19 000 hehtaaria. Tarkastelujakson päätteessä Varsinais-Suomen kokonaispinta-alasta yleiskaavoitettua on n. 47 % ja asemakaavoitettu n. 4 %. Tarkastelujakson lopussa Varsinais-Suomen väestöstä 77 % asuu asemakaavoitetuilla alueilla: Varsinais-Suomen asukkaista 70 % asuu Turun seudulla ja 41 % Turussa. Asukkaita Varsinais-Suomessa on noin 486 000, joista 198 000 asuu Turussa ja 144 000 muilla seutukunnilla. Taajama-alueet maakunnassa on pääsääntöisesti asemakaavoitettuja. Vain kaupunkisedun reuna-alueilla on enemmän taajamarakennetta, jossa ei ole vielä asemakaavaa.



Varsinais-Suomen kokonaispinta-alasta noin puolet on yleiskaavoitettua. Muualla alueidenkäyttöä ohjataan maakuntakaavaan perustuen.

6.2. Taajamarakenteen tiivistyminen alullaan

Valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden mukaan yhdyskuntakehityksen tulee tukeutua ensisijaisesti olemassa olevaan rakenteeseen, ja erityisesti suurilla kaupunkiseuduilla tulee vahvistaa yhdyskuntarakenteen eheyttä. Maakuntakaavalla tavoitellaan maankäytön tehostamista, yhdyskuntarakenteen tiivistämistä ja kasvualueiden lieverakentamisen hillitsemistä. Yhdyskuntarakenteen eheyttäminen mm. tiivistämällä ja täydentämällä vajaakäyttöisiä alueita on myös Turun kaupunkiseudun rakennemallin ja MAL-sopimuksen tavoitteena.

Varsinais-Suomen väestö on keskittynyt 2000-luvulla entistä voimakkaammin taajamiin. Taajamalla tarkoitetaan vähintään 200 asukkaan taajaan rakennettua aluetta. Vaikka Varsinais-Suomen väkiluku kasvaa, taajamien ulkopuolisten haja-asutusalueiden väkiluku vähenee. Vuonna 2000 taajamissa asui 361 470 henkilöä, mikä oli 81 % maakunnan asukkaista. Vuonna 2020 taajama-asukkaita oli jo 408 959, eli 85 % maakunnan asukkaista. Väestönkasvu taajamissa on kuitenkin hitaampaa kuin taajamien pinta-alan kasvu. Taajamien väestötiheys siis pienenee: kun vuonna 2000 taajamien väestötiheys Varsinais-Suomessa oli noin 710 asukasta neliökilometrillä, vuonna 2020 asukkaita neliökilometrillä oli enää noin 610.

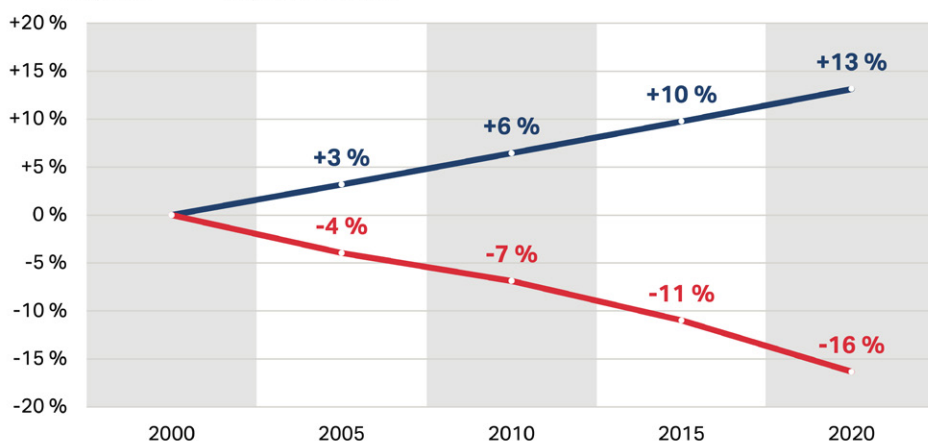
Koko maakunnan tasolla taajamien pinta-ala on kasvanut 2000-luvulla yli nelinkertaisella nopeudella väestönkasvuun verrattuna. Turun kaupunkiseudulla taajamien pinta-alan kasvun ja väestönkasvun välinen ero on ollut jonkin verran muuta maakuntaa pienempi: MAL-alueella taajamien pinta-alan kasvu on ollut 2000-luvulla yli kaksinkertaista väestönkasvuun verrattuna, ja Turun keskustaajamankin alueella lähes kaksinkertaista. Taajamat voidaan jakaa tiheisiin ja harvoihin taajamiin.

Tiheä taajama vastaa aluetehokkuudeltaan yleisesti jo rakennettua asemakaavoitettua aluetta ja harva taajama pääosin asemakaavoittamatonta alhaisen tehokkuuden taajamaa. Varsinais-Suomessa tiheän taajaman osuus taajamien kokonaispinta-alasta on sitä suurempi, mitä lähemmäs Turun keskustaajamaa liikutaan. Taajaman pinta-alan kasvaessa 2000-luvulla tiheän taajaman osuus Varsinais-Suomen taajamien kokonaispinta-alasta ei ole muuttunut: tiheä ja harva taajama kasvavat yhtä nopeasti. Maakunnan taajamien yleisen kehityksen mukaisesti myös Turun keskustaajaman tiheän taajama-alueen väestötiheys on 2000-luvulla vähentynyt. Taajamat eivät siis kokonaiskuvassa tiivisty.

Kaupunkiseutujen taajamat on jaoteltu kävely-, joukkoliikenne- ja autovyöhykkeisiin keskustaetäisyyden ja joukkoliikenteen palvelutason perusteella. Maankäytön suunnitelmien tavoitteiden toteutumisen kannalta rohkaisevaa on, että Varsinais-Suomen kaupunkiseuduilla uusi asuinrakentaminen ja väestönkasvu kohdistui 2020-luvun taitteessa aiempaa voimakkaammin kestävien kulkumuotojen yhdyskuntarakenteen vyöhykkeille, eli muille kuin autovyöhykkeelle. Viime vuosina noin 70 % uudesta asuntorakentamisen pinta-alasta ja noin 80 % väestönkasvusta on sijoittunut kestävien kulkumuotojen alueille.

Väestökehitys Varsinais-Suomen taajama- ja haja-asutusalueilla vuoden 2000 tasoon verrattuna (%)

— Taajama — Haja-asutusalue



Väestökehitys Varsinais-Suomen taajama- ja haja-asutusalueilla vuoden 2000 tasoon verrattuna.

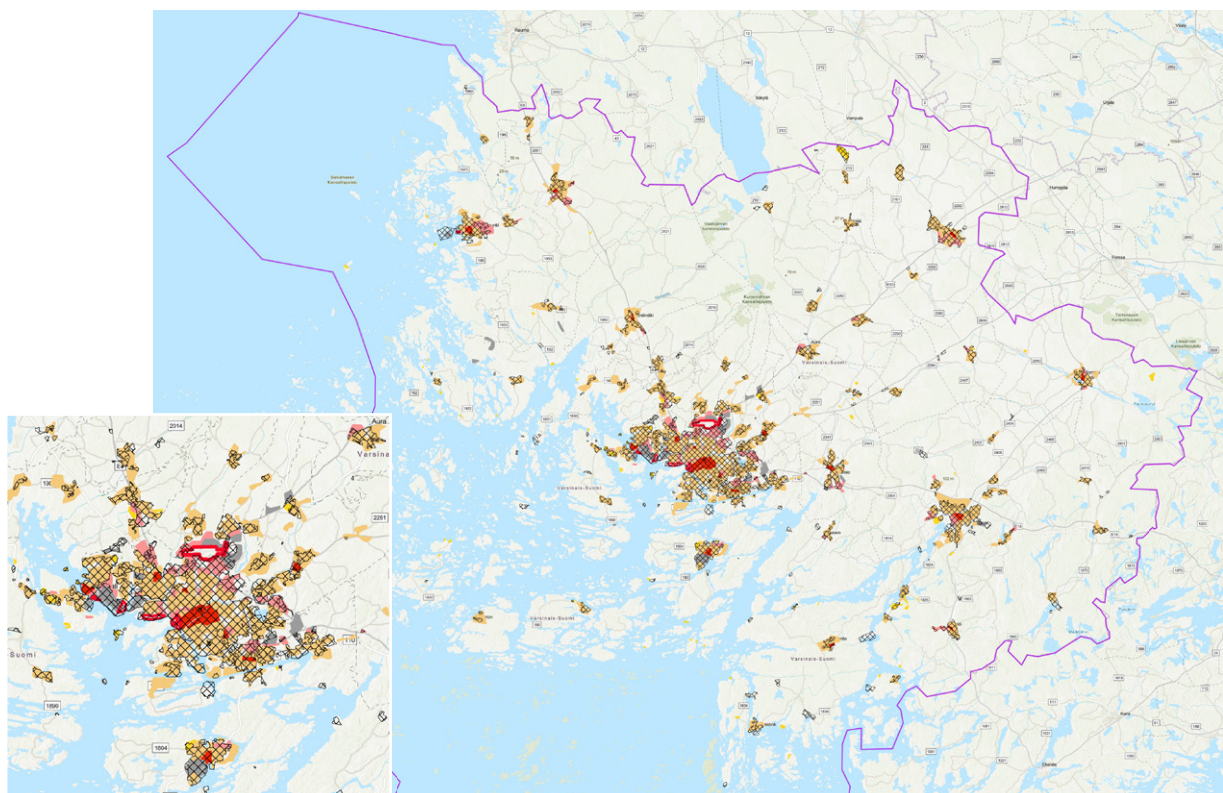
6.3. Maakuntakaavan muuntojousto

Varsinais-Suomen 2011 väestöennusteiden pohjalta laadittu Turun kaupunkiseudun rakennemalli on ohjannut kasvua myös maakuntakaavan yhdyskuntarakenteen pohjana maltillisesti: kasvu on pääosin täydentänyt olemassa olevaa taajamarakennetta. Rakennemalli ja maakuntakaava ovat myös vastanneet hyvin alueella toteutunutta kehitystä. Toisaalta maakuntakaavaa on myös päivitetty tasaisesti yhdyskuntarakenteen olennaisilta osilta.

Varsinais-Suomen maakuntakaavojen yhdistelmä on pitkälle tulevaisuuteen tähtäävä yleispiirteinen aluevarauskaava, jossa tavoitteellista toteutuksen ohjausta on erityisesti strategisissa kehittämissperiaatemerkinnoissä. Ne täydentävät aluevarauksia. Kaava on laadittu muuntojoustavaksi; kaavan mukaisuuden voi tulkita laajasti. Yhtäältä voimme todeta kaavan toteutuvan suunnitellusti nyt, vaikka toisaalta on niin, etteivät maakuntakaavat aina osoitakaan selvää kantaa jonkin kohdealueen ei toivotulle kehittymiselle etenkin tiiviimmin rakennetuilla alueilla. Näin on mm. siitä syystä, että pitkän aikavälin maakuntakaavassa ei ole juurikaan välineistöä ohjata alueiden toteutusjärjestystä.

Lähtökohtaisesti strateginen pitkän aikavälin visiopohjainen kaava on joustava siten, että se voi käytännössä toteutua monella eri tavalla. Tarkemman tason kaavoituksen ja siihen käytettävän ajan tulisi toimia mittareina hankkeiden toteutuskelpoisuudesta, mm. ajassa muuttuvan ja täydentyvän tiedon valossa esim. ilmasto- ja ympäristökysymyksistä.

Kaikkea aluetasoisesta suunnitelmasta ei pitäisi olla välttämätöntä noudattaa, vaan tarkemman tason suunnittelussa tulisi voida arvioida kaavan toteutusajankohdan valossa, miten aiheellista esimerkiksi vielä rakentumattoman maa-alan käyttöönotto on. Maakuntakaavasta aluevarauksia voisi jäädä siis toteutumattakin, erityisesti, jos myöhemmin päivitetty lähtötiedot niin osoittaisivat. Mutta päinvastoin, suunnitelmasta poikkeamisen joustoja ei kuitenkaan saisi hyväksyä. Maakuntakaavalla osoitetaan siis maksimaalinen mahdollinen kehitys, mutta ei välttämättä toteutunutta.



Maakuntakaavassa osoitetut aktiivisen maankäytön alueet suhteessa asemakaavoitettuihin alueisiin (kartalla musta rasteri) Varsinais-Suomessa ja Turun kaupunkiseudulla.

6.4. Hallinnolliset muutokset näkyvät aluerakenteessa

Varsinais-Suomessa oli vielä 2000 luvun alussa 55 kuntaa, ja maakunta oli tunnettu pienistä kunnistaan. Vuosina 2005–2015 maakunnassa toteutettiin yhteensä 13 kuntaliitosta, joiden takia kuntien määrä väheni nykyiseen 27 kuntaan. Kuntaliitoksista kaksi toteutui vuonna 2005, yksi vuonna 2007, yhdeksän vuonna 2009 ja vielä yksi vuonna 2015.

Kuntaliitokset ovat vaikuttaneet Varsinais-Suomen aluerakenteeseen ja keskusverkkoon huomattavasti. Kuntaliitosten vaikutus taajamakeskusverkoston voimatasapainoissa näkyy alueella vielä vuosikymmeniä hallintomuutosten jälkeen. Monessa kunnassa entiset kuntakeskukset nykyisinä alakeskuksina tasapainoilevat vetovoiman, toiminnallisen roolin ja rakennetun ympäristön olosuhteiden ristiriidoissa.

Myös Helsinki–Turku välin moottoritie VT1:n avautuminen vuonna 2008 näkyy Varsinais-Suomen alueille hiljentyvinä solmukohtina Vanhan Turuntien Mt110:n varrella ja uusien palvelukeskittymien sijoittumisena moottoritien liittyisiin.

Monet aluerakenteen muutoksen paikoista etsivät edelleen uutta elinvoimaisuutta ja toiminnallista roolia uudessa tilanteessa. Taajamakeskuksiin rakennettujen toimitilojen käyttötarkoitus on muuttunut. Usein rakennukset ympäristöineen ovat edelleen kuntien omaisuutta. Maakunnan keskusverkostosta löytyykin paljon vajaakäyttöisiä, monesti pittoreskeja vanhojen palvelukeskusten miljöitä ja kulttuuriperintöä, jota voi pitää myös aluekehityksen uinuvana potentiaalina.

Varsinais-Suomen väestömäärät ovat siinä määrin kriittisien massan rajoilla, että hallinnolliset ja toiminnalliset, jopa vain väliaikaisetkin muutokset näkyvät paikkakuntien elinvoimassa ja asiakasmäärissä herkästi. Kun reitti ei enää syötä virtaa paikan halki, tyrehtyy virroista ammentava toiminta, esimerkkinä sotatilanteen hiljentämä Kivihovin levähdysalue Suomusjärvellä.

