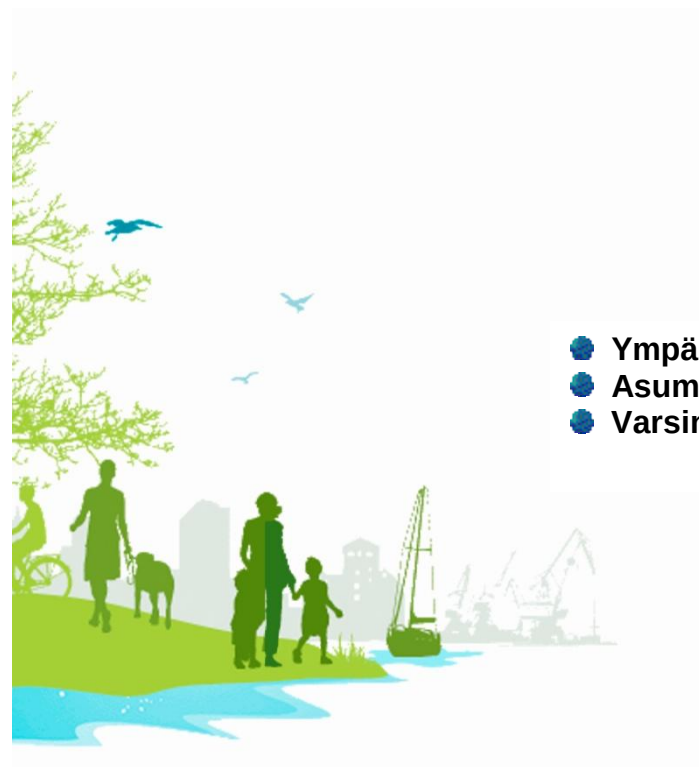


AURA ● KAARINA ● LIETO ● MASKU ● MYNÄMÄKI ● NAANTALI ● PAIMIO ●
PARAINEN ● RAISIO ● RUSKO ● SAUVO ● TARVASJOKI ● TURKU

Turun kaupunkiseudun kuntien ja valtion välinen maankäytön, asumisen ja liikenteen aiesopimus vuosille 2012–2015

● Ympäristöministeriö ● Liikenne- ja viestintäministeriö
● Asumisen rahoitus- ja kehittämiskeskus ● Liikennevirasto
● Varsinais-Suomen elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus



TURUN KAUPUNKISEUDUN KUNTIEN JA VALTION VÄLINEN MAANKÄYTÖN, ASUMISEN JA LIIKENTEEN AIESOPIMUS 2012–2015

1. LÄHTÖKOHTA

Aiesopimus perustuu pääministeri Kataisen hallituksen hallitusohjelmaan 2011, jonka mukaisesti maankäytön, asumisen ja liikenteen (MAL) aiesopimusmenettelyä jatketaan ja kehitetään sitovammaksi.

Menettelyn tarkoituksena on tukea suurten kaupunkiseutujen maankäytön, asumisen ja liikenteen yhteensovittamista.

Aiesopimus kuvaa Turun kaupunkiseudun kuntien ja valtion yhteistä tahtotilaa ja tulevaisuuden kehitysuuntia.

Aiesopimuksen sisältämät toimenpiteet perustuvat Turun kaupunkiseudun rakennemallityöhön 2035 sekä sen rinnalla käynnissä olevaan seudun liikennejärjestelmätyöhön.

2. OSAPUOLET

Aiesopimuksen osapuolia ovat Turun kaupunkiseudun kunnat (Turku, Aura, Kaarina, Lieto, Masku, Mynämäki, Naantali, Paimio, Parainen, Raisio, Rusko, Sauvo ja Tarvasjoki) sekä valtion osalta ympäristöministeriö (YM), asumisen rahoitus- ja kehittämiskeskus (ARA), liikenne- ja viestintäministeriö (LVM), Liikennevirasto ja Varsinais-Suomen elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus (Varsinais-Suomen ELY -keskus).

Aiesopimuksen valmistelussa mukana ovat lisäksi olleet Varsinais-Suomen liitto, valtiovarainministeriö (VM) ja työ- ja elinkeinoministeriö (TEM).

3. AIESOPIMUKSEN TAVOITTEET

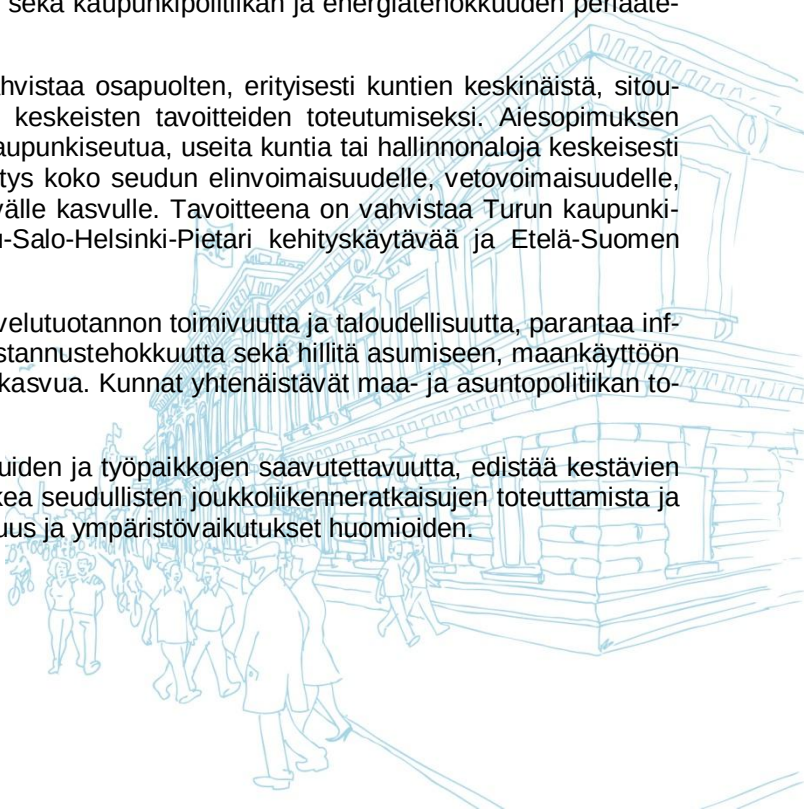
Aiesopimuksen tavoitteena on vahvistaa yhdyskuntarakenteen eheytymistä, kehittää liikennejärjestelmää ja ehkäistä kaupunkiseudun väestön sosiaalista ja alueellista eriytymistä ohjaamalla maankäytön, asumisen ja liikenteen ratkaisuja kestävästä kehityksen edistämiseksi. Tavoitteena on myös tukea kaupunkiseudun ja samalla sen eri kuntien elinvoimaisuutta, kilpailukykyä ja sopimusosapuolten välistä yhteistyötä.

Aiesopimuksella tuetaan hallitusohjelman, valtakunnallisten alueidenkäytön tavoitteiden, liikenteen hallinnon alan ilmastopoliittisen ohjelman, liikennepoliittisen selonteon, asuntopoliittisen toimenpideohjelman, kansallisen ilmasto- ja energiastrategian sekä kaupunkipolitiikan ja energiatehokkuuden periaatepäätösten tavoitteiden toteutumista.

