



YM11/5511/2016

Valtion ja Turun kaupunkiseudun kuntien välinen maankäytön, asumisen ja liikenteen sopimus 2016–2019

Avtal mellan staten och kommunerna i Åbo stadsregion om markanvändning, boende och trafik 2016–2019

9.6.2016



Ympäristöministeriö
Miljöministeriet
Ministry of the Environment



LIIKENNE- JA
VIESTINTÄMINISTERIÖ



ara

Asumisen rahoitus-
ja kehittämiskeskus

Liik
enne
vira
sto



Elinkeino-, liikenne- ja
ympäristökeskus

Valtion ja Turun kaupunkiseudun kuntien välinen maankäytön, asumisen ja liikenteen sopimus 2016–2019

9.6.2016

Sisällys

1	Sopijaosapuolet	4
2	Lähtökohdat	4
3	Sopimuksen tarkoitus ja tavoitteet	4
4	Toimenpiteet	5
	4.1 Elinvoimainen seutu	5
	4.1.1 Pohjoisen kasvuvyöhykkeen vahvistaminen	5
	4.1.2 Matkailun edistäminen	6
	4.2 Vahvat yhdyskunnat	6
	4.2.1 Keskukset ja täydennysrakentaminen	6
	4.2.2 Kehittyvät asemanseudut	7
	4.2.3 Joukkoliikenteeseen tukeutuva yhdyskuntarakenne	8
	4.3 Sujuva arki	9
	4.3.1 Monipuolinen asuntotuotanto	9
	4.3.2 Palvelujen saavutettavuus ja turvalliset matkat	10
5	SOPIMUKSEN SEURANTA	11
6	SOPIMUKSEN TOTEUTUMINEN	11
	LIITTEET	23
	Liite 1. Valtion ja kuntien toimenpiteet sopimuskaudella Turun Kehätien (kt 40) toimivuuden turvaamiseksi	25
	Liite 2. Valtion ja kuntien toimenpiteet sopimuskaudella Turun seudun merkittävimpien yritysalueiden kehittämiseksi	25
	Liite 3. Toimenpiteet jalankulku- ja pyöräily-yhteyksien kehittämiseksi	27
	Liite 4. Maa- ja asuntopoliittiset toimenpiteet 2016-2019	28
	Liite 5. Joukkoliikenteen toimenpiteet	30

1 Sopijaosapuolet

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

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

Valtiovarainministeriö ja Varsinais-Suomen liitto ovat osallistuneet sopimuksen valmisteluun ja neuvotteluihin.

2 Lähtökohdat

Sopimus perustuu pääministeri Sipilän hallituksen ohjelmaan 29.5.2015, jonka mukaisesti hallitus solmii asumista, maankäyttöä ja liikkumista yhteen sovittavan ja asuntotuotantoa sekä kasvua vauhdittavan aiesopimuksen suurimpien kaupunkiseutujen kanssa.

”Hallitus tukee kaupunkiseutujen ja kasvukäytävien sekä eri alueiden omiin vahvuuksiin perustuvan kilpailukyyn parantamista muun muassa kehittämällä sopimus pohjaista yhteistyötä valtion kanssa.”

Hallitusohjelman asuntopoliittisessa liitteessä todetaan, että *”Valtio edellyttää kasvukeskuksissa ja niiden läheisyydessä toteutettavien suurten infrahankkeiden ehtona tontti- ja asuntotuotannon olemassa olemista lisäämistä kumppanuusperiaatetta noudattaen valtion ja kuntien sekä kuntien keskinäisessä yhteistyössä. Hallitus solmii asumista, maankäyttöä ja liikkumista yhteen sovittavan ja asuntotuotantoa sekä kasvua vauhdittavan aiesopimuksen suurimpien kaupunkiseutujen kanssa. Siinä on huomioitava asuntomarkkinoiden monimuotoinen kehittäminen.”*

Tämä sopimus on jatkoa Turun kaupunkiseudun kuntien ja valtion väliselle maankäytön, asumisen ja liikenteen (MAL) aiesopimukselle 2012–2015.