Varsinaissuomalaisissa ympäristöissä on merkittävät määrät koko Suomeen vaikuttanutta kulttuurihistoriaa. Aivan kaikkia arvoja ei välttämättä ole inventointeihinkaan vielä saatu, sillä toiminnallisesta ympäristöstä arvoympäristöksi muuttuminen vie aikaa. Toisaalta ympäristönäkökulmista rakennetun ympäristön olennaisin arvo on se, että jo kertaalleen rakennettuna se on kuin yhdyskuntarakenteen kesantoa, jota on edullisempaa uusiokäyttää kuin vallata kasvullista maa-alaa muualta.

Vajaakäyttöistä yhdyskuntarakennetta on tarvetta pohtia myös ilmastonmuutoksen ja luontokadon näkökulmista soveltamalla resurssiviisautta maakunnan tulevaisuuden suunnittelussa. Palveluverkon sijoittamisen näkökulmasta Varsinais-Suomen aluerakenteessa saatetaan olla tekemisissä kuntaliitoksista tutunoloisen ilmiön kanssa vuonna 2023 käynnistyneen hyvinvointialueen toiminnan johdosta.



Aluerakenteen muutokset heijastuvat taajamakuvaan viiveellä.

6.5. Varsinais-Suomen väestökehitys

Varsinais-Suomen kokonaisväestökehitys on viimeisen vuosikymmenen aikana ollut aaltoilevaa, pitkän aikavälin tarkastelussa kuitenkin maltillisesti kasvavaa. Väestökehityksen painopiste on tarkastelujakson loppupuolella keskittynyt yhä vahvemmin Turun seudulle. Tällä hetkellä voidaan todeta, että Varsinais-Suomen väestönkasvu on Turun seudun varassa. Turun seudun kasvu on nyt korkeimmalla tasolla koko 2000-luvulla. Muiden seutujen väestökehityksen nk. "koronaelpyminen" on jo hiipunut. Turun asukasluku saattaa ylittää 200 000 rajan vuoden 2023 lopussa. Turun kaupungissa on alkuvuodesta 2023 asukasluku 54 000 henkilöä suurempi kuin Salon seudun, Loimaan seudun, Vakka-Suomen ja Turunmaan asukasmäärät yhteensä. Väestön keskittyminen kaupunkiseudulle tulee jatkumaan tulevaisuudessa.

Väestökehityksessä Varsinais-Suomi on nyt ja tulevaisuudessa yksi harvoista Uudenmaan ulkopuolella olevista kasvavista maakunnista. Maakunnassa kuitenkin väestö keskittyy voimakkaasti Turkuun ja Turun seudulle. Vakka-Suomen ja Salon seudun väestökehitys taas reagoi herkästi suurempiin suhdannemuutoksiin alueiden elinkeinorakenteista johtuen.

Varsinais-Suomen väestörakenne vanhenee vauhdilla huolimatta siitä, että kuntien ikärakenne vaihtelee huomattavasti. Lasten osuus on suurin Turun kehyskunnissa. Nuorten aikuisten osuus on Turussa selvästi muita kuntia suurempi. Ikääntyneiden osuus on puolestaan suurin maaseudulla. Lasten, nuorten ja työikäisten väestömäärät ovat laskussa ja yli 65-vuotiaiden väestöosuus kasvaa. Nykyiset kehitystrendit jatkuvat pääosin tulevina vuosikymmeninä. Lasten osuus tulee olemaan aiempaa pienempi, vaikka syntyvyyden lasku pysähtyisikin. Väestö ikääntyy voimakkaasti seuraavan 20 vuoden aikana.

Muuttoliikkeellä on kuitenkin merkitystä etenkin nuorempien ja muuttoaktiivisten ikäluokkien kokoihin. Ikärakenteen muutoksesta johtuen Varsinais-Suomen väestönkasvu nojaa muuttovoittoon entistä enemmän tulevaisuudessa, siksi maakunnan veto- ja pitovoimalla on erittäin tärkeää aluekehityksen kannalta.

7. Maakuntakaava kuntakaavoittajien käytössä

Varsinais-Suomen maakuntakaavojen ajantasaisuuden arviointityössä kuultiin kuntien suunnittelun virkamiesedustajia Varsinais-Suomen alueidenkäytön yhteistyöryhmässä. Ryhmälle järjestettiin työpaja maakuntakaavojen arvioimiseksi maaliskuussa 2023. Sille lähetettiin myös kysely maakuntakaavojen käytöstä kunnissa.

Moninaisen maakuntakaavakokonaisuuden kyseessä ollen lähes jokainen kuntaedustaja piti maakuntakaavoista rakennettua digitaalista yhdistelmäkaavaa toimivana ja tärkeänä työkaluna. Erillisinä kaavoina maakuntakaavoja ei enää juurikaan käytetä. Erillisten kaavojen käytön vähentyminen on vähentänyt myös kaavoihin liittyvien liiteaineistojen käyttöä, sillä niitä ei ole suoraan linkitetty digitaaliseen yhdistelmäkaavaan. Myös datamaailman avoimuuden kehittyminen ja erilaisten tietolustojen päivittyminen maakuntakaava-aineistosta riippumattomina tietolähteinä, on vaikuttanut siihen, että maakuntakaavojen liiteaineistojen tarpeellisuutta saatetaan osittain jo kyseenalaistaa ainakin isoimpien kuntien kaavoituksissa.

Varsinais-Suomen kunnissa alueen maakuntakaavoja pidetään yleisesti ajantasaisina, monin paikoin jopa ajantasaisempina kuin kuntien omia yleiskaavoja. Pääosin maakuntakaavaan ollaan toistaiseksi tyytyväisiä, lukuun ottamatta yksittäisiä kohtia ristiriitaisia tulkintoja aiheuttavista linjauksista tai epäselvyyttä aiheuttaneista päällekkäisyyksistä.

Maakuntakaavan ohjausta on kasvuvarannon puolesta kunnissa pidetty sekä riittävänä että riittävän joustavana. Maankäyttöluokittelussa ja määräysten merkinnöistä tosin tarkennusta ja selkeyttäkin on tietyin paikoin kaivattu maakuntakaavan suurpiirteiseen ohjaukseen.

Päivitystarpeita ja tarkistuspyyntöjä keskusteluissa kohdistettiin erityisesti kehittämisperiaatemarkintöjen kohdentumiseen ja kaupunkiseudun elinkeinoalueiden profiloitumiseen, siten että maakuntakaava ottaisi huomioon alueilla jo käynnissä olevia muutoksia.

Alueilla, joilla yleiskaava on laadittu ja se on ajan tasalla, maakuntakaavoilla ei ole katsottu olevan suurta merkitystä kunnissa. Yleiskaavoittamattomilla alueilla maakuntakaavalla sitä vastoin on ollut kunnille suurikin merkitys.

Arviointityön kyselyssä kartoitettiin kuntien tarpeita mahdollisesta kokonaismaakuntakaavasta: kuntien kaavoituksissa on tarvetta nykyistä selkeämmälle maakuntakaavakokonaisuudelle enemmän kuin varsinaiselle kokonaismaakuntakaavalle. Digitaalinen yhdistelmämaakuntakaava vastaa jo osaltaan tähän tarpeeseen. Edelleen kuitenkin epäselvyyksiä syntyy siitä, mitkä kaavat missäkin paikassa ovat voimassa ja mitä asioita milläkin kaavalla määrätään. Tämä haaste esiintyy lähinnä kuntakaavojen kaavaselostuksissa maakuntakaavoituksen kuvailun kohdalla ja se on viestinnällä selkeytettävissä.

Toisinaan erillisissä vaihekaavoissa esitettyjen asioiden yhteensovittaminen tarkemmassa suunnittelussa haastaa, jos katsotaan vain tarkasti suunnittelun kohteena olevaa aluetta kartalla. Maakuntakaavassa saattaa olla suunnittelukohteeseen vaikuttavia merkintöjä ja määräyksiä, jotka näkyvät kartalla vain suunnittelukohdetta laajempina kokonaisuuksina.

Yleisesti ottaen kunnissa odotetaan maakuntakaavalta toisaalta yleispiirteisyyttä ja strategisuutta, tavoiteasettelua tulevaisuuteen ja aluerakenteen potentiaalien esiin nostoa, ja toisaalta selkeää selkärankaa ja tarkkuutta vastakkaisten intressien tullessa vastaan alueen kehittämisessä. Liian laajojen tai keskenään ristiriitaisten strategisten merkintöjen ohjausvaikutusta kyseenalaistetaan.

Maakuntakaavan merkintöjen ja määräysten osalta muutoksia toivotaan eri tarkkuuksilla eri kaavoissa tarkasteltujen aiheiden yhteismitallisempaan käsittelyyn. Turhaa pikkutarkkuutta toivotaan karsittavaksi maakunnallisesti ei niin merkittävissä yksityiskohdissa, toisaalta toivotaan selvennettävän epätarkkuutta mm. alueidenkäytön priorisoinnissa ja eri aikaisten vaihekaavojen samaan alueeseen kohdistuvissa tavoiteasetelmissä. Kaiken kaikkiaan maakuntakaavan ei kohdistu suuria muospaineita kunnista.

8. Kokonaismaakuntakaavan tarve?

Maakuntakaavan ajantasaisuuden arvioimisen työtä käynnistettäessä tähtäimessä oli tutkia työohjelmaa kokonaismaakuntakaavan laadinnalle. Arviointityön edetessä on käynyt selväksi, että Varsinais-Suomessakin maakuntakaava tulee toimintaympäristössä tapahtuneiden suurten muutosten vuoksi uudistaa. Isoisakaan linjauksissa ei kuitenkaan ole niin merkittäviä muutospaineita, että kokonaismaakuntakaavan laadinta kaikki teemat samanaikaisesti avaamalla olisi resurssiviisasta.

Varsinais-Suomessa ei ole ollut yhtä samassa prosessissa valmisteltua kokonaismaakuntakaavaa, vaan suunnittelua on tehty osa-alueittain ja vaihemaakuntakaavoina. Seutukunnittain laaditut maakuntakaavat osoittivat, että asioiden samanaikainen ja samalla tarkkuudella tapahtuva yhteensovittaminen onnistuu kokonaiskaavaa laadittaessa paremmin kuin eri teemoihin kerrallaan keskittyvässä prosesseissa. Toisaalta teemakohtaisessa tarkasteluissa suunnitteluprosessin sisällöllinen ja ajallinen hallinta on tehokkaampaa. Temaattiset vaihemaakuntakaavat tulee tehdä koko maakunnan kattavina, sillä pienempi suunnittelualan rajausta vaikuttaa herkästi tarkastelun tasoon ja tarkkuuteen.

Maakuntakaavan käyttäjien näkökulmasta kokonaismaakuntakaavaa tärkeämmäksi nousee selkeästi käytettävä maakuntakaavakokonaisuus, vaikka se koostuisikin useasta vaihemaakuntakaavasta. Rakenteeltaan selkeää vaihemaakuntakaavojen yhdistelmää on myös todennäköisesti helpompi ylläpitää ajantasaisena kuin kokonaismaakuntakaava. Maakuntakaavan ajantasaisuuden arvioiminen jatkuvana työnä on tärkeä osa maakuntakaavatyötä. Arvioimistakin tulee kehittää päivittyvien tietoaisteistojen digitaalisessa ympäristössä.

Maakuntakaavoitus Varsinais-Suomessa on käytännössä ollut nk. rullaavaa maakuntakaavoitusta vastaten kulloisiinkin päivitystarpeisiin jatkuvana työnä. Digitaalinen kaavayhdistelmä on häivyttänyt erillisistä kaavoista voimassa olevien määräysten ja merkitysten yhteensovittamisen haasteita hyvin. Digitaalinen yhdistelmäkaava on monipuolinen työväline ja sitä kehitetään edelleen, myös valtakunnallisten Ryhti-linjausten mukaisesti.

Maakuntakaavalta odotetaan samanaikaisesti kuntakaavoitukselle sekä vapautta jättävää yleispiirteisyyttä että selkänöjaa antavaa tarkkuutta: aluevarausmerkintöjen tulisi olla yksiselitteisesti tulkittavia ja strategisten merkintöjen selkeämmin kohdentuvia. Kehittämällä vaihemaakuntakaavojen kaavakieltä yhteen toimivaksi kokonaisuudeksi, kuten Varsinais-Suomen kahdessa viimeisimmässä vaihemaakuntakaavassa on tehty, kaikki teemat sisältävälle, uudelle kokonaismaakuntakaavalle ei välttämättä ole perusteita. Maakuntakaavassa on myös sisältöjä ja merkintöjä, joita ei suunnittelun pitkäjänteisyyden vuoksi tule ilman vahvoja perusteita avata.

9. Mitä Varsinais-Suomen maakuntakaavoissa tulee jatkossa huomioida

Maakuntakaavan rooli alue- ja yhdyskuntarakenteen ylikunnallisen kokonaiskuvan osoittajana säilyy tulevaisuudessaakin. Maankäyttö- ja rakennuslain muutos ei toistaiseksi ole muuttanut maakuntakaavoitukseen kohdistuvia sisältövaatimuksia. Alueidenkäytönlakia tullaan kuitenkin mitä todennäköisimmin päivittämään lähivuosina myös sisällöltään. Keskusteluja käydään mm. maankäytön suunnittelujärjestelmän mahdollisista uudistuksista erityisesti kaupunkiseuduilla.

Tiiviisti rakennettujen alueiden suunnittelemiseen on instrumentteja eri mittakaavoissa. Kuntakaavojen ja kaupunkiseuduilla yleiskaavojen alueilla maakuntakaavoituksen rooli jääkin ohueksi. Alue- ja yhdyskuntarakenne nykyisellään muodostaa kuitenkin verkoston, jossa solmukohtien väleihin jää paljon alueita, joilla maankäyttöä ohjaa ainoastaan maakuntakaava. Perinteisesti rakentamattomien alueiden maankäytön ohjaukselle ei olla nähty suurta tarvetta. Monipaikkaisen yhdyskuntakehityksen tihentyessä tiiviisti rakennettujen alueiden välille jää merkittävä resilienssialueiden rooli verkostorakenteessa. Tulevaisuudessa myös näiden alueiden käytön ohjauksella on entistä suurempi merkitys koko aluerakenteen näkökulmasta. Ilmasto- ja luontokriisit kietoutuvat yhteen, ja aluerakenteen huokoisuudella on iso merkitys sopeutumisessa, kuten vesien ja luonnon monimuotoisuuden hallinnassa. Myös yhdyskuntateknisten huoltoverkostojen toimintavarmuuden näkökulmasta voi maakuntakaavoitukselle ennustaa aiempaa merkittävämpää roolia tulevaisuuteen nimenomaan kaupunkiseutujen välialueilla. Maakuntakaavoituksen mittakaava on sopiva huomioimaan niin alueellisen kuin valtakunnallisenkin yhteensovittamisen tarpeet. Liikkumisen, palvelutuotannon välineistön ja asiointiyhteyksien moninaistuesssa alue- ja yhdyskuntarakenteeseen syntyy uusia käyttötapoja. Tämä ei välttämättä näy fyysisessä ympäristössä muuten kuin esimerkiksi uudenaikaisena infrana osittain. Esim. kaupunkien ilmatilaliikennettä koskeva EU-lainsäädäntö uudistui tammikuussa 2023. Varsinais-Suomessa maakuntakaava saattaa hyvinkin olla oikea taso määrittämään esim. saaristoon ja taajama-alueille kohdistuvan ilmatilapalveluliikenteen mahdolliset ohjauksen tarpeet.