Keskeisenä aiesopimuksen tavoitteena on vahvistaa osapuolten, erityisesti kuntien keskinäistä, sitoutumista kaupunkiseudun rakennemallin 2035 keskeisten tavoitteiden toteutumiseksi. Aiesopimuksen osapuolet edistävät erityisesti sellaisia koko kaupunkiseutua, useita kuntia tai hallinnonaloja keskeisesti koskevia hankkeita, joilla on ratkaiseva merkitys koko seudun elinvoimaisuudelle, vetovoimaisuudelle, yhdyskuntarakenteen eheyttämiselle ja kestäväälle kasvulle. Tavoitteena on vahvistaa Turun kaupunkiseudun kilpailukykyä osana Tukholma-Turku-Salo-Helsinki-Pietari kehityskäytävää ja Etelä-Suomen laajempaa työssäkäyntialuetta.

Tavoitteena on myös tehostaa seudullisen palvelutuotannon toimivuutta ja taloudellisuutta, parantaa infrastruktuurin investointien vaikuttavuutta ja kustannustehokkuutta sekä hillitä asumiseen, maankäyttöön ja liikenteeseen liittyvien ylläpitokustannusten kasvua. Kunnat yhtenäistävät maa- ja asuntopoliitiikan toteuttamista.

Toimenpiteiden tavoitteina on parantaa palveluiden ja työpaikkojen saavutettavuutta, edistää kestävien kulkutapojen kulkumuoto-osuuden kasvua, tukea seudullisten joukkoliikenneratkaisujen toteuttamista ja muun liikennejärjestelmän toimivuutta turvallisuus ja ympäristövaikutukset huomioiden.



4. AIESOPIMUKSEN TOIMENPITEET

Maankäyttö - Yhdyskuntarakenteen eheyttäminen ja ympäristön laatu

Kaupunkiseudun yhdyskuntarakennetta eheytetään ohjaamalla asumista, työpaikkoja ja palvelutoimintoja keskustoihin, taajama-alueille ja joukkoliikenteeseen tukeutuvaan nykyiseen rakenteeseen energiatehokkaasti ja sosiaalisesti kestävällä tavalla. Kaupunkiseudun vetovoimatekijöitä, mm. rikasta kulttuuriympäristöä vahvistetaan kaikessa maankäytön suunnittelussa.

M1 Turun kaupunkiseudun yhteisen maankäyttöstrategian toteuttaminen

- M1-1** Kunnat laativat ja hyväksyvät vuoden 2013 loppuun mennessä kuntakohtaiset toimenpide- ja kaavoitusohjelmat rakennemallin toteuttamiseksi.
- M1-2** Kunnat laativat ja hyväksyvät vuoden 2013 loppuun mennessä yhteisen seudullisen asunto- ja maankäyttöohjelman vuosille 2014–2017. Ohjelma voi sisältää myös pitemmän aikavälin tavoitteita. Kunnat tehostavat maapoliittisia toimenpiteitä rakennemallia tukevalla tavalla siten, että raakamaan sekä asema- ja yleiskaavavarannon määrät kehittyvät tarpeisiin ja aiesopimuksen tavoitteisiin nähden positiivisesti. Valtio edistää toiminnallaan Turun kaupunkiseudun maapoliittisten periaatteiden toteutumista.

M2 Keskustojen ja taajamien kehittäminen yhdyskuntarakenteen eheyttämiseksi

- M2-1** Kunnat kohdentavat kaavoitusta ensisijaisesti joukkoliikenteen laatuikäytävien kehittämistä tukeville taajama-alueille ja niiden välittömään yhteyteen keskustojen elinvoimaisuuden ja palveluiden alueellisen saavutettavuuden turvaamiseksi. Samalla kunnat sitoutuvat välttämään yhdyskuntarakennetta hajauttavien kaavojen laatimista.
- M2-2** Kunnat laativat ja hyväksyvät haja- ja lieverakentamisen ohjauksen seudulliset periaatteet tällä sopimuskaudella. Tavoitteena on vähentää taajamien lievealueille sijoittuvaa, yksittäisiin lupiin perustuvaa pientalorakentamista. Periaatteet laaditaan osana valmisteltavaa seudullista asunto ja maankäyttöohjelmaa. Aiesopimuksen sopijapuolet selkeyttävät suunnittelutarveratkaisujen ja poikkeamispäätösten kriteereitä.
- M2-3** Kunnat sitoutuvat palvelujensa suunnitteluun ja toteuttamiseen sekä saavutettavuuden edistämiseen seudullisesti rakennemallin tavoitteiden mukaisesti. Kunnat laativat yhteistyössä paikkatietoon perustuvan palveluverkon nykytilanteen tarkastelun sekä sopivat järjestelmän ylläpidosta mm. maankäytön ja palveluverkon suunnittelun taustatiedoksi.

M3 Yhteiset rakennetun ympäristön laatukriteerit

- M3** Kunnat sopivat yhteisistä rakennetun ympäristön laatukriteereistä. Laatukriteerit valmistellaan vyöhykkeittäin tavoitteena, että samantyyppisillä alueilla seudulla on samantasoiset laatukriteerit. Kunnat vahvistavat seudun erityispiirteisiin, mm. rikkaaseen luonnonympäristöön ja kulttuuriperintöön tukeutuvia kaupunkiseudun vetovoimatekijöitä. Toimenpide toteutetaan tällä sopimuskaudella ja toteuttamista jatketaan sen jälkeen.

Vetovoimainen asuminen

Asumisen toimenpiteillä tavoitellaan nykyistä kilpailukykyisempää kaupunkiseutua. Asuntotuotannon ohjaamisella pyritään varautumaan seudullisesti väestön määrän kokonaiskasvuun. Asuntotuotanto sijoitetaan tukemaan joukkoliikenteen matkustajapotentialiaa ja muodostamaan toiminnallisesti monipuolista ja houkuttelevaa kaupunkirakennetta. Seudullisella, yhteisvastuullisella asuntopolitiikalla pyritään turvaamaan eri elämäntilanteisiin sekä varallisuustasoihin sopiva monimuotoinen ja korkeatasoinen asuntotuotanto. Tasapainoisella asuntotuotannon määrällä ja laadulla pyritään kaupunkiseudulla demografisesti ja sosio-ekonomisesti kestävään asukasrakenteeseen, jossa alueiden väliset erot ovat nykyistä pienemmät.

