

*LogOn Baltic other reports*



## **TURKU-LOIMAA-TAMPERE KEHITYSKÄYTVÄ**

**Loimaan seutukunnan  
kehittämiskeskus ja  
FCG Suunnittelukeskus Oy**



---

Project part-financed by the European Union  
(European Regional Development Fund) within  
the BSR INTERREG III B Neighbourhood Programme



LogOn Baltic other reports

# TURKU-LOIMAA-TAMPERE KEHITYSKÄYTVÄ

Loimaan seutukunnan kehittämiskeskus  
ja  
FCG Suunnittelukeskus Oy



© Loimaan seutukunnan kehittämiskeskus  
Kauppalankatu 2 A, 32200 LOIMAA  
ja  
FCG Suunnittelukeskus Oy  
Osmontie 34, 00610 HELSINKI

Julkaisija  
LogOnBaltic  
Loimaan seutukunnan kehittämiskeskus  
Kauppalankatu 2 A, 32200 LOIMAA  
[www.logonbaltic.info](http://www.logonbaltic.info)

Kaikki oikeudet pidätetään. Tätä julkaisua tai sen osaa ei saa jäljentää, tallentaa tai välittää missään muodossa tai menetelmällä (elektronisesti, mekaanisesti, valokuvaamalla, tallentamalla tai muuten) ilman julkaisijalta saatua kirjallista etukäteislupaa. Vaikkakin kaikki tarpeellinen on otettu huomioon julkaisun tekemisessä virheiden välttämiseksi, julkaisija ei voi ottaa vastuulleen tapahtuneita virheitä tai poisjättöjä.

Julkaisu on saanut rahoitusta Euroopan Unionilta. Julkaisun sisältö on julkaisijan vastuulla eikä sen voida missään olosuhteissa heijastavan Euroopan Unionin käsitystä asiasta.

Julkaisun sisältö heijastelee tekijöiden näkemystä eikä Schleswig-Holsteinin Investointipankki (Investitionsbank Schleswig-Holstein) ole vastuullinen niistä toimenpiteistä, joita tehdään tämän julkaisun pohjalta.

# EXECUTIVE SUMMARY

## TURKU-LOIMAA-TAMPERE DEVELOPMENT CORRIDOR

### LOIMAA REGION

Loimaa Region is located in the South-West Finland's northern part on the one side of the triangle Turku – Tampere – Helsinki, in the noodle point of the second and third largest city centre Turku's and Tampere's sphere of influence. The roads number 9 (Turku –Tampere), 10 (Turku-Hämeenlinna) and 41 (Turku-Tampere through Vammala) are running through the Region and also the road number 2 (Helsinki-Pori) is running through the Region.

The railroad Turku-Toijala-Tampere is running through the Region.

The Loimaa Region consists one town and nine municipalities: Alastaro, Aura, Koski Tl, Loimaa town, Marttila, Mellilä, Oripää, Pöytyä, Tarvasjoki ja Yläne.

The centre of the Region is the Loimaa town. The distance from Loimaa town to Turku city is 65 kilometres and the distance from Tampere city is 100 kilometres.

The Loimaa Region has 37,225 inhabitants (as counted on 31.12.2006). In the year 2000 the Region had 37,203 inhabitants, so there has been increase of 22 persons.

The forecast is predicting growth in the future, year 2010 there will be in the Region 37,548 inhabitants.

The interval in the amount of inhabitants between the municipalities in the Region is 1,230 to 13,100 and the density of the inhabitants on the Region is 16.2 inhabitants per square kilometre. The land area of the Region is approx. 2,300 km<sup>2</sup>. In the scattered settlement the amount of the inhabitants is 15,191, that means approx. 41% of the whole inhabitants.

### LINES OF BUSINESS

In the Region is working approx. 2.400 companies and 2.100 farms. In the Region is approx. 15.500 workplaces. The biggest employers are industry, services and agriculture and forestry. In the Region there are

several small companies employing 1-9 people. The patronage of prerequisite for function and innovation work is creating for the Region possibilities of development in the future.

The most important lines of business in the Loimaa Region are agriculture-game-forestry branches, industry, wholesale and retail trade as also health and social amenities.

During the years 2000-2005 the amount of places of business has grown especially in the branches of agriculture-game-forestry, building and in the official and personal services. Noticeable is that in the same time the amount of work places in agriculture has declined drastically.

The Loimaa Region's strong know-how branches are especially metal and machinery, building, vegetable production and food industry. The strength of the Loimaa Region is the good location in the southern part of Finland between the city areas of Turku and Tampere. The average company amount per 100 inhabitants is higher than is the average in the whole country (in the year 2005 it was in the Region 5.98 companies per 100 inhabitants compared the 5.05 with the amount of the whole country). In the Region the acting companies are small (employing few people). The main point is to take care of the patronage of prerequisite for function and innovation work is creating for the Region possibilities of development in the future.

The challenges of Loimaa Region are how to handle the continuous structural change and especially the decline of the work places in the agriculture branch. The second challenge is the aging of the population and how to handle the need to find people to keep up the functions of companies.

Summary 19.11.2007

## **1 INTRODUCTION**

The objective of the project was to find out the influences of Turku-Loimaa-Tampere Development Corridor, especially those of highway 9 and its development possibilities concerning the land use, commercial and industrial operations and housing between Turku and Loimaa.

The project started in the spring 2007 and finished in November 2007. Loimaa Regional Development Centre implemented the project. To the steering group belonged representatives of the municipalities of Lieto, Aura, Pöytyä, Mellilä and Loimaa.

FCG Suunnittelukeskus Oy acted as a consultant in the project.

## Definition of a development zone

Development zones are more and more used as a means of planning and development. Especially the regional development based on EU programmes has supported this practice, in which development is directed to a limited area and the interaction in the area is enhanced.

*"A development zone is a means of directing growth and development to regional zones that strengthen the actors of the zone and prevent a steep differentiation between the centres and the remote areas. A development zone goes beyond many administrative and regional boundaries in order to balance the improvement of the whole zone.*

*A development zone strives for combining economic growth, solidarity and sustainable development of the environment."*<sup>1</sup>

## 2 STAGES OF THE PROJECT TURKU-LOIMAA-TAMPERE DEVELOPMENT ZONE

The survey and planning project consists of the following intertwined sections:

1. **Starting points for development:** the current situation and development prospects, Turku-Loimaa-Tampere
2. **Strategic plan for the land use along highway 9,** Turku-Loimaa
3. **Local target-specific plans,** Turku-Loimaa
4. **Final report** (summary on the sections 1 – 3 and a suggestion for further activities)

## 3 TURKU-LOIMAA-TAMPERE DEVELOPMENT ZONE – IMPLEMENTATION AND THE MOST IMPORTANT RESULTS OF THE PROJECT

The actors of the Development Corridor worked in close cooperation. The actors were interviewed and there were negotiations with the municipal planners concerning the land use. The steering group consisting of the municipalities' representatives met five times.

---

<sup>1</sup> Ministry of the Interior (2007). Development Zones in Regional Development.

In the following, the implementation of the project sections will be presented.

## **1. Starting points for development: the current situation and development prospects, Turku-Loimaa-Tampere**

### Most important conclusions

- A good geographical position considering the traffic and community structure: a part of the trunk road network.
- Along the development of highway 9 there will be more commuting areas and living more far away from the main centres will presumably increase.
- One of the key questions will be how to develop the public traffic in the region (bus/ train)
- In Turku region as well as by highway 18 there will be a lot of new enterprise areas: logistics, commerce, industry, high technology and office premises
- Turku is developing versatile, international logistic connections
- In Tampere region there will be a lot of new enterprise areas: industry, logistics, commerce, technology and tourism
- A versatile availability of building sites, the vicinity of the market and the availability of labour belong to the strengths of entrepreneurship in the region.
- The easiness and reasonable cost of housing are strengths and the more complicated needs of housing and quality requirements are challenges
- Good traffic connections to Turku and Tampere and the know-how and internationality of the cities support the development of commerce and industry
- The cultural landscape creates a special identity for the region
- Lieto-Aura-Pöytyä-Mellilä-Loimaa:
  - Few people (42,000 inhabitants)
  - A lot of small family houses and terraced houses
  - A strong tradition of entrepreneurship
  - Strong branches metal industry and forestry, agriculture

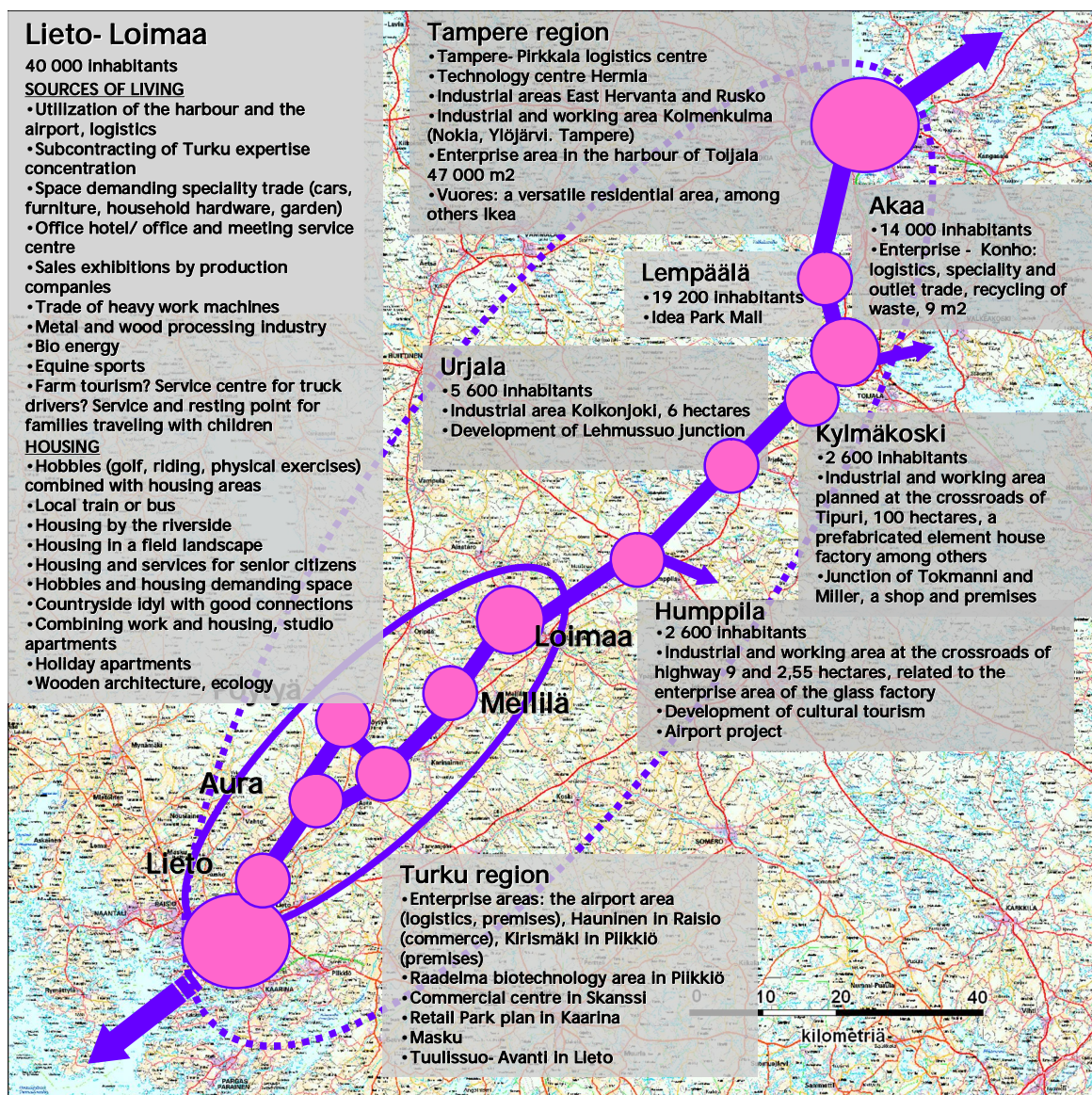


## Method

The project was implemented based on existing expert researches, plans, surveys and statistical information

Between Turku and Tampere and especially Loimaa and Tampere a lot of projects in production and commerce have been implemented or are under planning. In the map below the most important development projects in the zone will be presented.

The most important development projects in the zone and possibilities in Lieto-Loimaa region



## 2 Strategic plan for the land use along highway 9, Lieto-Loimaa

### Most important results

In the section "Strategic plan for the land use", the vision and objectives for planning the land use along the Development Corridor were defined in the long run. The objectives were set for the development of commerce and industry, traffic and housing. The vision set:

**Turku-Loimaa-Tampere Development Corridor is a strong and well-known market and cooperation area that has a wide international network.**

The most essential result of this section is the enclosed Strategic General Plan for the Development Corridor

### Method

On the basis of provincial and municipal plans and development objectives for the land use, as well as the objectives and vision of the Development Corridor commonly agreed upon, Strategic General Plan for the land use in the zone was formulated.

In this section, the seminar Vision and Objectives was arranged for the steering group and the interest groups on 27 June 2007, where the vision and objectives earlier set by the steering group, as well as the plan for the land use were processed further.

## 3 Local target-specific plans, Lieto-Loimaa

### Most important results

In the section "Local target-specific plans", precise development plans were drafted for the most essential areas of development. They consisted of a general plan for the land use, a graphic illustration and a motivation part.

In the target-specific plans, the strategic objectives were concretized and specified and guidelines given for municipal planning of the land use and development of the target areas.

Target-specific plans were made for the following areas in Loimaa region:

- Lieto: Asemanseutu – Rauhakylä
- Aura: Auranportti – crossroads of Yhdystie
- Pöytyä: the crossroads and enterprise area in Kyrö
- Mellilä: Mellilä lake recreational area
- Loimaa: Niittukulma enterprise area

The situation pursued in the target areas was illustrated in graphic and landscape illustrations. In the following an example of a graphic illustration of the development of the crossroads area in Kyrö.

New residential areas after the implementation of the interchange  
 Supplementing the existing population centre structure  
 Expansion of the school building  
 New commercial areas  
 New, already planned working area  
 New commercial block

### Method

The local plans were based on the objectives of the whole area, the development description for the land use as well as the provincial and municipal plans. The local plans were drafted in cooperation with the persons responsible for the development of municipal land use and commercial and industrial life.

In the survey on dimensioning and profile definition of enterprise areas and their attraction factors, an assessment concerning the most suitable type of entrepreneurship and housing for each target area was produced. It was based on related researches and interviews of representatives of commercial and industrial life.

## **4 Final report (summary on the sections 1 – 3)**

### Most important results

Regarding the sections 1 – 3, separate Power Point materials including extensive background information related to the theme have been compiled. The most essential issues of these materials are presented in the final report.

Finally, measures to reach the vision were recommended. The measures were classified as thematic entities (traffic, commercial and industrial life, and housing) that can start, support and strengthen the pursued development of the Development Corridor.

### Method

Based on the vision and objectives, concrete measures concerning the development work in the future were suggested. The measures were discussed and further developed in the Brainstorming Seminar arranged for the actors in the region on 23 October 2007.

# SISÄLLYSLUETTELO

EXECUTIVE SUMMARY .....	5
SISÄLLYSLUETTELO .....	13
KUVIOLUETTELO .....	15
TAULUKKOLUETTELO .....	15
1 JOHDANTO .....	17
1.1 Hankkeen ohjausryhmä .....	17
1.2 LogOn Baltic –projektin esittely .....	18
2 TYÖMETODI .....	21
3 KEHITTÄMISEN LÄHTÖKOHDAT .....	25
3.1 Toimintaympäristö .....	25
3.2 Kehitysnäkymät .....	26
4 MAANKÄYTÖN STRATEGINEN SUUNNITELMA .....	33
4.1 Kehittämisen visio ja tavoitteet .....	33
4.2 Maankäytön strateginen suunnitelma .....	34
5 PAIKALLISET KOHDESUUNNITELMAT .....	37
5.1 Liedon asemanseutu ja Rauhakylä, vt 9 risteysalueet .....	37
5.2 Auran vt 9 yritysalue .....	38
5.3 Pöytyän Kyrön vt 9 risteysalue .....	40
5.4 Mellilä-järven virkistysalue .....	42
5.5 Loimaan Niittukulman yritysalue .....	43
6 SUOSITUKSET KEHITTÄMISTOIMENPITEIKSI .....	45
LIITTEET .....	49
Liite 1 Visioseminaari .....	49
Liite 2 Jatkotoimien ideointiseminaari .....	50
Liite 3 Ystien maisema-analyysi .....	51
Liite 4 Uudet työpaikka-alueet ja asumisen kasvualueet .....	57
Liite 5 Paikalliset kohdesuunnitelmat karttoineen ja perusteluineen .....	59



## KUVIOLUETTELO

Kuvio 1	Monikeskuksinen ja verkottunut aluerakenne .....	26
Kuvio 2	Yli 64-vuotiaita on eniten Loimaalla ja Mellilässä, lapsia Auras- sa ja Liedossa.....	27
Kuvio 3	Tiehallinnon ennusteen mukaan 9-tien liikenne on vahvassa kasvussa .....	28
Kuvio 4	Merkittävimmät kehityshankkeet .....	29
Kuvio 5	Maankäytön kehityskuva.....	36
Kuvio 6	Asemanseutu pohjoisesta .....	38
Kuvio 7	Aura yhdystien ja vt 9 risteys .....	40
Kuvio 8	Kyrön vt 9 risteys.....	41
Kuvio 9	Mellilä-järven alue Piimätien suunnasta.....	43
Kuvio 10	Niittukulman risteysalue etelästä.....	44

## TAULUKKOLUETTELO

Taulukko 1	Kuntien väkimäärät.....	27
Taulukko 2	Toimipaikat ja työpaikat kunnittain .....	27
Taulukko 3	Toimenpiteet suunnitelman toteutumiseksi .....	45





# 1 JOHDANTO

Hankkeen tavoitteeksi asetettiin selvittää Turku-Loimaa-Tampere kehityskäytävän ja siinä erityisesti 9-tien vaikutukset, mahdollisuudet, haasteet ja kehitystrendit maankäytön, elinkeinotoiminnan ja asumisen näkökulmista välillä Turku - Loimaa. Hanke käynnistyi keväällä 2007 ja päättyi marraskuussa 2007. Tämä raportti on yhteenveto hankkeen tuloksista.