Turun seudulla MAL-sopimuksen lähtökohtana ovat kaupunkiseudulla vuonna 2012 hyväksytty rakennemalli 2035 ja sen toteuttamiseksi kuntien vuosina 2014–2015 hyväksymät kuntakohtaiset kaavoitusohjelmat liitteenään seudullinen ohjelma, seudullinen asunto- ja maapoliittinen ohjelma ja rakennemallialueen liikennejärjestelmäsuunnitelma.

3 Sopimuksen tarkoitus ja tavoitteet

Sopimus on Turun seudun kuntien välinen, kuntien ja valtion välinen sekä valtio-osapuolten välinen sopijaosapuolten maankäytön, asumisen ja liikenteen yhteisen tahtotilan ja kehityssuuntien kuvaus.

Sopimuksella edistetään hallitusohjelman tavoitteiden ja toimenpiteiden, valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden ja kansallisten ilmasto- ja energiatavoitteiden toteutumista Turun kaupunkiseudulla.

Kaupunkiseudun yhdyskuntarakenne eheytyy ohjaamalla asumista, työpaikkoja ja palveluja nykyiseen rakenteeseen, keskustoihin ja joukkoliikennevyöhykkeille asemakaavoituksen sekä täydennysrakentamista tukevien toimenpiteiden avulla. Liikennejärjestelmää ja kaavoitusta ohjataan siten, että se mahdollistaa kestävästi liikkumisen edistämisen ja hyödyntää olemassa olevia ja tulevia hyviä joukkoliikennevyöhykkeitä. Vaihtoehtoisten energiamuotojen käyttöä joukkoliikenteessä lisätään. Kestävien kulkumuotojen houkuttelevuutta lisätään ja edistetään tietoon perustuvien digitaalisten palvelujen syntymistä käyttäjille henkilö- ja tavaraliikenteessä.

Vastaavasti sopimuksella edistetään seudun kuntien yhteisesti hyväksytyjen strategioiden, suunnitelmien ja ohjelmien toteuttamista sekä tuetaan päätöksentekoa.

Turun seudulla tavoitteena sopimukselle on, että sopimusmenettelyn avulla;

- I. Vahvistetaan Rakennemallin 2035 sitovuutta ja konkretisointia.
- II. Edistetään sopimuksen tarkoitusta tukevien seudullisesti merkittävien hankkeiden toteutusta.
- III. Edistetään Pohjoisen kasvuvyöhykkeen (Tukholma–Turku–Helsinki–Pietari) kehittymistä tukevien hankkeiden toteutusta.

Sopimuksen tarkoituksena on vahvistaa toiminnallisen kaupunkiseudun ja kasvuvyöhykkeen kilpailukykyä, elinvoimaisuutta ja toimivuutta. Sopimuksella parannetaan uusiutuvan elinkeinorakenteen kehittämisedellytyksiä, palveluiden ja työpaikkojen saavutettavuutta, elinympäristön viihtyisyyttä ja sosiaalista kestävyyttä mm. yhdyskuntarakenteen eheyttämiseen tähtäävillä toimenpiteillä.

Liikennejärjestelmää kehitetään saavutettavuus, matkaketjujen toimivuus, taloudellisuus ja turvallisuus huomioiden. Kestävää liikkumista vahvistetaan parantamalla jalankulun, pyöräilyn ja joukkoliikenteen olosuhteita sekä kehittämällä ja hyödyntämällä älyliikenteen keinoja ja liikkumisen digitaalisia palveluita.

Valtion liikenteeseen kohdistuvia rahoitusvälineitä ja tukia ohjataan kokonaisuutena vaikuttavuuden parantamiseksi. Ohjauksessa huomioidaan kaupunkiseudun liikennejärjestelmän tavoitekokonaisuus. Toimenpiteet ja rahoituskohteet täsmennetään sopijaosapuolten yhteistyönä osana kaupunkiseudun jatkuvaa liikennejärjestelmäsuunnittelua.

Valtio hakee suurten infrahankkeiden rahoittamiseksi innovatiivisia rahoitusmalleja ja kokeiluhankkeita. Infrahankkeiden toteuttamisedellytyksiä ja vaikutuksia selvitetään kokonaisuutena.