A Monipuolinen asuntotarjonta ja yhteisvastuullinen asuntopolitiikka

- A1** Kunnat laativat ja hyväksyvät tällä sopimuskaudella kaupunkiseudun asunto ja maankäyttöohjelman vuosille 2014–2017. Ohjelman tulee sisältää myös pitemmän aikavälin tavoitteita.
- Asunto- ja maankäyttöohjelmalla kunnat sopivat yhteisvastuullisesta asuntopolitiikasta, sitoutuvat tuetun asumisen tuotantotavoitteisiin ja ohjelmoivat vuotuisen asuntotuotannon painottaen monipuolisia asumismahdollisuuksia vetovoimaisissa keskustoissa lähellä hyvin saavutettavissa olevia palveluita ja joukkoliikenteen laadukäytävillä. Ohjelma ohjaa sekä vapaarahoitteista että valtion tukemaa asuntotuotantoa.
- Rakennemallin 2035 mukaisesti asuntotarjontaa lisätään 78 000 uudella asunnolla vuoteen 2035 mennessä (44,5 % kasvu), mikä tarkoittaa noin 3400–3500 asuntoa vuodessa.
- Tavoitteellisesta seudun uustuotannosta 20 prosenttia - toteutetaan kohtuuhintaisena valtion tukemana vuokra-asuntotuotantona. Tavoite jaetaan kuntakohtaisiksi tavoitteiksi seudun asunto- ja maankäyttöohjelmassa. Aiesopimuskuntiin osoitetaan korkotukilainoitusta asumisoikeusasuntoja varten enintään saman verran kuin toteutetaan valtion tukemaa normaalia vuokra-asuntotuotantoa.
- Uusi asuntotuotanto sijoitetaan seudun kokonaisuuden kannalta yhteisvastuullisesti, joukkoliikennekäytävien matkustajapotentiaalia tukien sekä toiminnallisesti monipuolista ja houkuttelevaa kaupunkirakennetta tuottaen. Toimenpiteillä edistetään maankäytön suunnittelun ja asuntopolitiikan yhteistyötä.
- Valtio tukee rakentamista korkotukilainoituksella ja valtiontakauksilla pyrkien edistämään seudullisen kohtuuhintaisen ja energiatehokkaan asuntotuotannon toteuttamista. Valtio osoittaa ns. infra-avustusta kaupunkiseudun asunto- ja maankäyttöohjelmassa osoitettavien asuntoalueiden toteuttamiseen. Valtio tukee ikääntyneiden ja erityisryhmien asumista investointituilla ja korjausavustuksilla.
- A2** Aiesopimusosapuolet kehittävät yhteistyömenettelyä täydennysrakentamiseen ja muuhun yhdyskuntarakenteen eheyttämiseen pyrkivissä toimenpiteissä. Valtio luovuttaa kohtuulliseen hintaan asuntotuotantoon soveliaat ja valtion tarpeesta vapautuvat maanomistukset kunnille kohtuuhintaiseen asuntotuotantoon.
- A3** Kunnat ja valtio edistävät asuinalueiden energiatehokkuutta uudis- ja korjausrakentamisessa uusilla ja innovatiivisilla ratkaisulla. Valtio tukee toteutumista korjaus- ja energia-avustuksilla.

Kestävä liikennejärjestelmä

Kaupunkiseudun liikennejärjestelmäratkaisuilla tuetaan tavoiteltavan yhdyskunta- ja palvelurakenteen toteutumista ja seudun tavoitteiden mukaista kehitystä. Kehittämisen tavoitteena on lisätä joukkoliikenteen sekä kävelyn ja pyöräilyn kulkutapaosuuksia sekä tuottaa turvallinen, tehokas ja taloudellinen kokonaisjärjestelmä tukemalla samalla maankäytön eheyttämistä. Toimenpiteillä pyritään ensisijaisesti vaikuttamaan liikkumistarpeeseen, liikenteen suuntautumiseen ja kulkumuodon valintaan.

L1 Liikennejärjestelmätyö

- L1-1** Liikennejärjestelmäsuunnitelma päivitetään rakennemallin liikenteellisten tavoitteiden mukaisesti. Kaupunkiseudun liikennejärjestelmätyö vakiinnutetaan jatkuvan toimintamallin mukaiseksi ja se kytketään entistä tiiviimmin maankäytön prosesseihin ja organisaatioihin.
- L1-2** Sopijaosapuolet toteuttavat Turun seudulla pieniä kustannustehokkaita liikenneverkon kehittämistoimia (MAL -hankeohjelma). Valtio ja kunnat osallistuvat toteuttamiseen yhtä suurella rahoitusosuudella. Rahoitus on 10 milj. € (valtio 5 milj. € ja kunnat 5 milj. €) aiesopimuskaudella ja se kohdennetaan toimenpiteisiin, jotka edistävät erityisesti joukkoliikenteen, kävelyn ja pyöräilyn sekä liikenneturvallisuuden edellytyksiä. Rahoituksen kohdennetaan hankkeille kuntien, liikenneviraston ja ELY-keskuksen yhteistyönä siten, että valtion rahoitus on käytettävissä vuosina 2014–2015. Rahoituspanosta pyritään lisäämään seuraaville aiesopimuskausille.

L2 Joukkoliikenteen edistäminen ja kaupunkiseudun merkittävimmät joukkoliikennehankkeet

- L2-1** Kunnat ja valtio edistävät joukkoliikenteen toimintaedellytyksiä kaupunkiseudulla. Seudullinen joukkoliikenneviranomaisen järjestää kaupunkiseudun joukkoliikenteen palvelut palvelutasomäärittysten ja kehittämissuunnitelmien pohjalta. Joukkoliikenteen taksa- ja lippujärjestelmää sekä matkustajainformaatiota kehitetään vastaamaan seudullisen liikkumisen tarpeita.
- Valtio myöntää suurten kaupunkiseutujen joukkoliikennetukea Turun kaupunkiseudulle. Tuen edellytyksenä on, että rahoitus nostaa joukkoliikenteen palvelutasoa ja siten lisää sen käyttöä ja parantaa joukkoliikenteen kilpailukykyä. Valtio pyrkii lisäämään joukkoliikennetukea seuraaville aiesopimuskausille.
- Seudullinen joukkoliikenneviranomaisen kehittää ja toteuttaa bussilinjastoa runko-bussilinjaston kehittämisohjelman 2012–2020 mukaisesti. Valtio ja kunnat toteuttavat runkolinjastoon liittyvät liikenneinfrastruktuurin kiireellisimmät parannustoimet käyttämällä toteuttamiseen osin MAL -hankeohjelman rahoitusta.
- L2-2** Turun kaupunki laatii ja hyväksyy tällä sopimuskaudella tarvittavat suunnitelmat uuden sillan toteuttamiseksi Hirvensalosta Uittamolle saaren huoltovarmuuden turvaamiseksi ja runkobussilinjaston toteuttamiseksi.
- L2-3** Rautatieasemien (päärautatieasema ennen Matkakeskuksen toteuttamista ja Kupittaa asema) liityntäpysäköinnin toimivuutta ja vastuunjakoa selkeytetään aiesopimuskaudella.
- L2-4** Turun kaupunki jatkaa yhteistyössä valtion kanssa seudullisen matkakeskuksen suunnittelua ja ratapihan kehittämistä tällä sopimuskaudella. Erityistä huomiota kiinnitetään turvallisuustason parantamiseen (VAK) Turun keskustassa.
- L2-5** Turun kaupunki ja valtio laativat tällä sopimuskaudella pikaraitiotien yleissuunnitelman, jonka perusteella voidaan tehdä päätös vaiheittaisesta toteuttamisesta. Valtio avustaa pikaraitiotien suunnittelua ja toteutusta 30 %:n rahoitusosuudella. Pikaraitiotien toteuttamisen edellytyksenä on rakennemallin mukaisen maankäytön kehittäminen pikaraitiotiehen tukeutuen.

L3 Kävelyn ja pyöräilyn edistäminen

- L3-1** Kunnat painottavat kävelyn ja pyöräilyn edellytyksiä kaikissa maankäytön kehittämissuunnitelmissa erityisesti seudun taajamissa. Kunnat ja valtio käynnistävät vuonna 2012 osana liikennejärjestelmätyötä kävelyn ja pyöräilyn kehittämisohjelman laatimisen. Kehittämisohjelmassa määritetään seudullinen pyöräliikenteen runkoverkko sekä lähivuosina tarvittavat kehittämistoimenpiteet kaupunki- ja kuntakeskuksissa. Hankkeet sekä niiden priorisointi ja ajoitus täsmennetään kehittämisohjelmassa. Kunnat ja valtio toteuttavat kävelyn ja pyöräilyn edistämistoimenpiteitä tällä sopimuskaudella osoittamalla toteuttamiseen MAL -hankeohjelman rahoitusta.