Hanke on osittain rahoitettu Euroopan Unionin, Euroopan Aluekehitysrahaston (EAKR) kautta Baltic Sea Region Interreg III B Neighbourhood –ohjelman alaisuudessa.

Hankkeen toteuttajana toimi Loimaan Seutukunnan Kehittämiskeskus, jossa sen vastuullisena vetäjänä oli kehittämispäällikkö Pertti Pulli.

## 1.1 Hankkeen ohjausryhmä

### LOIMAAN SEUTUKUNNAN KEHITTÄMISKESKUS

Pauli Salminen, toimitusjohtaja, ohjausryhmän puheenjohtaja  
Pertti Pulli, kehittämispäällikkö

### LOIMAAN KAUPUNKI

Sami Suikkanen, kehittämisjohtaja

### MELLILÄN KUNTA

Esko Rautiainen, kunnanjohtaja, 11.6.2007 saakka  
Pauliina Sarilo, kunnanjohtaja, 13.8.2007 alkaen

### PÖYTYÄN KUNTA

Kari Jokela, kunnanjohtaja  
Mika Joki, kehitysjohtaja

### AURAN KUNTA

Seija Österberg, kunnanjohtaja 10.7.2007 saakka  
Tuula Vairinen, vt. kunnanjohtaja, 11.7.2007 alkaen

## LIEDON KUNTA

Terhi Isotalo, vt. kunnanjohtaja 31.8.2007 saakka, kunnanjohtaja  
1.9.2007

Markku Niemi, kaavoitusjohtaja

## PILOT TURKU OY

Tuomas Mikkola, yhteyspäällikkö

## TURUN SEUDUN KEHITTÄMISKESKUS

Hannele Kajjalainen-Tommila, ohjelmapäällikkö

## LOGONBALTIC -HANKE/TURUN KAUPPAKORKEAKOULU

Tom Essen, hankepäällikkö

Työn tekijäksi valittiin FCG Suunnittelukeskus Oy, josta hankkeeseen osallistuivat Heli Kotilainen, Johanna Närhi, Kimmo Koski, Matti Kiljunen, Riikka Ger, Arja Sippola ja Mari Moilanen.

## 1.2 LogOn Baltic –projektin esittely

LogOn Baltic –projekti on hyväksytty Baltic Sea Region (BSR) INTERREG III B Neighbourhood –ohjelmaan, jota Euroopan aluekehitysrahasto (EAKR) tukee osana rakennerahastoja ja kansalliset projektipartnerit osallistuvat osittain projektin rahoitukseen.

LogOn Baltic'in tavoitteena on esitellä ratkaisuja, joiden avulla edistetään vuorovaikutusta logistiikan, informaatio- ja kommunikaatioteknologioiden (ICT) sekä aluesuunnittelun välillä ja joiden avulla vahvistetaan pienten ja keskisuurten yritysten kilpailukykyä Itämeren alueella. Ensisijaisesti tämä tehdään tuottamalla ja jakamalla informaatiota alueellisten kehittämissyhteisöjen käyttöön siitä, miten yrityksiä voi tukea ICT:n ja logistiikan aloilla ja täten tukemaan alueellista kehitystä.

Seuraavat alueet osallistuvat projektiin:

- Varsinais-Suomi
- Itä-Göötanmaa, Ruotsi
- Tanska
- Hampurin Eteläinen Metropolialue, Saksa
- Länsi-Mecklenburg, Saksa
- Koillis-Puola
- Liettua

- Latvia
- Viro
- Pietari, Venäjä

LogOn Baltic välittää katsauksen logistiikan tehokkuudesta ja logistiikan informaatiojärjestelmistä ja niiden hyödyntämisestä parantaakseen vuorovaikutusta pk-yritysten ja muiden julkisten/yksityisten toimijoiden kanssa.

Toisaalta LogOn Balticin empiirinen tutkimus vertaa olemassa olevia logistisia palveluja ja infrastruktuuria niihin logistisiin tarpeisiin, joita saadaan esille osallistuvilla alueilla tehtävien selvitysten avulla. Tehtävä vertailu mahdollistaa näkemyksien ja toimenpidesuunnitelmien kehittämisen, joiden avulla kyetään vahvistamaan logistista asiantuntemusta alueella. Toisaalta tehtävä vertailu kuvailee olemassa olevaa ICT infrastruktuuria ja palveluita tuoden esille sen, missä laajuudessa ne kohtaavat yritysten kehittämistarpeet. Täten tarkastellen LogOn Baltic kohdistaa huomionsa seuraaviin seikkoihin:

- tunnistaa kehittämistoimijat ja arvioi näiden toimintaa kullakin alueella
- arvioi logistiikan ja ICT -toiminnan tehokkuuden
- ehdottaa konkreettisia toimenpiteitä alueellisille ja paikallisille julkisen sektorin toimijoille

Tietoa kerätään kultakin osallistuvalla alueella käyttäen neljää työkalua:

1. Kehittämistoimenpiteiden vaikuttavuusanalyysi, DEMIA (Development Measure Impact Analysis)
2. Logistiikkaselvitys
3. ICT-selvitys
4. Asiantuntijahaastattelut.

Kukin näistä esitellään erillisessä raportissa. Nämä tulokset yhdessä toisasteisen aineiston kanssa esitellään alueellisessa raportissa, joka kuvaa asioiden tilaa alueella sisältäen suositukset siitä mitä ja kuinka alueen tulisi kehittyä. Alueellisia raportteja käytetään pohjana eri alueiden välisessä vertailussa, jonka tulokset raportoidaan. Kaikki raportit ovat saatavilla projektin kotisivuilla [www.logonbaltic.info](http://www.logonbaltic.info).



## 2 TYÖMETODI

### Kehittämisyöhykkeen määrittely

Kehittämisyöhykkeitä käytetään yhä enemmän suunnittelun ja kehittämistoimen välineenä. Erityisesti EU:n myötä tullut aluekehittämisen ohjelmaperusteisuus on tukenut tätä käytäntöä, jossa ohjataan kehitystä rajatulle alueelle ja lisätään alueen vuorovaikutusta.

*”Kehittämisyöhyke on väline, jolla pyritään ohjaamaan kasvu ja kehitys alueellisille yöhykkeille, jotka vahvistavat yöhykkeen toimijoita ja jotka estävät yöhykkeen keskusten ja syrjäseutujen kehityksen jyrkän eriytymisen. Kehittämisyöhyke ylittää monet hallinnolliset ja alueelliset rajat koko yöhykkeen tasapainoiseksi edistämiseksi. Kehittämisyöhykkeellä pyritään yhdistämään samanaikaisesti talouden kasvu, sosiaalinen yhteenkuuluvuus ja ympäristön kestävä kehitys.”*

### Turku-Loimaa-Tampere kehittämisyöhyke -hankkeen toteutus

Tavoitteena oli hahmottaa Turku-Loimaa-Tampere kehitysyöhykkeen mahdollisuuksia ja kehittämisstrategiaa sekä Turku-Loimaa välin strategista maankäytön suunnittelua.

Koko selvitys- ja suunnitteluhanke koostuu seuraavista toisiinsa liittyvistä osakokonaisuuksista:

1. Kehittämisen lähtökohdat: nykytilanne ja kehitysnäkymät, Turku-Loimaa-Tampere
2. Maankäytön strateginen suunnitelma 9-tien vaikutusalueella, Turku-Loimaa
3. Paikalliset kohdesuunnitelmat, Turku-Loimaa
4. Loppuraportti (yhteenveto osista 1-3, tämä raportti)

Työ tehtiin tiiviissä yhteistyössä kehityskäytävän toimijoiden kesken. Toimijoita haastateltiin ja kuntien kaavoittajien kanssa käytiin neuvotteluja maankäyttöön liittyvissä kysymyksissä. Kuntien edustajista koostunut ohjausryhmä kokoontui viisi kertaa. Seuraavassa on esitetty osakokonaisuuksien työmenetelmät.

### **1. Kehittämisen lähtökohdat: nykytilanne ja kehitysnäkymät, Turku-Loimaa-Tampere**

Työ toteutettiin asiantuntija-arviona olemassa oleviin tutkimuksiin, suunnitelmiin, selvityksiin ja tilastotietoihin perustuen.

### **2. Maankäytön strateginen suunnitelma 9-tien vaikutusalueella, Lieto-Loimaa**

Maankäytön strateginen suunnitelma -osakokonaisuudessa hahmotettiin kehityskäytävän maankäytön suunnittelua pidemmällä aikavälillä. Osa-tehtävässä määriteltiin visio siitä, millainen kehityskäytävän tulisi toiminnallisesti olla.

Osakokonaisuudessa asetettiin konkreettisia kehittämistavoitteita ja laadittiin suosituksia toimenpiteistä vision saavuttamiseksi. Toimenpiteet koottiin näkökulmittaisiksi (liikenne, elinkeinoelämä ja asuminen) kokonaisuuksiksi, joilla voidaan käynnistää, tukea ja vahvistaa kehityskäytävän tavoiteltavaa kehitystä.

Työvaiheessa järjestettiin ohjausryhmälle ja sidosryhmille Visio ja tavoiteseminaari, jossa työstettiin ohjausryhmässä asetettuja visiota ja tavoitteita (liite 1).

### **3. Paikalliset kohdesuunnitelmat, Lieto-Loimaa**

Paikalliset kohdesuunnitelmat -osakokonaisuudessa laadittiin kehittämisen kannalta keskeisille alueille omat tarkemmat kehittämissuunnitelmat. Kohdesuunnitelmissa konkretisoitiin ja täsmennettiin strategisia tavoitteita sekä annettiin suuntaviivoja kuntien maankäytön suunnittelulle ja kohdealueiden kehittämiseksi. Kohdesuunnitelmat tehtiin seuraaville Loimaan seutukunnan alueille:

- Lieto: Asemanseutu - Rauhakylä
- Aura: Auranportti - Yhdystien risteys
- Pöytyä: Kyrön risteys- ja yritysalue
- Mellilä: Mellilä-järven virkistysalue
- Loimaa: Niittukulman liittymä

Kohdesuunnitelmat käsittivät mm. seuraavia tarkasteluja:

- Maankäytön suunnitelmien tilanne ja muutostarpeet
- Liikenneverkon kehitys alueella (mm. runkotieverkon kehittäminen)
- Yritysalueiden mitoittaminen ja profiilien määrittely
- Alueiden vetovoimatekijöiden tarkastelu
- Ympäristövaikutusten arviointi

Yritysalueiden mitoittamista ja profiilien määrittelyä sekä alueiden veto-voimatekijöitä koskevassa tarkastelussa tuotetaan aihepiiriin

liittyvien tutkimusten sekä elinkeinoelämän edustajien haastattelujen pohjalta arvio siitä, millainen yritystoiminta ja missä mittakaavassa soveltuu parhaiten kullekin kohdealueelle.

Kohdealueiden tavoiteltavaa tilannetta havainnollistettiin havainnekuva-/maisemakuvatarkasteluilla.

#### **4. Loppuraportti (yhteenveto osista 1-3, tämä raportti)**

Kohdista 1-3 on tehty erilliset Power Point -aineistot, joissa on esitetty laajasti aiheeseen liittyviä taustatietoja ja perusteluja.

Loppuraportti on osaraporttien 1-3 tiivistelmä. Lisäksi siinä esitetään suositukset konkreettisiksi kehittämistoimiksi vision ja tavoitteiden toteuttamiseksi. Jatkotoimista keskusteltiin ja edelleen kehitettiin alueen toimijoille järjestetyssä Ideointiseminaarissa (liite 2).





### 3 KEHITTÄMISEN LÄHTÖKOHDAT

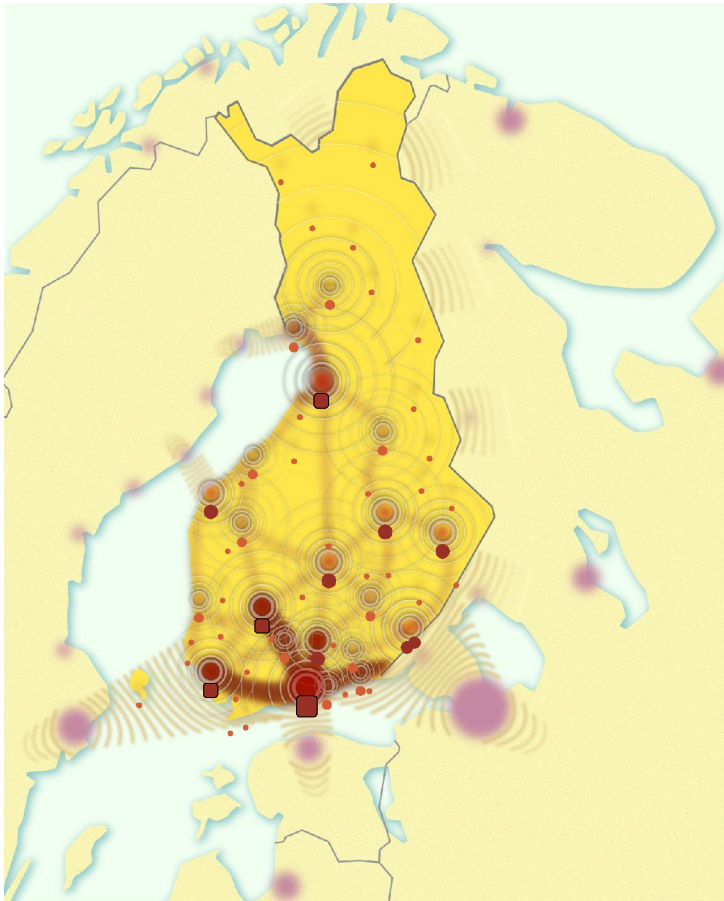
#### 3.1 Toimintaympäristö

Ympäristöministeriö yhdessä eri sidosryhmien kanssa on laatinut kehityskuvan Suomen tavoitteelliseksi aluerakenteeksi. Tavoitteena on ohjata aluerakennetta monikeskuksiseen suuntaan. Monikeskuksisuutta ja kaupunkiseutujen verkottumista tulee edistää hyvin liikenneyhteyksin varustetuilla kehittämisvyöhykkeillä, jotka linkittävät kaupunkiseutuja toisiinsa.<sup>2</sup>

Seuraavalla sivulla esitetyssä Suomen tavoitteellisessa aluerakenteessa Turku – Loimaa – Tampere kehityskäytävä on kuvattu suhteellisen heikoksi ottaen huomioon, että se yhdistää kaksi kansallisesti tärkeää keskusta, Turun ja Tampereen. Tämän hankkeen tavoitteena on vahvistaa kehittämis-vyöhykkeen monipuolisuutta ja vahvuutta osana Turku – Helsinki – Tampere kolmiota.

---

<sup>2</sup> Ympäristöministeriö (2006). Kilpailukykyä, hyvinvointia ja ekotehokkuutta.



Kuvio 1 Monikeskuksinen ja verkottunut aluerakenne

### 3.2 Kehitysnäkymät

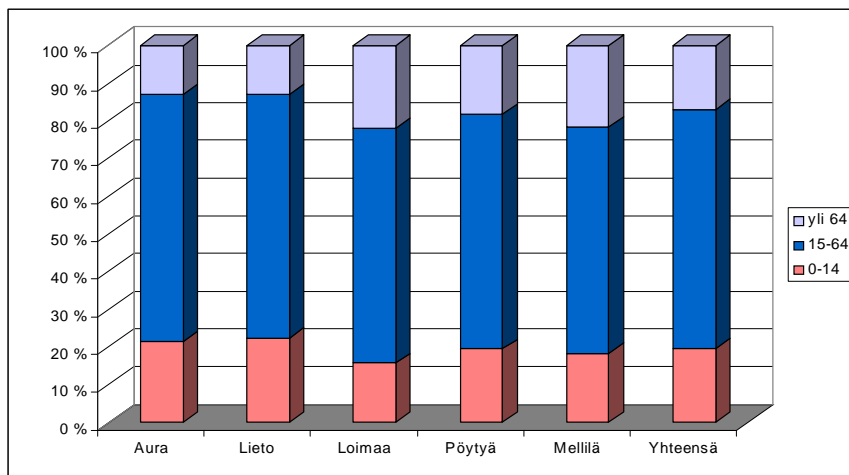
Osaraportissa 1 on kuvattu laajasti nykytilaa asumisen ja elinkeinoelämän ja liikenteen kannalta. Tähän on koottu keskeisiä kehitysvyöhykkeen tulevaisuuteen vaikuttavia tietoja maankäytön suunnittelun kohde-alueelta eli Aura-Loimaa väliltä sekä laajemmin koko kehitysvyöhykkeeltä eli Turku-Tampere -alueelta.

#### **Väestö Aura-Loimaa**

Väkimäärä Turku-Loimaa välillä oli vuonna 2006 noin 40 000, johon sekä Tilastokeskuksen että kuntien omien ennusteiden mukaan on odottavissa kasvua.