4 Toimenpiteet

4.1 Elinvoimainen seutu

4.1.1 Pohjoisen kasvuvyöhykkeen vahvistaminen

Tavoite: *Osapuolet edistävät Tukholman ja Pietarin välisen pohjoisen kasvuvyöhykkeen muodostumista osana Euroopan Unionin TEN-T-ydinverkkokäytävää. Turun seudun kilpailukykyistä kasvua ja yhtenäisen eteläsuomalaisen työssäkäynti- ja talousalueen kehittymistä tuetaan valtakunnallisten aluerakennetavoitteiden mukaisesti.*

1. Valtio edistää **olemassa olevan ratayhteyden junaliikenteen nopeuttamista**. Kunnat kehittävät asemanseutuja keskittämällä niille maankäyttöä. Valtio ja kunnat jatkavat Turun ja Helsingin nopean ratayhteyden suunnittelua. Valtio osoittaa suunnitteluun 40 milj. euroa ja siihen haetaan TEN-T tukea.
2. Valtio ja kunnat jatkavat kaupunkiseudun ja koko lounaisen Suomen poikittaisliikennettä ja satamakuljetuksia välittävän **Turun Kehätien (kt 40)** toimivuuden edistämistä jatkosuunnittelulla ja kehittämällä. Valtio pyrkii sopimuskaudella aloittamaan Kausela–Kirismäki -osuuden 1. vaiheen. Sopimuskauden muut toimenpiteet on kuvattu tarkemmin liitteessä 1.
3. Kunnat laativat yhteistyössä maakuntaliiton kanssa **seudullisen lentoliikenteen kehittämisohjelman**, jossa tarkastellaan lentoliikenteen kehittämispotentiaalia henkilö- ja rahtiliikenteessä, sovitaan lentoaseman matkustajamäärän kasvattamiseen tähtäävistä toimenpiteistä ja rahtiliikenteen edistämisestä. Lentoaseman saavutettavuutta, palvelua ja asiakaskokemusta parannetaan kehittämällä matkaketjuja ja -palveluja.

4. **Blue Industry Park (BIP)** on TEN-T -ydinverkkokäytävän varrella suunnitteilla oleva merkittävä meri- ja metalliteollisuuden tuotekehityksen ja valmistusteknologian yrityskeskittymä. Turun kaupunki, valtio ja alueen yritykset selvittävät edellytyksiä muuttaa Blue Industry Park -alueelle johtava yksityisraide osaksi valtion rataverkkoa. Radan kunnostamisesta käydään erillisneuvottelut. Lisäksi Turun kaupunki laatii yhteistyössä alueen yritysten kanssa tarvittavat suunnitelmat radan jatkamiseksi teollisuuspuiston satamaan. Muiden Kehätien varren yritysalueiden – Luolala, Kehätien varren kaupalliset alueet, Leilikallio, LogiCity, Topinpuisto, Avanti-Tuulissuo, Krossi, YksYkkönen – luonnehdinnat ja sopimuskauden toimenpiteet on kuvattu tarkemmin liitteessä 2.

4.1.2 Matkailun edistäminen

Tavoite: *Saaristomatkailun edistäminen on yksi Suomen matkailun kärkihankkeita (Merellinen saaristo kansainvälisesti tunnetuksi). Saariston matkailuedellytyksiä parannetaan kehittämällä alueen ympärivuotista houkuttelevuutta ja saavutettavuutta, sujuvoittamalla matkaketjuja, lisäämällä yhteistyötä, luomalla yrityksille toimintaedellytyksiä sekä tuotteistamalla palvelut kansainvälisesti kiinnostaviksi ja laadukkaiksi. Matkailua edistetään myös vaalimalla kaupunkiseudun rikasta luonnon- ja kulttuuriympäristöä vetovoimatekijänä.*

5. Kunnat parantavat **saariston saavutettavuutta** kehittämällä informaatiota, palvelutarjontaa ja liikenneyhteyksiä. Kunnat mahdollistavat digitaalisen matkailuinformaation kehittämisen sekä tarjoavat avointa dataa sovelluskehittäjille ja yrityksille, jotka kehittävät matkailua palvelevia sovelluksia. Kunnat selvittävät edellytykset, joilla matkailua palvelevat henkilökuljetukset voisivat lähteä Aurajoesta ja rakentaa näin turistiliikenteen solmukohta Turkuun. Alueen kunnat ja valtio laativat yhteistyössä Saariston pienen rengastien kevyen liikenteen kehittämissuunnitelman ja toteuttavat sitä vaiheittain. Valtio selvittää Parainen-Nauvo kiinteän yhteyden toteuttamista.
6. Kunnat huolehtivat kaavoituksessa siitä, että käytettävissä on **riittävästi ranta-alueita** yleiseen virkistykseen ja aluevarauksia matkailupalvelujen toiminnoille erityisesti tunnettujen matkailureittien kuten Saariston rengastien varrella.

