



Valtion ja Turun MAL-kaupunkiseudun kuntien välinen
maankäytön, asumisen ja liikenteen sopimus 2024–2035

Avtal mellan staten och kommunerna i Åbo MBT-stadsregion om
markanvändning, boende och trafik 2024–2035

TURUN MAL-KAUPUNKISEUTU

Sisällys

1	Yleiset asiat.....	3
1.1	Sopijaosapuolet	3
1.2	Sopimuksen tarkoitus ja tavoitteet	3
1.3	Sopimuksen lähtökohdat.....	3
2	Seudullisen suunnittelun ja tietopohjan kehittäminen	4
3	Kestävä ja vähäpäästöinen yhdyskuntarakenne ja liikennejärjestelmä	5
3.1	Viihtyisät ja vetovoimaiset jalankulku- ja pyöräilyolosuhteet.....	5
3.2	Palveleva joukkoliikennekaupunki	7
3.3	Kestävä autoliikenne ja sujuvat elinkeinoelämän kuljetukset.....	9
4	Asuminen ja elinympäristön laatu.....	11
4.1	Elinvoimainen ja houkutteleva kaupunkiseutu	11
5	Seudun elinvoimaisuus.....	12
5.1	Turun MAL-kaupunkiseutu osana Etelä-Suomen kestävää asunto- ja työmarkkina-aluetta	12
6	Muut sopimuksen toteuttamisen kannalta tärkeät valtion toimenpiteet	15
7	Voimassaolo.....	16
8	Sopimuksen seuranta	17
	MBT-avtal för Åbo stadsregion 2024–2035.....	18
	Sopimuksen allekirjoitukset.....	33

Turun kaupunkiseudun MAL-sopimus 2024–2035

1 Yleiset asiat

1.1 Sopijaosapuolet

Valtio: Ympäristöministeriö, liikenne- ja viestintäministeriö, työ- ja elinkeinoministeriö, valtiovarainministeriö, Väylävirasto, Liikenne- ja viestintävirasto, Varsinais-Suomen elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus (ELY-keskus), Asumisen rahoitus- ja kehittämiskeskus (ARA).

Turun MAL-kaupunkiseudun kunnat: Aura, Kaarina, Lieto, Masku, Mynämäki, Naantali, Nousiainen, Paimio, Parainen, Raisio, Rusko, Sauvo ja Turku

Kuntayhtymät: Varsinais-Suomen liitto on osallistunut sopimuksen valmisteluun ja neuvotteluihin.

Sopijaosapuolet sitoutuvat yhdessä edistämään sopimuksen tavoitteiden ja toimenpiteiden toteutumista. Sopimus on luonteeltaan aiesopimus.

1.2 Sopimuksen tarkoitus ja tavoitteet

Maankäytön, asumisen ja liikenteen sopimus (jäljempänä MAL-sopimus) perustuu Turun MAL-kaupunkiseudun 13 kunnan ja valtion yhteiseen tahtotilaan seudun kehittämisestä. Sopimuksessa vahvistetaan kuntien keskinäistä yhteistyötä ja suunnitteluyhteistyön jatkuvuutta, kumppanuutta seudun kuntien ja valtion välillä sekä osapuolten yhteistä sitoutumista seudun kehittämistä koskeviin tavoitteisiin ja niiden edellyttämiin toimenpiteisiin. Sopimuksen tarkoitus on varautua pitkäjänteiseen kehitykseen.

Sopimuksen toimenpiteet luovat edellytyksiä seudullisesti tarvetta vastaavalle monipuoliselle asuntotontti-tarjonnalle ja asuntotuotannolle sekä liikennejärjestelmän ja -investointien ja maankäytön paremmalle yhteensovittamiselle. MAL-sopimuksella edistetään Turun MAL-kaupunkiseudun kestävästä kasvua kehittämällä valtion ja kuntien yhteistyönä kestävästä yhdyskuntarakennetusta ja liikennejärjestelmästä ilmastomuutoksen hillitsemiseksi, elinkeinoelämän elinvoimaisuutta, liikenneturvallisuutta, liikennejärjestelmän digitalisointia sekä tarpeita vastaavaa asuntokaavoitusta ja -tuotantoa. Tavoitteena on torjua segregatiota ja asunnottomuutta sekä edistää asuinalueiden monimuotoisuutta ja alueiden asuntokannan monipuolisuutta.

Sopimuksessa on kuvattu tavoitetilat vuodelle 2035, kehityspolut ja tarvittavat toimenpiteet vuosille 2024–2027 tavoitteisiin pääsemiseksi. Sopimus päivitetään neljän vuoden välein. Sopimukseen on sisällytetty keskeisimmät ja vaikuttavimmat maankäyttöä, asumista ja liikennejärjestelmän kehittämistä koskevat tavoitteet ja toimenpiteet, jotka edellyttävät kuntien keskinäistä tai kuntien ja valtion yhteistyötä. Sopimuksen toteutumisen kannalta on tärkeää, että myös kuntien ja valtion muut kehittämistoimet tukevat sopimuksen tavoitteiden toteutumista.

1.3 Sopimuksen lähtökohdat

Turun kaupunkiseudun MAL-sopimuksen 2024–2035 keskeisiä lähtökohtia ovat:

- Kansainväliset ilmastopuhtaus
- Euroopan vihreän kehityksen ohjelma
- Pääministeri Petteri Orpon hallituksen ohjelma 20.6.2023
- Kansallinen energia- ja ilmastostrategia ja ilmastolain suunnittelujärjestelmä (pitkän aikavälin ilmastosuunnitelma, sopeutumisstrategia, keskipitkän aikavälin ilmastosuunnitelma, maankäyttösektorin ilmastosuunnitelma)
- Valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet

- Valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma (Liikenne 12 -suunnitelma)
- Liikenneturvallisuusstrategia 2022-2026
- Seurantakatsaus MAL-sopimusten vaikuttavuudesta
- Turun kaupunkiseudun MAL-sopimus 2020-2031
- Seudun ja kuntien selvitykset, suunnitelmat, strategiat ja tavoitteet

MAL-sopimuksen toimenpiteillä konkretisoidaan Turun kaupunkiseudun rakennemallin 2035, seudullisen liikennejärjestelmäsuunnitelman ja kansallisten ilmastotavoitteiden toteuttamista. Lähtökohtana ovat li- säksi Varsinais-Suomen maakuntakaava, ja sen mukaisesti koko maakunnan liikennejärjestelmän sovittami- nen Turun MAL-kaupunkiseutuun (erityisesti Länsiradan ja sen jatkoysteysien osalta), sekä kuntien ajanta- saistetut oikeusvaikutteiset kaavat ja kuntien ilmastostrategiat.

2 Seudullisen suunnittelun ja tietopohjan kehittäminen

Tavoitetila 2035+

Maankäyttöä, asumista ja liikkumista koskevat tavoitteet, prosessit ja suunnitelmat kytkeytyvät saumatto- masti toisiinsa ja edistävät yhdyskuntarakenteen ja liikennejärjestelmän kestävä kehitystä. Maankäytön, asumisen ja liikennejärjestelmän suunnittelu on organisoitua, resursoitua, jatkuvaa ja koko ajan kehittyvää. Yhteistyössä jaetaan tilanne- ja tulevaisuudenkuva. Yhteistyö parantaa suunnittelutyön resurssitehokkuutta ja tietopohjaista päätöksentekoa. Tietopohja on yhteistä ja suunnittelu nojaa säännöllisesti päivittyvään ajantasaiseen tietoon. Suunnittelun käytössä on reaaliaikaista dataa ja laadukkaita työkaluja tiedon hyödyn- tämiseen.

Kehityspolku tavoitetilan saavuttamiseksi

Turun MAL-kaupunkiseudulla jatketaan seudullista maankäytön, asumisen ja liikennejärjestelmän yhteen- sovittavaa suunnitteluyhteistyötä yhdistäen maankäytön, asumisen ja liikennejärjestelmän seudullinen suunnittelu. Seudulliselle suunnitteluyhteistyölle varataan riittävät ja kyllin pysyvät resurssit.

Turun MAL-kaupunkiseudun kuntien, maakunnan liiton ja valtion yhteistyöllä sekä samansuuntaisilla tavoit- teilla ja toimenpiteillä varmistetaan, että kaupunkiseudullinen, maakunnallinen ja valtakunnallinen suunnit- telu on yhdensuuntaista ja vaikuttavaa. Kaupunkiseudun kehittämisessä vältetään seudun yhteisen edun kannalta haitallista kuntien osaprojektointia.

Kaupunkiseudun suunnittelun tietopohjaa, vaikutustenarviointia, hallinnon tasojen välistä vuorovaikutusta ja yhteismitallista seuranta kehitetään valtion, maakunnan liiton ja MAL-kaupunkiseudun kuntien yhteis- työnä. MAL-sopimuksen vaikuttavuutta seurataan valtakunnallisesti ja tietopohjaista päätöksentekoa kehi- tetään.

Turun MAL-kaupunkiseudun kunnat ylläpitävät yhteistä ajantasaista tilannekuvaa, johon sisällytetään il- miöpohjaista tulevaisuuden tarkastelua. Suunnittelua tehdään tilannekuvan pohjalta. Seutu pitää seudul- lista suunnittelua ajan tasalla tilannekuvien ja ilmiötasoisien vaikuttavuuden perusteella. Suunnitelmien toi- meenpanoa edistetään yhteistyössä. MAL-sopimukseen liittyvät valtion prosessit ovat vuorovaikutteisia ja edistävät pitkäjänteisen kehitysnäkymän muodostumista.

Toimenpiteet vuosille 2024–2027

1. Kunnat päivittävät Turun MAL-kaupunkiseudun rakennemallin ja liikennejärjestelmäsuunnitelman kaupunkiseutusunnitelmaksi, jonka pohjalta ohjelmoidaan maakuntakaavan ja yleiskaavojen tule- vat päivitykset.

2. Kunnat varmistavat, että seudun liikennejärjestelmäsuunnitelma laaditaan Euroopan laajuisia liikenneverkkoja (TEN-T) koskevan asetuksen mukaisesti kestävästä kaupunkiliikenteen suunnitelmaksi (sustainable urban mobility plan, SUMP) vuoden 2027 loppuun mennessä.
3. Seudun liikennejärjestelmäsuunnittelussa hyödynnetään Liikenne- ja viestintäviraston opasta alueellisten liikennejärjestelmäsuunnitelmien vaikutusten arvioinnista.
4. Kunnat noudattavat uusissa suunnitteluvaiheissa Liikenne- ja viestintäviraston kaupunkirakenteiden hankkeiden arviointiohjetta.
5. Valtio ja Turun MAL-kaupunkiseutu kehittävät yhteistyössä valtakunnallista MAL-sopimusten vaikuttavuuden ja rahoituksen seuranta. Kehittämisessä huomioidaan TEN-T-asetuksen täytäntöönpanoasetus mm. tietojen toimittamisesta Euroopan komissiolle.
6. Valtio toteuttaa valtakunnallisen henkilöliikennetutkimuksen vuonna 2025 ja mahdollistaa seutujen osallistumisen tutkimukseen. Seudun kunnat osallistuvat kansalliseen henkilöliikennetutkimukseen ja vastaavat seutua koskevan osuuden rahoituksesta.

3 Kestävä ja vähäpäästöinen yhdyskuntarakenne ja liikennejärjestelmä

Tavoitetila 2035+

Kaikissa taajamissa on viihtyisät ja vetovoimaiset jalankulku- ja pyöräilyolosuhteet. Maankäyttöä on suunnattu kävely-, pyöräily- ja joukkoliikenneväyhyksille alueiden ominaispiirteitä vahvistamalla. Seudun yhdyskuntarakenne on tiivistynyt ja eheytyntä. Kansallisen energia- ja ilmastostrategian (2016) mukaisesti henkilöautosuoritteiden kasvu on kääntynyt laskuun (kaupunkiseuduilla) vuoteen 2027 mennessä, ja kävelyn, pyöräilyn ja joukkoliikenteen matkamäärät ovat kasvaneet merkittävästi. Kestävien kulkutapojen osuus matkoista ja liikennesuoritteesta Turun MAL-kaupunkiseudulla kasvaa aiempia sopimuskausia nopeammin. Vuonna 2035 kestävien kulkutapojen osuus seudulla tehdystä matkoista on 55 % (vuonna 2021 seudun joukkoliikenteen, kävelyn ja pyöräilyn osuus matkoista 38 % ja suoritteesta 19 %, lähde: HLT 2021).

Kestävät liikkumismuodot ovat kilpailukykyisiä ja ne luovat houkuttelevan vaihtoehdon yksityisautoilulle. Liikenteen digitalisaatiota, palvelullistumista ja yhteiskäyttöä on hyödynnetty ja automatisaation käyttöön otolle on valmiudet. Puhtaiden käyttövoimien jakeluverkko on laajentunut ja vähäpäästöisten ajoneuvojen osuus on kasvanut merkittävästi.

3.1 Viihtyisät ja vetovoimaiset jalankulku- ja pyöräilyolosuhteet

Kehityspolku tavoitetilan saavuttamiseksi

Kunnat painottavat maankäytön suunnittelussa ja toteutuksessa maakuntakaavan kaupunki-/taajamatoimintojen kehittämisen kohdealueiden kehittämistä ja täydennysrakentamista. Kaupunkiseudun yhdyskuntarakennetta tiivistetään ohjaamalla asumista, työpaikkoja ja palveluja kävely- ja pyöräilyväyhyksille sekä joukkoliikenneväyhykselle alueiden ominaispiirteet huomioiden. Maankäyttöä ja palveluverkkoa kehitetään tasapainoisesti lähipalveluiden turvaamiseksi. Kaupunkiseudun vetovoimaisuutta parannetaan tarjoamalla riittävästi monipuolisia asumismahdollisuuksia erilaisissa ympäristöissä.

Kestävien kulkutapojen kulkumuoto-osuutta pyritään kasvattamaan edistämällä kävelyn ja pyöräilyn edellytyksiä sekä parantamalla kaupunkiympäristöjä jalankulku- ja pyöräilyystävällisemmiksi. Seudun pyöräilyn

pääreittien laatutasoa parannetaan. Huolehditaan siitä, että asuin- ja työpaikka-alueille sekä tärkeille virkistysalueille toteutetaan toimivat jalankulku- ja pyöräily-yhteydet. Kunnat panostavat jalankulkuvyöhykkeillä ympäristön laatuun tavoitteenaan eri ihmisryhmät huomioivat, johdonmukaiset, turvalliset ja helposti hahmotettavat väylät ja niihin liittyvä viihtyisä rakennettu ympäristö. Lähiympäristön laadulla tuetaan kestäviä liikkumisvalintoja. Kunnat sitoutuvat omassa toimivallassaan oleviin toimiin, joilla ne edistävät Turun MAL-kaupunkiseudun liikennejärjestelmän toimivuutta, turvallisuutta ja kestävyyttä.