9.1. Digitalisoitua yhteiskunta palveluineen ja tekijöineen

Digitalisaatio on läsnä kaikessa tekemisessä, ja se muotoilee samalla suhteitamme fyysiseen ympäristöön. Asioiden irrottaminen paikasta ja tilasta, tapahtuman sijainnista, käy huomaamatta. Palveluiden ruuhkautuminen ei näy kaupunkitilassa, kun asiakasliikenne tapahtuu bitteinä mullan alla tai värähtelynä ilmassa. Palveluiden tilantarve ja asiakasliikenne eivät kuitenkaan katoa kokonaan ympäristöstään. Niiden käyttöaste vaihtelee ja käyttäjämäärien ennakointi tilatarpeina muuttuu aiempaa hienosyisemmäksi ja haasteellisemmäksi.

Digitalisaatio mahdollistaa moneen eri paikkaan sijoituvaa elämää yhä useammalle. Monipaikkaisesti elävien ihmisten määrän lisääntyminen luo ennakoimattomuutta myös asuntojen käyttöasteisiin. Onko loma-asunto ympärivuotisessa käytössä ja mikä on halutun keskustakorttelin asuinrakennusten todellinen täyttöaste? Näitä on vaikea mitata ja siksi entistä haasteellisempaa ohjata suunnittelulla.

Kaupun rakennemuutos ja kehitys Varsinais-Suomessa on käytännössä vakiinnuttanut tilanteen. Uusia seudullisesti merkittäviä vähittäiskaupan suuryksiköiden kehittämishankkeita ei juuri ole tai ne noudattavat maakuntakaavassa osoitettuja alueita ja mitoitus- ja erityisesti Turun kaupunkiseudulla lähikauppa ja toimituspalvelut sekä jakelupisteet ovat lisääntyneet. Kaikkialla maakunnassa kehitys ei ole ollut samansuuntaista, ja seutukeskusten ulkopuolella palveluverkko on harventunut. Digitalisaatio ja pandemia-ajan käytännöt ovat nopeuttaneet tilauspalveluiden käyttöä ja kaupan rakennemuutosta.

Vuonna 2023 aloittavat uudet hyvinvointialueet. Sosiaali- ja terveystalvueluiden saavutettavuus on jatkossa jopa kaupan palveluverkkoa tärkeämpi, alue- ja yhdyskuntarakenteeseen ja liikennejärjestelmään vaikuttava kysymys. Samanaikaisesti vapaa-ajan palveluiden osuus päivittäisessä liikkumisessa on kasvanut. Saavutettavuuden ja kestäväen liikkumisen näkökulmasta tulee maakuntakaavassa tarkastella palveluverkkoa aiempaa laajempänä ja monipuolisempänä kokonaisuutena huomioiden myös liikkumiskäyttämisen muutokset ja energiamurros.

Monipaikkaisuus ja digitalisaatio heijastuvat liikennevirtoihin. Ihmisten liikkumisen määrää ei voi ohjata, mutta liikkumisen tapaa voi. Ihmiset valitsevat kulkutavan tarpeidensa ja mahdollisuuksiensa sekä ympäristön asettamien edellytysten mukaan; mikä on helpoin, nopein ja houkuttelevin tapa päästä tavoiteltuun kohteeseen. Varsinais-Suomi on moneen mittakaavaan jakautuva, lyhyiden etäisyyksien alue, jossa kaikille erilaisille liikkumisen tavoille on oma kysyntänsä. Maankäytön ohjauksen tehtävä on mahdollistaa olosuhteet siten, että ihmisten kulkutapavalinnat ohjautuisivat mahdollisimman kestävästi.

Nopeat muutokset toimintaympäristössä vaativat myös sen jatkuvaa seurantaä tulevaisuuden kehittämistyössä. Tähän digitalisaatio on oiva renki. Toimintatapojen ja työvälineiden kehittäminen maakunnassa on hyvässä vireessä. Osana Turun kaupunkiseudun MAL-sopimusta on mm. toteutettu Lounaistiedon Palvelupistetietokanta (2021). Maakuntakaavoituksen käytössä on jo digitaaliseen maakuntakaavayhdistelmään perustuva suunnittelijan työpöytä.





9.2. Ilmastonmuutos ja luonnon monimuotoisuus

Ilmastonmuutos on ympäristöhaasteista puhutuin ja monitahoisuudessaan erityisen haastava myös maankäytön suunnittelussa - niin hillitsemisen kuin sopeutumisenkin kannoilta useampine osa-alueineen. Ilmastonmuutoksen näkökulmia on kuitenkin maankäytön suunnittelussakin työistetty, aiemmin enemmän kestävä kehityksen käsitteistöllä. Mahdollisista erillisistä ilmastomerkinnoista on myös keskusteltu viime vuosina esimerkiksi RYH-TI-hankkeessa, mutta ne ovat toistaiseksi jääneet haastavan yleiselle tasolle. Ilmastonmuutoksen osa-alueita onkin edelleen perusteltua ohjata täsmällisemmillä merkintätyypeillä osa-alueittain (yhdyskuntarakenne, liikenne, viherrakenne). Aihe on kaikkia kaavallisia teemoja läpileikkaava ja ennen kaikkea toimintakehyksen laajoja muutoksia edellyttävä, eikä sitä voi irrottaa erillisteemaksi. Yksi mahdollisuus on tehdä uuteen maakuntakaavaan harkitun tiivis, silti monipuolinen yleismääräys ilmastonmuutoksesta, jossa ohjataan huomioimaan sekä hillitsemisen että sopeutuminen kaikessa maankäytön suunnittelussa.

Ilmastonmuutoksen rinnalla myös luonnon monimuotoisuus ja määrä sekä sen ristivaikutukset etenkin sopeutumiseen ovat nousseet viime vuosina entistä merkittävimmiksi aiheiksi. On tunnistettu ihmisen elinympäristöjen rooli ekosysteemisessä kierrossa. Luonnon monimuotoisuuden ja laajuuden vaaliminen kasvullisissa ympäristöissä, myös vesistöissä, on yksi tärkeimmistä aiheista tulevaisuuden suunnittelulle. Ihmisen hyvinvointi tarvitsee ympärilleen hyvinvoivan, uusiutumiskykyisen luonnon. Kysymys siitä, kuinka pitkälle rakentamista voidaan ohjata alistamatta sitä ekosysteemiin kiertoon, ja missä kulkee alue- ja yhdyskuntarakenteen resilienssiraja, kasvaa koko ajan.

Euroopan Unionin biodiversiteettistrategia ja sitä toteuttava komission ennallistamisasetusehdotus, kaupunkiin liittyen erityisesti sen 6. artikla, herättivät Suomessa julkista keskustelua. Vaikka ehdotuksessa olleet linjaukset viheralueiden määrän ja latvuspeittävyys tavoitteista kaupungeissa tulevat näillä näkymin muuttamaan, vaikuttaa selvältä, että EU-tasolta on tulossa tuntuvaa ohjausta niin maaseudun kuin taajamiensa viher- ja virkistysalueiden suunnitteluun – sekä ennallistamisen että suojelun hieman eri näkökulmista. Ilmastonmuutokseen sopeutuminen on keskeinen tulevaisuuden haaste, johon viheralueet kytkeytyvät niin kaupunkiseudulla kuin maakunnassa laajemminkin erityisesti mikroilmaston ja hulevesien säätelyn kautta. YK:n ja EU:n biodiversiteettistrategiat tavoittelevat sitä, että kaikkiaan 30% maa- ja merialueiden pinta-alasta suojellaan. Alasta kolmannes olisi tiukan suojelun piirissä ja kaksi kolmannesta nk oikeudellisen suojelun piirissä.



9.3. Energiahuollon toimintavarmuus ja monimuotoistuva kehitys

Ilmastonmuutoksen hillitsemiseksi kaikkea energiakulutusta tulisi vähentää ja energia tulisi tuottaa fossiilittomasti. Monimuotoistuvan energiantuotannon ja sen siirtoverkostojen sijoittaminen olemassa olevaan yhdyskuntarakenteeseen toimintavarmasti onkin keskeinen kysymys suunnittelussa tällä hetkellä. Uusiutuvan energian teknologiat ja koko energiajärjestelmä kehittyvät samalla nopeasti. Kehityksen ennakoimiseksi tulee maankäytössä sovittaa yhteen toimintaympäristön näkökulmia laajasti ja monitasoisesti.

Energiajärjestelmän toimintavarmuus on olennaista myös turvallisuuden kannalta. Geopoliittinen tilanne on muuttanut energiahuollon riskien kysymyksiä nopeasti. Ajankohtainen tilanne nopeuttaa vihreän energiasiirtymän konkreettisia askelia sekä näkymiä pidemmälle tulevaisuuteen. Tulevaisuuden energiajärjestelmä on joka tapauksessa monimuotoinen ja sillä tulee olemaan myös uusia, huomioitavia tilatarpeita maakuntakaavankin tasolla. Jo verrattain vakiintuneiden tuuli- ja (pienimuotoisen) aurinkoenergian lisäksi tuleekin selvittyä tavoiteltava energiahuollon tulevaisuuskuva mahdollisimman monipuolisesti: maakunnallinen energiaratkaisujen taustaselvitys, energiahuollon kestävä tulevaisuuskuva päivitys on tarpeen. Siinä tulee huomioida perinteisten energiamuotojen (tuuli, vesi, biopohjaiset, suuret ydinvoimalat) lisäksi ainakin seuraavat energiamuodot mahdollisine täydennettävine/uusine siirtoverkkotarpeineen: teollisen mittakaavan aurinkovoima, hukka- ja ympäristölämmön eri muodot (maa-, ilma-, vesi), keskisyvä ja syvä geoterminen lämpö, vetytalous ja synteettiset polttoaineet, varastoiminen sekä pienydinvoima.

9.4. Kulttuuriperintö alueellisena erityispiirteenä

Suomen yhdyskuntakehityksen historiassa Varsinais-Suomella on kiistaton merkitys. Tämä näkyy edelleen alueen ympäristöissä monipiirteisenä ja rikkaana kulttuuriperintönä. Toisinaan kulttuuriperintö näyttäytyy määrällisesti niin rikkaana, että menneisyyteen viittaaviin ympäristöelementteihin saattaa päivittäinen katse turtua ja kulttuuriarvosta tulee modernissa arjessa enemmän rasite kuin etu nykykäyttäjälleen. Rikas kulttuuriperintö on kuitenkin Varsinais-Suomessa niin ainutlaatuinen erityispiirre, että se on käyttäjilleen sekä etuoikeus että velvollisuus. Kulttuuriperintö on arvo, jota ei ympäristöön voi hetkessä istuttaa, mutta arvon ylläpito ja vaaliminen seuraaviin sukupolviin on myös nykykäyttäjien velvollisuus. Alueen maltillisesti tapahtunutta taajamakehitystä on tavallaan myös kiittäminen monipuolisen arvoympäristön säilymisestä tähän päivään asti. Kulttuuriperinnön vaaliminen osana modernin yhteiskunnan kehitystä ei kaikissa ajatustavoissa ole ollut itsestäänselvyys.

Varsinais-Suomen tuoreimmassa maakuntastrategiassa kulttuuriperintö nähdään aiempaa selvemmin maakunnan erityisenä vetovoimatekijänä ja mm. matkailun kehittämisen yhtenä resurssina. Yleisen ymmärryksen lisääntymisestä huolimatta suojelutavoitteiden toteutuminen arvot tunnistavalla ja säilyttävällä tavalla edellyttää kuitenkin vielä keskustelun syventämistä alueiden kehittämisessä. Kulttuuriarvojen inventointien ajallista ulottuvuutta tulisi mm. laajentaa 1900-luvun lopulle modernin rakennusperinnön arvojen turvaamiseksi.

Kaavoituksen digitalisaatio ja inventointien rajapinnat mahdollistavat teknisesti selkeämmän jaottelun asiantuntijoiden tuottamien lähtötietojen ja varsinaisen, demokraattisessa suunnittelu- ja päätöksentekoprosessissa hyväksyttävän kaavasisällön välillä tulevaisuudessa. Muinaisjäännökset, rakennetun kulttuuriperinnön arvokohteet, pohjavesialueet jne. tulee lähtökohtaisesti ottaa huomioon maakuntakaavaa laadittaessa ja arvioitaessa kaavaratkaisun vaikutuksia, mutta niiden osoittaminen osana hyväksyttävää ja hyväksymisajankohtaan sidottua kaavasisältöä ei enää tänä päivänä ole tarkoituksenmukaista.

Kulttuuriperinnön inventointitiedot ovat jatkuvasti päivittyviä. Tietoja ylläpidetään valtakunnallisissa ja alueellisissa tietokannoissa. Alueen ensimmäisen maakuntakaavakerroksen yhteydessä tehtyjen perusinventointien jälkeen inventointien tiedot on viety alueellisen vastuumuseon informaatioportaaliin (MIP). Tiedot on julkaistu avoimessa rajapinnassa. Tietoja on täydennetty 2010- ja 2020-luvuilla erityisesti saariston osalta erillisissä kunta- ja kaavakohtaisissa täydennysinventoinneissa, joissa on sovellettu moderneja osallistavia inventointimenetelmiä (DIVE).

Varsinais-Suomen kulttuuriperintöön kätkeytyvää aluekehityspotentiaalia on tarpeen tuoda lisää esiin tulevissa maakuntakaavoituksen prosesseissa - arvojen vaalimisen ohella.



Kuvauspaikat Loimaa, Somero, Mynämäki, Oripää, Yläne.

9.5. Paikallisjunaliikenne potentiaalina ja TEN-T-käytävä

Kestävän liikennejärjestelmän kehittämiseen kohdistuu painetta niin päästötavoitteiden kuin aluekehittämisenkin tavoitteiden osalta. Raideliikenteen merkitys osana kestävästä liikennejärjestelmästä on tunnustettu kansallisella ja maakunnan tasolla.