Taulukko 1 Kuntien väkimäärät

	2006	2020 (TK)	2020 (kunta)
Aura	3 750	4 300	4 850
Lieto	15 415	17 470	18 700
Loimaa	13 071	12 900	13 300
Pöytyä	6 231	6 300	7 090
Mellilä	1 206	1 370	1 480
<b>Yhteensä</b>	<b>39 673</b>	<b>42 340</b>	<b>45 420</b>



Kuvio 2 Yli 64-vuotiaita on eniten Loimaalla ja Mellilässä, lapsia Auras- ja Liedossa

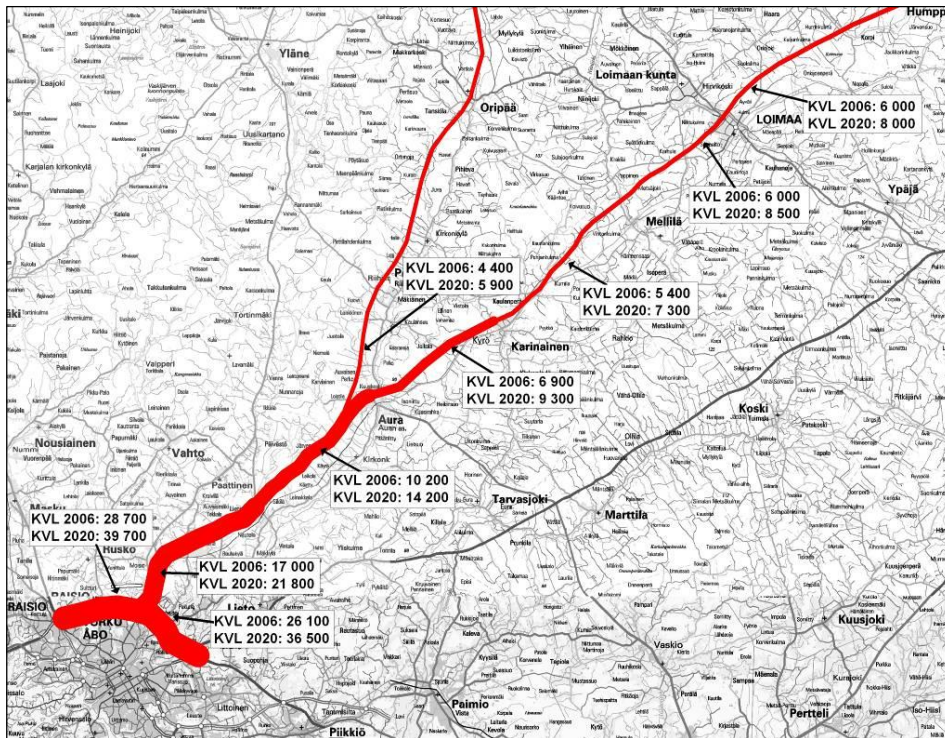
## Työpaikat Aura-Loimaa

Taulukko 2 Toimipaikat ja työpaikat kunnittain

	Toimipaikat	Työpaikat
Aura	205	1 192
Lieto	851	4 540
Loimaa	784	5 781
Pöytyä	392	2 130
Mellilä	55	360
<b>Yhteensä</b>	<b>2 287</b>	<b>14 003</b>

Suurimmat työpaikkakeskittymät ovat Loimaa ja Lieto (2004). Alueelle syntyy vuosittain noin 5 uutta yritystä.

## Liikenne

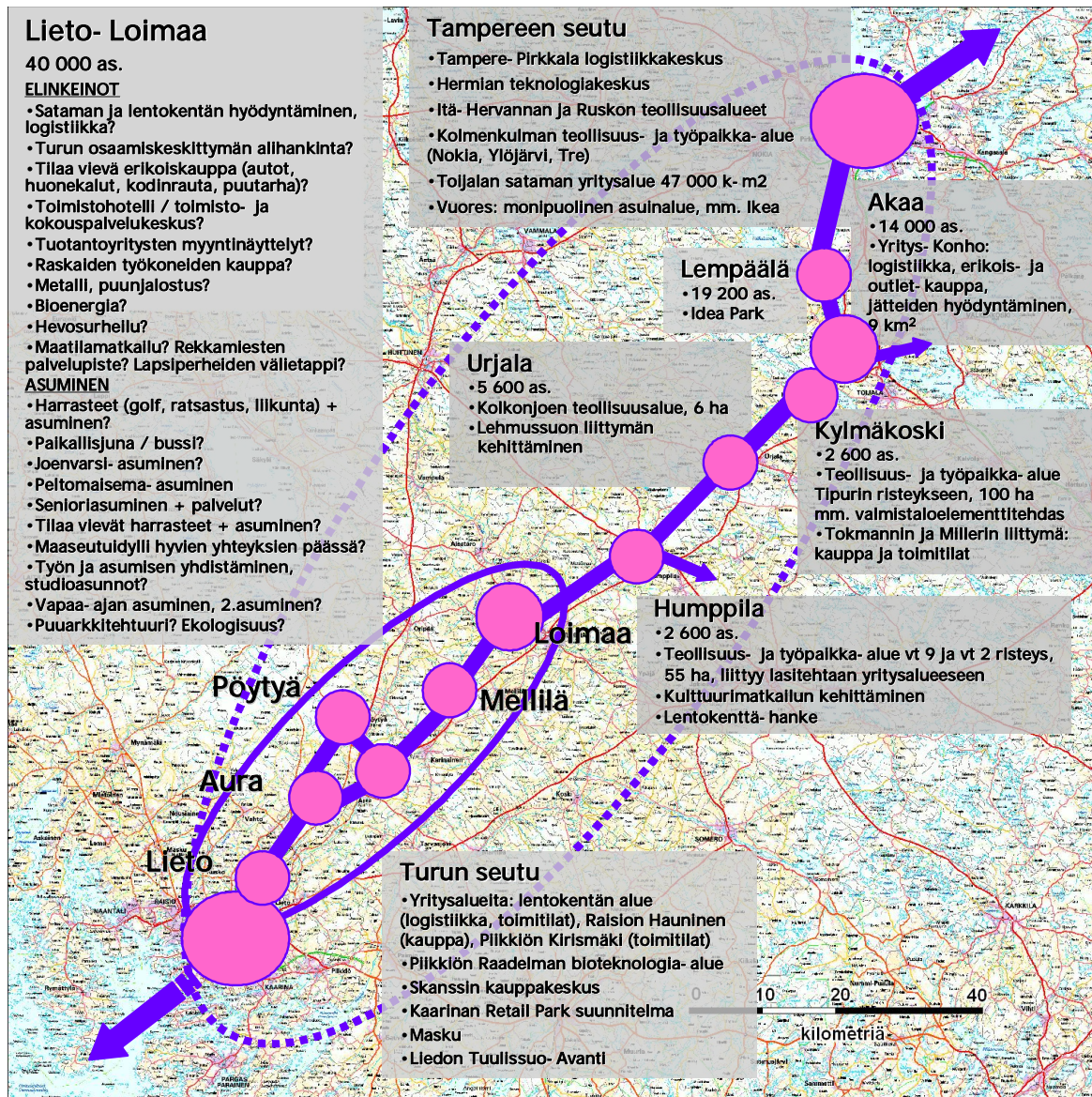


Kuvio 3 Tiehallinnon ennusteen mukaan 9-tien liikenne on vahvassa kasvussa

Ratahallintokeskuksen laatiman selvityksen<sup>3</sup> mukaan Helsinki-Turku -rautatieteyhteyden varrella junaliikennöinnin edellyttämä vähimmäisväestöpohja aseman lähietäisyydellä on 5 000 – 10 000 asukasta.

Turku-Tampere ja siinä erityisesti Loimaa-Tampere väillä on runsaasti vireillä ja toteutunut suuria tuotannon ja kaupan hankkeita. Seuraavaan karttaan on koottu merkittävimpiä kehityshankkeita vyöhykkeellä.

<sup>3</sup> Ratahallintokeskus (2006). Strategioita ja selvityksiä 1.



Kuvio 4 Merkittävimmät kehityshankkeet

## SWOT

VAHVUUDET	HEIKKOUEDET
<p><b>Turku-Tampere</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Osa runkotie- ja rataverkkoa</li> <li>• Turku-Toijala rata</li> <li>• Aktiivinen yrittäjyys</li> <li>• Tonttitarjonta ja tonttien hinnat</li> <li>• Asumisen helppous ja sujuvuus palvelujen lähellä</li> <li>• Vyöhyke yhdistää merkittävät valtakunnalliset keskuskeskukset</li> </ul> <p><b>Turku-Loimaa</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Turun vetovoima ja osaamiskeskittymä</li> <li>• Hyvät liikenneyhteydet Turkuun, jossa satama ja lentokenttä</li> <li>• Metallin, kone-, puunjalostus, kauppapuutarhat, autokauppa</li> <li>• Elävä maaseutu, maanviljelysperinne, maaseutumainen asutus</li> </ul>	<p><b>Turku-Tampere</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Vähän hyödynnetty sivu kolmiossa Turku-Tampere-Helsinki</li> <li>• Eduskunnan liikennepoliittisessa selonteossa (helmikuu 2008) vt 9 ei ole tärkeimmässä hankkeissa</li> </ul> <p><b>Turku-Loimaa</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Ikääntyvä väestö rakenne</li> <li>• Valtatie 9:n vähäinen hyödyntäminen</li> <li>• Todella vetovoimaisten matkailun, vapaa-ajan ja kaupan kohteiden vähäisyys</li> <li>• Pitkät etäisyydet, asutus rakenteen hajanaisuus</li> <li>• Maiseman yksipuolisuus</li> <li>• Yleiskaavojen puuttuminen</li> </ul>
UHKAT	MAHDOLLISUUDET
<p><b>Turku-Tampere</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 9-tien ja Toijalan radan kehittämistoimien vähäisyys ja/tai siirtyminen kauas tulevaisuuteen</li> <li>• Polttoaineen hinta pitkällä tähtäimellä (hyväksytäänkö pitkät työmatkat)</li> <li>• Hallitsematon hajarakentaminen</li> </ul> <p><b>Turku-Loimaa</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Osaajien riittävyys tulevaisuudessa</li> <li>• Perusinfrastruktuurin ja palvelujen heikkeneminen</li> </ul>	<p><b>Turku-Tampere</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 9-tien kehittäminen (joukkoliikenne, turvallisuus, sujuvuus)</li> <li>• Etätyö</li> <li>• Verkottuminen yli hallinnollisten rajojen</li> <li>• Turun ja Tampereen osaamisen ja kv. yhteyksien hyödyntäminen</li> <li>• Kehityskäytäväalueen markkinointi</li> <li>• Kehittyminen merkittäväksi valtakunnalliseksi ja kansainväliseksi poikittaisväyläksi (Tukholma-Pietari)</li> <li>• Lähiraideliikenne</li> </ul> <p><b>Turku-Loimaa</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Joet: asutus, virkistys, matkailu</li> <li>• Teema-alueet (vakituinen asuminen ja golf, ratsastus, tilaa vievät harrastukset)</li> <li>• Vapaa-ajan liikkumisen lisääntyminen (alueen asukkaat)</li> <li>• Turun sataman, lentokentän ja logistiikka-alueiden hyödyntäminen</li> <li>• Maatalouden rakennemuutos</li> </ul>

## Keskeiset johtopäätökset kehitysnäkymistä

- Liikenteellisesti ja yhdyskuntarakenteellisesti hyvä sijainti: osana runkoverkkoa, Turku-Helsinki-Tampere
- Ysitien kehittyessä työssäkäyntialueet kasvavat ja asuminen kauempana pääkeskuksista lisääntynee
- Paikallisen henkilöliikenteen kehittäminen tärkeää (bussi/juna)
- Turun seudulle sekä E 18 varrelle on tulossa ja suunnitteilla runsaasti uusia yritysalueita: logistiikka, kauppa, teollisuus, huipputeknologia ja toimistotila
- Turku kehittää monipuolisia kv. logistisia yhteyksiään
- Tampereen seudulle on tulossa ja suunnitteilla runsaasti uusia yritysalueita: teollisuus, logistiikka, kauppa, teknologia ja matkailu
- Monipuolinen tonttitarjonta, markkinoiden läheisyys ja työvoiman saatavuus ovat alueen vahvuuksia yritystoiminnalle
- Asumisen helppous ja edullisuus ovat vahvuuksia ja asumistarpeiden monipuolistuminen ja laatuvaatimukset haasteita
- Hyvät liikenneyhteydet Turkuun ja Tampereelle sekä niiden osaaminen ja kansainvälisyys tukevat elinkeinoelämän kehittämistä
- Kulttuurimaisema luo alueelle identiteettiä
- Lieto-Aura-Pöytyä-Mellilä-Loimaa:
  - Vähän väkeä (42 000 as.)
  - Paljon pien- ja rivitaloja (80 %)
  - Vahva yrittäjyysperinne
  - Vahvoja toimialoja metalli- ja puuteollisuus, maatalous.

## Ysitien väylämaiseman lähtökohdat ympäristön kehittämiseksi

Hankkeessa tehtiin ysitien välille Lieto-Loimaa maisema-analyysi, joka on tiivistettynä (liite 3. Maisema-analyysi):

- Maisemaa hallitsevat laaja-alaiset, lähes tasaiset peltoaukeat
- Aurajokilaakso on valtakunnallisesti merkittävä kulttuurihistoriallinen ympäristö
- Pelto ja joki liittyvät alueella kiinteästi toisiinsa
- Kylät ovat rakentuneet joen partaalle, asutus jokien varressa nauhamaisesti

- Asutus on sijoittunut avoimien maisematilojen reunavyöhykkeille
- Tien varren maisemat ovat melko samankaltaisia, joissa kirkot tärkeitä maamerkkejä ja identiteetin luoja, Loimaalla maamerkinä viljasiilo
- Mellilän tekojärvi soveltuu hyvin virkistyskäyttöön
- Yritysalueiden takapihat avautuvat valtatielle – jatkossa kiinnitettävä huomiota yritysnäkymiin.



## 4 MAANKÄYTÖN STRATEGINEN SUUNNITELMA

### 4.1 Kehittämisen visio ja tavoitteet

*Turku-Loimaa-Tampere kehityskäytävä on vahva ja tunnettu markkina- ja yhteistoiminta-alue, joka on verkottunut kansainvälisesti.*

#### **Elinkeinoelämä**

- Elinkeinoelämä on ensisijainen kehittämiskohde
- Tilaa vievälle yritystoiminnalle tarjotaan isoja tontteja ja se keskitetään suuriin yksiköihin 9-tien varteen tai tuntumaan
- Yritysten julkisivuille 9-tielle asetetaan korkeat laatuvaatimukset
- Tuetaan nykyisiä veturiyrityksiä ja klustereita, joiden kautta saadaan lisää alihankintaa alueelle
- Kone- ja metalliteollisuuden rinnalle nostetaan elämysteollisuus (matkailu, maaseutukulttuuri)
- Maatalouselinkeino on edelleen alueen yksi tukijalka ja sitä kehitetään
- Nostetaan alueen osaamistasoa hyödyntäen Turun ja Tampereen osaamista
- Tehdään elinkeinoelämän yhteismarkkinointia Turku-Tampere välillä painopisteenä nykyinen yritystoiminta ja kustannustehokas logistiikka

#### **Liikenne**

- Valtatie 9:n kehittämishankkeet nostetaan valtakunnallisten ja maakunnallisten hankelistojen kärkeen
- Valtatie 9:n turvallisuutta parannetaan
- Turku-Toijala radan kantavuutta ja välityskykyä parannetaan

- Tarjotaan toimivat joukkoliikenneyhteydet kehityskäytävällä ja Turkuun
- Varmistetaan nopeat yhteydet Turun satamaan, lentokentälle ja logistiikka-alueille
- Rakennetaan tarvittavat eritasoliittymät 9-tielle

## Asuminen

- 9-tie toimii syöttöväylänä asuinalueille, jotka ovat kauempana 9-tien tuntumassa
- Uuden asuntorakentamisessa hyödynnetään olemassa olevaa taajamarakennetta ja kyliä
- Tarjotaan pääosin monimuotoista pientaloasumista eri asukasryhmien tarpeisiin
- Taajamissa kaupunkimaista asumista palvelujen äärellä erityisesti vanhenevalle väestölle ja nuorille
- Tarjotaan kohtuuhintaisia asuntoja nuorille ja työn vuoksi alueelle muuttaville.
- Asutuksessa hyödynnetään jokimaisemia, sijoittaen asuminen kauemmas jokirannan tuntumaan
- Asumisen kehittämisen teemat: matkailun, vapaa-ajan ja vakituisen asumisen limittyminen, maaseutumainen ja puutarhamainen asuminen, ”elinkaari-asuminen” eli eri elämänvaiheiden huomioiminen, harrastusten (golf, metsästys, kalastus, hiihto, ratsastus) ja asumisen yhdistäminen, etätyö ja studioasunnot

## 4.2 Maankäytön strateginen suunnitelma

Maankäytön strateginen suunnitelma on laadittu mukana olevien kuntien kanssa yhteistyössä ja edellä mainitut visio ja tavoitteet sekä maakunnalliset suunnitelmat huomioiden. Kehityskuvakartalla esitetään:

- Uudet työpaikka- ja asuinalueet
- Kehitettävät kyläalueet
- Arvokkaat maisema- ja luontoalueet
- Uudet tieyhteystarpeet
- Merkittävät seudulliset virkistyskohteet

Pääperiaatteena maankäytön kehityskuvassa on nykyisen yhdyskunta-rakenteen hyödyntäminen ja eheyttäminen ja 9-tien toiminnallinen vahvistaminen.

Uudet laajat ja yhtenäiset työpaikka-alueet on sijoitettu pääosin näkyvästi 9-tien varteen.

Olemassa olevia taajamia eheytetään ja uudet asumispainotteiset kasvualueet kytkeytyvät niihin kiinteästi. Uusia asumisen kasvualueita on esitetty Pöytyällä Riihikoskelle, Kyröön ja Auvaisiin, Auran keskustataajaman ja kirkonkylän välille Pikku-Lahtoon sekä Rauhakylän, Ilmaristen ja Maarian alueille Liedossa ja Turussa. Kehitettävät kyläalueet sijoittuvat keskustaajamien ja jokien läheisyyteen.