Toimenpiteet vuosille 2024–2027

7. Kunnat suuntaavat vähintään 85 % uusien asemakaavojen asuinkerrosalasta maakuntakaavan kaupunki-/taajamatoimintojen kehittämisen kohdealueille.
8. Kestävällä yhdyskuntarakenteen ja ympäristön yksityiskohtaisella suunnittelulla luodaan puitteet maakunnan ja kuntien ilmastotavoitteiden (Varsinais-Suomen ilmastotiekartta 2030) toteutumiselle ja varaudutaan ilmastomuutoksen tuomiin muutoksiin. Kunnissa hyödynnetään ilmastovaikutusten arviointivälineitä kaavoitus- ja sopimusprosesseissa. Viherrakenteilla ja hulevesiratkaisuilla torjutaan sään ääri-ilmiöiden, pidentyvien hellejaksojen ja kasvavien sademäärien vaikutuksia sekä ehkäistään Saaristomereen ja Itämereen huuhtoutuvia ravinteita, roskia ja epäpuhtauksia.
9. Palveluiden kestävä ja monipuolinen saavutettavuus on kaupunkiseudun suunnittelun lähtökohta. Kunnat edistävät palvelujen ja työpaikkojen säilymistä ja lisäämistä jalankulku- ja pyöräilyvyöhykkeillä sekä joukkoliikenteen solmukohdissa mm. maankäytön suunnittelun keinoin. Tavoitteena on, että osuus kaupunkiseudun asukkaista, jotka asuvat enintään 500 metrin päässä päivittäistavakaupasta, kasvaa vuosien 2024–2027 aikana. Lisäksi kunnat varmistavat, että sijainniltaan hyvin saavutettavilla alueilla on tarjolla riittävästi päiväkotia ja koulutontteja sekä Varsinais-Suomen hyvinvointialueen palveluille sopivia tontteja. Kunnat pyrkivät edistämään yhdessä muiden toimijoiden kanssa suunnittelussa tarvittavien palvelutietorajapintojen ajantasaisuutta ja virheettömyyttä (PTV).
10. Kunnat parantavat kävelyn ja pyöräilyn huomioimista kaikessa suunnittelussa ja toteutuksessa. Kunnat toteuttavat kaupunkiseudun liikennejärjestelmäsuunnitelmaa ja kuntien omia toimenpideohjelmia kulkumuototavoitteen saavuttamiseksi sekä toteuttavat seuraavia kävelyn ja pyöräilyn toimenpiteitä osana jatkuvaa liikennejärjestelmätyötä yhteistyössä ELY-keskuksen, Varsinais-Suomen liiton ja muiden toimijoiden kanssa:
 - a. Kunnat ottavat jalankulkuympäristön sujuvuuden, viihtyisyyden ja esteettömyyden huomioon kaikessa keskusta- ja asuinalueiden sekä joukkoliikenteen solmukohtien suunnittelussa. Kunnat ja valtio minimoivat kävely-ympäristöjen estevaikutuksia. Erityistä huomiota kiinnitetään aiemmin kussakin kunnassa määritettyihin priorisoitaviin kävelyn kehittämisalueisiin.
 - b. Jalankulun ja pyöräiliikenteen turvallisuutta parannetaan toteuttamalla liikenneturvallisuus-suunnitelmia sekä Turun MAL-kaupunkiseudun liikennejärjestelmäsuunnitelmien mukaisia toimenpiteitä ja huolehtimalla aktiivisesta liikenneturvallisuustyöstä kunnissa. Jalankulun ja pyöräiliikenteen väylät erotetaan toisistaan, kun se on tarkoituksenmukaista ja mahdollista. Liikennejärjestelmätyöryhmässä määritellään toimenpiteet, joilla sähköpotkulaudat ja muut mikroliikkumuodot saadaan turvallisiksi osaksi liikennejärjestelmää.
 - c. Liikkumisympäristön terveellisyys huomioidaan jalankulun ja pyöräiliikenteen yhteyksien suunnittelussa. Moottoriajoneuvoliikenteen meluvaikutukset huomioidaan suunnittelussa, ja nopeuksia lasketaan keskusta-alueilla tarvittaessa ja toteutetaan nopeusrajoituksia tukevaa ympäristöä. Lisäksi melua torjutaan rakentamalla tarvittavia melusuojuuksia, kun se on mahdollista. Uusien jkp-väylien sijainnin määrittelyssä otetaan huomioon melun ja pokaasujen välttäminen esim. sijoittamalla väyliä viihtyisään luonnonympäristöön luonnon monimuotoisuus huomioon ottaen tai muutoin vähäliikenteisille alueille.

- d. Kunnat ja ELY-keskus jatkavat yhteistyössä pyöräliikenteen pääreittien puuttuvien osuuk-sien ja nykyisten pääreittien parantamisen suunnittelua ja toteuttamista sekä pyöräliiken-teen pääreittien opastussuunnitelman toimeenpanoa. Kunnat ja ELY-keskus parantavat tal-vipyöräilyn edellytyksiä erikseen sovittavilla pääverkon osilla. Suunnittelua tehdään liiken-nejärjestelmätyössä 2023 määritellyn pyöräliikenteen seudullisen tavoiteverkon ja sen ta-voitelevyeyksien ohjaamana.
 - e. Kunnat varmistavat asemakaavamääräyksillä ja/tai rakennusjärjestyksellä, että kaikkien uu-sien rakennushankkeiden, pyöräpysäköintimahdollisuudet ovat nykytarpeiden mukaisia. Kunnat edistävät laadukasta ja kaupunkiseudulla laaditun pyöräpysäköinnin ohjeistuksen mukaista pyöräpysäköintiä erityisesti suurilla työpaikoilla sekä joukkoliikenteen pysäkeillä ja solmukohdissa.
 - f. Kunnat, ELY-keskus ja Väylävirasto kehittävät jalankulku- ja pyöräilymäärien sähköistä seu-rantaa vertailukelpoisen ja riittävän kattavan tiedon saamiseksi.
11. Turun MAL-kaupunkiseudun kunnat voivat hakea valtionavustusta kävelyn ja pyöräliikenteen olo-suhteiden parantamiseen kunnan katuverkolla. Traficom toteuttaa valtionavustushaun ja myöntää rahoituksen.

3.2 Palveleva joukkoliikennekaupunki

Kehityspolku tavoitetilan saavuttamiseksi

Tehokkaasti toimivien joukkoliikennekäytävien vahvistamiseksi asumista, työpaikkoja ja palveluja ohjataan joukkoliikennevyöhykkeille. Joukkoliikennejärjestelmää kehitetään monipuolisemmaksi matkustajan näkö-kulma vahvasti huomioiden. Joukkoliikenteen kulkutapaosuutta pyritään kasvattamaan koko seudulla pa-rantamalla joukkoliikenteen palvelutasoa ja kilpailukykyä henkilöautoliikenteeseen verrattuna. Seudun ja valtion tavoitteena on edistää pitkäjänteisesti liikenteen digitalisaatiota ja kestävien matkaketjujen kehitty-mistä seudulla.

Toimenpiteet vuosille 2024–2027

- 12. Kunnat vahvistavat joukkoliikennekaupunkia koko MAL-kaupunkiseudulla kohdentamalla kasvua ja palveluja asemanseuduille ja vaikuttavimmille joukkoliikennevyöhykkeillä oleville taajamatoiminto-jen alueille (raide- ja bussiliikenteeseen tukeutuvat alueet sekä maakuntakaavan kaupunkikehittä-misen kohdealueet). Tavoitteena on, että osuus MAL-kaupunkiseudun asukkaista, jotka asuvat enintään 500 metrin etäisyydellä säännöllisen liikenteen joukkoliikenteen pysäkestä, kasvaa vuosien 2024–2027 aikana. Sujuvat joukkoliikennejärjestelyt otetaan lähtökohdaksi liikenne- ja maankäyttö-suunnitelmissa ja palvelujen sijoittumisessa.
- 13. Valtio sitoutuu selvittämään mahdollisuutta hankkia VR:n IC-liikennettä välillä Turku-Raisio-Naan-tali. Selvitys tehdään seudun ja VR:n laatiman liikennesuunnitelman, kustannusarvion ja seudun alustavan maksusitoumuksen perusteella. Valtio tekee mahdollisesta liikennehankinnasta erillisen päätöksen. Lähijunaliikenteen käynnistämisessä edetään vaiheittain. Yhteisrahoitteisuus on lähtö-kohtana alueellisen junaliikenteen suunnittelussa, kehittämisessä ja toteuttamisessa. Valtio ja seu-dun kunnat luovat tietopohjan vuosien 2024 ja 2025 aikana seudun junaliikenteen palvelutarpeista ja näiden kustannuksista (palvelut, kalusto ja infra). Valtio tekee lähtökohtaiset linjaukset hankitta-vista palveluista sekä niihin liittyvistä infrainvestoinneista 2024-2025. Seudun kunnat sopivat lähiju-naliikenteen kustannusjako-osuudet ennen valtion linjauksia palveluhankinnoista.

14. Sopimuskauden aikana Turun Raitiotie Oy laatii toteutussuunnitelman raitiotien 1. vaiheesta ja Turun kaupunki käsittelee raitiotien investointipäätöksen. Turun raitioteiden suunnittelun avustamisesta 4,5 miljoonalla eurolla (korkeintaan 30 % suunnittelukustannuksista) on tehty valtionavustus-päätös v. 2022, jossa on sitouduttu yleissuunnitelman ja toteutussuunnitelmien laadintaan liittyvien kustannusten avustamiseen. Avustusrahoitusta on käyttämättä vielä n. 4,3 miljoonaa euroa. Turun kaupunki sitoutuu raitiotien suunnittelussa käyttämään ensisijaisesti jo olemassa olevan avustusrahoituksen. Valtio sitoutuu tarvittaessa uudelleen budjetoimaan rahoituksen, joka on vanhenemassa sopimuskauden aikana.

Lisäksi Valtio (Liikenne- ja viestintävirasto Traficom) osallistuu loppuihin raitiotien suunnittelukustannuksiin sekä joukkoliikennekäytävän toteuttamista edistäviin rakennuskustannuksiin (esim. Turun Tuomiokirkkosillan peruskorjaus), enintään 30 %:n osuudella ja maksimissaan 10 miljoonalla eurolla. Avustus myönnetään toteutuneisiin raitiotien suunnittelukustannuksiin sekä Turun kaupungille joukkoliikennekäytävän rakentamiseen välittömästi liittyviin kustannuksiin, kun kohteet ovat tarkemmin selvillä. Mikäli avustukseen soveltuvia kohteita ei ole määritelty 12/2025 mennessä, kohdistetaan rahoitus valtion väyläverkon pieniin yhteisrahoitteisiin parantamishankkeisiin Turun MAL-kaupunkiseudulla.¹

Turun kaupungin tehtyä päätöksen hankkeen toteutuksesta valtio tekee erillisen päätöksen osallistumisesta seuraavalla MAL-kaudella Turun pikaraitiotien rakentamiseen muiden raitiotiehankkeiden kanssa linjassa olevalla rahoitusosuudella.

15. Valtio avustaa Turun seudun julkisen henkilöliikenteen palveluita vuosina 2024–2027 yhteensä 6,87 miljoonalla eurolla. Valtionavustuksen edellytyksenä on, että MAL-kaupunkiseutu toteuttaa tässä sopimuksessa esitettyjä joukkoliikennejärjestelmän kehittämistoimenpiteitä.

Kunnat tavoittelevat joukkoliikenteen palvelutason kehittämistä ja matkustajamäärien lisäämistä seuraavilla kehittämistoimenpiteillä:

- a. Kunnat toteuttavat runkobussilinjaston ensimmäisen vaiheen vuodesta 2025 alkaen, minkä yhteydessä uusitaan reitit ja vuorovälit. Toteutetaan joukkoliikennekaistoja ja muita sujuvoittamistoimenpiteitä sekä jatketaan joukkoliikenteen valoetuuksien toteuttamista runkolinjoilla ja tarvittaessa muilla joukkoliikenteelle tärkeillä tie- ja katujaksoilla. Selvitetään mm. data-analysointien avulla tärkeimmät sujuvoittamiskohteet. Föli ja Föli-kunnat kehittävät joukkoliikennettä myös runkolinjaston ulkopuolella.
- b. Lisätään ruuhka-aikoihin nopeita vuoroja Turku–Naantali-osuudelle sekä liitetään Naantalin satama osaksi seudullista joukkoliikennettä.
- c. Huolehditaan Kupittaa alueen kytkemisestä koko kaupunkiseudun joukkoliikenteeseen ja pitkämatkaiseen kaukoliikenteeseen.
- d. Föli jatkaa liikennöintikilpailutuksissa menettelyä, jossa puhtaasta kalustosta annetaan lisäpisteitä. Lisäksi edellytetään, että vuonna 2029 kaikki kalusto on hiilineutraalia.

¹ Valtion väyläverkon pienten yhteisrahoitteisten parantamishankkeiden tulee käynnistyä vuoden 2028 loppuun mennessä ja niiden toteutus voi jatkua vuodelle 2029. Näillä yhteisrahoitteisilla hankkeilla edistetään liikenneturvallisuutta, kestävää liikkumista ja yhdyskuntarakennetta sekä muita MAL-sopimuksen tavoitteita. Rahoitusta voidaan kohdentaa valtion maanteiden ja rautateiden parantamisinvestointien suunnitteluun ja toteuttamiseen sekä valtion liikenneväylien yhteydessä olevien liityntäpysäköintialueiden suunnitteluun ja toteuttamiseen. Kuntien rahoitusosuuksia voidaan käyttää myös näiden valtion väylähankkeiden toteuttamisen edellyttämiin katujärjestelyihin. Edistettävistä hankkeista sovitaan jatkuvassa liikennejärjestelmätyössä seudun kuntien, Väyläviraston ja ELY-keskuksen yhteistyönä osana MAL-sopimuksen toimeenpanoa.