L4 Liikenneturvallisuus, liikenteen hallinta ja liikkumisen ohjaus

- L4-1** Kunnat ja valtio laativat ja toteuttavat seudullista liikenneturvallisuussuunnitelmaa tällä sopimuskaudella. Suunnitelma sisältää liikenneturvallisuustyön jatkuvan toimintamallin, jossa keskeisenä toimijana ovat kuntien liikenneturvallisuustyöryhmät. Tavoitteena on, että kaikissa kunnissa on voimassa oleva liikenneturvallisuussuunnitelma sekä liikenneturvallisuusryhmä. Hankkeet, niiden priorisointi ja toteutuksen ajoitus täsmenntyvät liikenneturvallisuussuunnitelmassa. Hankkeiden toteuttamiseen osoitetaan MAL -hankeohjelman rahoitusta.
- L4-2** Nykyiseen Liikenneviraston tieliikennekeskukseen keskitetään alan toimijoiden liikenteen hallinnan operatiivisia toimintoja kuten liikennevalojen vikapäivystys ja ohjaus sekä joukkoliikenteen häiriönhallinta. Lisäksi osana liikennejärjestelmätyötä tehdään liikenteen- ja häiriönhallintasuunnitelma, jonka avulla voidaan parantaa väyläverkon häiriötilanteiden hoidon valmiuksia. Toimenpide suunnitellaan ja toteutetaan tällä sopimuskaudella, jonka jälkeen toteuttaminen jatkuu.
- L4-3** Liikkumisen ohjauksen kehittämistä edistetään kaupunkiseudulla osana liikennejär-

jestelmätyötä tällä sopimuskaudella tavoitteena liikkumisen tapojen uudistaminen kestävästä kehityksen mukaisesti. Valtio voi myöntää seudun kunnille tai kuntayhtymälle avustusta liikkumisen ohjauksen hankkeisiin.

Kestävä kasvu ja kaupunkiseudun kilpailukyky

Kaupunkiseudun kestävää kasvua ja kilpailukykyä tuetaan parantamalla sekä elinkeinoelämän tärkeiden kuljetusreittien toimivuutta että hyviä henkilöliikenneyhteyksiä kaupunkiseudun sisällä, muualle maahan ja ulkomaille. Lounaisrannikon kautta kulkevat ulkomaanyhteydet ovat elintärkeitä sekä alueen omalle vientiteollisuudelle että koko maan ulkomaankaupalle.

K1 E18-kasvukäytävän kehittäminen

K1-1 Käynnistetään yhteistyössä muiden tahojen kanssa useamman maan välinen E18-kasvukäytävä -hanke (Oslo-Tukholma-Turku-Helsinki-Pietari) siten, että osahankkeiden johto jakautuu kaupunkien ja valtion kesken. Tavoitteena on julkisen sektorin ja elinkeinoelämän uudella yhteistyöllä luoda nykyistä tehokkaammin mahdollisuuksia käytävän alueen kasvua ja kehitystä tukeville palveluille ja liiketoiminnalle.

Sopijaosapuolet käynnistävät osana E18 kasvukäytävään liittyen alaprojektin, jolla arvioidaan Turku-Helsinki välisen nopean ratayhteyden vaikutuksia ja toteuttamisen edellytyksiä ja samalla selvitetään Turku-Salo -paikallisjunaliikenteen edellytyksiä.

K2 Turun kaupunkiseudun merkittävimmät tieverkon kehittämishankkeet

K2-1 Valtio käynnistää VT 8 Turku-Pori yhteysvälin parantamistoimenpiteet Turun kaupunkiseudulla tällä sopimuskaudella liikenteen toimivuuden turvaamiseksi. Joukkoliikenteen tarpeet ja toimintaedellytykset ohjaavat parantamistoimenpiteiden ratkaisuja. Maankäyttö ohjataan tässä aiesopimuksessa kuvattujen periaatteiden mukaisesti olemassa oleviin taajamiin.

K2-2 Valtio asettaa sopimuskaudella suunnitteluhankkeen, jolla edistetään E18 Turun kehätien parantamista välillä Raisio-Kirismäki ja luodaan edellytyksiä toteutumisen käynnistymiselle seuraavilla sopimuskausilla.

K2-3 Valtio edistää yhdessä Kaarinan kaupungin kanssa Kaarinantien kehittämistä kaupunkiseudun uloimman kehän osana. Tällä sopimuskaudella parannetaan Kaarinantien liittymiä ja laaditaan Kaarinantien pohjoispään käännön YVA.

K2-4 Turun välikehän (Suikkilantie-Markulantie-Halistentie-Hämeentie-Jaanintie-Eteläkaari) liikenteen sujuvuuden ja toimivuuden turvaaminen edellyttää varautumista liittymien lisäkaistoihin ja mahdollisiin nelikaistaistustarpeisiin koko välikehän varrella. Tällä sopimuskaudella valtio ja Turun kaupunki käynnistävät välikehän kadun yleissuunnittelun ja toteuttavat Turun satamayhteyden, Suikkilantien eteläpään nelikaistaistamisen.

K2-5 Tällä aiesopimuskaudella Turun kaupunkiseudun maakuntakaavassa ratkaistaan valtatie 10 parantamisen aluevaraus Liedon kohdalla. Vt10 on tärkeä elinkeinoelämän ja liikenneturvallisuuden kannalta.

K3 Lento- ja laivaliikenteen kehittäminen

K3-1 Valtio laatii lentoliikenteen strategian, jossa selvitetään mm. lentoliikenteen tulevaisuuden näkymiä sekä arvioidaan Suomen lentoasemaverkoston tarkoituksenmukaisuutta sekä valtion asemaa lentoliikennepalvelujen järjestämisessä. Kunnat laativat yhdessä valtion kanssa seudullisen lento- ja laivaliikenteen kehittämissuunnitelman. Turun lentoasemaa kehitetään sekä henkilö- että tavaraliikenteen osalta mahdollistamaan liikenteen kasvu ja palvelutason parantaminen.

Tämä aiesopimus tulee voimaan sopimusosapuolten allekirjoitettua sen. Sopimus on voimassa vuoden 2015 loppuun asti. Tavoitteena on aiesopimusmenettelyn jatkaminen uudelle sopimuskaudelle.

Turun kaupunkiseudun kunnat ottavat huomioon talousarvioissaan sekä yhdyskuntarakenteen suunnittelussa ja päätöksenteossa tässä aiesopimuksessa esitettyjen tavoitteiden ja toimenpiteiden toteuttamisen.

Ympäristöministeriö ja liikenne- ja viestintäministeriö edistävät aiesopimuksessa esitettyjen tavoitteiden ja toimenpiteiden toteutumista käytettävissä olevien resurssien puitteissa edellyttäen eduskunnan myöntämää valtuutta ja määrärahaa. Aiesopimuksen tavoitteet ja toimenpiteet huomioidaan myös ministeriöiden alaisten virastojen ja laitosten ohjauksessa.

Aiesopimuksen toteuttamisen koordinoivastuu on seudullisella MAL-työryhmällä, jossa on seudun kaikkien kuntien ja Varsinais-Suomen liiton edustus sekä Varsinais-Suomen ELY-keskuksen edustus. Liikennetoimenpiteisiin liittyen valmistelevana ryhmänä toimii seudun liikennejärjestelmäryhmä.