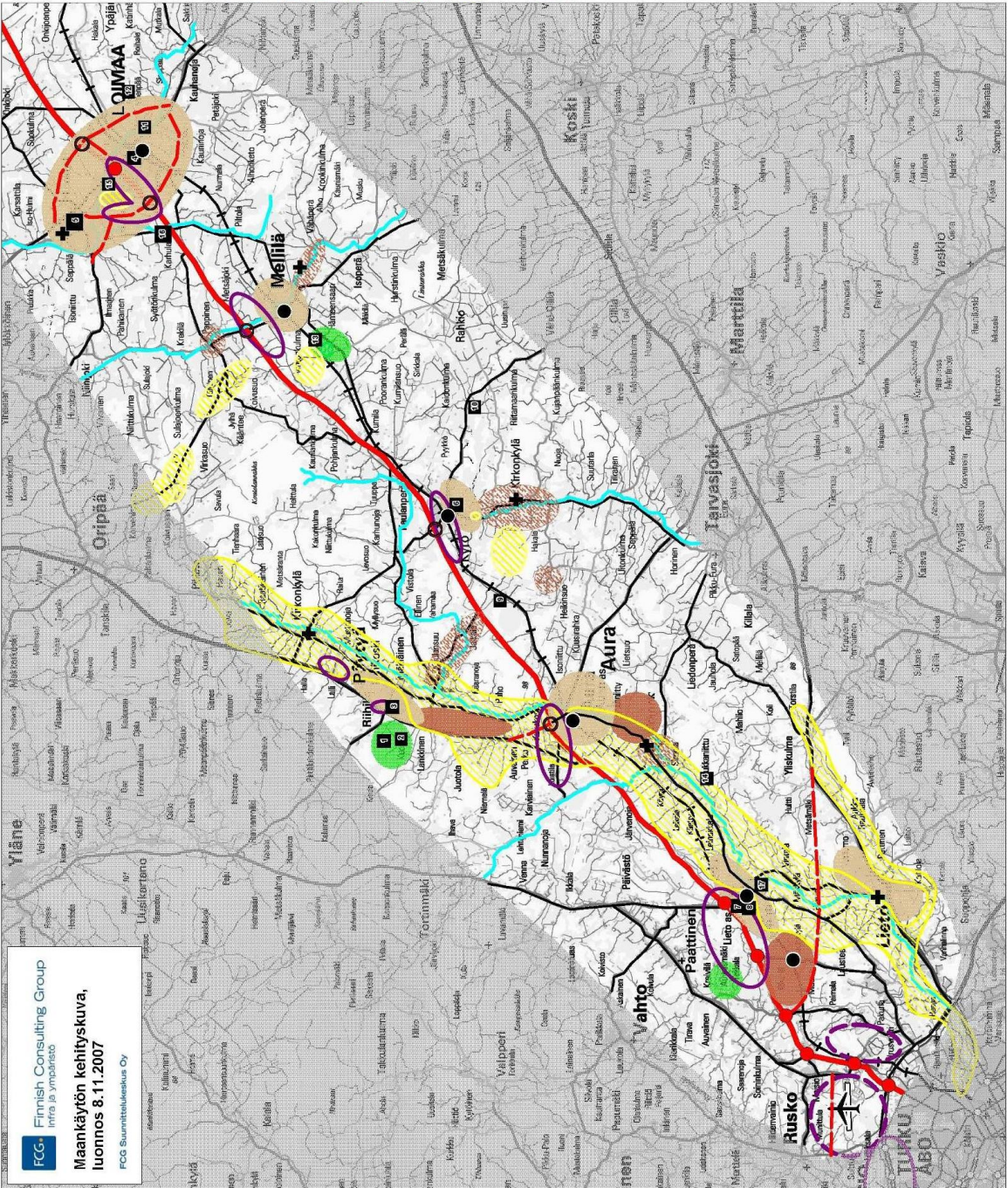
Uudet työpaikka-alueet ja asumisen kasvualueet on esitetty liitteessä 4.

Arvokkaille maisema- ja luontoalueille ei ole esitetty uutta rakentamista.

Uusia tieyhteystarpeita on esitetty Turun lentoaseman pohjoispuolelle vt 9 ja vt 8 välille, vt 10 uusi linjaus Liedon kirkonkylän pohjoispuolelta valtatielle 9 ja Loimaan eteläinen ja pohjoinen ohitustievaraus. Sekä kantatien 41 liittymän siirto valtatiellä 9 Aurassa.

Kehityskuvakartta ei ole juridinen maankäytön suunnitelma, mutta se toimii yhteistyön työkaluna kunnille ja eri toimijoille.

- SELITTEET**
- Valtaite 9
  - Rinnakkaiset / Suurimmat maantiet suuntittualueella
  - - - Olemassa oleva suuntittu / tarve
  - Olemassa oleva eritasollittymä
  - Suunniteltu eritasollittymä
  - ⊕ Rautatie / lähiraideliikenne
  - Lähiraideliikennesema
  - Olemassaolevan taajamarakenteen eheyttäminen
  - ▨ Kyäluohtien kehittäminen
  - Uusi asuinpainotteinen kasvualue
  - Työpaikka-alueen kehittäminen / Uusi työpaikka-alue
  - ▨ Lentokentän alueen logistikkaja työpaikka-keskittymä
  - ▨ Arvokkaat maisema- ja /tai luontokohteet (Liedon alueet maantoukkaavasta, muut seutualueista /maisema-alueiryöryhmän mietinnöstä)
  - Virkistyspattoinen alue
  - Suurimmat joet
  - ⊕ Vanha kirkko
- VIKISTYSKOHTEET**
- 1 Haukkavuoren luonto- ja maasto- liikuntakeskus (alueita yhteys Kuntaliiton reitistöön)
  - 2 Ratsastustalli
  - 3 Ksaritih - Iso liikuntakeskus
  - 4 Loimaan jäähalli ja urheilukeskus
  - 5 Loimaan uimahalli
  - 6 Kyrön maumaila
  - 7 Zoologia, eläintaman läheisyyteen lisää vapaa-ajan palveluja?
  - 8 Siirtolapuutarha - laajentaminen?
  - 9 Ratsastustalilla
  - 10 Melliläseudun vapaa-ajankeskus
  - 11 Golf-resort?
  - 12 Vesikesken museoimly
  - 13 Maatalousmuseo Sarka
  - 14 Nautilankosken museo- ja suojelualue



Kuvio 5 Maankäytön kehityskuva

## 5 PAIKALLISET KOHDESUUNNITELMAT

Kohdesuunnitelmat on esitetty kokonaisuudessaan karttoineen ja perusteluineen liitteessä 5.

### 5.1 Liedon asemanseutu ja Rauhakylä, vt 9 risteysalueet

- kaavoitustilanne selviää liitteestä 5
- Asemanseudun täydennysrakentaminen: tiivis, matala pientaloasutus, Rauhakylän asuinalueet maastoltaan vaihtelevampia vt 9:n eteläpuolella
- uudet yritysalueet eritasoliittymien tuntumaan; Asemanseudulla laajentumisalueita sekä itään että etelään kohti Rauhakylää, laadukkainta yritysrakentamista vt 9 varteen – tutkimus ja kehitys
- rakennusten päädyt moottoritien suuntaan; rytmittää väylämaisemaa, huoltopihat rakennusten väleihin
- Rauhakylässä uudet työpaikka-alueet oikeusvaikutteisen yleiskaavan mukaisille alueille ja näitä laajentaen yleiskaavan maa- ja metsätalousvaltaisille alueille itään ja länteen; logistiikkaa, suuri tonttikoko
- Rauhakylän ja Asemanseudun välille uusi kokoojakatu, vt 9 rinnakkaistie
- Zoolandian eläintarha ja toimintakeskus; näkyvyys vt 9 suuntaan, intressit työyhteisöjen työkykyä ylläpitävän toiminnan kehittämisessä, haaveissa myös vesielementtien rakentaminen alueelle
- olemassa olevat eritasoliittymät sekä Rauhakylässä että Asemanseudulla
- olennaisin muutos rinnakkaistien osoittaminen Rauhakylän ja Asemanseudun välille
- uusi kevyenliikenteen yhteys Zoolandian alueen eteläpuolelta moottoritien yli sekä lähiraideliikennettä ajatellen kevyen liikenteen yhteys asemalta Zoolandialle ja uusille asumisen laajentumisalueille

- täydennysrakentamiselle vahvistetaan Asemanseudun taajaman ympäristökuvaa pienimittakaavaisena asumisen alueena
- erilliset rakennustapaohjeet varsinkin moottoritien varren yritysalueille

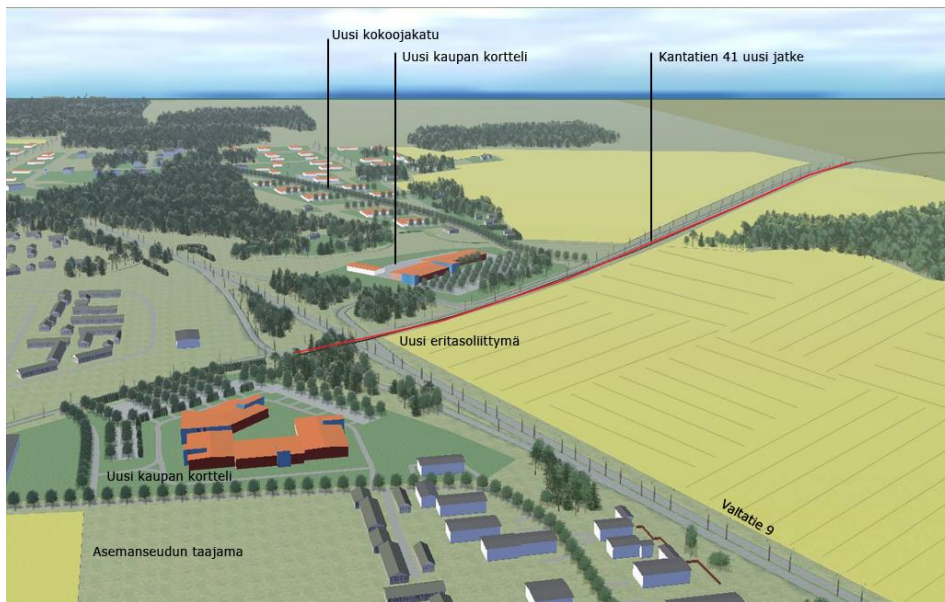


Kuvio 6 Asemanseutu pohjoisesta

## 5.2 Auran vt 9 yritysalue

- kaavoitustilanne selviää liitteestä 5
- toteutunut; huoltamoiden alue – Auranportti etelässä ja Kuovin yritysalue keskiosassa, kohdesuunnitelma laajentaa Kuovin yritysaluetta pohjoiseen ja yhdistää Auranportin Kuovin alueeseen
- uusi kokoojakatu työpaikka-alueen sisälle; Auranportilta kohdesuunnitelma-alueen eteläosasta Kuovin alueelle Karviaistentielle ja edelleen pohjoiseen kantatien 41 jatkeelle, ympäristökuvan kannalta tärkeä
- Kuovin alueella paljon rakennusalan yrityksiä, joilla runsaasti ulkovarastointia; ympäristökuvan parantaminen uudisrakentamisen sijoittamisella nykyisen rakennetun Kuovin alueen ja vt 9:n väliin

- työpaikka-alueen yhtenäisyys; sama kattoväri ja kokoojakatujen korkeatasoinen rakentaminen valaisin- ja puuriveineen
- uutta kaupan aluetta uuden kantatien 41 ja valtatie 9 eritasoliittymän yhteyteen; tilaa vievän tavaran kauppaa, tavanomaiset yritysalueet alueen sisäosiin
- uusi kaupan kortteli asemanseudun taajaman sisääntulon yhteydessä kunnan maamerkki tulevaisuudessa yhdessä uuden eritasoliittymän kanssa
- eritasoliittymän nouseminen ylös perustasosta; uusi katselukulma maisemaan, kattomaiseman merkitys kasvaa
- kantatien 41 käänntö: uusi tie olisi selkeä raja peltomaisemalle, rajaa voitaisiin tehostaa kaiteen rakentamisella pellon suuntaan; tien ja sillan valaistuksella uusi ”kaupungin muuri” hahmottuu myös yöaikaan ja pimeään vuoden aikaan
- valtatie 9 nelikaistaistaminen Turun ja Auran välillä
- kevyen liikenteen yhteyksiin keskustasta Kuovin alueelle on kiinnitettävä erityistä huomiota
- Aurajokilaakson peltomaisema luo alueelle omaleimaisuutta
- kehittämistoimenpiteet maiseman avoimuuteen ja alueen rakennuskannan kokoon nähden mittakaavaltaan samassa suhteessa
- Asemanseudun asumisen täydennysrakentaminen tiiviillä rivitalo-, ketjutalo- tai paritaloyhtiö ratkaisulla lähiraideliikenteen toteutumista ajatellen



Kuvio 7 Aura yhdistysten ja vt 9 risteys

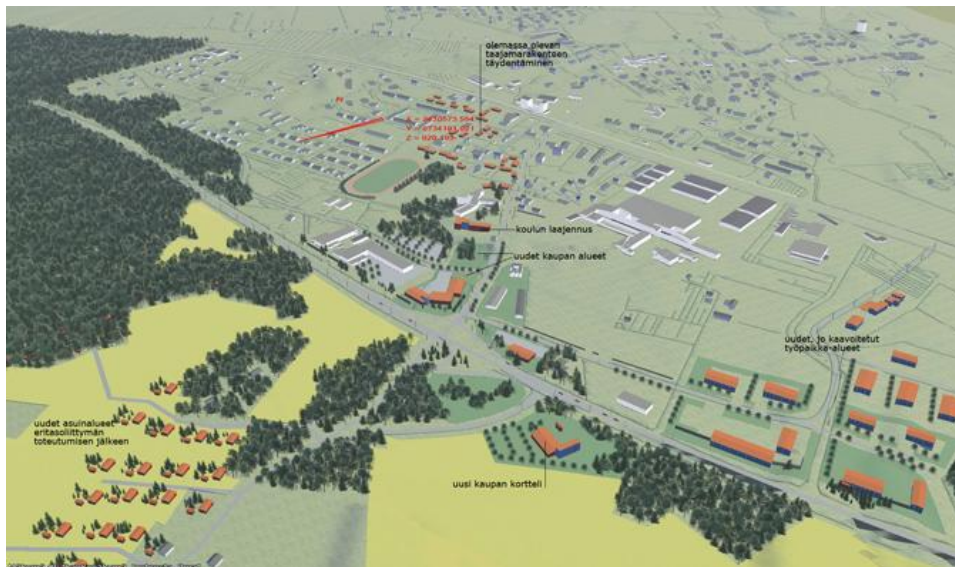
### 5.3 Pöytyän Kyrön vt 9 risteysalue

- Kyrön taajamassa asemakaavoitetut alueet valtatie 9 eteläpuolella
- kohdesuunnitelmassa esitetty sekä valtatie 9 mahdollinen eritasoliittymä että nykyisen Tarvasjoki - Pöytyä maantien porrastaminen valtatie 9 risteyksessä
- asumisen laajentumisalueet tällä hetkellä rautatien rajaamalla eteläpuoleisella taajaman osalla
- asumisen tiivistäminen Kyröntien varressa koululta rautatielle asti parantaisi pääkadun ympäristökuvaa; yhtenäinen kattoväri ja julkisivumateriaali, rakennuksilla rajataan korttelipihoja, omakotitalojen ketjuttaminen isommiksi kokonaisuuksiksi esim. autokatoksin tai aputiloin
- asutuksen laajentaminen valtatie pohjoispuolelle edellyttää eritasoliittymän toteutumista vt 9:n risteyksessä (kunnan intressi); liittymän porrastus toteutumassa
- saha luo vahvan leiman Kyrön taajamakuvalle, vireä kuva kunnasta
- kaavoitettu yritysalueita valtatie varteen ja sahan eteläpuolelle peltoalueelle metsänreunaan asti; yritysalueiden



toteutuminen parantaa Kyrön taajaman julkisivua valtatieen suuntaan

- ulkovalaistutarpeisiin ja ulkovalaistuksen kattamiseen ja aitaamiseen on kiinnitettävä valtatie varressa erityistä huomiota; huolto- ja huoltopihat on sijoitettu kokoojakadun puolelle, ei vt 9 suuntaan
- nykyisten pientalojen alue kaupan alueiksi valtatie risteyskunnan tuntumassa; ei enää houkutteleva asuinpaikkana, yritysrajoittamisella alue yhtenäistyy myös mittakaavallisesti
- Kyrön keskustassa rautatie risteyskunnan poistaminen on lähitulevaisuuden tavoitteita
- vt 9 muodostaa selvä raja Kyrön taajamarakenteelle
- uudisrakentamisen julkisivujen ja raja-aitojen yhtenäisyydellä (materiaali- ja värivalinta) luotaisiin valtatie 9:n suuntaan ”jalusta” sahan alueelle
- työpaikka-alueiden yhtenäisellä ja näyttävällä ulkovalaistuksella lisättäisiin alueen vireää kuvaa myös yöaikaan ja pimeään vuodenaikaan
- yritysalueiden opasteiden ja mainosten sijoittaminen kiinni rakennusten seiniin tai aitoihin yhtenäistäisi katukuvaa
- koulun laajennuksen sijoittamisella pääkadun varteen ja pysäköintialueiden siirtäminen Helalantien eteläpuolelle tiivistäisi pääkadun taajamakuvaan sahan kohdalla