Varsinais-Suomen liikennejärjestelmäsuunnitelmassa alueellisen junaliikenteen käynnistäminen on kirjattu yhdeksi tärkeimmistä liikennejärjestelmän kehittämisen toimenpiteistä. Varsinais-Suomen junaliikenteen visioon 2040+ on merkitty jopa 28 uutta asemapaikkaa. Näistä 25 on merkitty voimassa olevaan maakuntakaavaan.

Euroopan laajuinen liikenneverkko TEN-T määrittää vaatimuksia, kehittämisen prioriteetteja sekä toteuttamisen työkaluja erityisesti ydinverkkokäytävälle sekä tärkeimmille solmukohtille. TEN-T asetusehdotuksesta tulevat vaatimukset on huomioitava myös raideliikenteen osalta. Voimassa olevassa maakuntakaavassa olevat varaukset mahdollistavat maakunnan kärkitavoitteisiin kuuluvan nopean junayhteyden kehittämisen Turku–Helsinki-yhteysväliille, joka kuuluu TEN-T ydinverkkoon. Uuden TEN-T asetusehdotuksen neuvottelut ovat EU:ssa kesken mm. kaupunkisolmukohtille määritettävien vaatimusten sekä niiden aikataulun osalta. Keskustelua on käyty myös mahdollisesta vaatimuksesta kytkeä Turun lentoasema raideverkkoon. Urusvuoren asemapaikkaa on tutkittu myös tässä merkityksessä.

Alueelle suunniteltuun raideliikenteeseen kytkeytyen asemapaikkojen infran rinnalla kehittämisen katse kääntyy aluekehitykseen ja raideliikenteeseen tukeutuvaan yhdyskuntarakenteen vahvistamiseen alueilla, joissa kulkumuoto on vasta vahvistettavien tai uusien vaihtoehtojen joukossa. Alueellisen palveluverkon kehitys ja muun rakenteen tarkastelu on suhteutettava myös raideliikenteen näkökulmasta. Liikennejärjestelmän painotukset ovat läpileikkaavia muutosajureita alue- ja yhdyskuntakehitykselle.



9.6. Matkailu elinvoiman edistäjänä

Kestävässä kaupunkikehittämisessä sekoittunutta kaupunkirakennetta on opittu pitämään tavoittelemisen arvoisena elinvoimatekijänä. Sekoittuneella rakenteella tarkoitetaan ympäristöä, joka palvelee mahdollisimman monia erilaisia käyttäjäryhmiä. Kaupunkirakenteen sekoittuneisuutta on mitattu esimerkiksi luokittelemalla kaupungin käyttäjiä karkeasti kolmeen kategoriaan: asukkaat, työssäkävijät ja vierailijat. Kun näiden kolmen ryhmän käyttäjiä on suunnilleen saman verran jossain paikassa, voidaan sen rakennetta pitää sekoittuneena, hieman yksinkertaisena.

Tämän mittarin teoriakehystä voi varovasti skaalata myös laajemman aluerakenteen tarkastelemiseen: kun alueella on vetovoimaa, joka houkuttelee paikalle vierailijoita, joiden arkeen ympäristö ei kuulu, aikaansaa se herkästi myös uutta tekemistä paikkaan, mikä puolestaan luo työtä alueelle. Työpaikkojen määrä alueella taas vaikuttaa suoraan paikkakunnalla asuvan väestön määrään. Alueellisten käyttäjämäärien näkökulmasta paikkakunnan vierailupotentiaalien kehittäminen tulisikin kytkeä olennaiseksi osaksi aluekehitystä, perinteisemmän asuntorakentamisen lisäksi. Tämä voi lisätä sekä vetovoimaa että pitovoimaa.

Varsinais-Suomessa matkailun edistämistä on pidettävä johdonmukaisesti kaavallisia teemoja yhdistävänä läpileikkaavana aiheena - niin liikkumisen kuin paikallisiin ja alueellisiin erityispiirteisiin nojaavan yhdyskuntakehittämisen osalta. Mm. saaristosta tuttujen vierailuelementtien aihiota on löydettävissä alueelta merkittävässä määrin myös mantereen puolella. Maakuntakaava on hyvä alusta koota erilaisia paikkaan kiinnittyviä toiminnallisia mahdollisuuksia ja verkostoja pitkälle tulevaisuuteen.



10. Ajantasaisuuden arvioinnin yhteenveto ja johtopäätelmät

Varsinais-Suomi on maakuntakaavoitettu osa-alueittain ja vaihemaakuntakaavoina. Käytännössä Varsinais-Suomessa on pyörinyt nk. rullaava maakuntakaavoitus maankäyttö- ja rakennuslain alusta asti. 2021 hyväksyttiin tuorein voimassa oleva vaihemaakuntakaava (LAVMK). MRL:n useat muutokset, erityisesti vähittäiskaupan sijainnihjaukseen vaikuttaneet lakimuutokset, ovat vaikuttaneet maakuntakaavoituksen vaiheisiin. 2000-luvulla seutukuntaakohtaisesti kokonaiskaavoina laadittuja vaihemaakuntakaavoja on päivitetty 2010-luvulla teemakohtaisilla vaihemaakuntakaavoilla (TVMK, TPLMK, LAVMK). Jatkossakin koko maakunnan kattavan kokonaismaakuntakaavan laatiminen vaatisi huomattavia resursseja, ja kaavoitusprosessi venyisi lopputuloksen kannalta liian pitkäksi.

Kuntien määrä on puolittunut maakunnassa 2000-luvulla, mikä näkyy eri vaihemaakuntakaavoissa. Huolimatta siitä, että väestönkasvu on keskittynyt taajamiin, taajamat eivät ole kuitenkaan tiivistyneet. Maakunnan väestönkasvu keskittyy kaupunkiseuduille, mutta maakuntakaavan tarve tulevaisuuden kysymyksissä on suurempi taajamien ulkopuolella. Noin puolet maakunnasta on yleiskaavoitettua. Voimassa oleva maakuntakaava on paikoitellen paremmin ajan tasalla kuin yleiskaavat.

Kokonaismaakuntakaavalle ei Varsinais-Suomen käytännössä ole välttämätöntä tarvetta, mutta voimassa olevan maakuntakaavakokonaisuuden selkeyttäminen on eduksi. Kaavojen merkintäkielen ja määräystypologian kehittämiseksi alueellisiin tarpeisiin sopivaksi kaksi viimeisintä vaihemaakuntakaava antavat hyvän pohjan. Maakuntakaavalta odotetaan kuntakaavoitukselle samanaikaisesti sekä vapautta jättävää yleispiirteisyyttä että selkänojaa antavaa tarkkuutta: aluevarausmerkintöjen tulisi olla yksiselitteisesti tulkittavia. Strategisten merkintöjen tulisi olla selkeämmin myös alueellisesti kohdentuvia. Rajapinnoista saatavien inventointi- ja taustatietojen erottaminen päätöksenteon kohteena olevasta maakuntakaavasisällöstä on tarpeen.

Ajantasaisuuden arviointi on osa maakuntakaavoitusta, ja sitä tulee tehdä jatkuvana työnä, jotta vaihemaakuntakaavoja päivitetään oikea-aikaisesti. Suunnittelun digitaalista toimintaympäristöä on tarpeen kehittää eteenpäin siten, että järjestelmä tukee tulevaisuudessa jatkuvaa ajantasaisuuden arviointia, ja siten, että sillä voidaan vastata uuden RYTJ-lain velvoitteisiin rajatuillakin resursseilla. Digitaalinen maakuntakaavayhdistelmä (2022) on toimiva pohja, jota kehittää edelleen työvälineenä.

Voimassa olevassa maakuntakaavassa on ajantasaisuuden arvioinnin pohjalta todettavissa joitakin kaavateemaakohtaisia päivitystarpeita, erityisesti niissä teemoissa, joita ohjataan vanhimmilla kaavoilla. Lisäksi keskusteluihin on noussut selkeitä uusia selvitystarpeita ja inventointien tarkistustarpeita. Myös maakuntakaavoitusta ohjaavista valtakunnallisista prosesseista odotetaan tarkentuvia selvitys- ja päivitystarpeita. Turun kaupunkiseudun rakennemalli tullaan päivittämään seuraavalla MAL-kaudella.

Maakuntakaavoitusta tukevaa työtä tehdään alueella monella tasolla ja hankeyhteistyössä jatkuvasti. Tämä on toimiva käytäntö, myös suunnittelun resurssien kannalta. Yhteistyö eri tahojen kesken on kehittynyt hyvin eri työryhmissä. Seudullisella suunnitteluyhteistyöllä onkin pitkä ja rakentava historia. Haastavan resurssivajeen myönteisenä puolena alueella on mm se, että tieto kulkee notkeasti organisaatiosta toiseen.

Alueidenkäytön suunnittelua ohjaaviin säädöksiin (laki, VAT) on odotettavissa muutoksia sisältövaatimusten osalta erityisesti ilmastonmuutosta ja luonnon monimuotoisuutta koskien. Muutospaineessa saattaa olla myös maakuntakaavan suunnitteluteemojen kohdentaminen ja tarkastelun tarkkuustaso. Tulevaisuudessa maakuntakaavan ohjausvaikutus ja aluesuunnittelun merkitys keskustaajamien ulkopuolelle kasvaa erityisesti tiiviisti rakennettujen alueiden ulkopuolella. Rakentamattomuuden vaalimisen voidaan ennakoida kasvattavan merkitystään.

Valtakunnan aluerakenteessa ei ole tarpeen kilpailla kasvusta samoilla tekijöillä muiden alueiden kanssa, vaan kehittää aluetta osana toimivaa verkostoa. Maakuntakaavoituksella on hyvä tukea niitä alueellisia ominaispiirteitä, joilla katsotaan olevan erityistä potentiaalia juuri Varsinais-Suomen vetovoimaisuudelle. Alueidenkäytön kehittämisen ytimessä on erilaisten alueelle merkittävien sijaintien monitasoinen kytkeytyminen sekä ihmisten ja hyödykkeiden liikkuvuuden varmistaminen kestävästi.

10.1. Listaus maakuntakaavan kaavallisten teemojen tärkeimmistä päivitystarpeista

- Luonnon monimuotoisuus, viherrakenteen määrän ja laadun aktiivisempi ohjaaminen, kansainväliset sopimukset, EU-säädökset ja niiden kansallinen implementointi
- Ilmastonmuutos, sopeutuminen hillitsemisen ohella
- Energijärjestelmä ja vihreän siirtymän teknologiat, toimintavarmuus sekä monimuotoistuvan tuotannon ja verkostojen sijainninhjaus ja yhteensovittaminen
- Liikennejärjestelmän monitasoisuus: joukkoliikenteen prioriteettialueet, pyöräily, ilmatilaliikenteen ohjealueet
- Alueelliseen junaliikenteeseen tukeutuvan yhdyskuntarakenteen vyöhykkeisyys ja potentiaalit
- Palveluverkon aluerakenteelliset periaatteet, painotus kestävän saavutettavuuden ja liikennejärjestelmän näkökulmista
- Kulttuuriperintö, inventointien päivitys ja maakunnan erityispiirre strategisena potentiaalina
- Matkailun edistäminen, matkailun tunnistaminen poikkileikkaavana elinvoimatekijänä kaavan eri teemoissa
- Digitaalisuus, suunnittelumenetelmien ja tiedonhallinnan muutos: mikä on olennaisinta kaavasisältöä, mikä puolestaan suoraan rajapinnoista tulevaa taustatietoa

Lähteet

Varsinais-Suomessa voimassa olevat maakuntakaavat; kaikki kaava-asiakirjat ja kaavojen kattavat taustaselvitykset:

- [Varsinais-Suomen luonnonarvojen ja -varojen vaihemaakuntakaava](#) (LAVMK 2021)
- [Varsinais-Suomen taajamien, palveluiden ja liikenteen vaihemaakuntakaava](#) (TPLMK 2018)
- [Varsinais-Suomen tuulivoimavaihemaakuntakaava](#) (TVMK 2014)
- [Loimaan seudun, Turun seudun kehyskuntien, Turunmaan ja Vakka-Suomen maakuntakaavat](#) (VSMK 2013)
- Salo-Lohja-ratalinjan vaihemaakuntakaava (Salora 2012)
- [Salon seudun maakuntakaava](#) (SSMK 2008)
- [Turun kaupunkiseudun maakuntakaava](#) (TKSMK 2004)

[Varsinais-Suomen Digitaalinen maakuntakaavayhdistelmä](#)

Maakunnantila -raportit: [Maakunnan tila | Lounaistieto.fi](#)

Varsinais-Suomen Taajamatyökalu:

[Varsinais-Suomen keskusverkko: maankäyttö ja rakennusala](#)

[Varsinais-Suomen keskusverkko: väestö ja työpaikat](#)

[Varsinais-Suomen Maakuntastrategia 2040+](#)

- [Varsinais-Suomen aluerakennesuunnitelma 2040+](#)

[Turun kaupunkiseudun liikennejärjestelmäsuunnitelma 2020](#)

[Varsinais-Suomen liikennejärjestelmäsuunnitelma 2020](#)

[Etelä-Suomen liikennestrategia 2020](#)

[Valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma vuosille 2021–2032 - Valto \(valtioneuvosto.fi\)](#)

[Fossiilittoman liikenteen tiekartta: Valtioneuvoston periaatepäätös kotimaan liikenteen kasvihuonepäästöjen vähentämisestä - Valto](#)

[Varsinais-Suomen rakennusinventointi ja maisemahistoria](#), Varsinais-Suomen alueellinen vastuumuseo (MIP)

[Valtakunnallisesti merkittävät rakennetut kulttuuriympäristöt](#), Museovirasto (RKY)

[Valtakunnallisesti merkittävät arkeologiset kohteet](#), Museovirasto (VARK)

[Turun kaupunkiseudun rakennemalli 2035 | Turku.fi](#)

[Turun kaupunkiseudun MAL-sopimus 2020–2031](#)

[Turun seudun MAL-seuranta | Lounaistieto.fi](#)

[Suomen Merialuesuunnitelma 2030 | Merialuesuunnittelu](#)

[Varsinais-Suomen Ilmastotiekartta](#)

[Varsinais-Suomen matkailun tiekartta 2021-2027](#)