- e. Föli kehittää lipputuotevalikoimaa, yritysysteistyötä, digitaalisia palvelujaan ja reaaliaikaista matkustajainformaatiota. Valtio ja kunnat laajentavat Fölin ja ELY:n lippujen yhteensopivuutta (vaihtomahdollisuus) siten, että yhteensopiva kausilippu on käytössä kaikilla reiteillä vuoteen 2027 mennessä.
 - f. Föli panostaa kohderyhmäkohtaiseen markkinointiin ja kohdennettuun tiedotukseen esimerkiksi häiriötilanteissa.
16. Liityntäpysäköintiä (pyörä- ja autopysäköinti) sekä liityntäpysäköintiin liittyviä palveluja (mm. lausumamahdollisuuksia) kehitetään erityisesti rautatie- ja linja-autoasemilla (mm. matkakeskus), satamissa, keskeisimmillä lautta- ja yhteysalusrannoilla, runkoliikenteen/ELY-liikenteen/kaukoliikenteen keskeisillä solmupysäkeillä sekä seuturunkolinjojen päissä, taajamakeskustoissa ja muissa solmupisteissä. Valitaan kehityskohteet ja toteutetaan niitä vaiheittain osana kaupunkiseudun liikennejärjestelmätystä.
 17. Kunnat ja valtio kehittävät asema-alueita liikenteen solmupisteenä matkaketju- sekä matkustajapalveluiden näkökulmasta. Toimenpiteitä tehtäessä huomioidaan läpileikkaavasti asemien esteettömyyden ja saavutettavuuden parantaminen esimerkiksi asemien opastukseen ja talvikunnossapitoon liittyen ja niillä toteutetaan osaltaan kansallista esteettömyysvisiota. Asemanseutujen kehittämisessä huomioidaan pitkämatkaisen bussiliikenteen tilatarpeet sekä muiden liikkumispalveluiden tilatarpeet (liityntäpysäköinti, yhteiskäyttöautot- ja pyörät, taksipalvelut, mikroliikkumisen palvelut).
 18. Kunnat sitoutuvat yhteistyöhön valtion liikennehallinnon sekä muiden MAL-seutujen kanssa yhteentoimivien toimintamallien ja ratkaisuiden kehittämiseksi digitaalisen liikennetiedon hallinnoimiseksi ja jakamiseksi. Yhteistyössä määritellään olennaiset liikennetiedot sekä laaditaan suunnitelma siitä, miten tietoja kerätään ja jaetaan kansalliseen yhteyspisteeseen. Suunnitelman tulee varmistaa käytettyjen toimintamallien, keräystapojen ja tietojärjestelmien yhteensopivuus sekä alan sääntelyn mukaisten standardien käyttö. Valtio mahdollistaa avoimen yhteistyöfoorumin, jonka kautta kuntasektorin toimijat pyritään kytkemään tiiviimmin mukaan liikenteen digitaalisen toimintaympäristön kehittämiseen. Yhteistyössä hyödynnetään MAL-seuduilla jo laadittuja selvityksiä. Kunnat toimittavat jo keräämäänsä katuverkkojen liikennetietoa kansalliseen yhteyspisteeseen alan sääntelyn edellyttämässä standardimuodossa.
 19. Kunnat varmistavat, että liikenteen digitalisaatio ja automaation mahdollistamat uudet liikkumis- ja kuljetustavat otetaan huomioon kaavoituksessa, liikennesuunnittelussa ja katutilojen suunnittelussa. Valtio selvittää digitalisaation ja automatisaation mahdollistamien uusien liikkumis- ja kuljetustapojen huomioimista katutilojen suunnittelussa yhdyskuntarakentamislain valmistelun yhteydessä.
 20. Turku edistää liikenneturvallisuutta ja liikenteen päästöjen vähentämistä älyliikenteen ratkaisulla sekä edistää ITS-direktiivin mukaisen autonomisen liikenteen vaatimuksia. Föli edistää älyliikenteen hankkeita ja selvittää runkobussijärjestelmää tukevan älykkään syöttöliikenteen edellytyksiä.
 21. Kunnat toteuttavat seudun automaation tiekartan toimenpiteitä.

3.3 Kestävä autoliikenne ja sujuvat elinkeinoelämän kuljetukset

Kehityspolku tavoitetilan saavuttamiseksi

Tie- ja katuverkon kehittämistoimilla varmistetaan ensisijaisesti runkoväylien, satamayhteyksien ja muiden tavaraliikenteen pääreittien toimivuus sekä joukkoliikenteen sujuvuus. Kestävän autoliikenteen ja elinkei-

noelämän kuljetusten toimintaedellytyksiä tukevia tarpeita huomioidaan 12 vuoden aikajänteellä valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman valmistelussa ja toimeenpanossa. Kestävän liikkumisen huomioiminen tulee olla keskeisessä roolissa myös tie- ja katuhankeiden suunnittelussa ja toteuttamisessa sekä niihin liittyvässä maankäytön suunnittelussa.

Kaupunkialueiden lähijakelun sujuvuutta pyritään edistämään ensisijaisesti jakeluliikennettä koskevia kaistaratkaisuja selvittämällä ja keskustan palvelujen edellytyksenä olevien riittävien purkupaikkojen varmistamisella. Uusia vähäpäästöisen kaupunkilogistiikan toimintatapoja kehitetään yhteistyössä kuntien ja yritysten kesken. Kaupunkiseudun liikenteen hallinnan yhteistyötä ja yhteisiä toimintaperiaatteita lisätään.

Uusien, puhtaiden energialähteiden lataus- ja jakeluverkostoja laajennetaan kaupunkiseudulla. Raskaan liikenteen osalta keskitytään ensin riittävien levähdysalueiden toteuttamiseen, minkä yhteydessä pyritään lisäämään levähdyspaikoille jakeluinfraa. Kunnat varaavat tarvittavat alueet raskaan liikenteen levähdysalueille ja jakeluinfralle.

Toimenpiteet vuosille 2024-2027

22. Kunnat kehittävät Turun vetovastuulla liikenteen reaaliaikaisen liikenne- ja liikkumisnäköymän toiminnallisuuksia siten, että liikkumisnäköymään saadaan lisää seudullisia datalähteitä palvelemaan asukkaiden liikkumisvalintoja.
23. Kunnat tukevat uusiutuviin energialähteisiin siirtymistä pysäköintipolitiikallaan. Lisätään pysäköinnin digitaalisia palveluja, joiden avulla pyritään edistämään kestäviä matkaketjuja ja vähentämään pysäköintipaikan etsimisestä aiheutuvia päästöjä sekä lisäämään liityntäpysäköintiä.
24. Turun laatimaa sähkölatauksen yleissuunnitelmaa laajennetaan koko MAL-kaupunkiseudun alueelle. Yleissuunnitelma koskee sähköautojen ja muiden ladattavien ajoneuvojen latausmahdollisuuksia yleisillä alueilla, ja sen tarkoitus on tukea julkisten ja yksityisten toimijoiden yhteistyötä latausinfraan rakentamisessa sekä vauhdittaa MAL-kaupunkiseudun latausverkon kehittymistä. Kunnat kehittävät määränpäälatausta hallinnassaan olevilla pysäköintipaikoilla, kuten liikuntapaikkojen ja liityntäpysäköintien yhteydessä. Kunnat kehittävät kadunvarsilatauksen edellytyksiä kysynnän mukaisesti.
25. Kunnat selvittävät edellytykset toteuttaa yhteiskäyttöistä latausinfraa paikallisliikenteen linja-autovarikoiden yhteyteen.
26. Kunnat huomioivat sähkö- ja vedyn yleisesti saatavilla olevien tieliikenteen jakeluasemien rakentamisen tarpeen maankäytön suunnittelussa.
27. Kunnat kehittävät uusia toimintatapoja vähäpäästöisen kaupunkilogistiikan edistämiseen yhteistyössä alan yritysten kanssa. Kiinnitetään huomiota myös koko toimitusketjun sujuvoittamiseen ja keskusta-alueiden turvallisuuteen esim. edistämällä yöjakelun mahdollisuuksia, varmistamalla jake-luajoneuvoille tarvittavat lastaus- ja purkupaikat sekä selvittämällä jakeluliikenteen sallimista joukkoliikennekaistoilla jakelun sujuvoittamiseksi. Valtio edistää kuntien välistä tiedonvaihtoa jake-luinfraan kehittämisestä.
28. Kunnat kehittävät liikenteen hallintaa, mikä käsittää mm. tapahtumien aikaista liikenteen ohjausta ja tiedottamista, tie- ja katutöiden aikaisia liikennejärjestelyjä ja liikkumisen ohjausta sekä älykästä valo-ohjausta. Digitaalisten tietovarantojen tavoitetilan muodostaminen palvelee osaltaan liikenteen hallinnan kehittämistä.

4 Asuminen ja elinympäristön laatu

Tavoitetila 2035+

Kaupunkiseutu on vetovoimainen ja tarjoaa monipuolisia asumismahdollisuuksia erilaisissa ympäristöissä kysyntää vastaavasti. Asunnottomuutta ei esiinny Turun MAL-kaupunkiseudulla. MAL-kaupunkiseudulle on rakennettu noin 42 000 uutta asuntoa. Asuntotuotanto on monipuolista ja vastaa asukkaiden tarpeisiin. Asuntotuotanto on keskittynyt erityisesti kävely-, pyöräily- ja joukkoliikennevyöhykkeille. Asuntotuotanto on vahvistanut myös sosiaalista kestävyttä. Seudullisen viherrakenteen jatkuvuus sekä viher- ja virkistysalueiden hyvä saavutettavuus on turvattu. Vähähiilisten rakennusten osuus on kasvanut.

4.1 Elinvoimainen ja houkutteleva kaupunkiseutu

Kehityspolku tavoitetilan saavuttamiseksi

Kunnat varmistavat kaavavarantoa siten, että asetetut asuntotuotantotavoitteet ovat mahdollisia saavuttaa. Vähintään 85 % uusien asemakaavojen asuinkerrosalasta suunnataan maakuntakaavan kaupunki-/taajamatoimintojen kehittämisen kohdealueille ja monipuolinen asuntotuotanto vastaa erilaisten asukkaiden tarpeisiin. Kohtuuhintaista asuntotuotantoa toteutetaan MAL-kaupunkiseudulla yhteisvastuullisesti. Valtio tukee MAL-kaupunkiseudun kohtuuhintaista asuntotuotantoa. Erityistä huomiota kiinnitetään sosiaalisesti kestäväan kaupunkikehitykseen, jossa huomioidaan mm. muuttoliikkeen, väestön ikääntymisen, yksin-asuvien määrän lisääntymisen sekä asunnottomuuden vaikutukset. Rakennetun ympäristön viihtyisyyteen panostetaan varmistamalla elinympäristöjen monimuotoisuus ja laatu sekä uusilla alueilla että täydennysrakennuskohteissa. Laadukkaiden viheralueiden saavutettavuus paranee ja erilaiset kulttuuriympäristöt huomioidaan alueiden käytön suunnittelussa. Rakentamisen vähähiilisyyttä edistetään monin keinoin ja rakennetussa ympäristössä varaudutaan ilmastonmuutoksen vaikutuksiin.

Toimenpiteet vuosille 2024-2027

29. MAL-kaupunkiseudun kuntien tavoitteena on mahdollistaa vuosina 2024–2027 yhteensä noin 14 000 asunnon rakentaminen suhdannetilanne huomioiden.
30. Kunnat varmistavat asemakaavoituksessa viiden vuoden asuntotuotannon tarvetta vastaavan tonttitarjonnan kävely-, pyöräily-, ja joukkoliikennevyöhykkeillä.
31. Kunnat huolehtivat maapolitiikassa ja asemakaavoituksessa siitä, että asuntotuotannon käynnistämisen edellytykset turvataan huomioiden rakentamisen kustannuskehitys ja kilpailu. Kunnat raportoivat asuntotuotannon käynnistymistä vauhdittavat toimet osana vuosittaista MAL-seurantaa.
32. Valtio kohdentaa valtion tukemaa asuntotuotantoa Turun MAL-kaupunkiseudun kuntien keskusta-alueille ja vaikuttavimmille taajamatoimintojen alueille.
33. Ydinkaupunkiseudun kunnat (Kaarina, Lieto, Naantali, Raisio, Turku) päivittävät kuntien yhteiset valtion tukeman asuntotuotannon enimmäistonttihinnat sopimuskaudella 2024-2027 tarpeen mukaan.
34. Kunnat päivittävät Turun kaupunkiseudun asunto- ja maapoliittisen ohjelman vuosille 2026–2029 sisältäen seudun asuntotuotantomäärät ja jakaumat. Kohtuuhintaisen asumisen osalta huomioidaan myös kuntaomisteisten vuokratilayhtiöiden oma kohtuuhintainen vuokra-asuntotuotanto. Lisäksi ohjelmassa huomioidaan asumisen laatuksymykset (mm. asuinympäristö, asuntojen koko ja monipuolisuus).
35. Kunnat kiinnittävät huomiota asuinalueiden tasapainoiseen kehitykseen.

36. Rakennemallissa/kaupunkiseutusuunnitelmassa tarkennetaan MAL-kaupunkiseudun viherrakenne ottaen huomioon biodiversiteetti- ja ennallistamistavoitteet. Kunnat huolehtivat kaavoissaan viher- rakenteen jatkuvuudesta kuntarajojen yli. Tavoitteena on, että lähiluonnon saavutettavuus on hyvällä tasolla. Kunnat pyrkivät kasvattamaan niiden alueiden osuutta, joilta on enintään 300 metriä vähintään 1,5 hehtaarin kokoiselle viheralueelle.
37. Kunnat hyödyntävät uusilla kaava-alueilla, erityisesti palvelu-, työpaikka- ja teollisuusalueilla, aurinkoenergiaa, maalämpöä ja muita innovatiivisia energiaratkaisuja rinnan keskitettyjen energiaratkaisujen kanssa (kokonaisvaltaiseen hyöty- ja vaikutusarviointiin perustuen).
38. Kuntien tavoitteena on kasvattaa puurunkoisten ja muiden vähähiilisten rakennusten osuutta.

5 Seudun elinvoimaisuus

Tavoitetila 2035+

Etelä-Suomen yhtenäinen asunto- ja työmarkkina-alue kytkeytyy entistä vahvemmin (Euroopan unionin TEN-T) eurooppalaiseen liikennekäytävään, ja Varsinais-Suomi on vahvistunut Suomen ja muun Euroopan välisenä sujuvan liikenteen voimakkaasti kasvavana solmukohtana. Valtakunnallista liikennejärjestelmää on kehitetty Liikenne 12 -suunnitelman mukaisesti. Kansainväliset, alueelliset ja paikalliset liikenneyhteydet ovat toimivia. MAL-kaupunkiseudun valtakunnallinen ja kansainvälinen saavutettavuus on varmistettu sekä henkilö- että tavaraliikenteen osalta. Yhteydet Turun ja Naantalin satamiin ja säännöllinen meriliikenne Ruotsiin ja muualle Eurooppaan ovat lähtökohta alueen elinkeinoelämälle ja turvaavat koko maan huolto- varmuuden myös kriisiaikoina. Eurooppalaisten liikennekäytävien radoille ja teille työssäkäynnin ja kestävien liikkumismuotojen sekä kuljetusten edistämiseksi asetettavat palvelutasotavoitteet on saavutettu. Saaristo on viihtyisä ja houkutteleva sekä helposti matkailijoiden saavutettavissa.