6. AIESOPIMUKSEN SEURANTA

Aiesopimuksen toteutumista seuraa erikseen asetettava valtion ja kuntien välinen aiesopimuksen seurantaryhmä, jonka koollekutsujana toimii ympäristöministeriö. Seudullinen MAL-työryhmä kokoaa ja valmistelee seuranta-aineistoa seurantaryhmälle.

Aiesopimuksen ensimmäinen seurantajakso on sen voimaantulosta vuoden 2013 loppuun ja toinen seurantajakso 1.1.2014 – 31.12.2015. Sopimuksen seurannan tulokset huomioidaan mahdollisen uuden aiesopimuksen valmistelussa keväällä 2015.

Ensimmäisellä seurantajaksolla arvioidaan, toteuttaako asunto- ja maankäyttöohjelma aiesopimuksen tavoitteita.



AVSIKTSFÖRKLARING MELLAN KOMMUNERNA I ÅBO STADSREGION OCH STATEN OM MARKANVÄNDNING, BOENDE OCH TRAFIK 2012–2015

1. UTGÅNGSPUNKT

Avsiktsförklaringen baserar sig på regeringsprogrammet 2011 för statsminister Katainens regering enligt vilket avsiktsförklaringsprocessen i anslutning till markanvändning, boende och trafik (MBT) ska fortgå och utvecklas så att den blir mera bindande.

Syftet med en avsiktsförklaring är att stödja samordningen av markanvändningen, boendet och trafiken i de stora stadsregionerna.

I avsiktsförklaringen beskrivs de strategiska avsikter och utvecklingsriktningar för framtiden som är gemensamma för kommunerna i Åbo stadsregion och staten.

Åtgärderna som ingår i avsiktsförklaringen baserar sig på arbetet kring Åbo stadsregions strukturmodell 2035 och regionens arbete kring trafiksystem som pågår vid sidan om det.

2. PARTERNA

Parterna i avsiktsförklaringen är kommunerna i Åbo stadsregion (Åbo, Aura, St:Karins, Lundo, Masku, Virmo, Nådendal, Pemark, Pargas, Reso, Rusko, Sagu och Tarvasjoki) och för statens del miljöministeriet (MM), Finansierings- och utvecklingscentralen för boende (ARA), kommunikationsministeriet (KM), Trafikverket och Närings-, miljö- och trafikcentralen i Egentliga Finland.

I beredningen av avsiktsförklaringen har dessutom Egentliga Finlands förbund, finansministeriet (FM) och arbets- och näringsministeriet (ANM) medverkat.

3. MÅLEN MED AVSIKTSFÖRKLARINGEN

Målet med avsiktsförklaringen är att stärka harmoniseringen av samhällsstrukturen, utveckla trafiksystemet och förhindra en social och regional särutveckling hos stadsregionens befolkning genom styrning av avgörandena i anslutning till markanvändning, boende och trafik så att de främjar en hållbar utveckling. Målet är också att stödja stadsregionens och samtidigt dess olika kommuners livskraft och konkurrensförmåga samt samarbetet mellan de avtalsparterna.

Med avsiktsförklaringen stöds förverkligandet av målen för principbesluten i regeringsprogrammet, målen för den riksomfattande användningen av områden, det klimatpolitiska programmet för kommunikationsministeriets förvaltningsområde, den trafikpolitiska redogörelsen, det bostadspolitiska åtgärdsprogrammet, klimat- och energistrategin samt för stadspolitikerna och energieffektiviteten.

Ett centralt mål med avsiktsförklaringen är att stärka parternas, särskilt kommunernas, ömsesidiga engagemang för att uppfylla de centrala målen för stadsregionens strukturmodell 2035. Parterna i avsiktsförklaringen främjar särskilt sådana projekt som inverkar centralt på hela stadsregionen, flera kommuner eller förvaltningsområden, och som har en avgörande betydelse för hela regionens livskraft, dragkraft, harmoniseringen av samhällsstrukturen och en hållbar tillväxt. Målet är att stärka Åbo stadsregions konkurrenskraft som en del av utvecklingskorridoren Stockholm-Åbo-Salo-Helsingfors-St:Petersburg och den bredare pendlingsregionen i Södra Finland.

Målet är också att intensifiera den regionala serviceproduktionens funktionsduglighet och lönsamhet, förbättra infrastrukturinvesteringarnas genomslagskraft och kostnadseffektivitet samt dämpa ökningen av underhållskostnaderna i anslutning till boende, markanvändning och trafik. Kommunerna harmoniserar sina mark- och boendepolitiska målsättningar.

Syftet med åtgärderna är att förbättra tillgången till tjänster och arbetsplatser, främja en ökning av andelen hållbara färdssätt, stöda regionala kollektivtrafiklösningar och funktionsdugligheten hos andra trafiksystem med beaktande av säkerheten och miljökonsekvenserna.

4. ÅTGÄRDERNA I AVSIKTSFÖRKLARINGEN

Markanvändning - Harmonisering av samhällsstrukturen och miljöns kvalitet

Stadsregionens samhällsstruktur harmoniseras genom att boendet, arbetsplatserna och tjänstefunktionerna på ett energieffektivt och socialt hållbart sätt styrs till den nuvarande strukturen som baserar sig på centrum, tätorter och kollektivtrafik. Stadsregionens attraktionsfaktorer, bl.a. den rika kulturmiljön förstärks i all markanvändningsplanering.

M1 Genomförande av Åbo stadsregions gemensamma markanvändningsstrategi

- M1-1** Kommunerna gör upp och godkänner före utgången av 2013 kommunspecifika åtgärds- och planlägningsprogram i syfte att fullfölja strukturmodellen.
- M1-2** Kommunerna gör upp och godkänner före utgången av 2013 ett gemensamt regionalt bostads- och markanvändningsprogram för 2014-2017. Programmet kan även omfatta långsiktiga mål. Kommunerna effektiviserar de markpolitiska åtgärderna på ett sätt som stöder strukturmodellen så att råmarksandelen och reserveringarna i detalj- och generalplanerna utvecklas positivt med tanke på behoven och målen med avsiktsförklaringen. Staten främjar med sin verksamhet genomförandet av Åbo stadsregions markpolitiska principer.