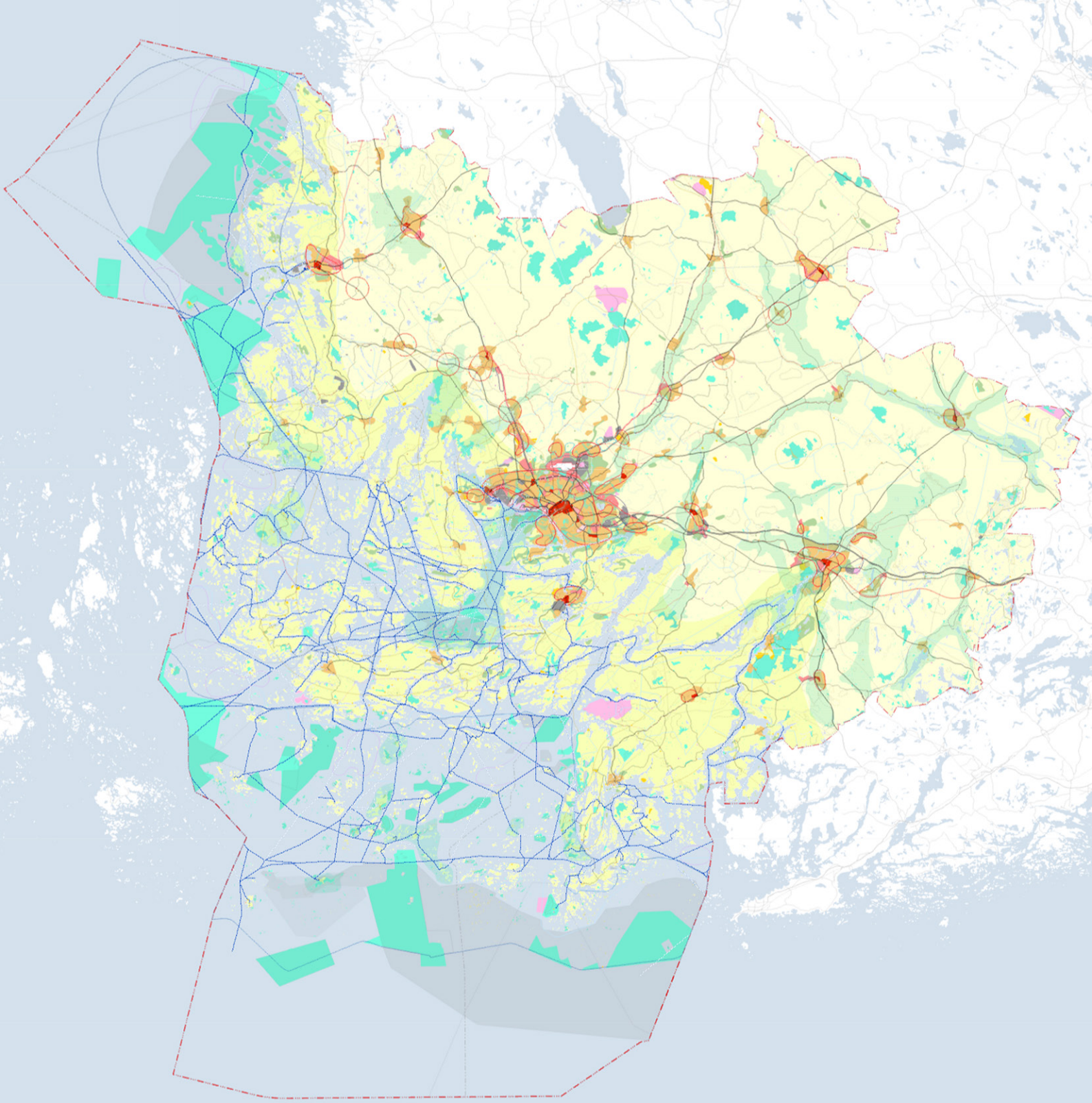
[EU:n biodiversiteettistrategia ja ennallistamisasetus - Ympäristöministeriö](#)

[Alueidenkäytön kehityskuva - Ympäristöministeriö](#)

[VN-TEAS PERUS-SKENE | Aalto-yliopisto](#)

[Valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet ja niiden kehittäminen: VAT-esiselvityshankkeen loppuraportti - Valto \(valtioneuvosto.fi\)](#)

[Maankäyttö- ja rakennuslaki uudistuu \(mrluudistus.fi\)](#)



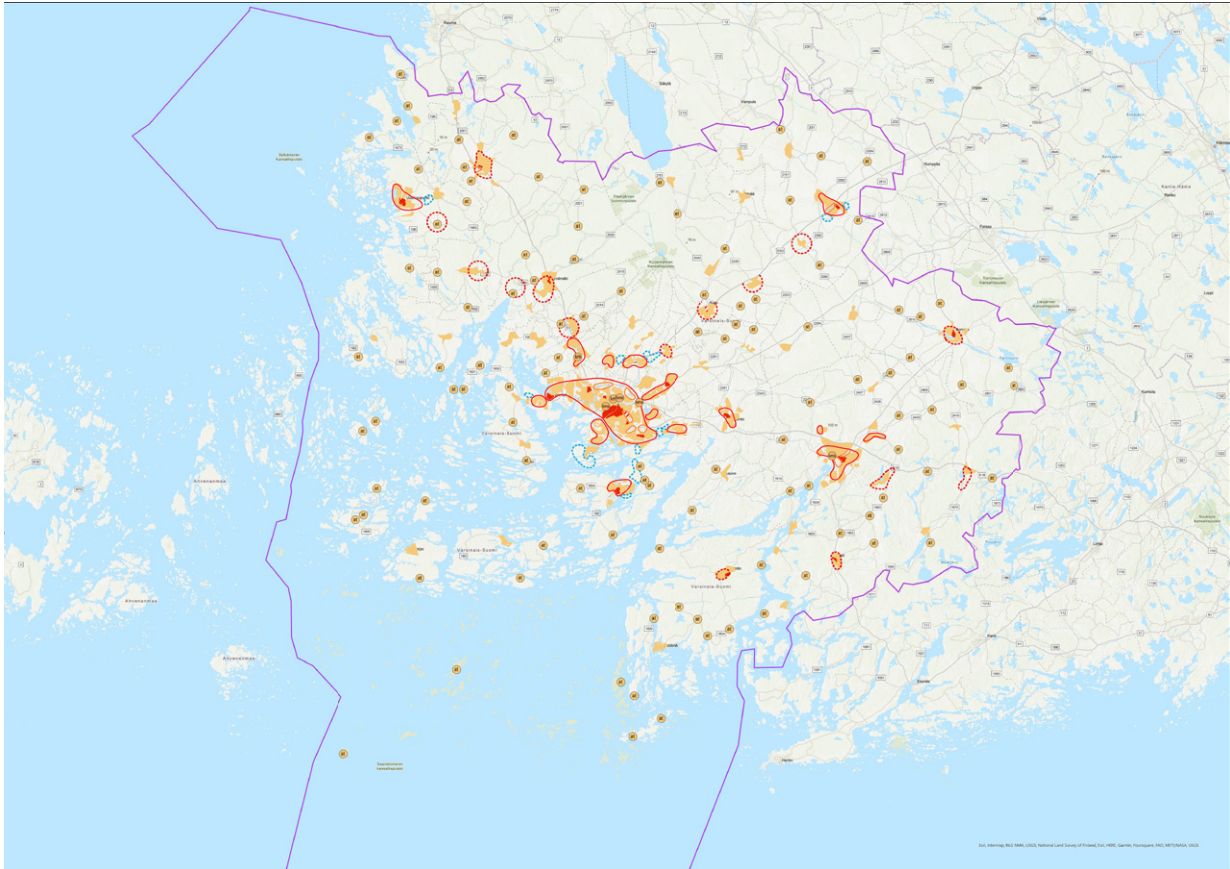
**Liite:
Maakuntakaavamerkintöjen ja
-määräysten arviointi teemoittain**

Maakuntakaavan merkintöjen ja määräysten teemakohtaisessa arvioinnissa käydään maakuntakaavan voimassa olevat merkinnät ja määräykset läpi kymmeneen teemaan jaettuna. Teemoittain arvioidaan kaavamerkintöjen vaikuttavuutta ja mahdollisia päivitystarpeita tulevaisuudessa. Arvioinnissa kustakin teemasta todetaan aihetta ohjaavat maakuntakaavat, tarkennetaan missä aiheissa teemaa määrätään ja millaisissa merkintätyypologioissa ohjaus on annettu. Merkintäkokonaisuuksia arvioidaan suunnitteluajankohdan lähtökohdista sekä viimeaikaisten tilanteiden näkökulmasta. Kustakin teemasta korostetaan seikkoja, joita tulisi seuraavissa maakuntakaavoissa tarkastella lisää tai uudelleen toisesta näkökulmasta. Tähän liitteeseen on koottu tiivistelmät jokaisen teeman arvioinnista.

Maakuntakaavamerkintöjen ja -määräysten arviointi teemoittain

Kaupungit, taajamat ja kylät	36
Teollisuus, työpaikat ja palvelut	38
Maa- ja lentoliikenne	40
Vesiliikenne	42
Kulttuuriperintö	44
Virkistys ja matkailu	46
Luonnonsuojelu	48
Luonnonvarat	50
Yhdyskuntatekninen huolto ja tuulivoima	52
Muut erityiskohteet	54

Kaupungit, taajamat ja kylät

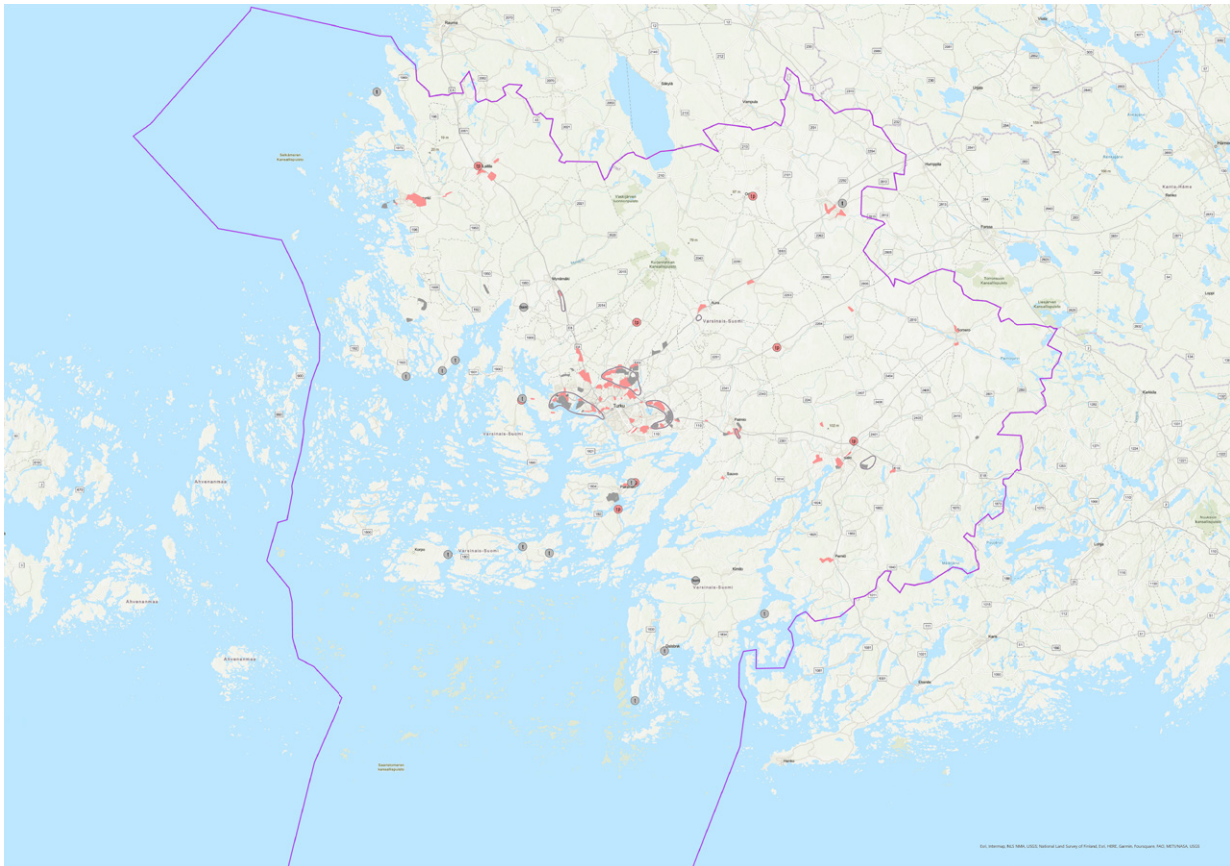


- Keskusta- ja taajamatoimintojen aluevarausmerkinnät muodostavat aluerakenteellisen rungon ja osoittavat pääasiallisen käyttötarkoituksen, kohdemerkinnöillä osoitettu kylät ja pienialaiset toiminnot.
- Kehittämistavoitteet on osoitettu strategisten kehittämissperiaatemarkintöjen avulla (Kaupunki- ja taajamatoimintojen kehittämisen kohdealueet, Yhdyskuntarakenteen laajentumisen selvitysalueet),
- Ohjattu TPLMK:ssa 2018, kylät pääosin VSMK:ssa ja SSMK:ssa (< 2018), pieniä tarkistuksia mm. Paraisten keskustaajaman LAVMK:ssa (2021).
- Aluevaraukset varantona riittäviä. Joissain kohdin yhdyskuntarakenteen laajentumisen selvitysalueita ollaan hyödyntämässä "etuajassa" > määriteltäväksi mitkä kriteerit pitää olla täytettynä ennen reservialueen kaavoitusta.
- Maakuntakaavassa ei ole turhaa varantoa (väärää odotusarvoja), toisaalta kuntien taajama-alueilla ei suuria laajentumispaineita (kuva asemakaavoitetut alueet vs. maakuntakaavan aktiivinen maankäyttö).
- Strategiset tavoitteet (mm. kasvu sisäänpäin) ja perusteet edelleen linjassa viimeisimpien selvitysten, ilmastotavoitteiden ja toteutuneen kehityksen kanssa, mutta strategisen ohjauksen kohdistaminen kaipaa tarkennusta: rakenteelliset tavoitteet ja potentiaalit osoitettava selkeämmin myös kaavakartalla (esim. raide-liikenteeseen tukeutuminen).

- Lisääntynyt etätö ja monipaikkaisuus voi edistää tasapainoisempaa, koko maakuntaan kohdistuvaa kasvua. Etätö ei ole mahdollista kaikilla toimialoilla (HLT 2021) > edulliset asumisvaihtoehdot, joukkoliikenne.
- Monikeskuksisen rakenteen ja monipaikkaisen toiminnan tasapainoinen yhteensovittaminen edellyttää kestäväää liikennejärjestelmää. Joukkoliikenne ja monipuoliset liikenteen palvelut edellyttävät vastaavasti vahvoja, sisäänpäin ja hallitusti laajentuvia kasvukeskuksia. Monipaikkaisuus tarvitsee tuekseen kunta- ja alakeskusten lisäksi elävän maaseudun ja lähipalveluita tarjoavat kylätaajamat. (Varsinais-Suomen aluerakenteen visio 2040+).
- Ilmastonmuutokseen varautuminen, sen ja luontokadon torjuminen (uudet EU-säädökset) asettavat myös taajamien sisäisen viherrakenteen aiempaa merkityksellisempään rooliin > resilienssi/huokoisuus, tiivistyvän rakennetun ympäristön ilmastokestävyys ja laatu.
- Keskuskaupunki / seutukaupunki: erityispiirteisiin nojaavaa kehittäminen kaikissa keskuksissa.
- Laadittavat selvitykset: Turun kaupunkiseudun rakennemalli/kaupunkiseutusunnitelma (MAL 2024–2027), kuntien muutos- ja kasvupainealueet, asemanseutujen kehittämissuunnitelmat, viherrakenneselvitys.