5.1 Turun MAL-kaupunkiseutu osana Etelä-Suomen kestävää asunto- ja työmarkkina-aluetta

Kehityspolku tavoitetilan saavuttamiseksi

Elinkeinoelämän toimintaedellytykset turvataan parantamalla MAL-kaupunkiseudun sisäistä ja ulkoista saavutettavuutta kaikin liikennemuodoin. Satamayhteyksiä kehitetään meriliikenteen kasvun ja huoltovarmuuden edellyttämällä tavalla. Tavaraliikenteen osalta kehityspolku on kirjattu tarkemmin kohtaan 3.3. Merkittävät yritysalueet huomioidaan liikennesuunnittelussa. Kytkeytyvän ja kestävän asunto- ja työmarkkina-alueen kehittäminen on jatkuvaa ja erityishuomiota kiinnitetään asemanseutuihin. Saaristomatkaa edistetään parantamalla kohteiden saavutettavuutta sekä turvaamalla kehittämisedellytyksiä saariston alueella.

Turun MAL-kaupunkiseudun saavutettavuutta muista maakuntakeskuksista parannetaan ja elinkeinoelämän ja työssäkäynnin kannalta merkittäviä yhteyksiä kehitetään. Keskimääräiset matka-ajat lyhenevät niiden kaupunkien väleillä, joilla on merkittävää pendelöintiä tai muuta matkustamista. Varmistetaan, että eri alueet ovat saavutettavissa kohtuullisessa ajassa jollain kulkumuodolla tai niiden yhdistelmällä. Turun MAL-kaupunkiseudun saavutettavuutta ja kestävän asunto- ja työmarkkina-alueen kehittymistä tukevat tarpeet 12 vuoden aikajänteellä mm. raitieliikenteen ja raitiotieverkoston kehittämisen osalta huomioidaan valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman valmistelussa ja toimeenpanossa.

Toimenpiteet vuosille 2024-2027

39. Valtio ja kunnat pyrkivät saamaan tie- ja ratahankkeille täysimääräisesti Euroopan unionin CEF-rahoitusta tai mahdollisia muita saatavilla olevia taloudellisia tukia ja avustuksia. Investoinneille myönnetyt tuet ja avustukset vähentävät sopimusosapuolten kustannuksia toteutussopimuksissa määriteltyjen jako-osuuksien mukaisesti.

40. Raideyhteyksien kehittämishankkeet:

- I. Turku, Raisio ja Kaarina ratkaisevat pidemmän aikavälin osallistumisensa raitiotiehankkeen seudullista jatkoa koskeviin toimenpiteisiin MAL-sopimuksen seuraavan päivityksen yhteydessä. Ks. toimenpide 14.
- II. Turun satamaa kehitetään mahdollistamalla uudet liikennejärjestelyt ja toteuttamalla vanhan ratayhteyden korvaava uusi henkilöraide yhteisterminaalihankkeen yhteydessä. Uudesta henkilöraiteesta on valmistunut hankeselvitys, jonka mukaan hankkeen suunnittelun ja toteutuksen arvioitu kokonaiskustannus on 16 milj. euroa. Kustannusarviota on korotettu tästä erillisellä 2 milj. euron kustannusnousuvarauksella. Hankkeen ratasuunnitelma laaditaan ja hanke toteutetaan sopimuskauden aikana valtion ja Turun kaupungin yhteishankkeena siten, että valtion osuus on enintään 11 milj. euroa ja Turun kaupungin osuus enintään 7 milj. euroa. Hankkeesta laaditaan erilliset suunnittelu- ja toteutussopimukset osapuolten kesken.

41. Tieverkon kehittämishankkeet (kustannukset maku=145 , 2020=100):

- I. E18 Turun kehätien kehittäminen Raision keskustassa. Turun kehätie on yksi Suomen tärkeimmistä päätie- ja satamayhteyksistä ja se kuuluu Euroopan laajuiseen TEN-T-liikennekäytävään, jonka osalta Suomi on sitoutunut toteuttamaan sen EU:n vaatimaan laatutasoon vuoteen 2030 mennessä. Valtio rahoittaa hanketta MAL-sopimuksen rahoituksella 45 milj. eurolla ja Raision kaupunki 16,5 milj. eurolla, kuitenkin enintään 20 milj. eurolla. Muiden osapuolten kustannukset ovat arviolta n. 25 milj. euroa (Fintraffic Oy n. 15 milj. ja johtojen ja laitteiden omistajat n. 10 milj. euroa). Valtio rahoittaa lopun osuuden (enintään 145milj. euroa) hankkeen 235 milj. euron kokonaiskustannuksista osana muuta hallitusohjelman investointiohjelmaa. Mikäli kustannukset hankkeessa alittuvat, vähennetään Raision kaupungin osuutta aiemmin tiesuunnitelmavaiheessa sovittuun 16,5 milj. euroon asti ja siitä alaspäin tämän sopimuksen kustannusjakoa vastaavasti. Hankkeesta laaditaan erillinen toteutussopimus osapuolten kesken. Valtion rahoituksen ehtona hankkeelle on tämän sopimuksen syntyminen.

Valtio ja Raisio hakevat tiehankkeelle täysimääräisesti Euroopan unionin CEF-rahoitusta, mikäli tähän tarkoitukseen sopiva hakuohjelma avautuu vielä CEF-tukikaudella 2024-2027, tai mahdollisia muita saatavilla olevia taloudellisia tukia ja avustuksia. Investoinneille myönnetyt tuet ja avustukset vähentävät sopimusosapuolten kustannuksia sopimuksessa määriteltyjen jako-osuuksien mukaisesti.

- II. Mt 180 kehittäminen välillä Kurkela–Kuusisto. Hankkeella turvataan valtakunnallisesti merkittävän teollisten tuotteiden kuljetusreitien toimivuus, seudullisen tieyhteyden sujuvuus ja turvallisuus sekä tuetaan Kaarinan kaupungin yhdyskuntarakenteen ja maankäytön kehittämistä. Valtio rahoittaa hanketta MAL-sopimuksen rahoituksella 12 milj. eurolla ja Kaarinan kaupunki 6,2 milj. eurolla, kuitenkin enintään 10 milj. eurolla. Valtio rahoittaa lopun osuuden (enintään 91,2 milj. euroa) hankkeen 113,2 milj. euron kokonaiskustannuksista osana muuta hallitusohjelman investointiohjelmaa. Mikäli kustannukset hankkeessa alittuvat, vähennetään Kaarinan kaupungin osuutta aiemmin tiesuunnitelmavaiheessa sovittuun 6,2 milj. euroon asti ja siitä alaspäin tämän sopimuksen kustannusjakoa vastaavasti. Hankkeesta laaditaan erillinen toteutussopimus osapuolten kesken. Valtion rahoituksen ehtona hankkeelle on tämän sopimuksen syntyminen.

42. Turun kaupunki jatkaa yhteistyössä valtion kanssa seudullisen matkakeskuksen suunnittelua ja kehittämistä. Selvitetään junaliikenteen tarvitsemien asemapalveluiden valtakunnallinen järjestämis-malli.
43. Esiselvitys VAK-ratapihan vaihtoehtoisista paikoista Varsinais-Suomessa on valmistunut. Kunnat sel-vittävät VAK-ratapihan tulevan sijaintipaikan MAL-sopimuskauden 2024-2027 aikana. VAK-ratapi-han mahdollinen siirto edellyttää turvallisuus- ja riskienhallintaselvitystä.
44. Raskaan liikenteen taukopaikkojen ja jakeluinfran toteuttamista seurataan ja edistetään mahdolli-suuksien mukaan kaupunkiseudun liikennejärjestelmätyössä.
45. Kunnat varautuvat maankäytön suunnittelussa varaamaan tarvittavat alueet raskaan liikenteen tar-vitsemille tauko- ja pysäköintialueille sekä raskaan ajoneuvokaluston latauskentille sekä sähkön, kaasun ja vedyn jakeluasemien rakentamistarpeelle. Kunnat mahdollistavat maankäytössä, että vuoteen 2025 mennessä seudulla on vähintään 1 alue raskaan kaluston sähkön latausasemalle ja valmistautuvat siihen, että vuoteen 2030 mennessä on rakennettu 1 alue vedyn tankkausaseman tarpeisiin. Lisäksi kunnat varmistavat, että seudulta löytyy vähintään kaksi aluetta nesteytetyn me-taanin jakelun tarpeisiin. Sähkön jakeluverkon kapasiteetin osalta raskaalle liikenteelle osoitetta-villa alueilla huomioidaan, että AFIR-asetuksen mukaisesti vuoden 2025 loppuun mennessä lataus-pisteiden yhteenlaskettu antoteho tulee olla vähintään 900 kilowattia ja vuoden 2030 loppuun mennessä 1 800 kilowattia.

Latauskapasiteetin riittävyys selvitetään palveluverkon suunnittelussa. Kunnat kannustavat yrityksiä hakemaan EU:n CEF-tukea raskaan liikenteen julkisen latausinfraan rakentamiseen.

46. Turun kaupunki edistää yhteistyössä valtion kanssa Itäharjun ja Kupittaaan yhdistävän Kupittaaan kär-jen joukkoliikenneyhteyden toteuttamista. Valtion osuus koko hankkeesta on enintään 10 miljoonaa euroa. Valtio (Väylävirasto) toteuttaa yhteyden Kupittaaan asemalaiturilta joukkoliikennekan-nelle (kustannusarvio 1,6 milj. euroa) ja osallistuu liityntäpysäköinnin rahoitukseen voimassa ole-vien valtion kustannusjakoperiaatteiden mukaisesti (arvio valtionosuudesta 1,65 milj. euroa). Liityn-täpysäköinnin valtionrahoituksen ehtona on, että kaupunki varmistaa niiden paikkojen, joiden kus-tannuksiin valtio osallistuu, pysyvän liityntäpysäköintikäytössä vähintään seuraavat 30 vuotta. Val-tio (Traficom) sitoutuu Turku-Helsinki radan ylittävän joukkoliikennekannen rakentamiskustannuk-siin enintään 30 %:n osuudella (arvio rahoitusosuudesta 6,75 milj. euroa). Avustus myönnetään Tu-run kaupungille joukkoliikennekannen suunnitteluun ja rakentamiseen välittömästi liittyviin kustan-nuksiin. Rahoitus myönnetään, kun kustannukset ja niiden jakautuminen ovat tarkentuneet. Ensisi-jaisesti rahoitus kohdistetaan asemalaituriyhteyksiin ja liityntäpysäköintiin, loput 10 milj. euron enimmäismäärästä joukkoliikennekannen avustuksiin. Hankkeen kautta alueesta kehitetään merkit-tävä liikenteen solmukohta, jossa yhdistyvät niin Länsiradan kuin myös raitiotien ja runkobussilin-jaston joukkoliikennevirrat.
47. Valtio ja kunnat toteuttavat Saariston Pienen Rengastien sekä Saariston Rengastien kehittämisselvi-tyksissä mainittuja sekä muilla matkailureiteillä tunnistettuja pyöräilyolosuhteiden parantamista koskevia toimenpiteitä sopimuskauden aikana.
48. Valtio ja kunnat kehittävät matkailupalveluiden saavutettavuutta erityisesti kestävillä kulkutavoilla. Parannetaan myös digitaalisten matkaketjupalveluiden löydettävyyttä ja saavutettavuutta, esi-merkkinä yhteysalusten aikataulut.
49. Kunnat edistävät lentoliikenteen toimintaedellytyksiä parantamalla lentoaseman joukkoliikenteen matkaketjuja ja tavaraliikenteen saavutettavuutta sekä saattamalla Turun kaupungin ja Ruskon kunnan alueille sijoittuva lentoaseman lähialueen osayleiskaava valmiiksi.

6 Muut sopimuksen toteuttamisen kannalta tärkeät valtion toimenpiteet

Alueidenkäytön lainsäädäntöä uudistetaan pääministeri Petteri Orpon hallituksen ohjelman mukaisesti. Tämä koskee alueidenkäyttölakia, yhdyskuntakehittämislakia ja yhdyskuntarakentamislakia.

Pitkäaikaisasunnottomuuden poistamisen ohjelma laaditaan pääministeri Petteri Orpon hallituksen ohjelman mukaisesti. Pitkäaikaisasunnottomuusohjelman puitteissa tuetaan hankkeita, joilla vähennetään asunnottomuutta ja kehitetään ohjelmakaupunkien ja hyvinvointialueiden yhteistyötä.

Energia- ja ilmastostrategia ja Keskipitkän aikavälin ilmastosuunnitelma KAISU päivitetään hallitusohjelman mukaisesti.

Valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma valmistellaan vuosille 2025-2036.

Markkinaehtoisen henkilöjuni liikenteen markkinat avataan tosiasialliselle kilpailulle pääministeri Petteri Orpon hallitusohjelman mukaisesti. Henkilöjuni liikenteen kilpailua lisätään mahdollistamalla kunnille, kuntayhtymille ja alueille ostoliikenteen järjestäminen.

Valtion maaomaisuuden luovuttamista kaupunkien ja kuntien kehitettäväksi selvitetään vuoden 2026 loppuun mennessä Valtion kiinteistöasioiden neuvottelukunnassa yhteistyössä kaupunkien ja kuntien kanssa.

Valmisteltavassa kansallisessa ennallistamissuunnitelmassa määritellään kansalliset keinot EU:n ennallistamisasetuksen tavoitteiden saavuttamiseksi sekä kaupunkivihreän ja puuston latvuspeitteisyyden tyydyttävä taso.

Sopimuksellisen kaupunkipolitiikan osana ja sen toteuttamiseksi kaupunkien roolia vahvistetaan Petteri Orpon hallituksen ohjelman mukaisesti. MAL-sopimusten lisäksi kumppanuusperusteista yhteistyötä tehdään Helsingin, Espoo, Vantaa, Tampereen, Turun ja Oulun kaupunkien kanssa strategisessa yhteistyöallianssissa sekä Jyväskylä, Lahden ja Kuopion kanssa elinvoimakumppanuuksilla. Lisäksi valtio toimeenpanee yliopisto-, yliopisto-keskus- ja pääkaupunkiseudun kaupunkien kanssa innovaatiotoimintaa vahvistavia ekosysteemisopimuksia (2021-2027). Sopimuksen toimenpiteillä voidaan soveltuvin osin täydentää ja tukea kaupunkiseudun MAL-sopimuksen elinvoimatavoitteita.

Valtio kehittää valtakunnallista liikennejärjestelmää Liikenne 12 -suunnitelman mukaisesti. Valtion väyläverkon kehittämisessä huomioidaan mm. eurooppalaisten liikennekäytävien vaatimukset TEN-T-asetuksen mukaisesti. Turun MAL-kaupunkiseudun prioriteetit valtakunnallisen liikennejärjestelmän kehittämisessä ovat:

Raideyhteyksien kehittämishankkeet

- I. Länsirata-hanketta edistetään hallitusohjelman kirjausten mukaisesti yhteistyössä hankeyhtiön osapuolten kesken.
- II. Turku–Uusikaupunki-radan perusparantaminen. Parannetaan turvallisuutta ja lisätään liikenteen sujuvuutta toteuttamalla Turun ja Uudenkaupungin välisen radan perusparannus.
- III. Naantalin radan perusparannus ja sähköistys. TEN-T liikennekäytävään kuuluva Naantalin satama kytketään vahvemmin liikennejärjestelmään toteuttamalla Naantalin radan perusparannus ja sähköistys, ml. Naantalin ja Raision seisakkeet.