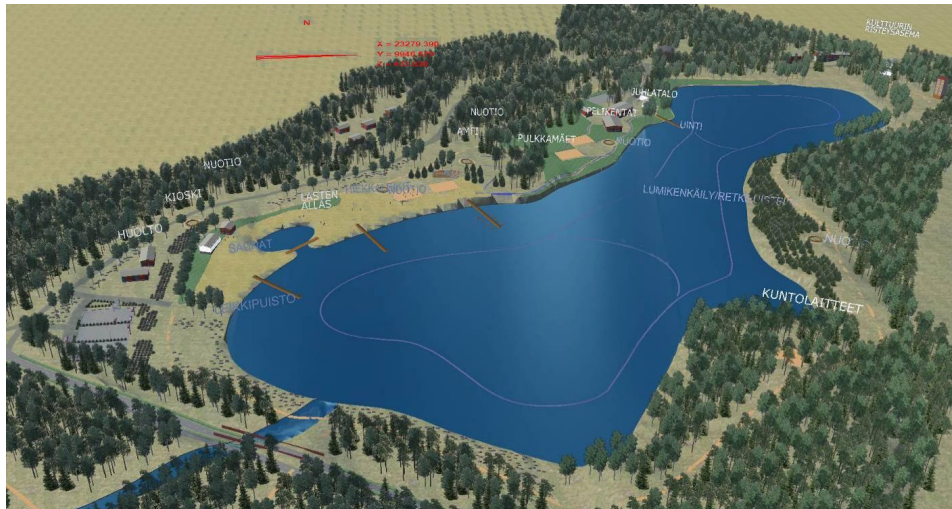


Kuvio 8 Kyrön vt 9 risteys

#### 5.4 Mellilä-järven virkistysalue

- noin 3,5 km Piimätietä Melliläntieltä Turun suuntaan
- laadittu Mellilän soranottoalueen jälkihoitosuunnitelma (Ympäristösuunnittelu Ok, maisema-arkkitehti Eeva Etsi) vuonna 2000, jota kohdesuunnitelman havainnekuva täydentää
- asuminen keskittyy asemanseudun taajamaan, täydennysrakentaminen parantaisi autioitunutta taajamakuva
- vt 9:n liittymän porrastamisesta suunnitelma
- elinkeinoelämän alueet Mellilän kunnassa valtatie 9:n varressa – Ysialue, jota tulevaisuudessa voidaan laajentaa Turun suuntaan (yksityisten omistuksessa)
- Mellilä-järven virkistystoiminta palvelee pääasiassa seutukunnan asukkaita ja perustuu pitkälti kunnan ja asukkaiden oman aktiivisuuden varaan
- kevyen liikenteen yhteydet taajamasta Mellilä-järvelle lisäisivät alueen käyttöä paikallisten asukkaiden piirissä (nyt yksityisautoilun varassa)
- alueen sisääntuloon palvelurakennukset (osa ulosvuokrattavia)
- saunat terasseineen ja puusuojuineen uimarannan läheisyydessä
- mahdollisia aktiviteetteja uinnin ja saunojen lisäksi mm. hiekka- ja lumiveistokset, polkuveneet, soutuveneet, beach volley, sulkapallo, koko perheen pelit (tikka, ulko-shakki, petanque), minigolf, leikkikenttä
- mahdollisuus eväsruokailuun ja tulentekoon vuodenaajoista riippumatta, useassa eri pisteessä; ruoan ympärille voitaisiin mahdollisesti kehittää vuodenaikojen ja sesonkien mukaiset kyläjuhlat
- talvella hiihdon ja pulkkamäkien lisäksi alueella voisi olla välinevuokrausta esim. hiihtoon, lumikenkäilyyn ja retkiluisteluun
- taiteilija, akateemikko, Alpo Jaakolan maalaama ulkorakennus ja sen läheisyydessä oleva vanha asemarakennus muodostaisivat yhdessä uusien aittojen kanssa alueen pohjoisosaan pienimuotoisen kulttuurikeitaan, leirikeskukseen läheinen sijainti voisi tukea toimintaa suuremmissa yleisötapahtumissa

- Piimätien eteläpuolella helppokulkuista kuivaa kangasmetsää, josta olisi yhdessä järvialueen kanssa kehitettävissä esteettömän luonnossa liikkumisen alue, maastopöyräily ja taitoajorata voisi sijaita Piimätien eteläpuolisella alueella



Kuvio 9 Mellilä-järven alue Piimätien suunnasta

## 5.5 Loimaan Niittukulman yritysalue

- Loimaan Niittukulmanportin ja Kartanomäenkadun asemakaava ja asemakaavan muutos vuosien 2006 ja 2007 aikana
- aluerajaus perustuu käynnissä olevan osayleiskaavatyön Niittukulman uusien työpaikka-alueiden aluerajaukseen
- poikkeaa laadituista asemakaavoista; alueelle on toivottu tilaa vievän tavaran kauppaa ja siten tonttikokoa on suurennettu
- tilaa vievän tavaran kauppaa näkyvälle paikalle, mahdollisimman lähelle valtatieä ja uutta eteläistä ohitustietä (kunnan intressinä vähittäiskaupan keskittymä)
- muut yritysalueet voivat sijaita kauempana valtatiestä
- valtatie molemmin puolin on suunniteltu rinnakkaistieyhteydet
- yritysalueiden ulkovarastointitarpeisiin tulisi varautua aitauksia ja katoksia vaativin kaavamääräyksin valtatie varren kortteleissa

- eritasoliittymän toteuduttua sillalta avautuvat näkymät Juvan alueelle ja valtatie varteen nykyistä korkeammalta, kattomaiseman merkitys kasvaa (yhtenäisen kattovärin määrääminen suotavaa)
- Niittukulmanportista muodostuu solmukohta alueen maisemaan, mitä voidaan korostaa materiaali- ja värivalinnoin
- myöhemmin osayleiskaavan mukaisen rakentamisen toteutuessa Loimaan sisääntulo siirtyy Niittukulmanportista hieman Turun suuntaan; eteläisimmät rakennukset ovat avainasemassa Loimaan sisääntulon taajamankuvan muodostumisessa
- Sarka-museon eleetön arkkitehtuuri olisi suotava tehokeino myös valtatie varren kaupan alueilla; myös mainokset erottuisivat paremmin yhtenäisestä julkisivusta valtatielle päin
- valaistuksen toteuttaminen ohitustielle Juvan alueen suuntaan korostaisi alueen solamaista maisemarakennetta myös yöllä



Kuvio 10 Niittukulman risteysalue etelästä

## 6 SUOSITUKSET KEHITTÄMISTOIMENPITEIKSI

Tähän lukuun on koottu konkreettiset toimenpiteet esitettyjen vision, tavoitteiden ja maankäytön suunnitelman toteutumiseksi. Ensisijaisesti toteutettavat on alleviivattu. Toimenpiteistä on keskusteltu ja niitä on ideoitu ohjausryhmän lisäksi alueen toimijoille järjestetyssä seminaarissa Loimaalla 23.10.2007 (liite 2).

Taulukko 3 Toimenpiteet suunnitelman toteutumiseksi

Näkökulma	Tavoitteet ja tehtävät	Toimijat
Elinkeino- elämän kehittäminen	<b>Turku – Tampere yhteismarkkinointi</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>markkinointisuunnitelma: painopisteet, kärkituotteet, asiakassegmentit, toimenpiteet: tiedotus, ilmoittelu, messut, väyläsivusto jne.</li> <li>toimijoiden verkottaminen</li> </ul>	kunnat, maakunnalliset liitot, seudulliset kehitysorganisaatiot, Vihreä Kolmio - matkailualue, alueen toimijat
	<b>Turku – Tampere väyläsivusto</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>yksi markkinointitoimi ja osa laajempaa yhteismarkkinointia (kts. edellä)</li> <li>alueen tuotantotoiminta</li> <li>matkailutarjonta</li> <li>logistiikka ja yritysalueet</li> <li>rekrytointi</li> <li>asumismahdollisuudet</li> <li>vapaa-ajan tapahtumien hyödyntäminen, esim. Valkeakosken asuntomessut</li> <li>vaihtuvat blogit</li> <li>korostetaan kuulumista Turku-Helsinki-Tampere toiminnalliseen kokonaisuuteen</li> </ul>	kunnat, maakunnalliset liitot, seudulliset kehitysorganisaatiot, Vihreä Kolmio - matkailualue, alueen toimijat
Liikenteen sujuvuus ja turvallisuus	<b>Lieto – Akaa välin Tiehallinnon suunnitelmien toimeenpano ja turvallisuuden parantaminen</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>ohituskaistaparit</li> <li>keskikaiteet</li> <li>sivutieliittymien parantaminen</li> <li>tavoitenopeus 100 km / h</li> </ul>	Tiehallinto, kunnat

Näkökulma	Tavoitteet ja tehtävät	Toimijat
<b>Liikenteen sujuvuus ja turvallisuus</b>	<p><b>Toijalan radan kauko- ja tavaraliikenteen palvelukyvyn nostaminen</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• välityskyvyn nosto</li> <li>• Toijalan kolmioraide</li> <li>• tasoristeysten turvallisuuden parantaminen ja tasoristeysten poisto</li> <li>• kantavuuden nosto 25 tonnin akselipainoon</li> </ul>	maakunnalliset liitot, kunnat, Ratahallintokeskus, VR
<b>Liikenteen sujuvuus ja turvallisuus</b>	<p><b>Toijalan radan paikallisjunaliikenteen palvelevat toimenpiteet</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Varsinais-Suomen paikallisjunaliikenteen toteuttamisen edistäminen kehityskäytävän toimijoiden yhteistyönä (neuvottelut, lobbaus)</li> <li>• Esiselvitys Turku-Loimaa-Tampere paikallisjunaliikenteen toteuttamismahdollisuuksista</li> </ul>	Maakunnalliset liitot, kunnat, Ratahallintokeskus, VR, Pro Rautatiet
<b>Asumisen laatu ja monipuolisuus</b>	<p><b>Asumisen laadun ja monipuolisuuden kehittäminen</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• kuntien yhteiset suositukset asutuksen sijoittamiseksi joki- ja peltomaisemaan maisema huomioiden</li> <li>• uusien asuinalueiden profilointi suhteessa kehityskäytävään</li> <li>• Avaimet käteen - rakennuttaminen</li> <li>• pilottihankkeiden määrittäminen asumisen vaihtoehtojen lisäämiseksi (eri teemat mm. vapaa-ajan ja vakituisen asumisen yhdistäminen)</li> </ul>	Kunnat, rakennusliikkeet, kiinteistövälittäjät, ympäristökeskus
	<p><b>Kaavoitusyhteistyö</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• maakuntakaavojen yhdistäminen vyöhykkeellä: karttaesitys</li> <li>• kuntien yleiskaavayhteistyöalueiden selvittäminen (kuntien raja-alueet)</li> <li>• yhteensopivista ja yhtenäisistä yleiskaavoista sopiminen</li> <li>• asemaakaavoissa kunnilla voi olla yksilöllisiä ratkaisuja</li> <li>• viranhaltijoiden yhteistyö kaavoituksessa (resurssit, tiedonvaihto)</li> </ul>	maakunnalliset liitot, kunnat

**Haastattelut:**

Mari Moilanen, FCG Suunnittelukeskus Oy, Turku:

Auran kunta, Seija Österberg, kunnanjohtaja, 28.3.2007.

Kylmäkosken kunta, Heikki Partanen, kunnanjohtaja, 15.5.2007.

Kylmäkosken kunta, Risto Rantala, yritysasiames, 15.5.2007.

Loimaan kaupunki, Olli-Pekka Hannu, aluearkkitehti, 23.3.2007.

Loimaan seutukunnan kehittämiskeskus, Pasi Oksanen, seutuasiames, 21.3.2007.

Pöytyän kunta, Mika Joki, kehittämisjohtaja, 3.4.2007.

Varsinais-Suomen liitto, Janne Virtanen, maakuntainsinööri, 22.3.2007.

Johanna Närhi, FCG Suunnittelukeskus Oy, Turku:

Auran kunta, Seija Österberg, kunnanjohtaja, 8/2007.

Liedon kunta, Terhi Isotalo, kunnanjohtaja, 8/2007.

Liedon kunta, Markku Niemi, kaavoitusjohtaja, 8-9/2007.

Loimaan kaupunki, Sami Suikkanen, kehittämisjohtaja, 6,8-9/2007.

Loimaan kaupunki, Olli-Pekka Hannu, aluearkkitehti, 9/2007.

Mellilän kunta, Ritva Laurikkala, tekninen johtaja ja vs. kunnanjohtaja, 6/2007.

Mellilän kunta, Pauliina Sarilo, kunnanjohtaja, 9-10/2007.

Pöytyän kunta, Kari Jokela, kunnanjohtaja, 6,8/2007.

Pöytyän kunta, Mika Joki, kehittämisjohtaja, 6,8-9/2007.

Zoolandia, Heidi Tuimala, 9/2007.





## LIITTEET

## Liite 1 Visioseminaari

LogOnBaltic



**TURKU – LOIMAA – TAMPERE KEHITYSKÄYTÄVÄ**

**VISIOSEMINAARI**

KESKIVIIKKO 27.6., KLO 9.00 – 12.00 SARKAMUSEO, LOIMAA

*Päivän tavoitteena on saada eväitä kehityskäytävän suunnitteluun.*

8.30 – 9.00	<b>Ilmoittautuminen ja aamupala</b>
9.00 – 9.05	<b>Tervetuloa</b> Toimitusjohtaja Pauli Salminen, Loimaan seutukunnan kehittämiskeskus
9.05 – 9.10	<b>LogOnBaltic –hanke</b> Kehittämispäällikkö Pertti Pulli, Loimaan seutukunnan kehittämiskeskus
9.10 – 9.25	<b>DEMIA ja Logistiikka –selvitykset</b> Tutkija Torsten Hoffmann, Turun kauppakorkeakoulu
9.25 – 9.45	<b>Turku-Loimaa-Tampere kehityskäytävä</b> Toimialajohtaja Heli Kotilainen, Suunnittelukeskus Oy
9.45 – 10.00	<b>Vt 9:n väylämaisema vetovoimatekijänä</b> Maisema-arkkitehti Riikka Ger, Suunnittelukeskus Oy
10.00 – 10.15	<b>Elinkeinoelämän kehittämismahdollisuuksia kehityskäytävällä</b> Hallituksen puheenjohtaja Pekka Heikonen, Pemamek Oy, Loimaa
10.15 – 10.20	<b>Ryhmäkeskustelujen alustus</b> Heli Kotilainen
10.20 – 11.30	<b>Keskustelut ryhmissä (Kahvi)</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Millainen kehityskäytävä on yritystoiminnan ja asumisen kannalta vetovoimaisin?</li> <li>Mitkä ovat eri alueiden luonteet ja roolit?</li> <li>Miten kehityskäytävä erottuu muista alueista?</li> </ul>
11.30 – 12.00	<b>Ryhmäkeskustelujen purku ja päivän yhteenveto</b> Pauli Salminen

Ilmoittautumiset 19.6.2007 mennessä [maarit.virtanen@loimaanseutu.fi](mailto:maarit.virtanen@loimaanseutu.fi)



**LOIMAAN SEUTUKUNNAN  
KEHITTÄMISKESKUS**



SUUNNITTELUKESKUS OY

Project part-financed by the European Union (European Regional Development Fund) within the BSR INTERREG III B Neighbourhood Programme

## Liite 2 Jatkotoimien ideointiseminaari



## TURKU – LOIMAA – TAMPERE KEHITYSKÄYTÄVÄ

### TYÖSEMINAARI

TIISTAI 23.10., KLO 13.00 – 16.00 RIIHI, SARKAMUSEO, LOIMAA

Päivän tavoitteena on määritellä **konkreettiset kehittämistoimet** käytävälle.

- 12.30 –13.00 **Ilmoittautuminen**
- 13.00 –13.15 **Tervetuloa**  
**Jorma Kopu, kaupunginjohtaja, Loimaan kaupunki**  
 vuonna 2005 asetetun edunvalvontatyöryhmän puheenjohtaja
- 13.15 - 13.45 **Turku-Loimaa-Tampere –kehityskäytävän vetovoiman parantaminen**  
 viestinnän ja markkinoinnin keinoin.  
**Ilkka Vaura, viestinnän asiantuntija, Rientola Place Marketing Oy**
- 13.45– 14.15 **Kehityskäytävä Varsinais-Suomen liikennejärjestelmäsuunnitelmassa**  
**Janne Virtanen, maakuntainsinööri, Varsinais-Suomen liitto**
- 14.15 –14.45 **VT 9 liikenneturvallisuus**  
**Pertti Salovaara, kansanedustaja**
- 14.45 –15.45 **Turku-Loimaa-Tampere kehityskäytävä**  
**Projektiesittely: visio, tavoitteet ja toimenpiteet**  
**Ryhmäkeskustelujen alustus: jatkotoimien ideointi**  
**Keskustelut ryhmissä (Kahvi)**  
*Mitä konkreettisia toimenpiteitä tarvitaan vision toteuttamiseksi kehityskäytävällä?*
  - elinkeinoelämä
  - liikenne
  - asuminen
  - ympäristön vetovoima
- Heli Kotilainen, toimialajohtaja, Suunnittelukeskus Oy**
- 15.45 - 16.00 **Ryhmäkeskustelujen purku ja päivän yhteenveto**  
**Pauli Salminen, toimitusjohtaja, kehittämiskeskus, Loimaan seutukunta**

Ilmoittautumiset 19.10.2007 mennessä maarit.virtanen@loimaanseutu.fi



Project part-financed by the European Union (European Regional Development Fund) within the BSR INTERREG III B Neighbourhood Programme

### Liite 3 Ysitien maisema-analyysi

Turku-Loimaa alueella maiseman hallitsevia piirteitä ovat laaja-alaiset, lähes tasaiset peltoaukeat pitkin näkymineen sekä lukuisat joet. Joista merkittävin on usean kunnan alueelle sijoittuva Aurajoki. Aurajokilaakso on sekä valtakunnallisesti merkittävä maisema-alue että valtakunnallisesti merkittävä kulttuurihistoriallinen ympäristö.