Maakuntakaavan tehtävä: kestävään liikennejärjestelmän kytkentä alue- ja yhdyskuntarakenteen luonnon monimuotoisuuden ja ympäristön laadun huomioivaan kehittämiseen.

Teollisuus, työpaikat ja palvelut

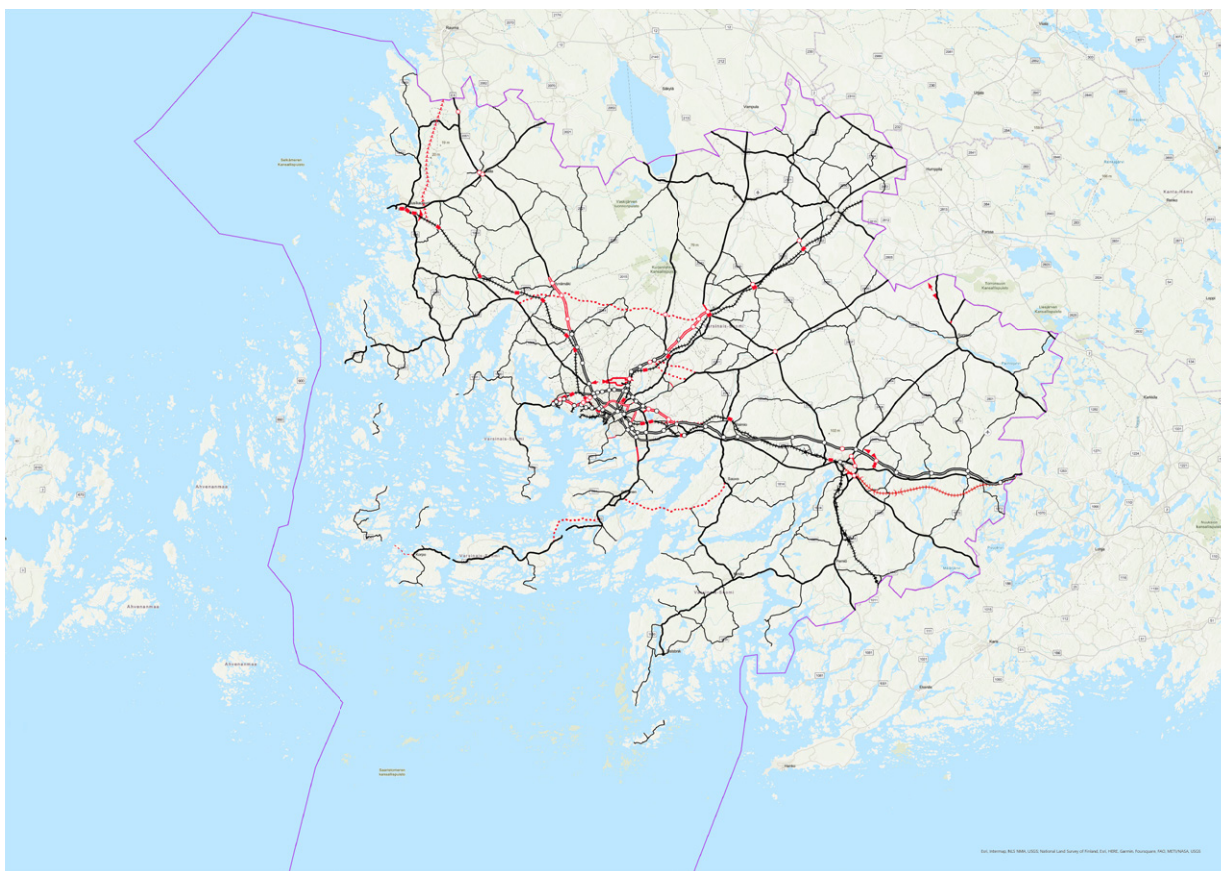


- Ympäristöhäiriöitä tuottavat teollisuustoimintojen, työpaikkojen ja palveluiden alueet ja vastaavat kohteet.
- Kehittämisperiaattemerkinnät: Teollisuuden ja logistiikan kehittämisen kohdealue, Vähittäiskaupan kehittämisen kohdealue.
- Ohjattu TPLMK:ssa (2018) ja LAVMK:ssa (2021).
- Yhdyskuntarakenteen hajautuminen (urban sprawl) ja monipaikkainen elämä yhdessä kaupan ja elinkeinorakenteen pitkäaikavälin muutosten kanssa ovat toimintaympäristön muutoksen päätekijät. Työpaikkojen ja palveluiden väheneminen keskusta-alueilta yhdessä asumisen levittäytymisen kanssa kestävän alue- ja yhdyskuntarakenteen suurin haaste.
- Strateginen suunnittelu yhteensovittavaa, erityispiirteet huomaavaa ja arvot turvaavaa. Funktionalistinen aluevarausluokittelu ei maakuntakaavatasolla täysin em. syistä toimi.
- Työn muuttumisesta aiheutuu myös alueluokittelun tarkistamista (T/TP/E). Maakuntakaavassa (TPLMK) tunnistettu pitkän aikavälin muutosalueita. Alueiden kehitys kiinteistötasolla nopeaa, mutta kehittämishankkeiden edellyttämän volyymin (ympäristön laatu) näkökulmasta hidasta.

- Kaupan sijainninhjausta ja mitoitusta keskeisempää kaikkien (myös elämys-) palveluiden, saavutettavuus kestävillä kulkumuodoilla, myös alueilla seutukeskusten ulkopuolella, joilla palveluverkko on harventunut.
- Laadittavat selvitykset: Turun kaupunkiseudun rakennemalli, palveluverkon tilanne- ja tulevaisuuskuva, vihreän siirtymän hankkeiden aluetarpeet (mm. vetyteknologia), energiantuotanto teollisuus- ja työpaikka-alueilla, toteutumattomien ja taantuvien alueiden viherrakenne- ja luontopotentiali (viherrakenneselvitys / urbaanit kesannot / maankäytön ilmastokestävyys ja luontokato).

Maakuntakaavan tehtävä: Elinkeinoelämän toimintaedellytysten kehittäminen. Ympäristöhäiriöitä tuottavien toimintojen tunnistaminen, niille herkkien arvojen ja toimintojen turvaaminen. Kestävän ja toimivan alue- ja yhdyskuntarakenteen edistäminen

Maa- ja lentoliikenne

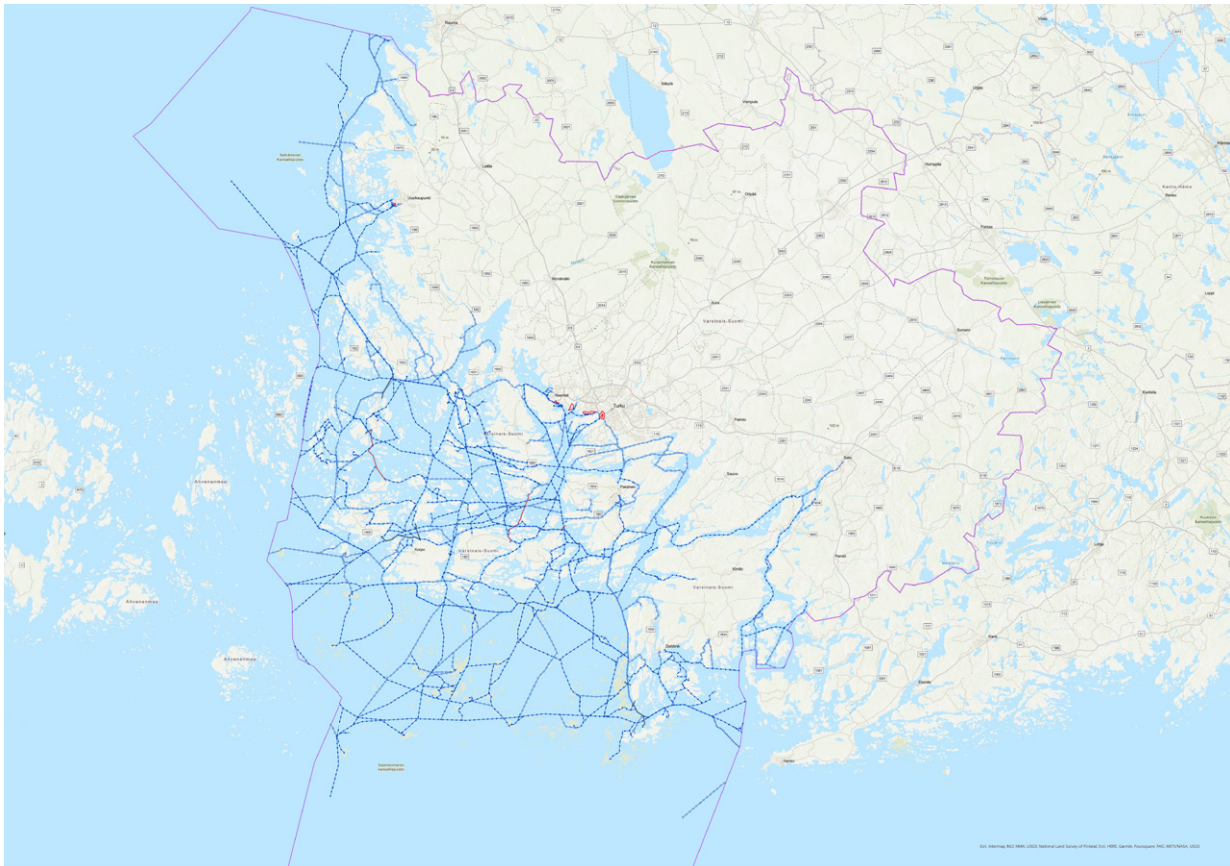


- Maantie- ja rautatieliikenteen merkinnät: luokiteltu tieverkko, rataverkko, eritasoliittymät; raideliikennepaikat, matkakeskus sekä rautatie- ja lentoliikennealueet.
- Ohjataan pääosin TPLMK 2018, (pienlentokentät VSMK ja SSMK, tunnelit myös Salora)
- Jatkuva liikennejärjestelmätyö pitää ohjaavaa suunnitelmaa ajan tasalla. Maakuntakaavan kannalta keskeisiä ajankohtaisia kysymyksiä:
 - Tuleva TEN-T EU-asetus kaupunkisolmukohdista tuo uusia vaatimuksia ja mahdollisuuksia liikennejärjestelmän kehittämiselle ja suunnittelulle (SUMP)
 - Satamien merkityksen korostuminen myös huoltovarmuuden näkökulmasta sekä kytkentä raideliikenteeseen (TEN-T-asetus)
 - Turun lentoaseman tulevaisuuden merkityksen määrittely sekä kentän mahdollinen raideliikennekytkentä (TEN-T-asetus)
 - Kuljetukset: kansallinen jakeluinfraohjelma 2035 määrittää kansalliset linjaukset ja toimenpiteet jakeluinfraavoitteiden saavuttamiseksi, toimenpiteisiin lukeutuu maakunnallinen suunnittelu (pohdittavaa myös mm. hajautetun uudisenergian sijoitusmahdollisuudet)

- Maanteiden toiminnallisen luokituksen päivitys toteutetaan osana Liikenne 12 -toimenpiteitä. Tarkoittaa luokkien päivitystä myös joidenkin Varsinais-Suomen teiden osalta, mikä aiheuttaa maakuntakaavan päivitystarvetta.
- Liikenneverkon tarkistamistarpeet määritetään selvitysten pohjalta LJS:n yhteydessä. Liikennejärjestelmäsuunnitelmien päivitys, Turun kaupunkiseudulla osana rakennemallityötä. Turun kaupunkiseudun itäosan tieverkkokysymyksistä on laadittu tuore selvitys ja liikennemallitarkastelut. Toteutus osin MAL-sopimuksen avulla.
- Alueelliseen junaliikenteen ja Turku–Helsinki nopean junaliikenneyhteyden toteutumisen varmistaminen.
- Kestävän liikennejärjestelmän ja liikkumisen edistäminen
 - Joukkoliikenteen ja solmukohtien tuominen vahvemmin esiin maakuntakaavassa, myös suhteessa yhdyskuntarakenteeseen (mm. rakenteen vyöhykkeistäminen)
 - Pyöräliikenteen maakunnallisen ja kaupunkiseudun pääverkon kehittäminen sekä arjen saavutettavuuden että pyörämatkailun näkökulmasta
- Ratayhteys useammasta suunnasta tarpeena huoltovarmuuden näkökulmasta
- Väylärakentamisen vihervaiikutusten huomioimiseen tullut uusia näkökulmia
- Matkailu on merkittävä elinkeino alueella, ja saavutettavuus on olennaisessa osassa elinkeinon toimintaedellytysten näkökulmasta
- Liikenteen automaation vaikutukset kaavallisen liikennejärjestelmän ohjaamiseen huomioitava.
- Drone-ilmailun tulevaisuus ja merkitys mm. saariston jakeluliikenteessä mahdollisesti huomioitava maakuntakaavassa (U-space).

Maakuntakaavan tehtävä: Maakunnan kytkeytyvyyden ja saavutettavuuden edistäminen. Kestävän ja toimivan alue- ja yhdyskuntarakenteen sekä liikennejärjestelmän mahdollistaminen. Elinkeinoelämän toimintaedellytysten kehittäminen. Liikenteen päästöjen ja ympäristöhäiriöiden tunnistaminen ja minimointi.