- IV. Toijalan radan tasoristeysten poistot (ml. Vanhan Tampereentien tasoristeys: alustava kustannusennuste (YS) silta 6 M€, katu järjestelyt 4,2 M€, MAKU 129,2 (2015=100)). Parannetaan turvallisuutta ja lisätään liikenteen sujuvuutta toteuttamalla Toijalan radan tasoristeysten poistot.

Tieverkon kehittämishankkeet (kustannukset maku=145, 2020=100):

- I. E18 Turun kehätien kehittäminen välillä Raisio–Naantali. Turun kehätie on yksi Suomen tärkeimmistä päätie- ja satamayhteyksistä ja se kuuluu Euroopan laajuiseen TEN-T-liikennekäytävään, jonka osalta Suomi on sitoutunut toteuttamaan sen EU:n vaatimaan laatutasoon vuoteen 2030 mennessä. Raisio–Naantali-osuuden toteutus (269 M€).
- II. Vt 9 Turku–Tampere-yhteysvälin kehittäminen ja turvallisuuden parantaminen pääväylätoiseksi. Lieto–Aura leveäkaistatien 4-kaistaistuksen (67 M€), Auran eritasoliittymän (39 M€) ja ohituskaistaparien toteuttaminen (Kuuskoski–Jalkala MAL-alueella 24,2 M€, kaikki ohituskaistat yht. 54,8 M€).
- III. Vt 10 (Turku–Hämeenlinna) kehittäminen Liedossa. Nykyisen linjauksen parantaminen tarvittaessa pienillä toimenpiteillä. Vt 10 kääntämisen vt:lle 9 yleissuunnittelu ja YVA. (arvio suunnittelukustannuksista 1,0 M€)
- IV. Vt 8 Turku–Pori-yhteysvälin kehittäminen välillä Nousiainen–Mynämäki pääväylän toimivuuden ja turvallisuuden parantamiseksi. Yleissuunnitelman ja YVAn laadinta.(arvio suunnittelukustannuksista 1,7 M€)
- V. Vt 8 ja Raisiontien Kuloisten risteys sillan uusiminen tiejärjestelyineen (19 M€, valtion osuus arviolta 2,8 M€).
- VI. Seudullisten pyöräteiden kehittämisohjelman mukaiset hankkeet
 - a. Mt 180 jkp-tie Prosvik-Nauvo, Parainen
 - b. Mt 189 jkp-tie Särkänalmi - Poikko ja Kurala - Rymättylän kirkon vanhatie, Naantali
 - c. Mt 12254 Hujalantien ja mt 12262 Päälistönmäentie-Walininkuja jkp-tie, Rusko

7 Voimassaolo

Tämä sopimus on voimassa 13.12.2024 – 31.12.2035. Sopimus päivitetään 2027–2028 siten, että tämän sopimuksen tavoitetilä ja toimenpidepolku tarkistetaan ja täsmennetään suhteessa kansainvälisiin, kansallisiin ja seudullisiin tavoitteisiin. Samalla sovitaan vuosille 2028–2031 ajoittuvista konkreettisista toimenpiteistä, joilla edistetään tavoitetilojen toteutumista. Liikenteen toimenpiteiden lähtökohtana on Liikenne 12-suunnitelma vuosille 2025–2036. Konkreettisia toimenpiteitä valittaessa otetaan huomioon tämän sopimuksen toteutuminen ja toimien vaikuttavuus. Valtio-osapuolten sitoutuminen sopimukseen määritellään valtioneuvoston periaatepäätöksellä, jossa linjataan valtion tahtotila ja tuki julkisen talouden suunnitelman ja talousarvioiden puitteissa. Valtion rahoitustoimenpiteet edellyttävät eduskunnan päätöstä. Valtion ehtona tähän sopimukseen sitoutumiselle ja siihen sisältyvien rahoitustoimenpiteiden toteuttamiselle on, että seudun kunnat ovat omalta osaltaan toteuttaneet sopimukseen sisältyvät ja kuntien toimivallassa olevat toimenpiteet. Seudun kuntien sitoutuminen sopimukseen edellyttää vastaavasti, että valtio on toteuttanut sopimuksessa sovitut toimenpiteet.

8 Sopimuksen seuranta

Seurattaviin asioihin kuuluvat vähintään tässä sopimuksessa sovittujen toimenpiteiden sekä siinä esitettyjen määrällisten ja laadullisten tavoitteiden toteutuminen. Seutu vastaa seurantatiedon tuottamisesta ja seurantareportin valmistelusta. Seurantareportti käsitellään vuosittain sopimusosapuolten yhteisessä seurantakokouksessa ja seurantareportti hyväksytään yhteisesti. Seurantakokousten tarkoituksena on tukea sopimusten toteutumista. Sopimusten vaikuttavuutta seurataan valtakunnallisesti kahden vuoden välein.

MBT-avtal för Åbo stadsregion 2024–2035

1 Allmänna

1.1 Avtalsparter

Staten: Miljöministeriet, kommunikationsministeriet, arbets- och näringsministeriet, finansministeriet, Trafikledsverket, Transport- och kommunikationsverket, Närings-, trafik- och miljöcentralen (NTM-centralen) i Egentliga Finland, Finansierings- och utvecklingscentralen för boendet (ARA).

Kommuner i Åbo MBT-stadsregion: Aura, Lundo, Masko, Mynämäki, Nousis, Nådendal, Pargas, Pemar, Reso, Rusko, Sagu, S:t Karins och Åbo.

Samkommuner: Egentliga Finlands förbund har deltagit i beredningen av avtalet och i förhandlingarna.

Avtalsparterna förbinder sig till att gemensamt främja genomförandet av målen och åtgärderna i avtalet. Avtalet är till sin natur ett intentionsavtal.

1.2 Avtalets syfte och mål

Avtalet om markanvändning, boende och trafik (nedan MBT-avtalet) grundar sig en gemensam vision hos 13 kommuner i Åbo MBT-stadsregion och staten att utveckla regionen. I avtalet stärks samarbetet mellan kommunerna och kontinuiteten i planeringssamarbetet, partnerskapet mellan kommunerna i regionen och staten samt parternas gemensamma engagemang i målen för utvecklingen av regionen och de åtgärder som dessa förutsätter. Syftet med avtalet är att förbereda sig på en långsiktig utveckling.

Åtgärderna i avtalet skapar förutsättningar för ett mångsidigt utbud av bostadstomter och bostadsproduktion som motsvarar det regionala behovet samt för en bättre samordning av trafiksystemet, trafikinvesteringarna och markanvändningen. Genom MBT-avtalet främjas hållbar tillväxt i Åbo MBT-stadsregion genom att staten och kommunerna samarbetar för att utveckla en hållbar samhällsstruktur och ett hållbart trafiksystem för att stävja klimatförändringen samt utveckla näringslivets livskraft, trafiksäkerheten, digitaliseringen av trafiksystemet samt bostadsplanläggning och bostadsproduktion som motsvarar behoven. Målet är att motverka segregation och bostadslöshet samt bidra till mångfald i bostadsområdena och ett mångsidigt bostadsbestånd i regionerna.

I avtalet beskrivs visionerna för 2035 samt utvecklingsvägar och nödvändiga åtgärder för att uppnå målen för 2024–2027. Avtalet uppdateras vart fjärde år. I avtalet ingår de viktigaste och mest verkningsfulla målen och åtgärderna för markanvändning, boende och utveckling av trafiksystemet som förutsätter samarbete mellan kommunerna eller mellan kommunerna och staten. Med tanke på genomförandet av avtalet är det viktigt att även kommunernas och statens övriga utvecklingsåtgärder stöder uppnåendet av målen i avtalet.

1.3 Utgångspunkter för avtalet

De centrala utgångspunkterna för MBT-avtalet för Åbo stadsregion 2024–2035 är:

- Internationella klimatavtal
- Den europeiska gröna given
- Regeringsprogrammet för statsminister Petteri Orpos regering 20.6.2023
- Den nationella energi- och klimatstrategin och planeringssystemet för klimatlagen (den långsiktiga klimatplanen, anpassningsplanen, den klimatpolitiska planen på medellång sikt, klimatplanen för markanvändningssektorn)

- De riksomfattande målen för områdesanvändningen
- Den riksomfattande trafiksystemplanen (Trafik 12-planen)
- Trafiksäkerhetsstrategin 2022–2026
- Uppföljningsöversikten av MBT-avtalens effektivitet
- MBT-avtalet för Åbo stadsregion 2020–2031
- Regionens och kommunernas utredningar, planer, strategier och mål

Genom åtgärderna i MBT-konventionen konkretiseras genomförandet av strukturmodellen för Åbo stadsregion 2035, den regionala trafiksystemplanen och de nationella klimatmålen. Utgångspunkten är därtill Egentliga Finlands landskapsplan och i enlighet med den anpassningen av hela landskapets trafiksystem till Åbo MBT-stadsregion (särskilt Västbanan och dess fortsatta förbindelser) samt kommunernas uppdaterade planer med rättsverkningar och kommunernas klimatstrategier.

2 Utveckling av den regionala planeringen och kunskapsunderlaget

Vision 2035+

Målen, processerna och planerna som gäller markanvändning, boende och trafik är sömlöst kopplade till varandra och främjar en hållbar utveckling av samhällsstrukturen och trafiksystemet. Planeringen av markanvändningen, boendet och trafiksystemet är organiserad, resurserad, kontinuerlig och utvecklas hela tiden. I samarbetet delar man läges- och framtidsbild. Samarbetet förbättrar planeringsarbetets resurseffektivitet och det kunskapsbaserade beslutsfattandet. Informationsunderlaget är gemensamt och planeringen stöder sig på aktuell information som uppdateras regelbundet. Planeringen använder realtidsdata och högklassiga verktyg för att utnyttja informationen.

Utvecklingsväg för att uppnå visionen

I Åbo MBT-stadsregion fortsätter det regionala planeringssamarbetet som samordnar markanvändningen, boendet och trafiksystemet genom att kombinera den regionala planeringen av markanvändningen, boendet och trafiksystemet. För det regionala planeringssamarbetet reserveras tillräckliga och tillräckligt bestående resurser.

Genom samarbete mellan kommunerna i MBT-stadsregionen, landskapsförbundet och staten samt genom liknande mål och åtgärder säkerställer man att planeringen i stadsregionerna, på landskapsnivå och på riksnivå är likriktad och effektiv. I utvecklingen av stadsregionen undviks deloptimering av kommunerna som är skadlig med tanke på regionens gemensamma intresse.

Informationsunderlaget för planeringen av stadsregionen, konsekvensbedömningen, växelverkan mellan förvaltningsnivåerna och den jämförbara uppföljningen utvecklas i samarbete mellan staten, landskapsförbundet och kommunerna i MBT-stadsregionen. Effekterna av MBT-avtalet följs upp nationellt och det kunskapsbaserade beslutsfattandet utvecklas.

Kommunerna i Åbo stadsregion upprätthåller en gemensam aktuell lägesbild som inkluderar fenomenbaserad granskning av framtiden. Planeringen görs utifrån lägesbilderna. Regionen håller den regionala planeringen uppdaterad utifrån lägesbilderna och effektiviteten på fenomennivå. Genomförandet av planerna främjas genom samarbete. Statens processer i anslutning till MBT-avtalen är interaktiva och främjar uppkomsten av ett långsiktigt utvecklingsperspektiv.

Åtgärder för åren 2024–2027

1. Kommunerna uppdaterar strukturmodellen och trafiksystemplanen för MBT-stadsregionen till en stadsregionplan, utifrån vilken kommande uppdateringar av landskapsplanen och generalplanerna planeras.
2. Kommunerna säkerställer att regionens trafiksystemplan utarbetas i enlighet med förordningen om utveckling av ett transeuropeiskt transportnätverk (TEN-T) som en plan för hållbar stadstrafik (sustainable urban mobility plan, SUMP) före utgången av 2027.
3. I regionens trafiksystemplanering utnyttjas Transport- och kommunikationsverkets handbok om konsekvensbedömning av regionala trafiksystemplaner.
4. I de nya planeringsfaserna följer kommunerna Transport- och kommunikationsverkets anvisning för projektbedömning av stadsspår.
5. Staten och MBT-stadsregionen samarbetar för att utveckla den riksomfattande uppföljningen av effekterna och finansieringen av MBT-avtalen. I utvecklingen beaktas TEN-T-förordningens genomförandeförordning bland annat i fråga om lämnande av uppgifter till Europeiska kommissionen.
6. Staten genomför en riksomfattande persontrafikundersökning 2025 och gör det möjligt för regionerna att delta i undersökningen. Kommunerna i regionen deltar i den nationella persontrafikundersökningen och ansvarar för finansieringen av den del som gäller regionen.

3 Hållbar och utsläppssnål samhällsstruktur och trafiksystem

Vision 2035+

Alla tätorter är trivsamma och attraktiva för gång och cykling. Markanvändningen har riktats till gång-, cykel- och kollektivtrafikzonerna genom att stärka områdenas särdrag. Regionens samhällsstruktur har komprimerats och blivit enhetligare. Enligt den nationella energi- och klimatstrategin (2016) har ökningen av personbilar börjat avta (i stadsregionerna) fram till 2027, och antalet resor som genomförs till fots, på cykel eller med kollektivtrafik har ökat betydligt. Andelen hållbara färdssätt av resorna och trafikarbetet i Åbo stadsregion ökar snabbare än under tidigare avtalsperioder. År 2035 är andelen hållbara färdssätt 55 procent av resorna i regionen (år 2021 står kollektivtrafiken, gång- och cykeltrafiken för 38 procent av resorna och 19 procent av trafikarbetet, källa: Persontrafikundersökningen 2021).

Hållbara färdssätt är konkurrenskraftiga och skapar ett attraktivt alternativ till privatbilism. Digitaliseringen, tjänstefieringen och sam användningen av transporter har utnyttjats och det finns beredskap att ta i bruk automatisering. Distributionsnätet för rena drivkrafter har utvidgats och andelen utsläppssnåla fordon har ökat avsevärt.

3.1 Trivsamma och attraktiva gång- och cykelförhållanden

Utvecklingsväg för att uppnå visionen

I planeringen och genomförandet av markanvändningen betonar kommunerna utveckling och kompletteringsbyggande i målområdena för utvecklingen av stads-/tätortsfunktionerna i landskapsplanen. Stadsregionens samhällsstruktur intensifieras genom att styra boendet, arbetsplatserna och tjänsterna till gång- och

cykelzonerna samt till kollektivtrafikzonen med beaktande av områdenas särdrag. Parterna utvecklar markanvändningen på ett balanserat sätt för att trygga närservicen. Stadsregionens dragningskraft förbättras genom att erbjuda tillräckligt med mångsidiga boendemöjligheter i olika miljöer.