Lieto: Aurajokilaaksoa välittömästi Liedon kirkon pohjoispuolelta.

Aurajokilaakson maisemallinen arvo perustuu kauniiseen viljelymaisemaan ja edustavaan lounaissuomalaiseen maaseutu-asutukseen. Aurajoen varteen levittäytyvät laajat, paikoin melko tasaiset, paikoin loivasti kumpuilevat pellot, joita metsäiset kallioselänteet kehystävät. Jokivartta seurailevat maisemaan sopivat vanhat tiet. Rakennettu ympäristö koostuu kylämiljoista sekä hyvin säilyneistä pihapiireistä vanhoine rakennuksineen. Metsänreunaa myötäileviltä teiltä ja mäenrinteiltä avautuu kauniita näkymiä jokilaakson yli. Uusi asutus ja liikekeskukset häiritsevät paikoin harmonista maisemakuvaa. Auran kohdalla myös valtatie 9 ylittää jokilaakson.



Pöytyä: Komea maalaistalo

Muita suurempia kehityskäytävän alueelle sijoittuvia jokia ovat Loimaata itä-länsisuunnassa halkova Loimijoki, siihen yhtyvä Petäjoki sekä Mellilän Niinijoki. Loimijokivarsi on melko rakennettua Loimaan ja Hirvikosken välillä. Hirvikosken taajaman eteläpuolella Loimijokeen yhtyy voimakkaasti kiemurteleva Petäjoki, jonka varresta löytyy useita viehättäviä kohtia. Niinijoki halkoo Mellilää luoteis-kaakkosuunnassa ja sivuaa muun muassa Mellilän kirkkoa.

Kehityskäytävää lähes kauttaaltaan hallitsevasta agraarimaisemasta kiinnostavan tekee muun muassa vuodenaikojen vaihtelu. Tienkäyttäjän näkökulmasta on mielenkiintoista seurata eri työvaiheita sekä värien vaihtelua. Maisemakuvat vaihtelevat kynnetystä pellostä, vihreänä vellovaan viljamereen, okran väriin ja edelleen sänkipeltoon. Paikoitellen maisemakuvaa rytmittävät ladot.



Aura: Uutta asutusta Aurajoen partaalla.

Pelto ja joki liittyvät kohdealueella useimmiten kiinteästi toisiinsa. Joki sijoittuu lähes poikkeuksetta avoimeen maisematilaan ja toisaalta mielenkiintoisimpien viljelymaisemien tärkeä osa on joki. Kylät ovat rakentuneet jokien partaalle.

Asutus on perinteisesti sijoittunut avoimien maisematilojen reunavyöhykkeelle: selänteiden alaosiin tai metsän reunoihin. Jokien varteen asutusta on sijoittunut paikka paikoin lähinnä nauhamaisesti.

Monin paikoin maisemat ovat kuitenkin hyvin samankaltaisia. Erityisesti valtatie 9 varrella laajat tasaiset peltoalueet ovat lähes toistensa kopioita. Myös kylän raitit muistuttavat toisiaan. Kehityskäytävän alueella kirkot ovat tärkeitä maamerkkejä, samoin Loimaalla valtavan kokoinen viljasiilo. Maamerkit näkyvät kauas ja luovat identiteettiä.



Loimaa: Viljasiilo erottuu maisemakuvassa kauas ja tekee sisääntulosta juhlavan.

Alueen ainoa järvi on Mellilän tekojärvi. Alue soveltuu virkistyskäyttöön. Järven ympäristö on tosin uimaranta-alueita lukuun ottamatta hyvin keskeneräinen.



Mellilän tekojärvi

Loimaan pohjoispuolella huomio kiinnittyy yritysten takapihojen avautumiseen valtatielle. Näky ei ole kovin mairitteleva. Tienkäyttäjät ei saa hyvää ensivaikutelmaa alueesta eikä yrityksistä sillä perusteella. Yritysalueille monessa mielessä luontevin paikka on valtatie

läheisyys. Jatkossa tielle aukeavaan näkymään tulee kiinnittää enemmän huomiota – onhan se eräänlainen käyntikortti.



Aura: Tyypillinen näkymä VT 9 varrelta



Loimijoki



Pöytyä: Karinaisten kirkon kellotapuli



Hirvikoski: Vanhaa viljelymaisemaa Loimijoen partaalla



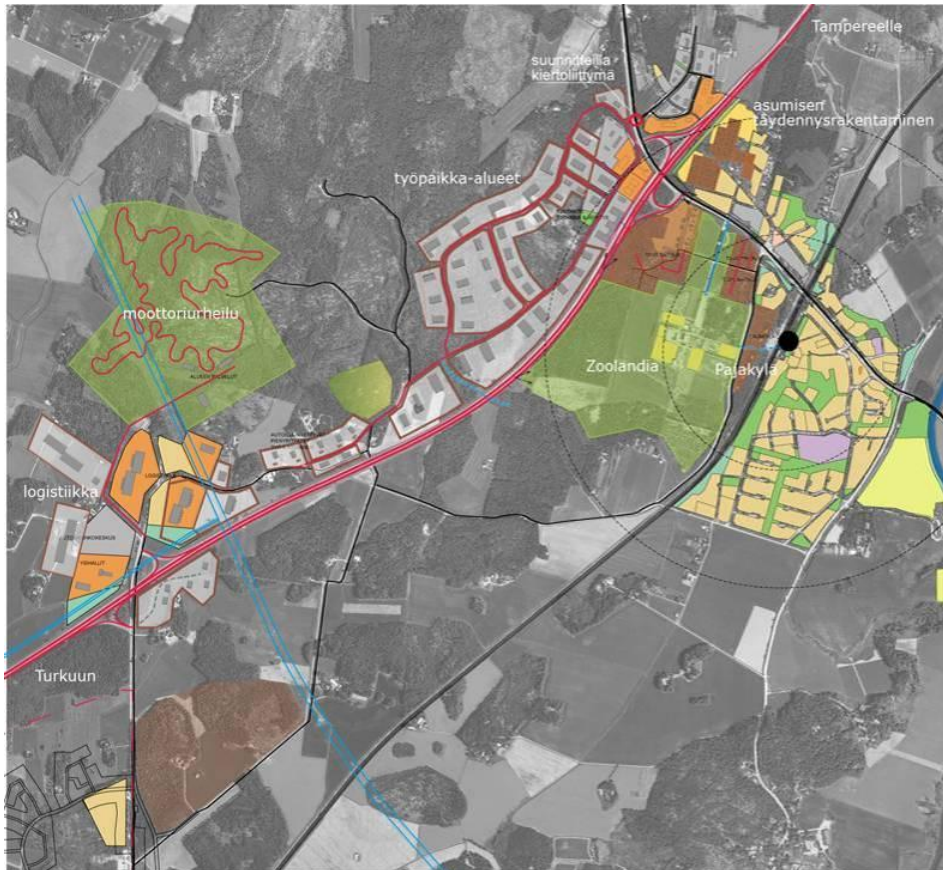
## Liite 4 Uudet työpaikka-alueet ja asumisen kasvualueet

	Kunta	Alueen nimi	Alueen koko (ha)	Asuntojen lukumäärä	Asuinalueen tyyppi
1	Loimaa	Kanta-Loimaantien alue	15 (*)	ei tietoa	Omakoti- tai rivitalo
2	Loimaa	Loimijoen rantatien alue	7 (*)	ei tietoa	Omakoti- tai rivitalo
3	Loimaa	Onkijoentien alue	27 (*)	ei tietoa	Omakoti- tai rivitalo
4	Loimaa	Myllykylän alueen jatko länteen	26 (*)	ei tietoa	Omakoti- tai rivitalo
5	Loimaa	Myllykylän alueen jatko itään	14 (*)	ei tietoa	Omakoti- tai rivitalo
6	Loimaa	Juvan alueen jatko I (Anttilantien ympäristö)	24 (*)	ei tietoa	Omakoti- tai rivitalo
7	Loimaa	Juvan alueen jatko II (Alhontie)	44 (*)	ei tietoa	Omakoti- tai rivitalo
8	Loimaa	Juvan alueen jatko II (Niittukulmantie)	23 (*)	ei tietoa	Omakoti- tai rivitalo
9	Loimaa	Suopellon jatko	40 (*)	ei tietoa	Omakoti- tai rivitalo
10	Loimaa	Mäenpää ja Mäenpään jatko-osat	21 + 70 (*)	30 (AK) + (*)	Omakoti- tai rivitalo
11	Mellilä	Asemaseudun asemakaava-alue	4,3	18-22	Omakoti- tai rivitalo
12	Pöytyä	Pappisenmäen alue	8,3	15	Omakotitaloalue
13	Pöytyä	Junninmäki	täydentyvä	5	Omakotitaloalue
14	Pöytyä	Vesimäen alue	3	27	Omakoti- ja rivitaloalue
15	Pöytyä	Mäkiäistenrinne	ei tietoa	15	Omakotitaloalue
16	Pöytyä	Marja-Ahon alue	2	20	Omakotitaloalue
17	Pöytyä	Heikinsuonkylä	täydentyvä	ei tietoa	Omakotitaloalue
18	Pöytyä	Auvaistenkylä	täydentyvä	ei tietoa	Omakotitaloalue
19	Aura	Ojalan pelto	2	10	Omakotitalo
20	Aura	Säästökallion jatko-osa	6	20	Omakotitalo
21	Aura	Turun vanhanmaantien alue	11	40-60	Omakoti- ja rivitalo
22	Aura	Turun vanhanmaantien alueen jatko-osa	ei tietoa	10-30	Omakoti- ja rivitalo
23	Aura	Pikku-Lahden alueen jatko-osa	10	30	Omakotitalo
24	Aura	Kirkonkulma/Järykselä	3	10-15	Omakotitalo
25	Aura	Metsähalavan alueen jatko I	4	15	Omakoti- ja rivitalo
26	Aura	Metsähalavan alueen jatko II	30	80-100	Omakoti- ja rivitalo
27	Aura	Harakkamäki	ei tietoa	ei tietoa	Omakotitalo
28	Aura	Kirkonkulman seutu	ei tietoa	ei tietoa	Omakotitaloalue
28	Lieto				

(\*) Osayleiskaavatarkkuus (Keskustan osayleiskaavaluonnos 16.4.2007)

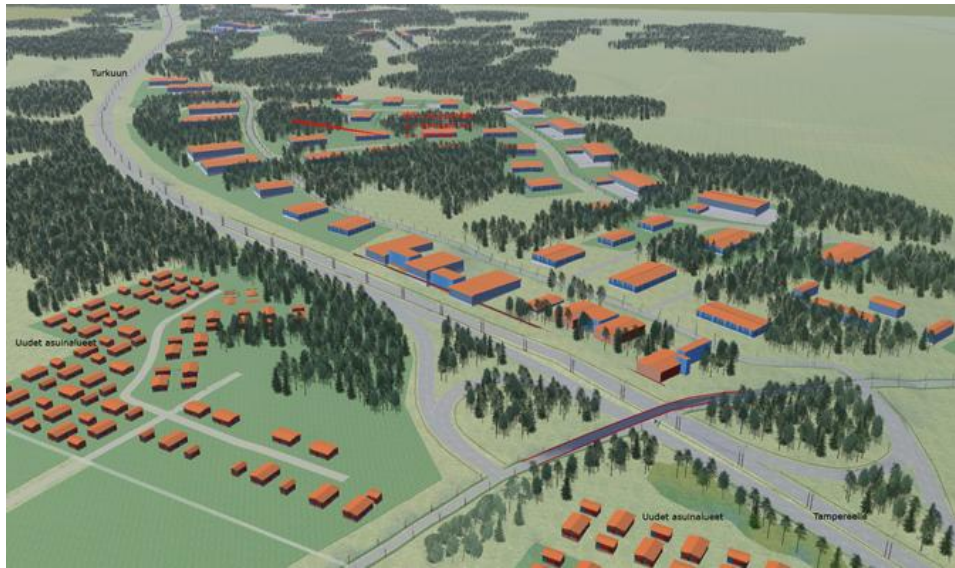
	Kunta	Alueen nimi	Alueen tyyppi	Yritysten lkm	Työpaikkojen lkm	Rakentamattomia tontteja
<b>NYKYISET YRITYSALUEET</b>						
1	Loimaa	Lamminkatu	KTY	35	n. 450	5 ha
2	Loimaa	Kartanomäki	KTY	6	n. 50	4,5 ha
3	Loimaa	Niittukulma	KTY	3	n. 20	18 ha
4	Loimaa	Keskusta (Aleksis Kivenkadun varsi länsiosaa)	KLT	10	n. 200	0 ha
5	Loimaa	Hulmi (Kutojankadun varsi)	KLT	0	0	3 ha
6	Loimaa	Hulmi (Tampereentie-Rautatie välinen alue)	T;TY ja ET	n. 20	n. 60	6 ha (AK) + 17 ha (OYK-luonnos)
7	Loimaa	Karsola	KL ja TY	10	n. 50	3,5 ha (AK) + 30 ha (OYK-luonnos)
8	Loimaa	Peltoinen	TY ja TTV	n. 20	n. 300	4,5 ha
9	Loimaa	Lännen Tractors -alue	T	n. 5	n. 150	2,5 ha
10	Mellilä	Ysialue	KLT			7 vapaata tonttia
11	Pöytyä	Lallin teollisuusalue		16	n. 200	13 vap.ton n. 7 ha
12	Pöytyä	Rekolan yritysalue	KLT/KL	18	n. 50	21 vap.ton n. 9 ha
13	Pöytyä	9-tien teollisuusalue/Kyrö	T/TY	11	n. 280	14 vap.ton n. 5,3 ha
14	Pöytyä	Härkävuoren teollisuusalue	ATY	11	n 40	3 vap.ton. n. 2 ha
15	Aura	Auranportti		12	40	17 000 k-m2
16	Aura	Huuskanpelto		12	30-40	7 ha
17	Aura	Puistotien alue		0	0	Rakentamaton (KL ja TY)
18	Aura	Rautatien läheinen yritysalue		0	0	Rakentamaton 5 ha (TT)
19	Lieto	Asema: Liedon portti	T/TY/KTY	10		5*KTY yht. 1,4 ha, 6*TY yht. 2 ha, 2*T yht. 0,4 ha
20	Lieto	Nuolemo	T/TY	20		1*TY 0,6 ha
21	Lieto	Avanti	T/TY/KTY	10		9*KTY yht. 17,2 ha, 4*T yht. 12,5 ha
22	Lieto	Tuulissuo	T/TY/KTY	n.180		15*KTY yht. 7,9 ha, 11*T yht. 6,3 ha, 2*TY yht. 0,7 ha
23	Lieto	Pyrkijän alue	T/TY/K	7		2*TY yht.0,6 ha, 1*K 0,5 ha
24	Lieto	Jukovan alue	T	1	120	0 ha
<b>SUUNNITTEILLA OLEVAT UUDET YRITYSALUEET</b>						
A	Loimaa	Niittukulma	KTY / TP	0	0	10 ha (AK) + 130 ha (OYK-luonnos)
B	Loimaa	Juva	TP	0	0	30 ha (OYK-luonnos)
C	Lieto	Asema: Liedon portin laajennus	T/KTY	20	0	28,5 ha (YK)
D	Lieto	Rauhakylän liittymäalue	KTY	10	0	12 ha (YK)
E	Lieto	Länsi-Avanti	KTY	10	0	14 ha (YK)
F	Lieto	Itä-Tuulissuo	T/KTY	10	0	7 ha (YK)





Isoimmat tonttikoot on sijoitettu logistiikkatoimintoja ajatellen Rauhakylän eritasoliittymän tuntumaan. Pienimpiä tontteja on sijoitettu olemassa olevan asutuksen läheisyyteen, joissa ajatuksena on ollut asumisen ja työnteon yhdistämisen mahdollisuus. Laadukkainta yritysraekentamista tulisi sijoittaa valtatie 9 varteen, kohdesuunnitelmassa on esitetty alueelle tutkimus ja kehitystoimintaa harjoittavaa työpaikkarakentamista. Rakennusten päätyjen suuntaaminen moottoritien suuntaan rytmittää väylämaisemaa ja huoltopihat tulee sijoittaa rakennusten väleihin.

Zoolandian eläintarha ja toimintakeskus sijaitsevat kohdesuunnitelma-alueella Asemanseudulla. Yrityksen näkyvyyttä moottoritien suuntaan olisi hyvä lisätä, mutta suunnittelussa on huomioitava myös eläinten elinolosuhteet. Zoolandian toiminnan kehittämisintressit ovat tällä hetkellä työyhteisöjen työkykyä ylläpitävän toiminnan kehittämisessä. Haaveissa on myös vesielementtien rakentaminen alueelle, mikä parantaisi myös alueen ympäristökuvaa.