M2 Utveckling av centrum och tätorter för harmonisering av samhällsstrukturen

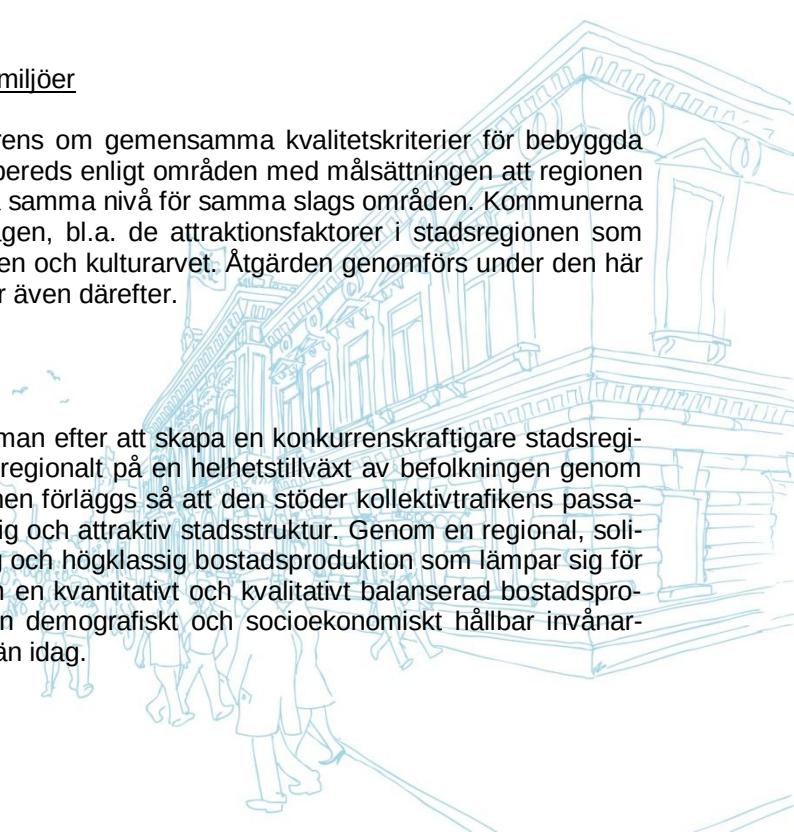
- M2-1** I syfte att trygga livskraften i centrumen och tjänsternas regionala tillgänglighet inriktar kommunerna planläggningen i första hand på tätortsområden som stöder utvecklingen av kvalitetskorridoren för kollektivtrafiken och deras omedelbara närhet. Samtidigt förbinder sig kommunerna till att undvika att utarbeta planer som medför en splittring av samhällsstrukturen.
- M2-2** Kommunerna gör upp och godkänner de regionala principerna för styrningen av gles- och randbebyggelse under den här avtalsperioden. Målet är att minska byggandet av småhus som baserar sig på enskilda tillstånd i tätorternas randområden. Principerna dras upp som ett led i de regionala bostads- och markanvändningsprogrammet som ska beredas. Avsiktsförklaringens parter förtydligar kriterierna för avgöranden av planeringsbehov och undantagsbeslut.
- M2-3** Kommunerna förbinder sig till att planera och förverkliga sin service och till att främja tillgängligheten regionalt i enlighet med målen i strukturmodellen. Kommunerna tar fram ett system för granskning av nuläget av servicenätet som grundar sig på geografisk information bland annat som bakgrundsinformation till planeringen av markanvändningen och servicenätet och en överenskommelse om hur systemet administreras.

M3 Gemensamma kvalitetskriterier för bebyggda miljöer

- M3** Kommunerna kommer överens om gemensamma kvalitetskriterier för bebyggda miljöer. Kvalitetskriterierna bereds enligt områden med målsättningen att regionen tillämpar kvalitetskriterier på samma nivå för samma slags områden. Kommunerna stärker de regionala särdragen, bl.a. de attraktionsfaktorer i stadsregionen som stöder sig på den rika naturen och kulturarvet. Åtgärden genomförs under den här avtalsperioden och fortsätter även därefter.

Attraktivt boende

Genom åtgärder i anslutning till boendet strävar man efter att skapa en konkurrenskraftigare stadsregion än hittills. Man strävar efter att förbereda sig regionalt på en helhetstillväxt av befolkningen genom att styra bostadsproduktionen. Bostadsproduktionen förläggs så att den stöder kollektivtrafikens passagerarpotential och formar en funktionellt mångsidig och attraktiv stadsstruktur. Genom en regional, solidarisk bostadspolitik vill man trygga en mångsidig och högklassig bostadsproduktion som lämpar sig för olika livsskeden och förmögenhetsnivåer. Genom en kvantitativt och kvalitativt balanserad bostadsproduktion strävar man inom stadsregionen efter en demografiskt och socioekonomiskt hållbar invånarstruktur med mindre skillnader mellan områdena än idag.



A Mångsidigt bostadsutbud och solidarisk bostadspolitik

- A1** Kommunerna tar fram och godkänner under den här avtalsperioden ett bostads- och markanvändningsprogram för stadsregionen 2014-2017. Programmet ska även omfatta långsiktiga mål.

I bostads- och markanvändningsprogrammet kommer kommunerna överens om en solidarisk bostadspolitik, förbinder sig till produktionsmålen för subventionerat boende och programmerar den årliga bostadsproduktionen med betoning på mångsidiga boendemöjligheter i attraktiva centrumområden nära lättillgänglig service och längs med vägkorridorerna för kollektivtrafiken. Programmet styr såväl den fritt finansierade som den av staten subventionerade bostadsproduktionen.

Enligt strukturmodellen 2035 ska bostadsutbudet i regionen utökas med 78 000 nya bostäder fram till 2035 (en tillväxt på 44,5 %), vilket innebär cirka 3 400–3 500 bostäder per år.

Av den målinriktade nyproduktionen ska 20 % byggas i form av hyresbostäder till rimligt pris med statliga subventioner.

Målet delas upp per kommun i bostads- och markanvändningsprogrammet. Avsiktsförklaringskommunerna anvisas högst samma belopp för bostadsrättsbostäder som finansieras med räntestöd som för den statssubventionerade normala hyresbostadsproduktionen.

Den nya bostadsproduktionen förläggs med tanke på den regionala helheten solidariskt så att den stöder kollektivtrafikens passagerarpotential och producerar en funktionellt sett mångsidig och attraktiv stadsstruktur. Genom åtgärden främjas samarbetet kring markanvändningen och bostadspolitiken.

Staten subventionerar byggandet med räntestödsfinansiering och statsgarantier och strävar så efter att främja en energieffektiv bostadsproduktion till rimligt pris inom regionen. Staten anvisar s.k. infrabidrag för anläggning av de bostadsområden som ingår i stadsregionens bostads- och markanvändningsprogram. Staten subventionerar seniorers och specialgruppers boende genom investeringsstöd och reparationsunderstöd.

- A2** Parterna i avsiktsförklaringen utvecklar samarbetsrutinerna i fråga om kompletteringsbyggande och åtgärder för annan harmonisering av samhällsstrukturen. Staten överlåter till ett rimligt pris markområden som är lämpliga för bostadsproduktion och som frigörs för en skälig bostadsproduktion från statens behov till kommunerna.

- A3** Kommunerna och staten främjar bostadsområdenas energieffektivitet genom nya och innovativa lösningar i samband med nyproduktion och sanering. Staten subventionerar genomförandet med sanerings- och energibidrag.

Hållbart trafiksystem

Stadsregionens trafiksystemlösningar stöder uppförandet av en målinriktad samhälls- och servicestruktur och en utveckling som överensstämmer med regionens mål. Målet för utvecklingen är att öka kollektivtrafikens och gång- och cykeltrafikens andel av färdssätten och producera ett tryggt, effektivt och ekonomiskt helhetssystem genom att samtidigt stöda harmoniseringen av markanvändningen. Genom åtgärden strävar man efter att i första hand påverka rörelsebehovet, inriktningen av trafiken och valet av färdssätt.

L1 Arbetet kring ett hållbart trafiksystem

- L1-1** Trafiksystemsplanen uppdateras i enlighet med de trafikrelaterade målen i strukturmodellen. Stadsregionens arbete kring trafiksystem etableras i enlighet med en fortgående handlingsmodell och kopplas tätare samman med processerna och organisationerna i anslutning till markanvändningen.
- L1-2** Avtalsparterna genomför små kostnadseffektiva utvecklingsåtgärder i trafikinätet i Åboregionen (MAL-projektprogrammet). Staten och kommunerna deltar med lika stora finansieringsandelar i genomförandet. Finansieringen omfattar 10 miljoner € (staten 5 milj. € och

kommunerna 5 milj. €) under avtalsförklaringsperioden och den inriktas på åtgärder som särskilt främjar förutsättningarna för kollektivtrafik, gång- och cykeltrafik och trafiksäkerhet. Finansieringen inriktas på projekt som samarbete mellan kommunerna, Trafikverket och ELY-centralen så att statens finansiering är tillgänglig 2014–2015. Målet är att finansieringsinsatserna ska höjas för de följande avsiktsförklaringsperioderna.