Man strävar efter att öka andelen hållbara färdssätt genom att främja förutsättningarna för gång och cykling samt förbättra stadsmiljöerna så att de blir mer fotgängar- och cykelvänliga. Kvalitetsnivån på regionens huvudleder för cykling förbättras. Man ser till att fungerande gång- och cykelförbindelser byggs till områden med bostäder och arbetsplatser samt till viktiga rekreationsområden. Kommunerna satsar på miljöns kvalitet i fotgängarzonerna i syfte att skapa leder som är konsekventa, säkra och lättöverskådliga och som beaktar olika människogrupper samt en trivsam byggd miljö i anslutning till dem. En bra närmiljö stöder hållbara mobilitetsval. Kommunerna förbinder sig till åtgärder inom sina egna befogenheter genom vilka de främjar trafiksystemets funktion, säkerhet och hållbarhet i Åbo MBT-stadsregion.

Åtgärder för åren 2024–2027

7. Kommunerna riktar minst 85 procent av bostadsvåningsytan i de nya detaljplanerna till målområdena för utvecklingen av stads-/tätortsfunktionerna i landskapsplanen.
8. Genom detaljerad planering av en hållbar samhällsstruktur och miljö skapar man ramar för genomförandet av landskapets och kommunernas klimatmål (Egentliga Finlands klimatfärdplan 2030) och förbereder sig på de förändringar som klimatförändringen medför. Kommunerna utnyttjar bedömningsinstrument för klimatkonsekvenserna i planläggnings- och avtalsprocesserna. Genom grönskulpturer och dagvattenlösningar bekämpar man effekterna av extrema väderfenomen, längre värmeböljor och växande nederbörds mängder samt förebygger att näringsämnen, skräp och föroreningar sköljs ut i Skärgårdshavet och Östersjön.
9. Hållbar och mångsidig tillgång till tjänster är utgångspunkten för planeringen av stadsregionen. Kommunerna främjar bevarandet och ökningen av tjänster och arbetsplatser i gång- och cykelzonerna samt vid kollektivtrafikens knutpunkter bland annat genom planering av markanvändningen. Målet är att andelen invånare i stadsregionen som bor på högst 500 meters avstånd från dagligvaruhandel ska öka under 2024–2027. Dessutom säkerställer kommunerna att det i områden med bra läge finns tillräckligt med tomter för daghem och skolor samt tomter som lämpar sig för tjänster som ordnas av Egentliga Finlands välfärdsområde. Kommunerna strävar efter att tillsammans med andra aktörer arbeta för att de servicegränssnitt som behövs i planeringen är aktuella och felfria (SDL).
10. Kommunerna förbättrar beaktandet av gång och cykling i all planering och allt genomförande. Kommunerna genomför stadsregionens trafiksystemplan och kommunernas egna åtgärdsprogram för att uppnå färdmedelsmålet. Dessutom genomför de följande åtgärder för gång och cykling som en del av det kontinuerliga trafiksystemarbetet i samarbete med NTM-centralen, Egentliga Finlands förbund och andra aktörer:
 - a. Kommunerna beaktar gångmiljöns smidighet, trivsel och tillgänglighet i all planering av centrum- och bostadsområden samt kollektivtrafikens knutpunkter. Kommunerna och staten minimerar gångmiljöernas hindrande effekter. Särskild uppmärksamhet fästs vid de utvecklingsområden för gång som tidigare fastställts i respektive kommun och som ska prioriteras.
 - b. Gång- och cykeltrafikens säkerhet förbättras genom att genomföra trafiksäkerhetsplaner samt åtgärder enligt trafiksystemplanerna för MBT-stadsregionen och genom att sörja för ett aktivt trafiksäkerhetsarbete i kommunerna. Gång- och cykellederna åtskiljs från varandra när det är ändamålsenligt och möjligt. I trafiksystemarbetsgruppen fastställs åtgärder för att göra elsparkcyklar och andra former av mikromobilitet till en säker del av trafiksystemet.

- c. En hälsosam trafikmiljö beaktas i planeringen av gång- och cykelförbindelser. Motorfordonstrafikens bullereffekter beaktas i planeringen. Hastigheterna sänks vid behov i centrumområdena och man skapar en miljö som stöder hastighetsbegränsningarna. Dessutom bekämpas buller genom att bygga nödvändiga bullerskydd när det är möjligt. Vid fastställandet av placeringen av nya gång- och cykellederna beaktas undvikandet av buller och avgaser till exempel genom att placera lederna i en trivsamt naturmiljö med beaktande av naturens mångfald eller i annan lågtrafikerad miljö.
 - d. Kommunerna och NTM-centralen fortsätter samarbetet med planeringen och genomförandet av förbättringen av de avsnitt som saknas på huvudlederna för cykeltrafik och de nuvarande huvudlederna samt verkställandet av planen för skyltning på huvudlederna för cykeltrafik. Kommunerna och NTM-centralen förbättrar förutsättningarna för vintercykling i separat överenskomna delar av huvudnätet. Planeringen görs utifrån det regionala målnätverket för cykeltrafiken och dess målbredd som fastställts i trafiksystemarbetet 2023.
 - e. Kommunerna säkerställer genom detaljplanebestämmelser och/eller byggnadsordning att cykelparkeringsmöjligheterna vid alla nya byggprojekt motsvarar de nuvarande behoven. Kommunerna främjar högklassig cykelparkering enligt anvisningarna för cykelparkering i stadsregionen särskilt på stora arbetsplatser samt vid kollektivtrafikens hållplatser och knutpunkter.
 - f. Kommunerna, NTM-centralen och Trafikledsverket utvecklar den elektroniska uppföljningen av antalet fotgängare och cyklister för att få jämförbar och tillräckligt omfattande information.
11. Kommunerna i Åbo MBT-stadsregion kan ansöka om statsunderstöd för att förbättra förhållandena för gång- och cykeltrafiken i kommunens gatunät. Traficom genomför ansökan om statsunderstöd och beviljar finansiering.

3.2 Betjänande kollektivtrafikstad

Utvecklingsväg för att uppnå visionen

För att stärka effektiva kollektivtrafikkorridorer hänvisas boende, arbetsplatser och tjänster till kollektivtrafikzonerna. Kollektivtrafiksystemet utvecklas så att det blir mångsidigare och i stor grad beaktar resenärens perspektiv. Man strävar efter att öka kollektivtrafikens andel av färdställen i hela regionen genom att förbättra kollektivtrafikens servicenivå och konkurrenskraft jämfört med personbilstrafiken. Regionen och staten har som mål att långsiktigt främja digitaliseringen av trafiken och utvecklingen av hållbara resekedjor i regionen.

Åtgärder för åren 2024–2027

- 12. Kommunerna stärker kollektivtrafikstaden i hela MBT-stadsregionen genom att rikta tillväxt och tjänster till områdena kring stationer och de mest betydelsefulla områdena med tätortsfunktioner inom kollektivtrafikzonerna (områden som stöder sig på spår- och busstrafik samt målområden för stadsutveckling i landskapsplanen). Målet är att andelen invånare i MBT-stadsregionen som bor på högst 500 meters avstånd från en hållplats med regelbunden kollektivtrafik ska öka under 2024–2027. Smidiga kollektivtrafikarrangemang används som utgångspunkt i trafik- och markanvändningsplanerna och placeringen av tjänsterna.
- 13. Staten förbinder sig att utreda möjligheten att upphandla IC-trafik av VR på sträckan Åbo–Reso–Nådendal. Utredningen görs utifrån regionens och VR:s trafikplan, kostnadskalkyl och regionens preliminära betalningsförbindelse. Staten fattar ett separat beslut om eventuell trafikupphandling. Närtågstrafiken inleds stegvis. Samfinansiering är utgångspunkten för planeringen, utvecklingen

och genomförandet av den regionala tågtrafiken. Staten och kommunerna i regionen skapar under 2024 och 2025 ett kunskapsunderlag om servicebehoven och kostnaderna för tågtrafiken i regionen (tjänster, materiel och infrastruktur). Staten drar upp utgångsmässiga riktlinjer för de tjänster som ska upphandlas samt för infrastrukturinvesteringarna i anslutning till dem 2024–2025. Kommunerna i regionen kommer överens om kostnadsfördelningen för närtågstrafiken innan staten drar upp riktlinjerna för tjänsteupphandlingar.

14. Under avtalsperioden utarbetar Turun Raitiotie Oy en genomförandeplan för spårvägens första skede och Åbo stad behandlar investeringsbeslutet för spårvägen. Ett statsunderstödsbeslut om understöd på 4,5 miljoner euro (högst 30 procent av planeringskostnaderna) för planeringen av spårvägar i Åbo fattades 2022. I det har man förbundit sig att hjälpa till med kostnaderna för utarbetandet av utredningsplanen och genomförandeplanerna. Cirka 4,3 miljoner euro av understödsfinansieringen återstår. Åbo stad förbinder sig att i planeringen av spårvägen i första hand använda den befintliga understödsfinansieringen. Staten förbinder sig att vid behov på nytt budgetera finansiering som håller på att gå ut under avtalsperioden.

Dessutom deltar staten (Trafik- och kommunikationsverket Traficom) i de återstående planeringskostnaderna för spårvägen samt i byggnadskostnaderna som främjar genomförandet av kollektivtrafikkorridoren (t.ex. grundlig reparation av Domkyrkobron i Åbo) med en andel på högst 30 procent och maximalt 10 miljoner euro. Bidrag beviljas för de faktiska planeringskostnaderna för spårvägen samt till Åbo stad för kostnader i direkt anslutning till byggandet av kollektivtrafikkorridoren när det finns mer klarhet i vilka objekten är. Om objekt som lämpar sig för bidraget inte har fastställts före 12/2025, riktas finansieringen till små samfinansierade förbättringsprojekt i statens trafikledsnät i MBT-stadsregionen.²

Efter att Åbo stad fattat beslut om genomförandet av projektet fattar staten ett separat beslut om deltagande i byggandet av Åbo snabbspårväg under följande MBT-period med en finansieringsandel som är i linje med andra spårvägsprojekt.

15. Staten understöder Åboregionens offentliga persontrafiktjänster med sammanlagt 6,87 miljoner euro 2024–2027. Ett villkor för statsunderstöd är att MBT-stadsregionen genomför de åtgärder för att utveckla kollektivtrafiksystemet som anges i detta avtal.

Kommunerna strävar efter att utveckla kollektivtrafikens servicenivå och öka passagerarantalet genom följande utvecklingsåtgärder:

- a. Kommunerna genomför första fasen för stambusslinjetrafiken från och med 2025, och förnyar samtidigt rutterna och turtätheten. Kollektivtrafikfiler och andra åtgärder genomförs för att göra kollektivtrafiken smidigare och genomförandet av kollektivtrafikens prioritet vid trafikljus fortsätter på stamlinjerna och vid behov på andra väg- och gatuavsnitt som är viktiga för kollektivtrafiken. De viktigaste platserna som behöver bli smidigare utreds bland

² Små samfinansierade förbättringsprojekt i statens trafikledsnät ska inledas före utgången av 2028 och genomförandet av dem kan fortsätta fram till 2029. Med dessa samfinansierade projekt främjas trafiksäkerheten, hållbar rörlighet och samhällsstrukturen samt andra mål i MBT-avtalet. Finansiering kan riktas till planering och genomförande av investeringar i förbättring av statens landsvägar och järnvägar samt till planering och genomförande av pendlarparkeringar i anslutning till statens trafikleder. Kommunernas finansieringsandelar kan också användas för de gatuarrangemang som genomförandet av statens trafikledsprojekt förutsätter. I det kontinuerliga trafiksystemarbetet kommer man i samarbete mellan regionens kommuner, Trafikledsverket och NTM-centralen överens om vilka projekt som ska främjas som en del av genomförandet av MBT-avtalet.

- annat med hjälp av dataanalyser. Föli och Föli-kommunerna utvecklar kollektivtrafiken även utanför stamlinjenätet.
- b. Snabba turer läggs till under rusningstid på avsnittet Åbo–Nådendal, och Nådendals hamn läggs till i den regionala kollektivtrafiken.
 - c. Kuppisområdet kopplas till hela stadsregionens kollektivtrafik och långväga fjärrtrafik.
 - d. Föli fortsätter ge extra poäng för ren materiel vid konkurrensutsättning av transporter. Dessutom ska all materiel vara koldioxidneutral år 2029.
 - e. Föli utvecklar utbudet av biljettprodukter, företagssamarbetet, sina digitala tjänster och passagerarinformationen i realtid. Staten och kommunerna utvidgar kompatibiliteten mellan Fölis och NTM:s biljetter (bytesmöjlighet) så att ett kompatibelt periodkort används på alla rutter före 2027.
 - f. Föli satsar på målgruppsspecifik marknadsföring och riktad information till exempel i störningssituationer.
16. Pendlarparkeringarna (cykel- och bilparkering) och tjänsterna i anslutning till dessa (bl.a. laddningsmöjligheter) utvecklas särskilt vid järnvägs- och busstationer (bl.a. resecentrum), i hamnar, vid de viktigaste färjelägena och förbindelsebåtsstränderna, på centrala knuthållplatser för stamtrafiken/NTM-trafiken/fjärrtrafiken samt vid slutstationerna för de regionala stamlinjerna, i tätortscentra och vid andra knutpunkter. Utvecklingsobjekt väljs ut och utvecklingen genomförs stegvis som en del av stadsregionens trafiksystemarbete.
 17. Kommunerna och staten utvecklar stationsområdena som knutpunkt för trafiken med tanke på resekedjorna och passagerartjänsterna. När åtgärder vidtas beaktas på ett genomgående sätt förbättringen av stationernas tillgänglighet till exempel i anslutning till skyltning och vinterunderhåll vid stationerna och med hjälp av dem realiserar delvis den nationella tillgänglighetsvisionen. I utvecklingen av stationsomgivningarna beaktas fjärrbusstrafikens utrymmesbehov samt andra transporttjänsters utrymmesbehov (pendlarparkering, bilpool och cykelpool, taxitjänster, mikromobilitet).
 18. Kommunerna förbinder sig att samarbeta med statens trafikförvaltning och andra MBT-regioner för att utveckla interoperabla koncept och lösningar för att administrera och dela digital trafikinformation. I samarbetet fastställs de väsentliga trafikuppgifterna och en plan utarbetas för hur informationen ska samlas in och delas i den nationella kontaktpunkten. Planen ska säkerställa att de koncept, insamlingssätt och informationssystem som används är kompatibla samt att standarder som följer regleringen inom branschen används. Staten möjliggör ett öppet samarbetsforum genom vilket man strävar efter att koppla aktörerna inom kommunsektorn närmare till utvecklingen av trafikens digitala verksamhetsmiljö. I samarbetet utnyttjas utredningar som redan gjorts i MBT-regionerna. Kommunerna skickar in redan insamlad trafikinformation om gatuutrymmen till den nationella kontaktpunkten i den standardform som regleringen inom branschen förutsätter.
 19. Kommunerna säkerställer att digitaliseringen av trafiken och de nya trafik- och transportsätt som automatiseringen möjliggör beaktas i planläggningen, trafikplaneringen och planeringen av gatuutrymmen. Staten utreder beaktandet av de nya mobilitets- och transportsätt som digitaliseringen och automatiseringen möjliggör i planeringen av gatuutrymmen i samband med beredningen av lagen om samhällsbyggande.
 20. Åbo främjar trafiksäkerheten och minskningen av trafikutsläppen med hjälp av intelligenta transportsystem samt främjar kraven på autonom trafik enligt ITS-direktivet. Föli främjar projekt inom intelligent transport och utreder förutsättningarna för smart matartrafik som stöder stambussystemet.
 21. Kommunerna genomför åtgärderna i regionens färdplan för automatisering.