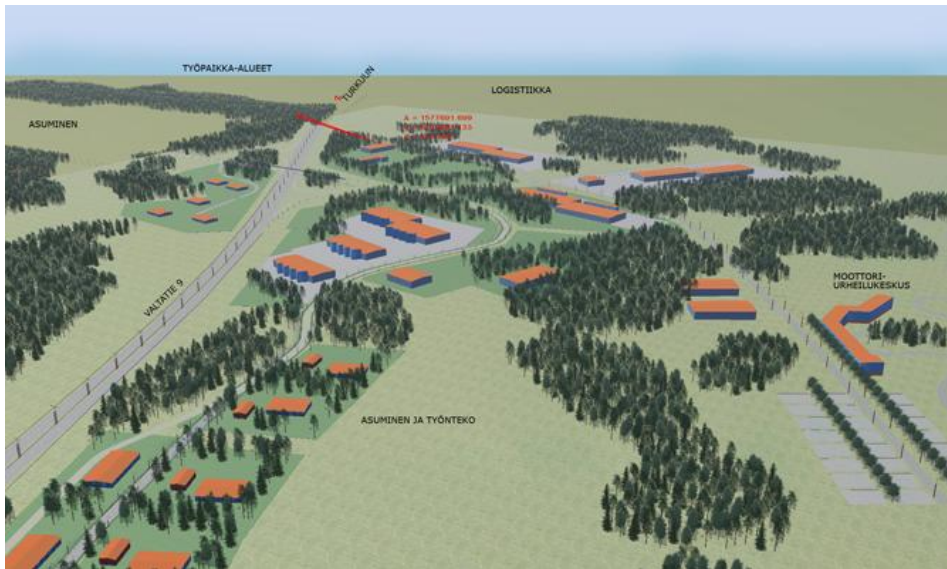
Asemanseutu pohjoisesta

## Liikenne

Valtatiellä on olemassa olevat eritasoliittymät sekä Rauhakylässä että Asemanseudulla. Liikenteellisesti olennaisin muutos kohdesuunnitelmassa on rinnakkaistien osoittaminen Rauhakylän ja Asemanseudun välille moottoritien luoteispuolella. Maankäytön painottuessa moottoritien luoteispuolella yritystoimintaan ja kaakkoispuolella asumiseen ja vapaa-ajan toimintoihin, tulee kevyen liikenteen yhteyksiin kiinnittää erityistä huomiota. Siksi kohdesuunnitelmassa on esitetty uusi kevyenliikenteen yhteys Zoolandian alueen eteläpuolelta moottoritien yli. Lisäksi lähiraideliikennettä ajatellen on osoitettu kevyen liikenteen yhteys asemalta Zoolandialle ja siten myös uusille asumisen laajentumisalueille sen läheisyydessä.

## Ympäristökuva

Asuinalueiden täydennysrakentamiselle vahvistetaan Asemanseudun taajaman ympäristökuva pienimittakaavaisena asumisen alueena. Moottoritien ja asuinalueiden väliin on luonnollisesti rakennettava meluesteet, jotka tässä on esitetty maavallina ja istutettuina metsinä.



Rauhakylä pohjoisesta

Moottoritien luoteispuolen yritysalueet poikkeavat ympäristökuvaltaan täysin pienimittakaavaisista asuinalueista. Yritysalueiden ympäristön laadun takaamiseksi asemakaavoituksen yhteydessä on hyvä laatia erilliset rakennustapaohjeet varsinkin moottoritien varren yritysalueille. Näiden alueiden luoteispuolelle jää tavanomaisen teollisuus- ja yritysrakentamisen alueet, joiden laadulle ei ole tarkoituksenmukaistakaan asettaa yhtä tiukkoja vaatimuksia.

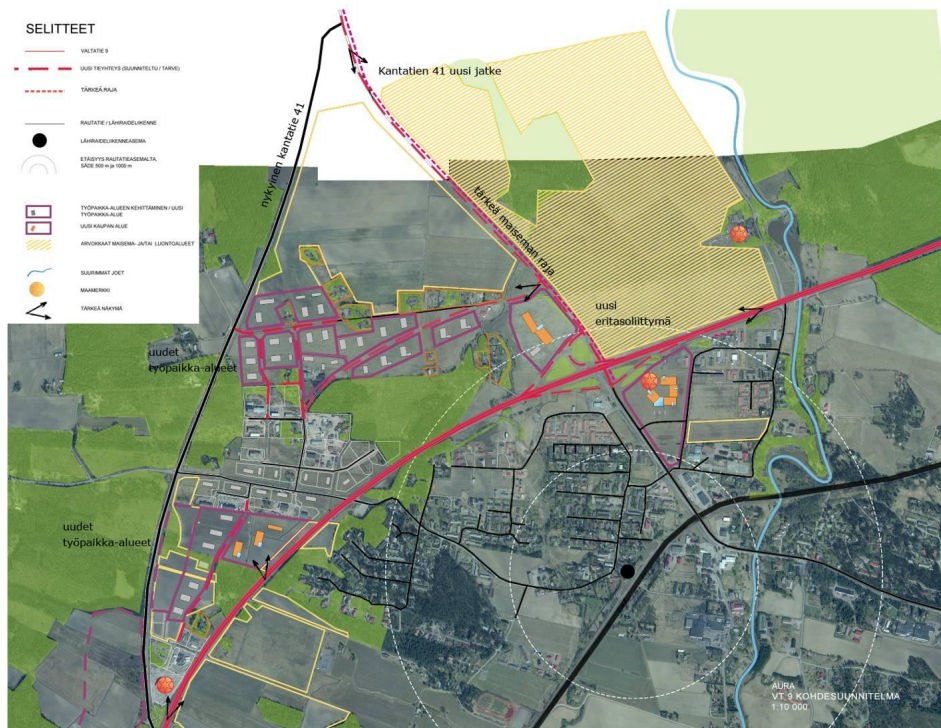
### **Auran vt 9 yritysalue**

Aurassa valtatie 9 varren yritysalueet ovat rakentuneet kohdesuunnitelma-alueen eteläosassa (huoltamoiden alue) ja keskiosassa (Kuovin yritysalue). Kohdesuunnitelma laajentaa asemakaavoitettu Kuovin yritysalueita pohjoiseen ja toisaalta yhdistää huoltamoiden alueen Kuovin alueeseen. Lisäksi on esitetty uutta kaupan aluetta uuden kantatien 41 ja valtatie 9 eritasoliittymän yhteyteen.

### **Asuminen**

Suunnittelualueella on jälleenrakennuskauden asutusta ja joitakin yksittäisiä myöhemmin rakennettuja omakotitaloja metsäisellä selännealueella. Alueelle ei suunnitella lisää asumista. Asumisen uudet alueet ovat Auran asemansseudun ja kirkonkylän välisellä alueella sekä

Metsähalavan alueella Tarvasjoentien varressa. Asemaseudun asumista tulisi tiivistää ja kehittää tehokkaammaksi tiiviillä rivitalo-, ketjutalo- tai paritaloyhtiö ratkaisulla lähiraideliikenteen toteutumista ajatellen. Myös kevyen liikenteen yhteyksien kehittäminen asuinalueille kilometrin säteellä asemalta on tavoiteltavaa.



## Elinkeinoelämä

Auranportin huoltoasemat muodostavat selkeän rajan Auran taajamalle Turun suunnasta tultaessa. Alueella on hyvät pysäköintimahdollisuudet myös rekoille. Auranportin pohjoispuolinen Kuovin yritysalue on hyvää vauhtia rakentumassa. Alueelle on laadittu Auranportin asemakaava, Auranportin laajennuksen asemakaava sekä Kuovin alueen asemakaava. Alueelle on laadittu myös Auranportin yritysalueen yleissuunnitelma ja kaavoituksen puitesuunnitelma vuonna 2004. Alueelle on sijoittunut mm. rakennusalan yrityksiä, joilla on paljon ulkovarastointia. Alue sijaitsee logistisesti edullisesti satamaan ja lentokenttään nähden. Tavoitteena on sijoittaa tilaa vievää kauppaa näkyvimälle paikalle isojen teiden läheisyyteen ja tavanomaisia työpaikka-alueita alueen sisäosiin.

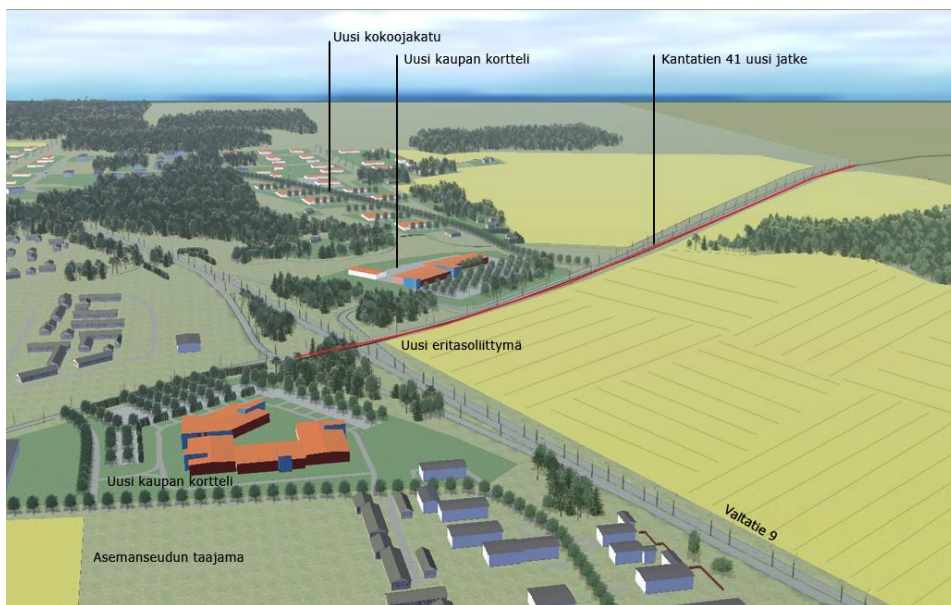
Uusi kaupan kortteli Auran asemanseudun taajaman sisääntulon yhteydessä muodostaa kunnan maamerkin tulevaisuudessa Tampereen suunnasta tultaessa yhdessä uuden eritasoliittymän kanssa.

## **Liikenne**

Kohdesuunnitelmassa on esitetty kantatien 41 käänntö kohti valtatie 9:ä sekä näiden teiden risteuksen uusi eritasoliittymä. Valtatie 9 on suunniteltu nelikaistaistettavaksi Turun ja Auran välillä. Lisäksi kohdesuunnitelmassa on suunniteltu uusi kokoojakatu työpaikka-alueen sisälle Kuovin alueelta pohjoiseen kantatien 41 jatkeelle ja toisaalta Auranportilta, kohdesuunnitelma-alueen eteläosasta, Kuovin alueelle Karviaistentielle (nykyinen kantatien ja valtatie yhdistävä tie).

Kuovin alueen rakentuminen ja sen laajentuminen kohti uutta kantatien 41 jatketta lisää työpaikkojen määrää alueella. Siksi kevyen liikenteen yhteyksiin keskustasta Kuovin alueelle on kiinnitettävä erityistä huomiota. Selkeän kokoojakadun muodostuminen selkärangaksi alueen sisälle olisi myös ympäristökuvallisesti tärkeää ja helpottaisi alueen hahmottamista kokonaisuudeksi. Tiehallinto on tehnyt valtatie liittymäjärjestelyistä Auran keskustan tiestön yleissuunnitelman vuonna 1993. Yleissuunnitelmassa on esitetty valtatie ja Yhdystien välinen eritasoliittymä, kantatien 41 käänntö Yhdystien jatkeeksi sekä Auran eteläinen ohitustie, ns. Haku-tie.





Aura yhdystien ja vt 9 risteys

## Ympäristökuva

Aurajokilaakson peltomaisema luo alueelle omaleimaisuutta. Avoimessa maisemassa pienet elementit tuntuvat irrallisilta – kokonaisuuksien hahmottumiseen ja yhtenäistämisen keinoin on kiinnitettävä erityistä huomiota. Alueen kehittämistoimenpiteiden tulee olla maiseman avoimuuteen ja alueen rakennuskannan kokoon nähden mittakaavaltaan samassa suhteessa. Kohdesuunnitelmassa Kuovin alueen ympäristökuvaa on parannettu uudisrakentamisen sijoittamisella nykyisten rakennettujen alueiden ja valtatie 9 väliin. Haasteena on löytää alueelle soveltuvat toimijat ja toimialat, jotta ympäristökuvan paraneminen todella toteutuisi.

Avoimen maiseman rajakohtiin on kiinnitetty kohdesuunnitelmassa huomiota. Kantatien uusi jatke olisi selkeä raja peltomaisemalle, rajaa voitaisiin tehostaa kaiteen rakentamisella pellon suuntaan. Tien ja sillan valaistuksen suunnittelulla uusi ”kaupungin muuri” hahmottuu myös yöaikaan ja pimeään vuoden aikaan. Työpaikka-alueen yhtenäisyyden lisäämiseksi tarvittaisiin yksi kokoava, tunnistettava keino, joka tukisi alueen toimintaa, eikä olisi irrallinen päälle liimattu osa alueen ympäristökuvaa. Tällaisena keinona on kohdesuunnitelmassa esitetty yhtenäistä kattoväriä sekä kokoojakatujen korkeatasoista rakentamista valaisin- ja puuriveineen. Eritasoliittymän nouseminen ylös perustasosta tuo uuden

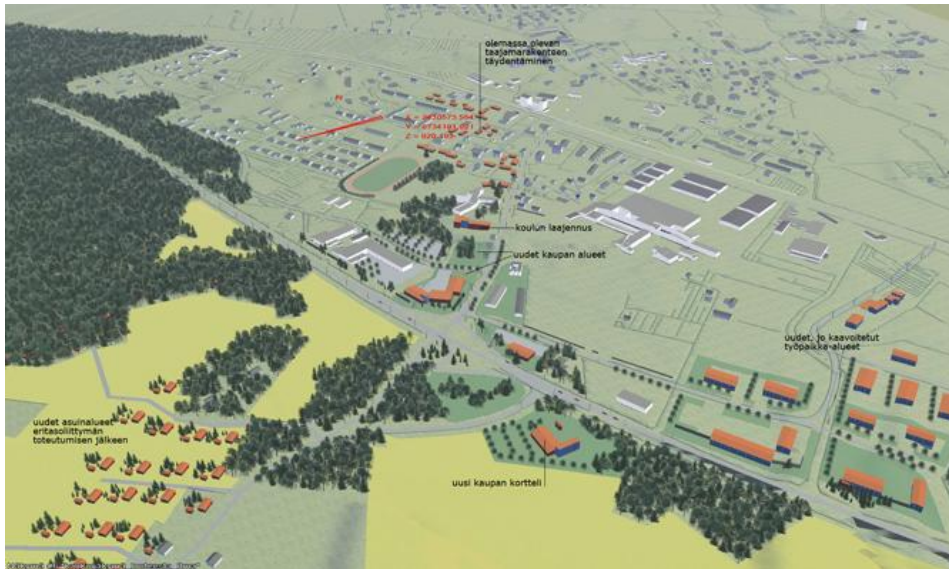


rivitaloasumiseen verrattuna, jotta se olisi houkuttelevaa maaseututaajamassa ja todellinen vaihtoehto omakotiasumiselle. Kyrön keskustan tiivistämisen esteeksi on muodostunut maanomistusolot. Asutuksen laajentaminen valtatie pohjoispuolelle edellyttää eritasoliittymän toteutumista valtatie risteyksessä.

## **Elinkeinoelämä**

Finnforest Oyj:n Kyrön saha ja hydraulikkayritys Hydoring Oy ovat Pöytyän kunnan suurimmat työllistäjät. Molemmat yritykset sijaitsevat Kyrön risteysalueen yritysalueella. Saha luo vahvan leiman Kyrön taajamakuvalle ja luo myös vireän kuvan kunnasta. Sahan ympäristössä on kaavoitettu yritysalueita valtatie varteen ja sahan eteläpuolelle peltoalueelle aina metsänreunaan asti. Valtatie varren yritysalueiden toteutuminen parantaa myös Kyrön taajaman julkisivua valtatie suuntaan. Alueelle on tulossa ainakin hakelämpökeskuksia valmistava ja huoltava yritys sekä ekopuhallusvillaa tuottava yritys. Yritysten ulkoarastointitarpeisiin ja ulkoarastojen kattamiseen ja aitaamiseen on kiinnitettävä valtatie varressa erityistä huomiota. Huoltopihat on sijoitettu kokoojakadun puolelle.

Lisäksi kohdesuunnitelmassa on esitetty nykyisten muutamien jälleenrakennuskauden aikaisten pientalojen alueen ottamista kaupan alueiksi valtatie risteuksen tuntumassa. Nämä eivät ole enää sijaintinsa puolesta houkuttelevia asuinpaikkoina. Yritysrakentamisella alue yhtenäistyy myös mittakaavallisesti.



## Liikenne

Tiehallinto on tehnyt toimenpideselvityksen valtatie 9 Kyrön liittymästä vuonna 2005. Liittymän porrastuksesta on tehty tuolloin kaksi eri vaihtoehtoa, joista eteläinen vaihtoehto on valittu toteuttamiskelpoisemmaksi ratkaisuksi ja sen suunnittelu on käynnistynyt. Porrastettu risteys merkitsee sitä, ettei asutusta kannata laajentaa valtatie pohjoispuolelle. Kunnan intressinä olisi saada risteykseen eritasoliittymä, jotta asuinrakentamisen laajentaminen Pöytyälle vievän tien varteen valtatie pohjoispuolelle olisi mahdollista. Valtatie alitse on kevyen liikenteen alikulku nykyisen risteuksen eteläpuolella. Jos asutus laajenee valtatie pohjoispuolelle, tulisi tutkia toisen alikulun tarve ja toteuttamisen mahdollisuus valtatie risteuksen pohjoispuolelle.

Kyrön keskustassa rautatie tasoristeuksen poistaminen on lähitulevaisuuden tavoitteita. Alueen asemakaavaa ollaan muuttamassa siten, että alikulun toteuttaminen on mahdollista.