L2 Främjande av kollektivtrafiken och stadsregionens mest betydande kollektivtrafikprojekt

L2-1 Kommunerna och staten främjar kollektivtrafikens verksamhetsförutsättningar i stadsregionen. En regional kollektivtrafikmyndighet organiserar kollektivtrafiktjänsterna i stadsregionen utifrån den definierade servicenivån och utvecklingsplanerna. Kollektivtrafikens taxa- och biljettsystem och passagerarinformation utvecklas så att det överensstämmer med färdbehoven i regionen

Staten beviljar Åbo stadsregion kollektivtrafikstöd för stora stadsregioner. Förutsättningen för att få stödet är att finansieringen höjer kollektivtrafikens servicenivå och sålunda ökar utnyttjandet av den och förbättrar kollektivtrafikens konkurrenskraft. Statens strävar efter att öka subventionen av kollektivtrafiken under de följande avsiktsförklaringsperioderna.

Den regionala kollektivtrafikmyndigheten utvecklar och fullföljer busslinjenätet i enlighet med utvecklingsprogrammet för stambusslinjer 2012–2020. Staten och kommunerna genomför de mest brådskande förbättringsåtgärderna för trafikinfrastrukturen som berör stambusslinjerna genom att delvis utnyttja MBT-projektprogrammets finansiering.

L2-2 Åbo stad gör upp och godkänner under den här avtalsperioden de planer som behövs för att uppföra en ny bro från Hirvensalo till ön Uttamo i syfte att trygga försörjningsberedskapen och anlägga en stambusslinje.

L2-3 Under avsiktsförklaringsperioden utreds hur anslutningsparkeringen vid järnvägsstationerna (centraljärnvägsstationen före färdigställandet av Resecentret och stationen i Kuppis) fungerar och ansvarsfördelningen förtydligas.

L2-4 Åbo stad fortsätter i samarbete med staten planeringen av ett regionalt resecenter och utvecklingen av bangården under den här avtalsperioden. Särskild uppmärksamhet ägnas förbättringen av säkerhetsnivån i Åbo centrum.

L2-5 Åbo stad och staten utarbetar under den här avtalsperioden en generalplan för snabbspårvägen utgående från vilken ett beslut om ett förverkligande i flera skeden kan fattas. Staten subventionerar planeringen och anläggningen av snabbspårvägen med en finansieringsandel på 30 %. Förutsättningen för att snabbspårvägen ska kunna anläggas är att en markanvändning i enlighet med strukturmodellen som stöder snabbspårvägen utvecklas.

L3 Främjande av gång- och cykeltrafik

L3-1 Kommunerna framhåller förutsättningarna för gång- och cykeltrafik i alla utvecklingsprojekt för markanvändningen, särskilt i regionens tätorter. Kommunerna och staten börjar 2012 som ett led i arbetet kring trafiksystem utarbeta ett utvecklingsprogram för gång- och cykeltrafiken. I utvecklingsprogrammet fastställs stamnätet för regionens cykeltrafik och de utvecklingsåtgärder som behövs under de närmste åren i stads- och kommuncentren. Projekten liksom prioriteringen och inpassningen av dem preciseras i utvecklingsprogrammet. Kommunerna och staten genomför åtgärder för att främja gång- och cykeltrafiken under den här avtalsperioden genom att anvisa medel ur MBT-projektprogrammet för genomförandet.

L4 Trafiksäkerhet, trafikhantering och mobilitetsplanering

L4-1 Kommunerna och staten utarbetar och fullföljer en regional trafiksäkerhetsplan under den här avtalsperioden. Planen omfattar en handlingsmodell för kontinuerligt trafiksäkerhetsarbete där den centrala aktören är kommunernas arbetsgrupper för trafiksäkerhet. Målet är att det i alla kommuner ska finnas en gällande trafiksäkerhetsplan och en trafik-

säkerhetsgrupp.

Projekten, prioriteringen och genomförandet preciseras i trafiksäkerhetsplanen. För fullföljandet av projekten anvisas medel ur MBT-projektprogrammet.

- L4-2** Branschaktörernas operativa funktioner för trafikhantering som t.ex. jouren för störningar i trafikljus och trafikljusstyrningen liksom hanteringen av störningar i kollektivtrafiken koncentreras till vägtrafikcentralen vid det nuvarande Trafikverket. Dessutom utarbetas som ett led i arbetet kring trafiksystem en plan för trafikhantering och hantering av störningar med vars hjälp man kan förbättra beredskapen för åtgärdande av störningar i vägnätet. Åtgärderna planeras och genomförs under den här avtalsperioden och därefter fortgår genomförandet.
- L4-3** Utvecklingen av mobilitetsplaneringen främjas i stadsregionen som ett led i arbetet kring trafiksystemen under den här avtalsperioden. Målet är en förnyelse av rörelsebeteendet i enlighet med en hållbar utveckling. Staten beviljar regionens kommuner eller samkommuner bidrag för projekt i anslutning till mobilitetsplanering.

Hållbar tillväxt och stadsregionens konkurrenskraft

Stadsregionens hållbara tillväxt och konkurrenskraft stöds genom en förbättring av de för näringslivet viktiga transportvägarnas funktionsduglighet och persontrafikförbindelserna inom stadsregionen, till andra orter i landet och utomlands. Förbindelserna utomlands längs den sydvästra kusten är livsviktiga både för regionens egen exportindustri och för hela landets utrikeshandel.

K1 Utveckling av E18-tillväxtkorridoren

- K1-1** I samarbete med andra aktörer inleds projektet E18-tillväxtkorridor mellan flera olika länder (Oslo-Stockholm-Åbo-Helsingfors-St.Petersburg) så att ledningen av delprojekten fördelas mellan städerna och staten. Målet är att genom ett nytt slags samarbete mellan den offentliga sektorn och näringslivet skapa effektivare möjligheter än hittills för tjänster och affärsverksamhet som stöder tillväxten och utvecklingen i regionen.
- Avtalsparterna inleder ett underprojekt till E18 tillväxtkorridor-projektet. I delprojektet utvärderas effekterna av den snabba banförbindelsen mellan Åbo och Helsingfors och förutsättningarna för genomförandet av den. Samtidigt utreds förutsättningarna för en lokal tågtrafik mellan Åbo och Salo.