4.2 Vahvat yhdyskunnat

4.2.1 Keskukset ja täydennysrakentaminen

Tavoite: *Edistetään Turun kaupunkiseudun keskusta-alueiden vetovoimaa, viihtyisyyttä, saavutettavuutta ja liikkumisen sujuvuutta. Kunnat painottavat maankäytön suunnittelussa ja toteutuksessa keskusta-alueiden kehittämistä ja täydennysrakentamista rakennemallissa kuvattuihin keskustojen ominaispiirteisiin ja vahvuuksiin tukeutuen. Turun keskusta on koko kaupunkiseudun ja maakunnan keskus, jonka elinvoimaisuus heijastuu koko kaupunkiseudulle.*

7. Valtio osoittaa Turun kaupunkiseudun kunnille **rahoitusta pieniin kustannustehokkaisiin liikennehankkeisiin** (ns. MAL-raha) sopimuskaudella yhteensä 5 milj. euroa ja edellyttää kuntien käyttävän vastaavan summan. MAL-rahoitus kohdistetaan Turun seudun (rakennemallialueen) liikennejärjestelmäsuunnitelman tavoitteiden mukaisiin toimenpiteisiin, jotka parantavat erityisesti joukkoliikenteen, kävelyn ja pyöräilyn edellytyksiä sekä liikenneturvallisuutta. Rahoitusta kohdennetaan ja toimenpiteet priorisoidaan jatkuvassa liikennejärjestelmätyössä sovittavalla tavalla kuntien, Liikenneviraston ja ELY-keskuksen yhteistyönä siten, että valtion rahoitus on käytettävissä vuosina 2016–2019. Kunnat voivat kohdentaa oman vastinrahoituksensa myös katuverkolle toteutettaviin hankkeisiin.

8. **Keskustaympäristöjä parannetaan jalankulkuystävällisemmiksi** ja keskusten elinvoimaa lisätään rakentamalla ja laajentamalla toiminnoiltaan monipuolista ja viihtyisää jalankulku- ja pyöräilykaupunkia niitä ympäröiville yhdyskuntarakenteen muutosalueille. Kunnat selvittävät tiivistämisen ja täydennysrakentamisen mahdollisuudet keskusta-alueilla ja käyttötarkoitukseltaan muuttuvilla alueilla sekä kehittävät vetovoimaisia asumismuotoja ja niihin kytkeytyviä palveluja.
9. **Pyöräilystä tehdään helppoa.** Kunnat ja valtio toteuttavat vuonna 2013 valmistuneessa Turun kaupunkiseudun pyöräilyn pääverkon ja laatukäytävien kehittämissuunnitelmassa ja seudun liikennejärjestelmäsuunnitelmassa osoitettuja toimenpiteitä (liite 3).
10. Kunnat kehittävät kaupunkiseudun joitakin **pääsisääntuloväyliä (vt 1, mt 110) kaupunkimaisiksi liikenneympäristöiksi**. Sen tukemiseksi kaupunkiseudun kunnat ja valtio tarkistavat ao. väylien hallinnollisen luokituksen. Lisäksi selvitetään **tie- ja katuverkon nykyinen hallinnollisen luokituksen tarkoituksenmukaisuutta Turun kaupungin Hirvensalon, Satavan ja Kaksikerran maanteiden osalta**. Muutoksilla tuetaan kaupunkirakenteen eheyttämistä ja rakennemallin mukaisia maankäytön kehittämisedellytyksiä.
11. Valtio turvaa yhdessä Liedon, Kaarinan ja Turun kaupunkien kanssa **valtatien 10 toimivuuden** ja joukkoliikenteeseen tukeutuvan maankäytön kehittämisedellytykset ennen valtatie uuden linjauksen toteuttamista. Sopimuskaudella Liikennevirasto, ELY-keskus ja kunnat laativat selvityksen, jossa tarkastellaan laajaa keinovalikoimaa ja älyliikenteen keinoja nykyisen Turku-Lieto -valtielinjauksen kehittämiseksi taajamarakennetta tukevana väylänä. Osapuolet toteuttavat toimenpiteitä erikseen sovittavin toimenpidekokonaisuuksin.
12. Valtio edistää yhdessä Kaarinan kaupungin kanssa **Kaarinantien (mt 2200, mt 180) kehittämistä kaupunkiseudun uloimman kehän osana**. Sopimuskaudella ELY-keskus ja Kaarinan kaupunki laativat Kaarinantien toimenpideselvityksen. Osapuolet parantavat liittymien toimivuutta, liikenneturvallisuutta, kävelyn ja pyöräilyn olosuhteita sekä maankäytön kehittämisedellytyksiä erikseen sovittavin toimenpidekokonaisuuksin.