## Ympäristökuva

Nykyisellään valtatie 9 muodostaa selvän rajan Kyrön taajamarakenteelle. Rakentaminen on valtatie pohjoispuolella huomattavasti eteläpuolta pienimittakaavaisempaa. Saha sijaitsee mäellä valtatieltä katsoen, mikä lisää sen hallitsevuutta

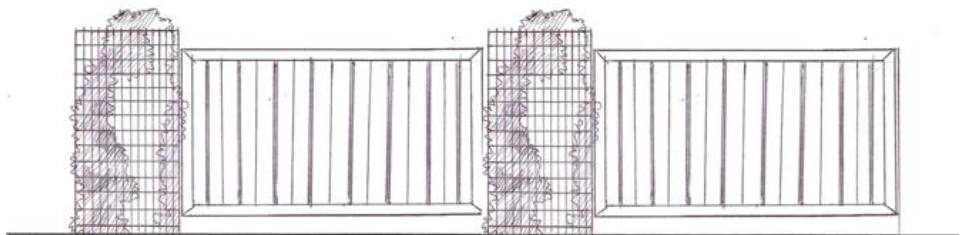
maisemakuvassa. Uudisrakentamisen julkisivujen yhtenäisyydellä ja tonttien yhtenäisellä aitaamisella (materiaalin ja värin valinta) luotaisiin valtatie 9:n suuntaan ”jalusta” sahan alueelle. Uusien työpaikka-alueiden yhtenäisellä ja näyttävällä ulkovalaistuksella lisättäisiin alueen vireää kuvaa myös yöaikaan ja pimeään vuodenaikaan. Yritysalueiden opasteiden ja mainosten sijoittaminen kiinni rakennusten seiniin tai aitoihin yhtenäistäisi katukuvaa, kun pystytolppien viidakko olisi minimoitu.

Asutuksen täydennysrakentamisella koulun ja rautatien välisellä alueella parannetaan keskustaan johtavan pääkadun ympäristökuvaa. Julkisivu- ja kattomateriaali voitaisiin määritellä samaksi koko täydennysrakennettavalla alueella; esim. puujulkisivut, koska paikkakunnalla on sahateollisuutta.

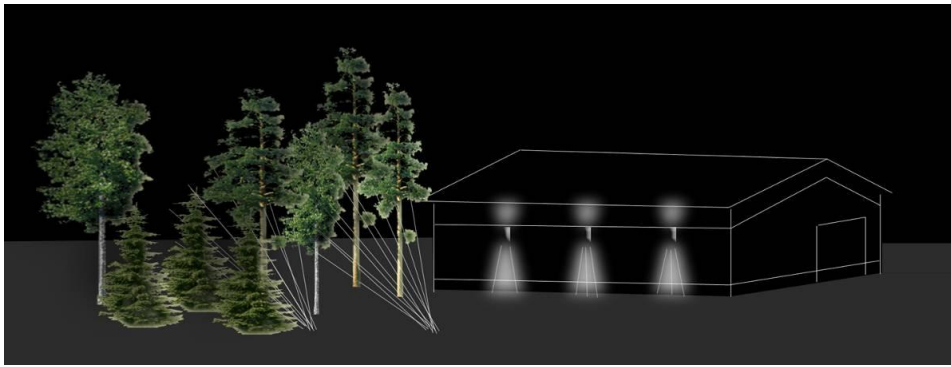
Kyrön koulu on laajentumassa lähivuosina. Rakentamalla uudisrakennukset pääkadun tuntumaan ja siirtämällä pysäköintialueet Helalantien eteläpuolelle parannetaan pääkadun ympäristökuvaa.



Sahan aita



Teollisuusalueiden teräksistä aita



Epäsuora valaistus istutuksiin ja rakennusten seinille

### **Mellilä-järven virkistysalue**

Rakenteilla oleva Mellilä-järvi sijaitsee noin 3,5 km Piimätietä Melliläntieltä Turun suuntaan. Alueesta on laadittu Mellilän soranottoalueen jälkihoitosuunnitelma (Ympäristösuunnittelu Ok, maisema-arkkitehti Eeva Etsi) vuonna 2000. Kohdesuunnitelman havainnekuva täydentää tehtyä jälkihoitosuunnitelmaa, joitakin toimintoja alueelle on lisätty. Kaivuun ja maisemoinnin myötä vaiheittain kasvava järvi on alkuperäisten suunnitelmien mukaan valmistumassa 2010-luvun alussa. Mellilän harjualueen osayleiskaavatyö on käynnistynyt tammikuussa 2007. Kohdesuunnitelma-alueena Mellilä-järven alue eroaa muista kohdesuunnitelma-alueista puhtaasti virkistyskäytön alueena.

### **Asuminen**

Kohdesuunnitelma-alueelle ei ole osoitettu uusia asumisen alueita. Asuminen keskittyy asemanseudun taajamaan. Uusin asemakaavoitettu asuinalue on Onnelan alue rautatien länsipuolella keskustassa. Suunnittelualueelle olisi mahdollista sijoittaa ”vapaa-ajan asutusta pienellä rahalla” esim. vuokra-/leirintämökkejä ja lisäksi karavaanarialue. Tällainen alue on osoitettu kohdesuunnitelmassa Asemakylään johtavan tien eteläpuolelta. Kohdealueen läheisyydessä on haja-asutusta.

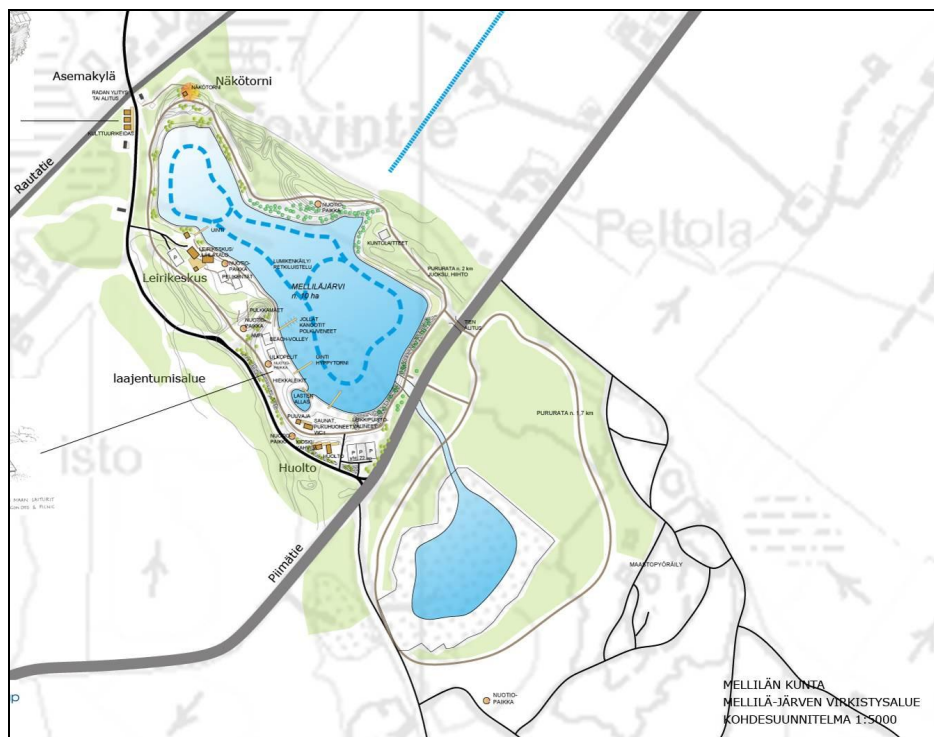
### **Elinkeinoelämä**

Potentiaaliset elinkeinoelämän alueet sijoittuvat Mellilän kunnassa valtatie varteen. Ysialueella on vielä vapaita yritysrakentamisen

tonttia. Tulevaisuudessa aluetta voidaan laajentaa Turun suuntaan, alue on kuitenkin yksityisten omistuksessa. Kohdesuunnitelma-alueen virkistystoiminta palvelisi pääasiassa seutukunnan asukkaita ja perustuu pitkälti kunnan ja asukkaiden oman aktiivisuuden varaan.

## Liikenne

Valtatie 9:n risteyksestä on Mellilän osalta tehty suunnitelma liittymän porrastamisesta. Mellilä-järven alue sijaitsee noin 3,5 km päässä keskustataajamasta etelään. Kevyen liikenteen yhteydet taajamasta Mellilä-järvelle lisäisivät alueen käyttöä paikallisten asukkaiden piirissä. Nyt alueen toiminta perustuu yksityisautoiluun.



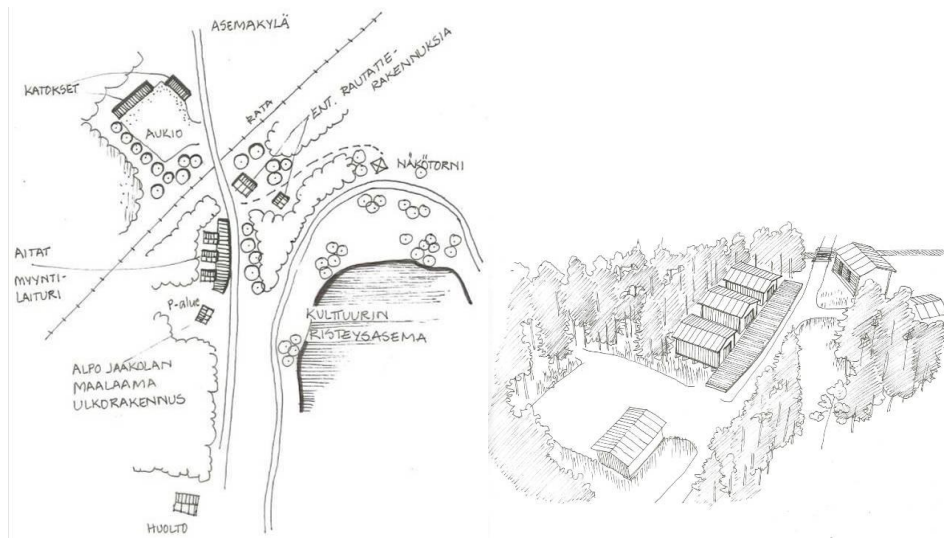
## Ympäristökuva

Valtatien varren kiinteistön tyhjillään olo luo taantuvan kuvan kunnasta. Alueen rakentaminen on sen verran vähäistä, ettei erityistä havaittavaa tai pysäyttävää kokonaisuutta synny. Asemanseudun taajaman täydentäminen asuinrakentamisella parantaisi taajamakuva. Kadun reunojen eheyttäminen ja autoituneiden kiinteistöjen saaminen

aktiiviseen käyttöön parantaisi koko kunnan imagoa. Olemassa olevien rakennusten korvaaminen uudisasuinrakennuksilla voisi paikoitellen olla vastaus autioituneeseen taajamakuvaan.

Mellilä-järven alue on ympäristökvaltaan vasta rakentumassa. Nykyisellään alueella on vielä hiekkakuoppamainen tunnelma. Piimätien eteläpuolella on helppokulkuista kuivaa kangasmetsää, josta olisi yhdessä järviolueen kanssa kehitettävissä esteettömänkin luonnossa liikkumisen alue. Taiteilija, akateemikko, Alpo Jaakolan maalaama ulkorakennus ja sen läheisyydessä sijaitseva vanha asemarakenus voisivat muodostaa alueen pohjoisosan pienimuotoisen kulttuurikeitaan, jonka toimintaa leirikeskukseen läheinen sijainti voisi tukea suuremmissa yleisötapahtumissa.

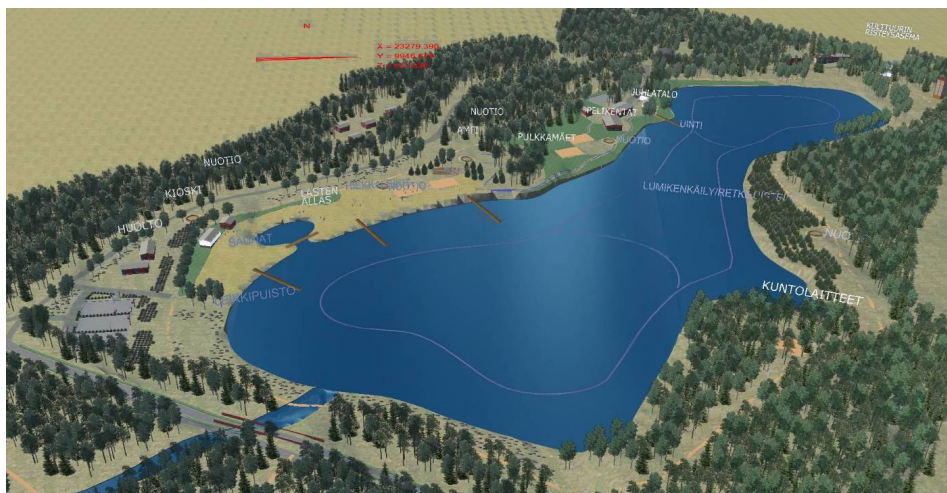
Suunnittelualan sisääntuloon voidaan sijoittaa palvelurakennukset, joista osa voisi olla myös ulosvuokrattavia. Saunat terasseineen ja puusuojiineen sijoitetaan uimarannan läheisyyteen. Alueen käytettävyys koko perheen kohteena edellyttää esteettömyyden huomioimista yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa. Mahdollisia aktiviteetteja uinnin ja saunojen lisäksi olisivat mm. hiekka- ja lumiveistokset, polkuveneet, soutuveneet, Beach Volley, sulkapallo, koko perheen pelit (tikka, ulko-shakki, petanque), minigolf, leikkikenttä. Talvella hiihdon ja pulkkamäkien lisäksi alueella voisi olla välinevuokrausta lumikenkäilyyn ja retkiluisteluun. Maastopyöräily ja taitoajorata voisi sijaita Piimätien eteläpuolisella alueella.



Kulttuurikeidas



Mahdollisuus eväruokailuun ja tulentekoon on oltava vuodenaajoista riippumatta ja useassa eri pisteessä. Ruoan ympärille voitaisiin mahdollisesti kehittää vuodenaikojen ja sesonkien mukaiset kyläjuhlat (sadonkorjuu, puhvelia/sikaa vartaassa, soppatykkejä ja kaakaota luistelun/hiihdon/mäenlaskun lomassa jne.). Kehittämistyöhön olisi valjastettava paitsi melliläläisiä tahoja myös laajemmin Loimaan seudun yrityksiä tai yhdistyksiä. Perinteeksi muodostuessaan tapahtumat voisivat olla yhdistyksille vuosittainen tulolähde.



Mellilä-järven alue Piimätien suunnasta

### Loimaan Niittukulman yritysalue

Loimaan Niittukulmanportin sekä Kartanomäenkadun asemakaavaa ja asemakaavan muutosta on laadittu vuosien 2006 ja 2007 aikana. Kohdesuunnitelman aluerajaus perustuu käynnissä olevan

osayleiskaavatyön Niittukulman uusien työpaikka-alueiden aluerajaukseen. Kohdesuunnitelma poikkeaa osittain asemakaavoista, koska alueelle on toivottu tilaa vievän tavaran kauppaa ja siten tonttikokoa on suurennettu.

## **Asuminen**

Loimaan asumisen laajentumisalueet sijaitsevat pääosin Suopellon, Mäenpään, Myllykylän ja Juvan alueilla. Kohdealueella on haja-asutusta. Kohdesuunnitelmassa on esitetty ainoastaan asumisen laajentumisalueet, mutta asumista ei ole muuten yksityiskohtaisemmin suunniteltu. Hirvikosken suuntaan johtavan uuden ohitustien länsipuolella on metsäsaareke, joka soveltuisi asuinrakentamiselle ja on osoitettu osayleiskaavaluonnoksessa asuinalueeksi. Alueen toteutuksessa on huolehdittava kevyen liikenteen yhteyksistä alueelta Kartanomäen kautta kohti keskustaa. Osayleiskaavaluonnoksessa asumiselle on osoitettu myös Kartanomäen länsireuna.

## **Elinkeinoelämä**

Kohdesuunnitelma-alueelle sijoitetaan tilaa vievän tavaran kauppaa, kuten auto- ja huonekalukauppaa näkyvälle paikalle, mahdollisimman lähelle valtatieta ja uutta eteläistä ohitustietä. Muut yritysalueet voivat sijaita kauempana valtatiestä. Kunnan intressinä on saada vähittäiskaupan keskittymä, joka täydentää kaupungin nykyistä palvelutarjontaa. Alueelle tavoitellaan myös liikennemyymälää.



kaavassa on ympäristökuvan kannalta suotavaa. Myöhemmin osayleiskaavan mukaisen rakentamisen toteutuessa Loimaan sisääntulo siirtyy Niittukulmanportista hieman Turun suuntaan. Tällöin eteläisimmät rakennukset ovat avainasemassa Loimaan taajamankuvan muodostumisessa.

Sarka-museon eleetön arkkitehtuuri olisi suotava tehokeino myös valtatie varren kaupan alueilla. Monoliittinen vaikutelma kiinnittäisi huomiota alueeseen yhtenä kokonaisuutena verrattuna yleisiin valtateiden varsien ”karnevaalihenkeisiin” kaupan keskittymiin. Yritysten halu erottua massasta pitäisi ratkaista uudella tavalla. Alue voisi erottua monoliittisena valtatie suuntaan ja yritykset voisivat korostaa erilaisuutta rinnakkaisteiden suuntaan. Myös mainokset erottuisivat paremmin yhtenäisestä julkisivusta valtatielle päin. Turun suunnasta lähestyttäessä valtatie varren valaistus näkyy jo pitkän matkan päästä. Valaistuksen toteuttaminen ohitustielle Juvan alueen suuntaan korostaisi alueen solamaista maisemarakennetta myös yöllä.



Niittukulman risteysalue pohjoisesta



Niittukulman risteysalue etelästä





**Published by**

**LogOn Baltic**  
**Loimaan seutukunnan kehittämiskeskus**  
**Kauppalankatu 2 A, 32200 LOIMAA, Finland**