K2 Åbo stadsregions mest betydande utvecklingsprojekt i anslutning till vägnätet

- K2-1** Staten inleder förbättringsåtgärder inom Åbo stadsregion på riksväg 8 mellan Åbo och Björneborg under den här avtalsperioden i syfte att trygga trafiksäkerheten. Kollektivtrafikens behov och verksamhetsförutsättningar styr avgörandena om förbättringsåtgärder. Markanvändningen styrs i enlighet med de principer som beskrivs i den här avsiktsförklaringen till bestående tätorter.
- K2-2** Staten tillsätter under avtalsperioden ett planeringsprojekt som främjar förbättringen av E 18 Åbo ringväg mellan Reso och Kirismäki och som skapar förutsättningar för att fullföljandet av projektet ska kunna inledas under följande avtalsperioder.
- K2-3** Staten främjar tillsammans med St:Karins stad utvecklingen av St:Karinsvägen som en del av den yttersta ringen kring stadsregionen. Under den här avtalsperioden förbättras anslutningarna längs St:Karinsvägen och det tas fram en MKB för vägens norra vändpunkt.
- K2-4** Tryggandet av smidigheten och funktionsdugligheten när det gäller trafiken på Åbos mellanring (Suikkilavägen- Markkulavägen- Hallisvägen- Tavastvägen-Jahnvägen-Södra kurvan) förutsätter att man är beredd på tilläggsramper och eventuella behov av att bygga ut vägen till att omfatta fyra filer längs hela mellanringen. Under den här avtalsperioden inleder staten och Åbo stad generalplaneringen av mellanringsgatan och anlägger Åbos hamnförbindelse, utvidgandet av antalet filer i södra ändan av Suikkilavägen till fyra.

K2-5

Under den här avsiktsförklaringsperioden avgörs i Åbo stadsregions landskapsplan områdesreserveringen för förbättringen av riksväg 10 vid Lundo. Riksväg 10 är viktig med tanke på näringslivet och trafiksäkerheten.

K3 Utveckling av flyg- och fartygstrafiken

K3-1

Staten utarbetar en strategi för flygtrafiken i vilken bl.a. framtidsutsikterna för flygtrafiken utreds och i vilken Finlands flygplatsnätverks ändamålsenlighet och statens ställning när det gäller ordnandet av flygtrafiktjänster bedöms. Kommunerna utarbetar tillsammans med staten en regional utvecklingsplan för flyg- och fartygstrafiken. Åbo flygplats utvecklas både med tanke på person- och godstrafiken så att en trafiktillväxt och förbättring av servicenivån är möjlig.

5. FULLFÖLJANDET AV AVSIKTSFÖRKLARINGEN

Den här avsiktsförklaringen träder i kraft när avtalsparterna har undertecknat den. Avtalet gäller till utgången av år 2015. Avsikten är att avsiktsförklaringsförfarandet ska fortgå under en ny avtalsperiod.

Kommunerna i Åbo stadsregion beaktar i budgeten, planeringen av samhällsstrukturen och i beslutsfattandet de mål och åtgärder som har lagts fram i den här avsiktsförklaringen.

Miljöministeriet och kommunikationsministeriet främjar de mål och åtgärder som har lagts fram i avsiktsförklaringen inom ramen för de tillgängliga resurserna under förutsättning att riksdagen beviljar befohåheter och anslag. Målen och åtgärderna i avsiktsförklaringen beaktas även i styrningen av de ämbetsverk och inrättningar som lyder under ministerierna.

Ansvaret för samordningen av avsiktsförklaringen ligger hos den regionala MBT-arbetsgruppen i vilken alla kommuner i regionen och Egentliga Finlands förbund samt Egentliga Finlands ELY-central är representerade. Beredande grupp i fråga om trafikåtgärderna är regionens trafiksystemgrupp.

6. UPPFÖLJNINGEN AV AVSIKTSFÖRKLARINGEN

En särskilt tillsatt uppföljningsgrupp för avsiktsförklaringar mellan staten och kommunerna följer upp fullföljandet av avsiktsförklaringen. Uppföljningsgruppen sammankallas av miljöministeriet. Den regionala MBT-arbetsgruppen sammanställer och bereder uppföljningsmaterialet för uppföljningsgruppen.

Avsiktsförklaringens första uppföljningsperiod är perioden från ikraftträdandet fram till utgången av 2013 och den följande uppföljningsperioden omfattar 1.1.2014 – 31.12.2015. Resultaten av uppföljningen av avtalet beaktas i en eventuell beredning av en ny avsiktsförklaring våren 2015.

Under den första uppföljningsperioden fastställs om bostads- och markanvändningsprogrammet fullföljer avsiktsförklaringens mål.

Helsingissä, 20. päivänä kesäkuuta 2012
Helsingfors den 20 Juni 2012

Ympäristöministeriö

Krista Kiuru
asunto- ja viestintäministeri

Auran kunta

kunnanjohtaja
Mika Joki

Liedon kunta

Terhi Isotalo
kunnanjohtaja

Mynämäen kunta

Seija Österberg
kunnanjohtaja

Paimion kaupunki

Markku Kylén
tekninen johtaja

Liikenne- ja viestintäministeriö

Merja Kyllönen
liikenneministeri

Kaarinan kaupunki

kaupunginjohtaja
Harri Virta

Maskun kunta

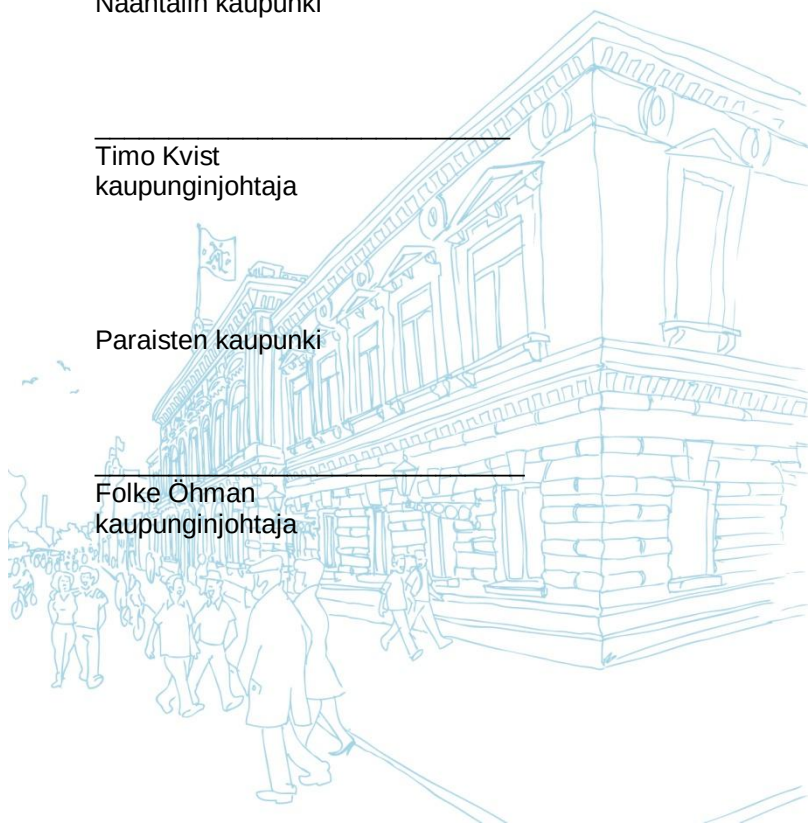
Rauli Lumio
kunnanjohtaja

Naantalin kaupunki

Timo Kvist
kaupunginjohtaja

Paraisten kaupunki

Folke Öhman
kaupunginjohtaja



Raision kaupunki

Ari Korhonen
kaupunginjohtaja

Sauvon kunta

Seppo Allén
kunnanjohtaja

Turun kaupunki

Aleksi Randell
kaupunginjohtaja

Liikennevirasto

Juhani Tervala
pääjohtaja

Ruskon kunta

Arto Oikarinen
kunnanjohtaja

Tarvasjoen kunta

Oili Paavola
kunnanjohtaja

Asumisen rahoitus- ja kehittämiskeskus
ARA

Hannu Rossilahti
Ylijohtaja

Varsinais-Suomen
elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus

Pekka Sundman
ylijohtaja