3.3 Hållbar biltrafik och smidiga transporter inom näringslivet

Utvecklingsväg för att uppnå visionen

Genom utvecklingsåtgärderna för väg- och gatunätet säkerställs i första hand att stamlederna, hamnförbindelserna och andra huvudrutter för godstrafiken fungerar samt att kollektivtrafiken löper smidigt. Behoven som stöder verksamhetsförutsättningarna för hållbar biltrafik och näringslivets transporter beaktas på 12 års sikt i beredningen och verkställandet av den riksomfattande trafiksystemplanen. Beaktandet av hållbar mobilitet ska även ha en central roll i planeringen och genomförandet av väg- och gatuprojekt samt i planeringen av markanvändningen i anslutning till dem.

Man strävar efter att göra närdistributionen i stadsområdena smidigare i första hand genom att utreda möjligheten att ha körfält för distributionstrafiken och säkerställa att det finns tillräckliga lossningsplatser som är en förutsättning för servicen i centrum. Nya verksamhetsformer för utsläppssnål stadslogistik utvecklas i samarbete mellan kommuner och företag. Samarbetet och de gemensamma verksamhetsprinciperna för trafikledningen i stadsregionen utökas.

Nätverken för laddning och distribution av nya, rena energikällor utvidgas i stadsregionen. När det gäller den tunga trafiken fokuserar man först på att bygga tillräckligt med rastplatser, och i samband med det strävar man efter att öka distributionsinfrastrukturen till rastplatserna. Kommunerna reserverar nödvändiga områden för rastplatser och distributionsinfrastruktur för den tunga trafiken.

Åtgärder för åren 2024–2027

22. Kommunerna utvecklar under Åbos ledning funktionerna i trafik- och mobilitetsvy i realtid så att mobilitetsvy får fler regionala datakällor som betjänar invånarnas mobilitetsval.
23. Kommunerna stöder övergången till förnybara energikällor genom sin parkeringspolitik. De digitala parkeringstjänsterna utökas. Syftet med dem är att försöka främja hållbara resekedjor och minska utsläppen som uppstår i samband med att bilister letar efter en parkeringsplats samt utöka pendelparkeringen.
24. Den allmänna planen för elladdning som utarbetats av Åbo utvidgas till hela MBT-stadsregionen. Den allmänna planen gäller laddningsmöjligheterna för elbilar och andra laddningsbara fordon på allmänna områden, och dess syfte är att stöda samarbetet mellan offentliga och privata aktörer i byggandet av laddningsinfrastruktur samt påskynda utvecklingen av laddningsnätverket i MBT-stadsregionen. Kommunerna utvecklar destinationsladdningen på de parkeringsplatser som de förfogar över, såsom i anslutning till motionsplatser och pendlarparkeringar. Kommunerna utvecklar förutsättningarna för gatuladdning enligt efterfrågan.
25. Kommunerna utreder förutsättningarna för gemensam laddningsinfrastruktur i anslutning till lokaltrafikens bussdepåer.
26. Kommunerna beaktar behovet av att bygga allmänt tillgängliga distributionsstationer för el och väte i planeringen av markanvändningen.
27. Kommunerna utvecklar nya verksamhetsformer för att främja utsläppssnål stadslogistik i samarbete med företag i branschen. Uppmärksamhet fästs också vid att göra hela leveranskedjan smidigare och öka säkerheten i centrumområdena till exempel genom att främja möjligheterna till naddistribution, säkerställa de lastnings- och lossningsplatser som behövs för distributionsfordonen samt genom att utreda om distributionstrafik kan tillåtas köra i kollektivtrafikfilerna för att göra distributionen smidigare. Staten främjar informationsutbytet mellan kommunerna när det gäller utvecklingen av distributionsinfrastrukturen.

28. Kommunerna utvecklar trafikledningen, vilket omfattar bland annat trafikstyrning och information i samband med evenemang, trafikarrangemang i samband med väg- och gatuarbeten och trafikstyrning samt intelligent signalreglering. Skapandet av en vision för de digitala datalagren bidrar till utvecklingen av trafikledningen.

4 Boende och kvaliteten på livsmiljö

Vision 2035+

Stadsregionen är attraktiv och erbjuder mångsidiga boendemöjligheter i olika miljöer i enlighet med efterfrågan. Bostadslöshet förekommer inte i Åbo MBT-stadsregion. Cirka 42 000 nya bostäder har byggts i MBT-stadsregionen. Bostadsproduktionen är mångsidig och svarar på invånarnas behov. Bostadsproduktionen är särskilt koncentrerad till gång-, cykel- och kollektivtrafikzoner. Bostadsproduktionen har också stärkt den sociala hållbarheten. Den regionala grönstrukturens kontinuitet och god tillgänglighet till grön- och rekreationsområden har tryggats. Andelen koldioxidsnåla byggnader har ökat.

4.1 En livskraftig och attraktiv stadsregion

Utvecklingsväg för att uppnå visionen

Kommunerna säkerställer planreserven så att de uppställda målen för bostadsproduktionen kan uppnås. Minst 85 procent av bostadsvåningsytan i de nya detaljplanerna riktas till målområdena för utvecklingen av stads-/tätortsfunktionerna i landskapsplanen och en mångsidig bostadsproduktion svarar på olika invånares behov. Bostadsproduktion till rimligt pris genomförs solidariskt i MBT-stadsregionen. Staten stöder MBT-stadsregionens bostadsproduktion till rimligt pris. Särskild uppmärksamhet fästs vid en socialt hållbar stadsutveckling där man beaktar effekterna av bland annat flyttningsrörelsen, den åldrande befolkningen, det ökade antalet ensamboende samt bostadslösheten. Man satsar på trivseln i den byggda miljön genom att säkerställa livsmiljöernas mångfald och kvalitet både i nya områden och vid kompletteringsbyggnadsobjekt. Tillgången till bra grönområden av godkvalitet förbättras och olika kulturmiljöer beaktas i planeringen av områdesanvändningen. Koldioxidsnålt byggande främjas på många sätt och i den byggda miljön förbereder man sig på klimatförändringens effekter.

Åtgärder för åren 2024–2027

29. Målet för kommunerna i MBT-stadsregionen är att 2024–2027 möjliggöra byggande av sammanlagt cirka 14 000 bostäder med beaktande av konjunkturläget.
30. I detaljplaneringen säkerställer kommunerna ett tomtutbud som motsvarar fem års bostadsproduktion i gång-, cykel- och kollektivtrafikzonerna.
31. I markpolitiken och detaljplaneringen ser kommunerna till att förutsättningarna för att inleda bostadsproduktion tryggas med beaktande av byggandets kostnadsutveckling och konkurrens. Kommunerna rapporterar om åtgärder som påskyndar bostadsproduktionen som en del av den årliga MBT-uppföljningen.
32. Staten riktar den statsunderstödda bostadsproduktionen till centrumområdena i kommunerna i MBT-stadsregionen och till de mest betydelsefulla områdena med tätortsfunktioner.

33. Kommunerna S:t Karins, Lundo, Nådendal, Reso och Åbo uppdaterar kommunernas gemensamma maximala tomtpriser för statsstödd bostadsproduktion under avtalsperioden 2024–2027 enligt behov.
34. Kommunerna uppdaterar det bostads- och markpolitiska programmet för Åbo stadsregion för åren 2026–2029 inklusive regionens bostadsproduktionsmängder och fördelningar. I fråga om boende till rimligt pris beaktas också kommunägda hyreshusbolags egen produktion av rimligt prissatta hyresbostäder. I programmet beaktas dessutom kvalitetsfrågor som gäller boendet (bl.a. boendemiljö, bostädernas storlek och mångsidighet).
35. Kommunerna fäster uppmärksamhet vid balanserad utveckling av bostadsområden.
36. I strukturmodellen/stadsregionplanen preciseras MBT-stadsregionens gröstruktur med beaktande av målen för biodiversitet och restaurering. Kommunerna ser i sina planer till att gröstrukturen fortsätter över kommungränserna. Målet är att tillgången till närliggande natur ska vara på en god nivå. Kommunerna strävar efter att utöka andelen områden där det är högst 300 meter till ett minst 1,5 hektar stort grönområde.
37. Kommunerna utnyttjar solenergi, bergvärme och andra innovativa energilösningar i nya planområden, i synnerhet i service-, arbetsplats- och industriområden, parallellt med centraliserade energilösningar (baserat på en övergripande nytto- och konsekvensbedömning).
38. Kommunernas mål är att utöka andelen byggnader med trästomme och andra koldioxidsnåla byggnader.

5 Regionens livskraft

Vision 2035+

Södra Finlands enhetliga bostads- och arbetsmarknadsområde är allt starkare kopplat till den europeiska transportkorridoren (Europeiska unionens TEN-T), och Egentliga Finland har stärkts som en kraftigt växande knutpunkt för smidig trafik mellan Finland och övriga Europa. Det riksomfattande trafiksystemet har utvecklats i enlighet med Trafik 12-planen. De internationella, regionala och lokala trafikförbindelserna fungerar. MBT-stadsregionens riksomfattande och internationella tillgänglighet har säkerställts för både person- och godstrafiken. Förbindelserna till hamnarna i Åbo och Nådendal och den regelbundna sjötrafiken till Sverige och övriga Europa är utgångspunkten för regionens näringsliv och tryggar hela landets försörjningsberedskap även under kristider. De servicenivåmål som ställs upp för att främja sysselsättning och hållbara färdstätt samt transporter på den europeiska transportkorridorens järnvägar och vägar har uppnåtts. Skärgården är trivsamt och attraktiv och lättillgänglig för turister.

5.1 Åbo MBT-stadsregion med i det hållbara bostads- och arbetsmarknadsområdet i Södra Finland

Utvecklingsväg för att uppnå visionen

Näringslivets verksamhetsförutsättningar tryggas genom att förbättra MBT-stadsregionens interna och externa tillgänglighet med alla trafikformer. Hamnförbindelserna utvecklas på det sätt som den växande sjötrafiken och försörjningsberedskapen förutsätter. Utvecklingsvägen för godstrafiken har beskrivits närmare i punkt 3.3. Betydande företagsområden beaktas i trafikplaneringen. Utvecklingen av ett sammanhängande

och hållbart bostads- och arbetsmarknadsområde är fortgående och särskild uppmärksamhet fästs vid stationsområdena. Skärgårdsturismen främjas genom att förbättra objektens tillgänglighet och trygga utvecklingsförutsättningarna i skärgården.

Åbo MBT-stadsregions tillgänglighet från övriga landskapscentrum förbättras och förbindelser som är viktiga för näringslivet och sysselsättningen utvecklas. De genomsnittliga restiderna förkortas mellan städer som många pendlar eller reser mellan. Det säkerställs att olika områden är tillgängliga inom skälig tid med något färdmedel eller med en kombination av olika färdmedel. Behoven som stöder tillgängligheten i Åbo MBT-stadsregion och utvecklingen av ett hållbart bostads- och arbetsmarknadsområde beaktas på 12 års sikt, bland annat i fråga om utvecklingen av spårtrafiken och spårvägsnätet, i beredningen och verkställandet av den riksomfattande trafiksystemplanen.

Åtgärder för åren 2024–2027

39. Staten och kommunerna strävar efter att få full CEF-finansiering från Europeiska unionen eller eventuella andra tillgängliga ekonomiska stöd och understöd för väg- och banprojekt. Stöd och bidrag som beviljats för investeringar minskar avtalsparternas kostnader i enlighet med den utdelning som fastställts i verkställighetsavtalen.

40. Utvecklingsprojekt för spårförbindelser:

- III. Åbo, Reso och S:t Karins avgör på längre sikt sitt deltagande i åtgärder som gäller spårvägsprojektets regionala fortsättning i samband med nästa uppdatering av MBT-avtalet. Se åtgärd 14.
- IV. Åbo hamn utvecklas genom att möjliggöra nya trafikarrangemang och genomföra ett nytt persontrafikspår som ersätter den gamla spårförbindelsen i samband med samterminalprojektet. En projektutredning om det nya persontrafikspåret har färdigställts, och enligt den är den uppskattade totalkostnaden för planeringen och genomförandet av projektet 16 miljoner euro. Kostnadskalkylen har höjts med en separat reservation för kostnadsökningar på 2 miljoner euro. Projektets järnvägsplan utarbetas och projektet genomförs under avtalsperioden som ett gemensamt projekt mellan staten och Åbo stad så att statens andel är högst 11 miljoner euro och Åbo stads andel högst 7 miljoner euro. Separata planerings- och verkställighetsavtal mellan parterna upprättas för projektet.

41. Utvecklingsprojekt för vägnätet (kostnader MAKU=145 , 2020=100):

- I. Utveckling av E18 Åbo ringväg i Reso centrum. Åbo ringväg är en av Finlands viktigaste huvudvägs- och hamnförbindelser och ingår i den transeuropeiska transportkorridoren TEN-T, för vilken Finland har förbundit sig att genomföra den kvalitetsnivå som EU kräver före 2030. Staten finansierar projektet med finansiering från MBT-avtalet med 45 miljoner euro och Reso stad med 16,5 miljoner euro, dock med högst 20 miljoner euro. De övriga parternas kostnader är uppskattningsvis cirka 25 miljoner euro (Fintraffic Oy cirka 15 miljoner euro och ägarna av ledningar och anordningar cirka 10 miljoner euro). Staten finansierar resten (högst 145 miljoner euro) av projektets totala kostnader på 235 miljoner euro som en del av regeringsprogrammets investeringsprogram. Om kostnaderna underskrids i projektet minskas Reso stads andel till 16,5 miljoner euro som avtalades tidigare i vägplaneringsskedet och sedan nedåt i enlighet med kostnadsfördelningen i detta avtal. Parterna upprättar ett separat verkställighetsavtal för projektet. Ett villkor för statlig finansiering för projektet är att detta avtal ingås.