Vesiliikenne

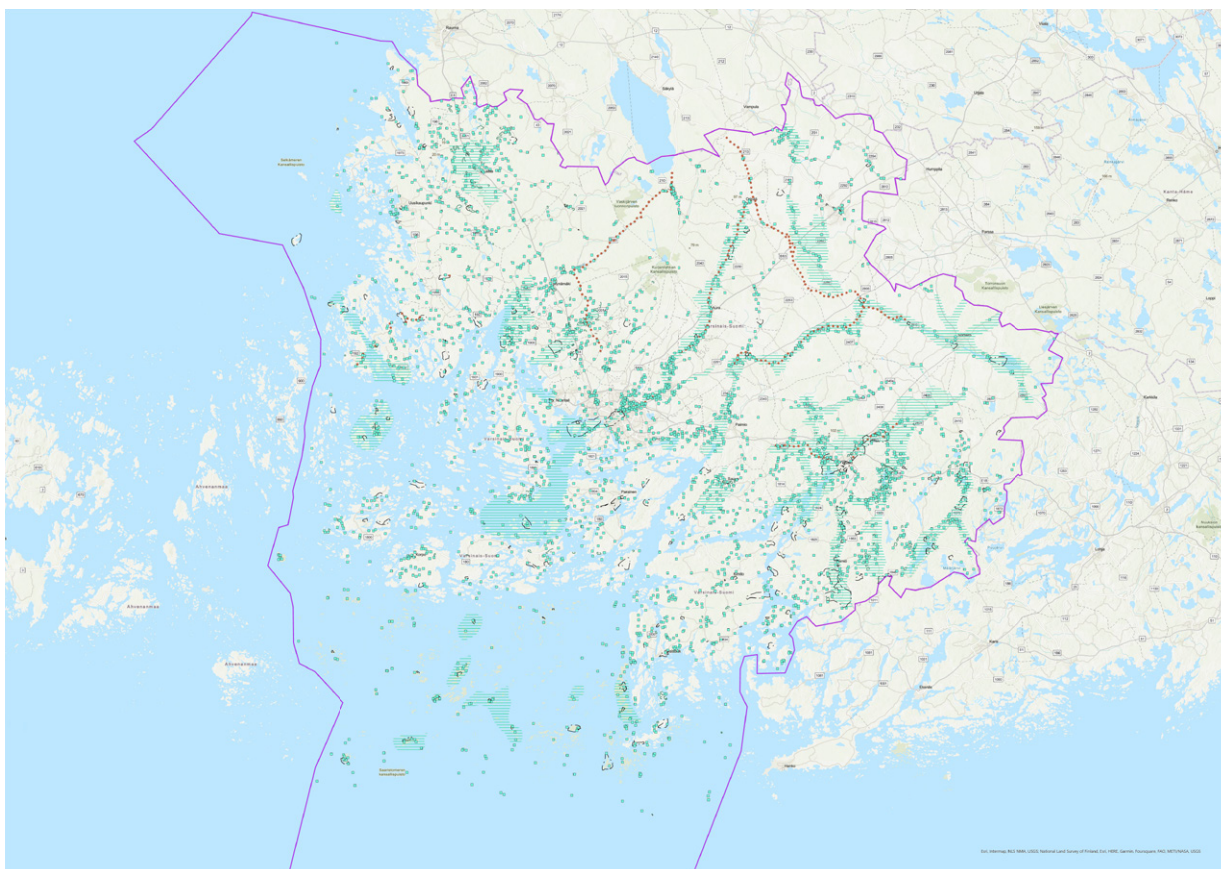


- Kauppamerenkulun satamat ja satama-alueet, laiva- ja veneväylät, yhteysalus-, vene- ja palvelu sekä luonnonsatamat.
- Ohjataan TPLMK 2018, LAVMK 2021.
- Meriliikenne ja TEN-T-ydinverkkoon kuuluvat satamat ovat koko Suomen toiminta- ja huoltovarmuuden kannalta välttämättömiä ja kytkevät Varsinais-Suomen osaksi eurooppalaista aluerakennetta.
- Painopisteen muuttumisen vaikutukset. Naantalin Nesteen alue osoitettu tulevaisuuden satamavarauksena.
- Satamien takamaayhteyksien ja liityntäliikenteen huomioiminen sekä merellisten toimintojen tukeminen. Merialuesuunnitelman sisältöjen implementointi ja edistäminen maakuntakaavoituksella: meriliikenne, kalastus, vesiviljely energiantuotanto.
- Saaristoliikenteen kehittäminen, saariston saavutettavuus myös matkailun näkökulmasta, osa maakunnallista liikennejärjestelmätyötä.
- Huomioitavaa: rantarakentamisen vaikutukset vesiliikenteeseen, rantojen ruoppaustarve, luonnonsatamien väheneminen, Laiva-/vesiliikenteen eroosio, melu- ja muut ympäristövaikutukset.

- Miten edellä kuvattuja toimintoja ja vaikutuksia käsitellään maakuntakaavassa. Joiltain osin maakuntakaavan esitystarkkuutta ja -mittakaavaa tarkistettava.

Maakuntakaavan tehtävä: Maakunnan kytkeytyvyyden ja saavutettavuuden edistäminen. Maan toiminta- ja huoltovarmuuden sekä elinkeinoelämän toimintaedellytysten kehittäminen. Liikenteen päästöjen ja ympäristöhäiriöiden tunnistaminen ja minimointi. Maakunnan erityispiirteiden, saaristokulttuurin ja vesillä liikkumiseen tukeutuvan matkailun ja vapaa-ajanvieton huomioiminen ympäristö- ja luontovaikutukset arvioiden.

Kulttuuriperintö

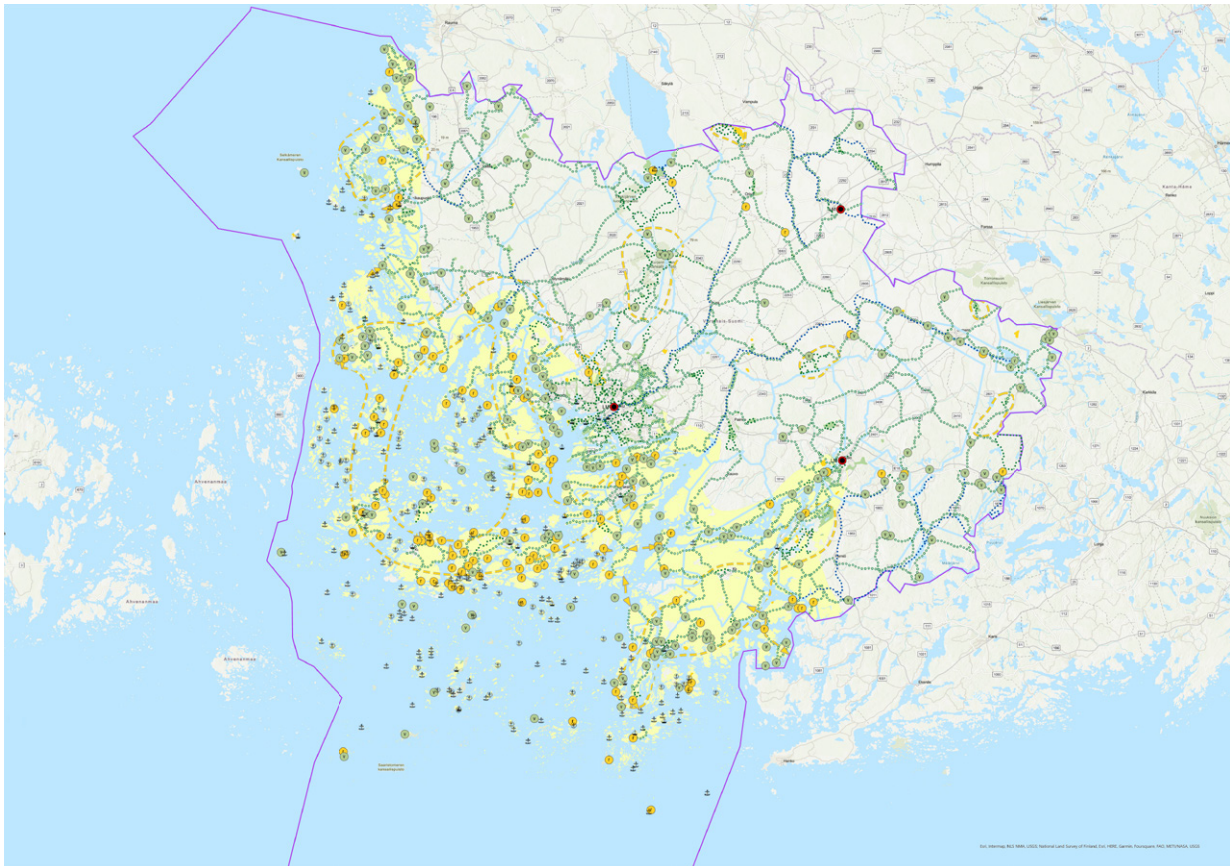


- Muinaisjäänökset, rakennettu kulttuuriympäristö ja kulttuurimaisema sekä historiallinen tiestö: toteavia kohde-, ryhmä- ja aluemarkintöjä, kolmitasoinen arvoluokitus: maakuntakaavassa seudullisesti/maakunnallisesti ja valtakunnallisesti arvokkaat (kuntakaavoissa myös paikallisesti).
- Ohjataan VSMK (2013), SSMK (2008) ja TKSMK (2004)
- Pääosin kohteet hyvin todettuina: maakuntakaavassa n. 3000 muinaisjäänöskohdetta ja 2900 rakennetun ympäristön kokonaisuutta.
- Inventointien ajantasaisuus
 - Valtakunnalliset maisema-alueet ja RKY pääosin kunnossa
 - Alueellisen vastuumuseon inventointiportaalin (MIP) rajapinnassa ajantasaisin tieto (saariston täydennysinventoinnit, kaavaselvitykset)
 - Maisemahistorian inventointi puuttuu kokonaan Raisiosta ja Paimiosta, Turussa ja Kaarinassa vain muutamia aluekohtaisia selvityksiä
 - Inventointien ajallista ulottuvuutta tulisi laajentaa 1900-luvun lopulle modernin rakennusperinnön arvojen turvaamiseksi.

- Koko kulttuuriperinnön kirjo, jota Varsinais-Suomessa on runsaasti, tulee lähtökohtaisesti ottaa huomioon maakuntakaavaa laadittaessa ja arvioitaessa kaavaratkaisun vaikutuksia, mutta niiden toteava osoittaminen osana hyväksyttävää ja hyväksymisajankohtaan sidottua kaavasisältöä ei enää tänä päivänä ole tarkoituksenmukaista. Maakuntakaavan perinteinen informaatirooli digitaalisessa maailmassa vähentynyt.
- Maakuntastrategiassa kulttuuriperintö nähdään aiempaa selvemmin maakunnan erityisenä vetovoimatekijänä ja mm. matkailun kehittämisressina. Yleisen ymmärryksen lisääntymisestä huolimatta suojelutavoitteiden toteutuminen arvot tunnistavalla ja säilyttävällä tavalla edellyttää edelleen keskustelun syventämistä. Maakunnallisen/valtakunnallisen arvon ulkopuolelle jäävä paikallinen kulttuuriperintö, jolla on jalostusarvoa: miten ohjataan otettavaksi huomioon kaavoissa erityisesti kaupunkiseudun ulkopuolella, ns. "potentiaalien nostona"
- Maakuntakaavoissa nykyistä strategisemmat merkinnät yhdessä ajantasaisten rajapintojen kanssa voisivat antaa selustaa kuntakaavoitukselle ja edelleen rakentamisella arvojen tunnistamiseen, vaalimiseen ja jalostamiseen.

Maakuntakaavan tehtävä: kulttuuriperinnön ja rakennetun ympäristön arvojen tunnistaminen ja vaaliminen osana alueidenkäytön suunnittelua kaikilla kaavatasoilla.

Virkistys ja matkailu



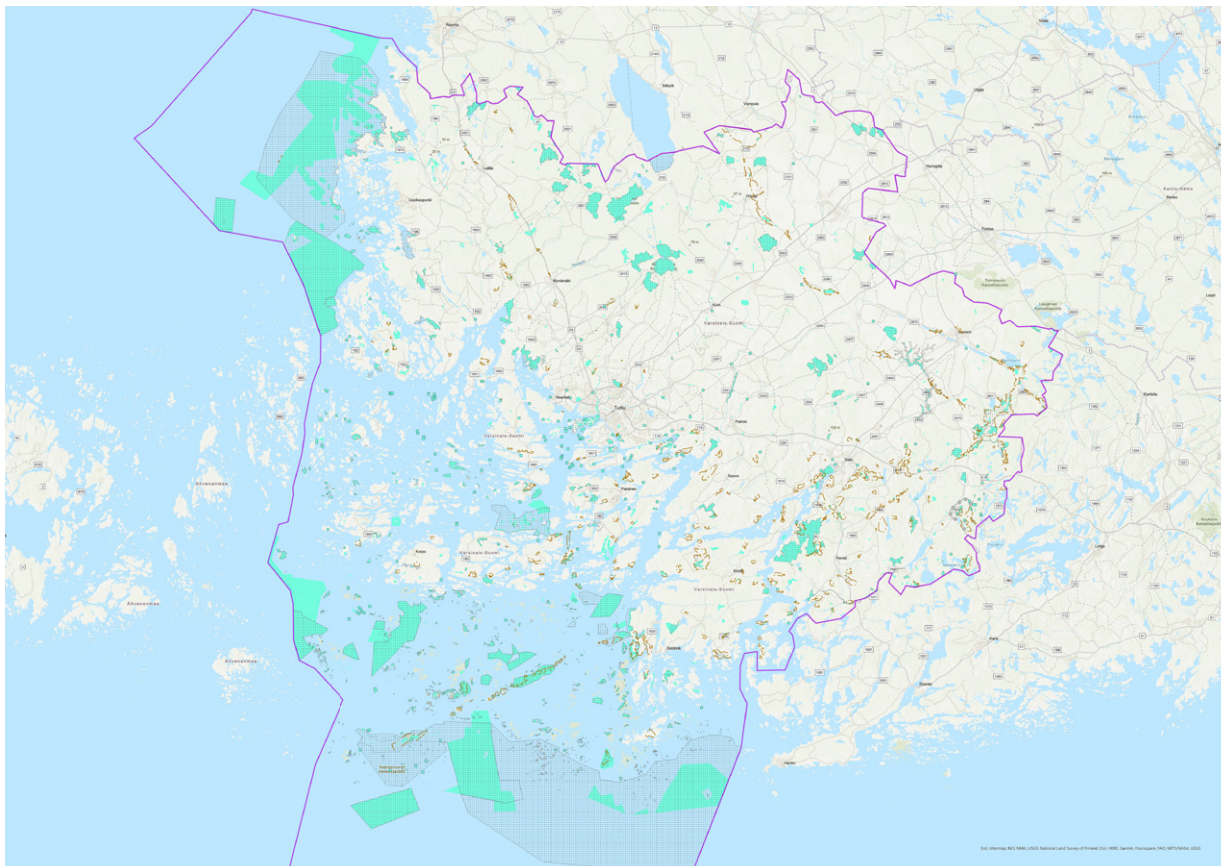
- Merkinnät pääosin LAVMK:ssa (2021), loma-asutuksen mitoitus myös VSMK (2013) ja SSMK (2008).
- Matkailun, retkeilyn ja virkistyskehitämisen kohdealue; retkeily- ja matkailutoimintojen sekä virkistyskehitämisen alueet ja kohteet; olemassa olevat ja ohjeelliset ulkoilureitit sekä matkailun ja ulkoilun yhteystarpeet; veneilyn kohdemerkinnät; maa- ja metsätalousvaltainen alue, jolla on erityisiä matkailun ja virkistyskehitämistarpeita.
- Ohjattu paikoin pikkutarkastikin, erityisesti veneilyn, virkistyskohteiden ja ulkoilureittiverkoston osalta. Toisaalta yksityiskohtainenkin ohjaaminen maakuntakaavassa perusteltua, koska maakunnassa ei esim. virkistysalueyhdistystä ylikunnallisen näkökulman valvojana.
- Vaikka teema on periaatteessa käsitelty LAVMK:ssa, taajamien sisäinen viherrakenne määräytyi käytännössä TPLMK:ssa (2018), jossa viherrakenteen aluevarausten kattavuus lukittiin. Myös taajama-alueiden kehittämisperiaattemerkintöjen suunnittelumääräyksissä on ohjattu viherrakenteen huomioimiseen.
- Tulevan suunnittelun ohjaajia: Kansallinen luonnon virkistyskäytön strategia 2030, Euroopan komission ennallistamisasetusehdotus (artikla 6), Varsinais-Suomen matkailuelinkeinon kehittämisen tiekartta (2021-2027), Turun kaupunkiseudun MAL-sopimus ja rakennemallin päivitys
- Kuntapalautetta: loma-asutuksen mitoituserkintä saa kiitosta selkänöjan tarjoamisesta vapaan rannan turvaamiseen, toisaalta ohjaus ei ole pysäyttänyt vapaan rannan hupenemista; MRV-alueella ei M-alueesta eroavaa ohjausvaikutusta.

Mahdollisia kehityssuuntia

- Virkistys ja taajamat: virkistyskäytävien saavutettavuus ja käytettävyys erityisesti taajamarakenteen sisällä, kaupunkiseudun ”vihersormien” vahvistaminen ja ohjaukseen (ennallistamisasetus, virkistysstrategia, MAL) vastaaminen yhdessä luontokadon pysäyttämisen ja ilmastomuutokseen sopeutumisen kanssa?
- Pikkutarkkuuden karsiminen: ulkoilureittien, virkistyskohteiden ja veneilyn verkoston osoittaminen maakunnallisemmalla tasolla, ja samaan aikaan virkistyskäytävien ja matkailun vahvempi kytkeminen muihin kaavateemoihin, esim. ulkoilureittiverkoston osittainen korvaaminen maakunnallisella pyöräilyverkostolla?
- Matkailu alueellisen elinvoiman vahvistajana: matkailun merkityksen vahvistaminen elinkeinonäkökulmasta, eri alueiden erilaisten matkailupotentiaalien nostaminen vahvemmin esiin esim. strategisin merkinnöin, julkisen ja kevyen liikenteen kehittäminen myös matkailussa, kulttuuriperinnön ja virkistyskäytävien vahvempi kytkentä matkailuun? Kausikohteet: onko ympärivuotinen toiminta välttämättömyys kaavassa huomioimiseen (kuntaehdotus: Mellilänjärven sesonkipysäkki)? Matkailu monen teeman aihe.

Maakuntakaavan tehtävä: Virkistyskäytävien ja matkailun kuntarajat ylittävä näkökulma (virkistyskäytävien kattavuuden ja jatkuvuuden turvaaminen, kaupunkiseudun viherrakenteen yleispiirteinen osoittaminen yhdessä luonnonarvomerkintöjen kanssa); alueellisten potentiaalien tunnistaminen, esiin nostaminen ja kytkeytymisen osoittaminen.

Luonnonsuojelu

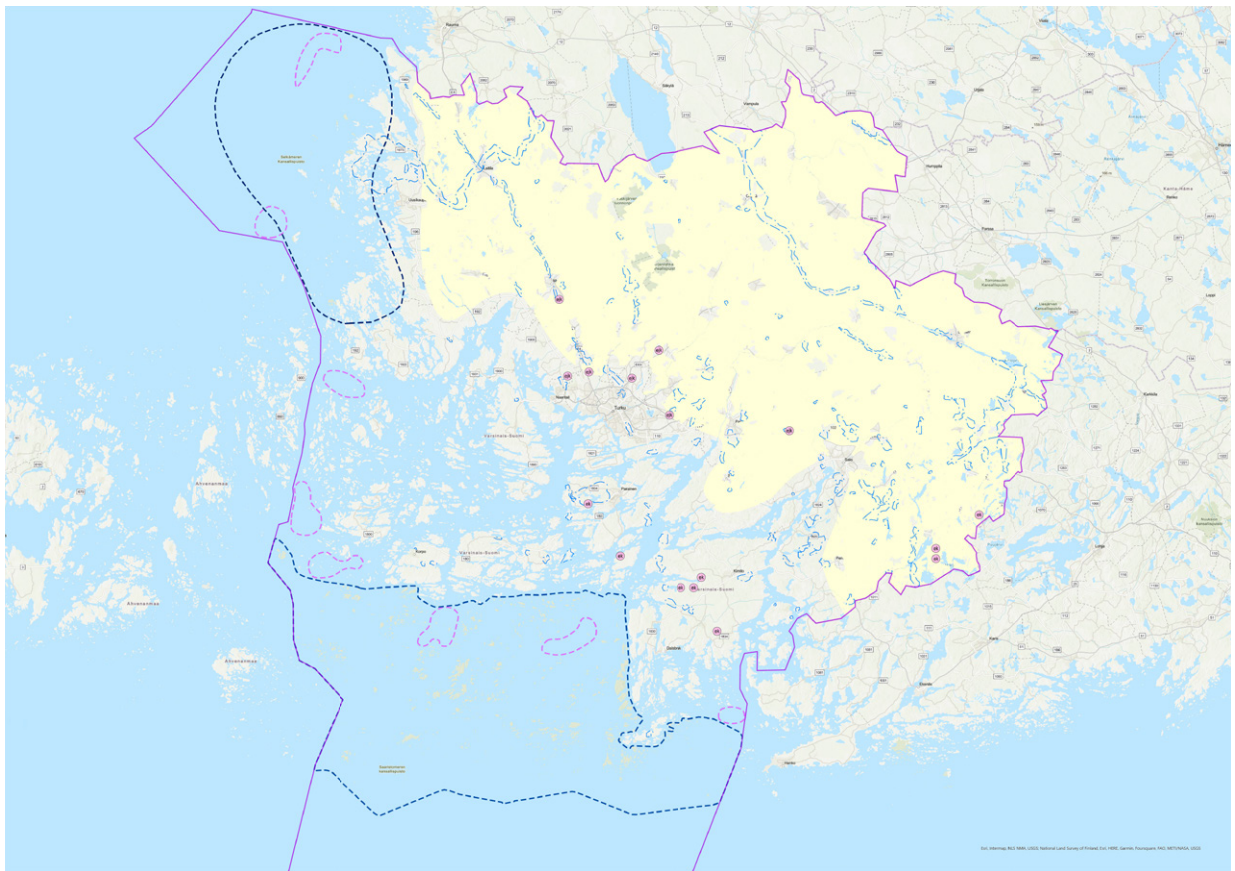


- Ohjataan kokonaan maakuntakaavassa LAVMK (2021)
- Luonnonsuojelu, Natura-alueet, geologinen suojelu
- Tuorein maakuntakaava >> pääosin ajantasainen ja ajan hengen mukainen
- Ajantasaisuuden arvioinnin keskusteluissa
 - Kunnilta ei painetta muutoksiin
 - Metsien rooli tulevaisuudessa nousee; LAVMK-laadinnan jälkeen paljon EU- ja kansallisen tason tietoa, tavoitteita ja keskustelua. >> seuraavassa kaavoitusvaiheessa tulee metsiä käsitellä uudelleen
 - Ennallistamisesta uusi teema. Pohdittavaksi tulee, miten se näkyisi maakuntakaavoituksessa
 - EU:n biodiversiteettistrategia, suojelutavoitteen ja erityisesti oikeudellisen suojelun suhde maakuntakaavan, lisäksi luontokadon pysäyttämisen- ja kääntämistavoitteen vaatimukset suojelualueiden ulkopuolella
 - M-alueiden lisämääreet tai lisäarvomerkinnät

- Maakuntakaava on geologisen suojelun keskeinen toteutusväline. Selvitykset eivät vanhene, ellei alueidenkäyttö aiheuta muutoksia. >> maakuntakaavalla merkittävä informaatio- ja suojeluarvo. Geologisesti arvokkaiden alueiden merkinnät perustuvat valtakunnallisiin inventointeihin, alueellisiin harjusselvityksiin ja maakuntakaavatyön aikaisiin maastokäynteihin. Teema on ajantasainen pl. mahdolliset muutokset jo kaavakartalle merkittyjen arvokkaiden kallioalueiden rajauksiin tai arvoluokitukseen valtakunnallisen inventoinnin alueellisten arviointien yhteenvetoraportissa (julkaistaan 2023).
- Luonnon monimuotoisuuden vaalimisen käsittely luonnonsuojelua laajempänä aiheena: 'Tavallisen' luonnon kasvava merkitys: suojelukohteista kaiken kasvullisen vaalimiseen. Miten voidaan kaavoituksella tukea viherrakenteen laadukkaimpien tihentymien lisäksi myös viherrakenteen määrää?
- Maa- ja metsätalous mahdollistavat hiilensidonnan kehittämisen alueen toiminnoissa tai esimerkiksi luonnon monimuotoisuuden kehittämisen maatalousalueiden perinnebiotooppien alueilla. Pohjavesialueina osoitetut e-luokan alueet osaltaan huomioivat lähdeympäristöt ja maisema-alueina osoitetut alueet huomioivat useita perinnebiotooppeja.
- Maa- ja metsätalous on nähty toimintoina, joita ohjaa erityislainsäädäntö, eikä niihin ole ollut tarvetta osoittaa maakuntakaavan erillismerkintöjä tai erillisiä määräyksiä muutoin kuin mitä yleismääräyksillä ohjataan maakuntakaavan tavoitetilan saavuttamiseen liittyen. Toisaalta ilmasto- ja monimuotoisuusaiheiden nousussa yhä keskeisemmiksi teemoiksi maankäytön ohjauksessa, käydään keskusteluja siitä miten ympäristön kannalta arvokkaita alueita voisi maakuntakaavatasolla ohjata nykyistä tarkemmin.

Maakuntakaavan tehtävä: Luonnon monimuotoisuuden ja ekologisten yhteyksien arvojen tunnistaminen ja vaaliminen osana alueidenkäytön suunnittelua kaikilla kaavatasoilla. Hiilensidonnan merkityksen esille nostaminen maakunnallisena teemana.

Luonnonvarat



- Vesiviljely ja kalatalous, maa- ja metsätalous (biotalous), pinta- ja pohjavedet, maa-ainekset, kaivokset ja materiaaliterminaalit
- Ohjataan LAVMK (2021), kalataloutta ja raakavesialueita myös VSMK(2013) ja TKSMK (2004)
→ LAVKM tuorein vaihemaakuntakaava, joten teema pääosin ajantasainen
- Ajantasaisuuden arvioinnin keskusteluissa:
 - M- ja MRV-merkinnät on nähty tähän saakka sellaisina, joissa toimintaa ohjaa vahvasti erityislainsäädäntö, eikä niihin ole tarvetta osoittaa maakuntakaavan erillismerkintöjä tai erillisiä määräyksiä muutoin kuin mitä yleismääräyksillä ohjataan maakuntakaavan tavoitetilan saavuttamiseen liittyen.
- Seuraavan maakuntakaavan laadinnassa pohdittavia asioita:
 - Pohja-, pinta- ja hulevesiaiheet ovat tärkeitä niin luonnon, luonnonvarojen kuin vesihuollonkin näkökulmista. Niiden rajaukset ja merkinnät eivät ole kuitenkaan maakuntakaavassa päätettäviä asioita.
→ Miten teemoja tulisi käsitellä jatkossa? esim. taustaselvitykset, eroosio-/ekosysteemivaikutusten arvioinnit, yleiskaavataso?
 - Tulisiko maakuntakaavan tukea tarkemmin myös kestävää maa- ja metsätaloutta, luonnonvarojen vaalimista ilmastokestävän bio- ja kiertotalouden mukaisesti?
→ millainen strateginen ohjaus olisi asianmukaista ja mahdollista?

Maakuntakaavan tehtävä: luonnonvarojen kestävä, kiertotalousperiaatteiden mukainen käyttö ja vaaliminen osana alueidenkäytön suunnittelua kaikilla kaavatasoilla.

Yhdyskuntatekninen huolto ja tuulivoima



- Energia- ja vesihuoltomerkinnät, tuulivoiman merkinnät, jätehuolto- ja jätevesikohteet
- Ohjataan kaikissa voimassa olevissa maakuntakaavoissa*. Teema työstetty viimeisimpänä LAVMK:ssa ja se on pitkälti ajan tasalla.
- Energiahuollon ja toimintavarmuuden kannalta silti jo taustaselvitystarpeita - mahd. myös kaavamerkintöjen päivitystarpeita:
 - Teollisen mittakaavan aurinkovoiman sijaintierittelyt maakunnassa
 - Maatuulivoiman sijaintierittelyjen päivitys, sillä myllyjen koot ja tehot kasvaneet huomattavasti
 - Muut kehittyvät vähäpäästöisen energiantuotannon suuret tuotantomuodot: bioenergia, ympäristölämpö (hukka-, maa-, ilma-, vesi-), keskisyvä ja syvä geoterminen lämpö, vetytalous ja synteettiset polttoaineet, hiilidioksidin talteenotto, pienydinvoima jne.
→ Mitä tilatarpeita niillä on? Mitkä energiamuodoista ylikunnallisesti/seudullisesti merkittäviä? Miten kehittyvät energiamuodot sijoittuisivat tarkoituksenmukaisesti maakunnassa?
 - Toiminta- ja huoltovarmuus: päivitettäviä näkökantoja maankäytön suunnittelun sisältöihin, tarkkuuteen ja tyyliin?

- Huomiota kunnista
 - Energiahuollon kehittymisen taustaselvitys sai kannatusta: aurinkovoiman osalta toivottiin erittelyjä ja ohjeita pian
 - Vesihuollon käsittelyä pohdittu: olisiko syytä eritellä maakuntakaavatasolla?
 - Melko yksityiskohtaisiakin merkintöjä toivottiin energia- ja vesihuoltoon liittyen, mikä on maakuntakaavan yleisyystasolla toisaalta haastavaa.
- Merialuesuunnittelun tuulivoimaselvitykset > mahdolliset merelliset energia- ja ruokahuollon (vesiviljelyn) monikäyttöalueet (Maripark). Huomioitava myös merituulivoima talousvyöhykkeellä, joka ei kuulu maakuntakaavoituksen piiriin: rakentamisen, huollon ja energiansiirron vaikutukset.

Maakuntakaavan tehtävä: varmistaa maakunnan yhdyskuntatekninen toimintavarmuus ja turvallisuus, sekä ohjata toimintojen edellyttämät tilalliset puitteet ajanmukaisesti. Vihreän siirtymän teknologioiden ennakoiminen osana kokonaiskestävää alueidenkäytön suunnittelua kaikilla kaavatasoilla.