Staten och Reso ansöker om full CEF-finansiering från Europeiska unionen för vägprojektet,

om ett ansökningsprogram som lämpar sig för detta ändamål öppnas under CEF-stödperioden 2024–2027, eller eventuella andra tillgängliga ekonomiska stöd och bidrag. Stöd och bidrag som beviljats för investeringar minskar avtalsparternas kostnader i enlighet med den utdelning som fastställts i avtalet.

- II. Utveckling av Lv 180 mellan Kurkela och Kustö. Projektet säkerställer att den nationellt viktiga transportrutten för industriella produkter fungerar, att den regionala vägförbindelsen är smidig och säker samt stöder utvecklingen av samhällsstrukturen och markanvändningen i S:t Karins stad. Staten finansierar projektet med finansiering från MBT-avtalet med 12 miljoner euro och S:t Karins stad med 6,2 miljoner euro, dock med högst 10 miljoner euro. Staten finansierar resten (högst 91,2 miljoner euro) av projektets totala kostnader på 113,2 miljoner euro som en del av regeringsprogrammets investeringsprogram. Om kostnaderna underskrids i projektet minskas S:t Karins stads andel till 6,2 miljoner euro som avtalades tidigare i vägplaneringsskedet och sedan nedåt i enlighet med kostnadsfördelningen i detta avtal. Parterna upprättar ett separat verkställighetsavtal för projektet. Ett villkor för statlig finansiering för projektet är att detta avtal ingås.
42. Åbo stad fortsätter i samarbete med staten att planera och utveckla det regionala resecentret. Den riksomfattande modellen för ordnande av de stationstjänster som tågtrafiken behöver utreds.
 43. Förutredningen om alternativa platser för TFÄ-bangården i Egentliga Finland har färdigställts. Kommunerna utreder TFÄ-bangårdens framtida placering under MBT-avtalsperioden 2024–2027. En eventuell flyttning av TFÄ-bangården förutsätter en säkerhets- och riskhanteringsutredning.
 44. Genomförandet av rastplatser och distributionsinfrastruktur för den tunga trafiken följs upp och främjas i mån av möjlighet i stadsregionens trafiksystemarbete.
 45. I planeringen av markanvändningen förbereder sig kommunerna på att reservera nödvändiga områden för rastplatser och parkeringsområden som den tunga trafiken behöver samt för laddningsfält för tunga fordon och för byggande av distributionsstationer för el, gas och väte. I markanvändningen möjliggör kommunerna att det senast 2025 finns minst 1 område i regionen för en laddningsstation för tung materiel, och de förbereder sig på att man senast 2030 har byggt 1 område som behövs för en tankningsstation för väte. Dessutom säkerställer kommunerna att det i regionen finns minst två områden för distribution av kondenserad metan. I fråga om eldistributionsnätets kapacitet beaktas i de områden som anvisas för tung trafik att den sammanlagda laddningseffekten för laddningsstationerna enligt AFIR-förordningen ska vara minst 900 kilowatt före utgången av 2025 och 1 800 kilowatt före utgången av 2030.
- Laddningskapacitetens tillräcklighet utreds i planeringen av servicenätet. Kommunerna uppmuntrar företag att ansöka om CEF-finansiering från EU för byggande av laddningsinfrastruktur för kollektivtrafiken.
46. Åbo stad främjar i samarbete med staten genomförandet av kollektivtrafikförbindelsen Kuppis spets som förenar Österås och Kuppis. Statens andel av hela projektet är högst 10 miljoner euro. Staten (Trafikledsverket) förverkligar förbindelsen från tågplattformen i Kuppis till kollektivtrafikdäcket (kostnadskalkyl 1,6 miljoner euro) och deltar i finansieringen av en pendlarparkering enligt statens gällande kostnadsfördelningsprinciper (statsandelen uppskattas till 1,65 miljoner euro). Ett villkor för statlig finansiering av pendlarparkeringen är att staden säkerställer att de platser som staten deltar i kostnaderna för används för permanent pendlarparkering under minst 30 års tid. Staten (Traficom) förbinder sig till byggkostnaderna för kollektivtrafikdäcket som korsar banan Åbo–Helsingfors med en andel på högst 30 procent (finansieringsandelen uppskattas till 6,75 miljoner euro). Åbo stad beviljas bidrag för kostnader som direkt anknyter till planeringen och byggandet av kollektivtrafikdäcket. Finansieringen beviljas när kostnaderna och fördelningen av dem har

preciserats. Finansieringen riktas i första hand till förbindelserna till tågplattformen och pendlarparkeringen, de återstående 10 miljonerna riktas till bidrag till kollektivtrafikdäcket. Genom projektet utvecklas en betydande knutpunkt för trafiken för området, där kollektivtrafikströmmarna från såväl Västbanan som spårvägen och stambusslinjenätet förenas.

47. Staten och kommunerna genomför under avtalsperioden de åtgärder för att förbättra cykelförhållandena som nämns i utvecklingsutredningarna för Lilla ringvägen och Skärgårdens ringväg och som identifierats på andra turistleder.
48. Staten och kommunerna utvecklar turisttjänsternas tillgänglighet särskilt med hållbara färd sätt. Man förbättrar också de digitala resekedjetjänsternas tillgänglighet, till exempel förbindelsefartygens tidtabeller.
49. Kommunerna främjar verksamhetsförutsättningarna för flygtrafiken genom att förbättra resekedjorna för kollektivtrafiken till flygplatsen och godstrafikens tillgänglighet samt genom att färdigställa delgeneralplanen för flygplatsens närområde i Åbo stad och Rusko kommun.

6 Övriga statliga åtgärder som är viktiga med tanke på genomförandet av avtalet

Lagstiftningen om områdesanvändningen revideras i enlighet med regeringsprogrammet för statsminister Petteri Orpos regering. Detta gäller områdesanvändningslagen, lagen om samhällsutveckling och lagen om samhällsbyggande.

Programmet för att eliminera långtidsbostadslöshet utarbetas i enlighet med regeringsprogrammet för statsminister Petteri Orpos regering. Inom ramen för programmet för att eliminera långtidsbostadslöshet stöds projekt som minskar bostadslösheten och utvecklar samarbetet mellan programstäderna och välfärdsområdena.

Energi- och klimatstrategin och den klimatpolitiska planen på medellång sikt (KAISU) uppdateras i enlighet med regeringsprogrammet.

Den riksomfattande trafiksystemplanen bereds för åren 2025–2036.

Marknaden för persontågtrafik på marknadsvillkor öppnas för genuin konkurrens i enlighet med statsminister Petteri Orpos regeringsprogram. Konkurrensen inom persontågtrafiken ökas genom att det görs möjligt för kommuner, samkommuner och regioner att ordna upphandlad trafik.

Överlåtelse av statens jordegendom till städer och kommuner för utveckling utreds före utgången av 2026 i Delegationen för statens fastighetsärenden i samarbete med städerna och kommunerna.

I den nationella restaureringsplanen som ska beredas fastställs nationella metoder för att uppnå målen i EU:s restaureringsförordning samt en tillfredsställande nivå på stadsgrönska och trädbeståndets krontäcke.

Som en del av den avtalsenliga stadspolitikerna och för att genomföra den stärks städernas roll i enlighet med Petteri Orpos regeringsprogram. Utöver MBT-avtalen samarbetar städerna Helsingfors, Esbo, Vanda, Tammerfors, Åbo och Uleåborg i en strategisk samlingsallians samt med Jyväskylä, Lahti och Kuopio genom livskraftspartnerskap. Dessutom verkställer staten tillsammans med universitetsstäder, universitetscentra och städer i huvudstadsregionen ekosystemavtal som stärker innovationsverksamheten (2021–2027). Genom åtgärderna i avtalet kan man i tillämpliga delar komplettera och stödja livskraftsmålen i stadsregionens MBT-avtal.

Staten utvecklar det riksomfattande trafiksystemet i enlighet med Trafik 12-planen. I utvecklingen av statens trafikledsnät beaktas bland annat kraven på europeiska transportkorridorer i enlighet med TEN-T-förordningen. Prioriteringarna för Åbo stadsregion i utvecklingen av det riksomfattande trafiksystemet är följande:

Utvecklingsprojekt för spårförbindelser

- V. Projektet Västbanan främjas i enlighet med regeringsprogrammet i samarbete med projektbolagets parter.
- VI. Ombyggnad av järnvägen mellan Åbo och Nystad. Säkerheten förbättras och trafiken blir smidigare genom en grundlig förbättring av järnvägen mellan Åbo och Nystad.
- VII. Ombyggnad och elektrifiering av Nådendalsbanan. Nådendals hamn, som hör till TEN-T-transportkorridoren, får en starkare koppling till trafiksystemet genom att genomföra en grundlig förbättring och elektrifiering av Nådendalsbanan, inklusive hållplatserna i Nådendal och Reso.
- VIII. Avlägsnande av plankorsningar på Toijalabanen (inkl. plankorsningen vid Gamla Tammerforsvägen: preliminär kostnadsprognos (samplanering) bro 6 miljoner euro, gatuarrangemang 4,2 miljoner euro, MAKU 129,2 (2015=100)). Säkerheten förbättras och trafiken blir smidigare genom att plankorsningarna avlägsnas längs Toijalabanen.

Utvecklingsprojekt för vägnätet (kostnader MAKU=145 , 2020=100):

- VII. Utveckling av E18 Åbo ringväg mellan Reso och Nådendal. Åbo ringväg är en av Finlands viktigaste huvudvägs- och hamnförbindelser och ingår i den transeuropeiska transportkorridoren TEN-T, för vilken Finland har förbundit sig att genomföra den kvalitetsnivå som EU kräver före 2030. Genomförande av avsnittet Reso–Nådendal (269 miljoner euro).
- VIII. Utveckling av förbindelsesträckan Rv 9 Åbo–Tammerfors och förbättring av säkerheten till huvudledsnivå. Genomförande av Lundo–Aura väg med breda körfält som blir 4-filig (67 milj. euro), Aura planskilda anslutning (39 miljoner euro) och omkörningsfilpar (24,2 milj. euro i MBT-området Kuuskoski–Jalkala, alla omkörningsfiler totalt 54,8 miljoner euro).
- IX. Rv 10 (Åbo–Tavastehus) utvecklas i Lundo. Den nuvarande sträckningen förbättras vid behov med små åtgärder. Generalplanering för omläggning av Rv 10 till rv 9 och MKB. (uppskattning av planeringskostnaderna 1,0 miljon euro)
- X. Utveckling av förbindelsesträckan mellan Nousis och Mynämäki på Rv 8 Åbo–Björneborg för att förbättra huvudledens funktion och säkerhet. Utarbetande av utredningsplan och MKB (uppskattning av planeringskostnaderna 1,7 miljoner euro)
- XI. Förnyande av viadukten vid Kuloinen på Rv 8 och Resovägen inklusive vägarangemang (19 miljoner euro, statens andel uppskattningsvis 2,8 miljoner euro).
- XII. Projekt inom utvecklingsprogrammet för regionala cykelleder
 - a. Lv 180 gång- och cykelväg Prostvik-Nagu, Pargas
 - b. Lv 189 gång- och cykelväg Särkäänsalmi–Poikko och Kurala–Rymättylän kyrkans vanhatie, Nådendal
 - c. Lv 12254 Hujalantie och Lv 12262 Päälistönmäentie–Wallinkuja gång- och cykelväg, Rusko

7 Giltighet

Detta avtal gäller 13.12.2024–31.12.2035. Avtalet uppdateras 2027–2028 så att visionen och åtgärdsgången för detta avtal granskas och preciseras i förhållande till internationella, nationella och regionala mål. Samtidigt avtalas konkreta åtgärder för åren 2028–2031 som främjar uppnåendet av visionerna. Utgångspunkten för åtgärderna inom trafiken är Trafik 12-planen för 2025–2036. Vid valet av konkreta åtgärder beaktas genomförandet av detta avtal och åtgärdernas effektivitet. Statsparternas förbindelse till avtalet fastställs genom ett principbeslut av statsrådet där riktlinjerna för statens vilja och stöd dras upp inom ramen för den offentliga ekonomiplanen och budgetarna. Statens finansieringsåtgärder förutsätter riksdagens beslut. Statens villkor för att förbinda sig till detta avtal och genomföra de finansieringsåtgärder som ingår i avtalet är att kommunerna i regionen har genomfört de åtgärder som ingår i avtalet och som kommunerna har behörighet att genomföra. För att kommunerna i regionen ska kunna förbinda sig till avtalet förutsätts på motsvarande sätt att staten har vidtagit de åtgärder som avtalats i avtalet.

8 Uppföljning av avtalet

Till de frågor som ska följas upp hör åtminstone genomförandet av de åtgärder som avtalats i detta avtal samt av de kvantitativa och kvalitativa mål som presenteras i avtalet. Regionen ansvarar för produktionen av uppföljningsinformation och beredningen av uppföljningsrapporten. Uppföljningsrapporten behandlas årligen på avtalparternas gemensamma uppföljningsmöte och godkänns gemensamt. Syftet med uppföljningsmötena är att stödja genomförandet av avtalen. Avtalens effektivitet följs upp nationellt med två års mellanrum.

Sopimuksen allekirjoitukset

Helsingissä 13.12.2024, Helsingfors den 13 december 2024

Ympäristöministeriö

Ympäristö- ja ilmastoministeri Kai Mykkänen

Liikenne- ja viestintäministeriö

Liikenne- ja viestintäministeri Lulu Ranne

Valtiovarainministeriö

Valtiovarainministeri Riikka Purra

Työ- ja elinkeinoministeriö

Kunta- ja alueministeri Anna-Kaisa Ikonen

Väylävirasto

Pääjohtaja Kari Wihlman

Liikenne- ja viestintävirasto (Traficom)

Pääjohtaja Jarkko Saarimäki

Asumisen rahoitus- ja kehittämiskeskus (ARA)

Ylijohtaja Hannu Rossilahti

Varsinais-Suomen elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus

Ylijohtaja Olli Madekivi

Auran kunta

Kunnanjohtaja Terhi Källi

Kaarinan kaupunki

Kaupunginjohtaja Harri Virta

Liedon kaupunki

Kaupunginjohtaja Mika Ingi

Maskun kunta

Kunnanjohtaja Miira Raiskila

Mynämäen kunta

Kunnanjohtaja Carita Maisila

Naantalin kaupunki

Kaupunginjohtaja Laura Leppänen

Nousiaisten kunta

Kunnanjohtaja Teemu Heinonen

Paimion kaupunki

Kaupunginjohtaja Jari Jussinmäki

Paraisten kaupunki

Kaupunginjohtaja Tom Simola

Raisio kaupunki

Kaupunginjohtaja Eero Vainio

Ruskon kunta

Kunnanjohtaja Kari Lehtinen

Sauvon kunta

Kunnanjohtaja Satu Simelius

Turun kaupunki

Maankäyttöjohtaja Jyrki Lappi