4.2.2 Kehittyvät asemanseudut

Tavoite: Asemanseutuja vahvistetaan hyvin saavutettavina asumisen, työpaikkojen ja palveluiden keskittyminä ja sujuvina matkaketjujen solmukohtina. Sopimusosapuolet suunnittelevat ja kehittävät alueiden liikennejärjestelyjä ja maankäyttöä yhteistyössä sekä edistävät toimenpiteiden toteuttamista selkeyttämällä tarvittavilta osin vastuujakoja ja alueiden omistusjärjestelyjä.

Turun ratapiha-alue ympäristöineen on laaja kaupunkikehittämisen ja täydennysrakentamisen kohdealue, joka laajentaa keskustan jalankulku- ja pyöräilykaupunkia länteen. Entiselle VR:n konepaja-alueelle on rakenteilla uusi asuinalue noin 1500 asukkaalle. Ratapihan pohjoispuolella toimii luovan talouden ja kulttuurin keskus Logomo. Laajempaan ratapihan alueen kehittämiseen liittyy myös seudullisen Matkakatualueen toteuttaminen. Kaupunkikehitysalueiden kytkeminen osaksi keskustarakennetta edellyttää jalankulun ja pyöräilyn yhteyksien parantamista ratapihan poikki ja vieritse sekä monikäyttöisiä kaupunkimaisia pysäköintiratkaisuja.

Kupittaa asema on liikenteellinen solmukohta, jossa yhdistyvät paikallinen, seudullinen ja valtakunnallinen joukkoliikenne. Asema sijaitsee kaupunkiseudun merkittävämmällä tiede- ja tutkimusalan työpaikka-alueella yliopiston, laajenevan keskussairaalan ja kehittyvän Turun kampus ja tiedepuisto -alueen tuntumassa. Kokonaisuutena Kupittaa-Itäharjun alue on kaupunkiseudun merkittävin keskustahakuisten työpaikkojen kasvualue ja jalankulku- ja pyöräilykaupungin itäinen laajenemissuunta. Tiiviisti rakennetulla Kupittaa alueella joukkoliikenne, kävely ja pyöräily ovat tärkeitä liikkumistapoja. Alueen ja aseman pysäköintiratkaisuilla on iso merkitys asiakasliikenteen ja joukkoliikenteen matkaketjuille.

13. Turun kaupunki jatkaa yhteistyössä valtion kanssa seudullisen matkakeskuksen suunnittelua ja ratapihan kehittämistä hyödyntäen myös mahdollista EU-rahoitusta. Valtio sitoutuu konsernina edistämään omistusjärjestelyillä matkakeskuksen toteuttamista.
14. Osapuolet selvittävät tällä sopimuskaudella Uudenkaupungin radan sähköistämisestä ja siihen liittyvistä muista raideliikenneverkoston kehittämistoimenpiteistä, jolla VAK-järjestelytoiminnasta voidaan Turun ratapihalla luopua ja samalla parantaa ympäröivien vanhojen ja uusien asuinalueiden turvallisuutta sekä turvata Uudessakaupungissa toimivan teollisuuden toimintaedellytykset.
15. Ratapihan **estevaikutuksen vähentämiseksi** Turun kaupunki toteuttaa vuosina 2016–2017 Turun ratapihan ylittävän jalankulkusillan ja Liikennevirasto osallistuu portaiden ja hissin rakentamiseen sillalta asemalaitureille. Turun kaupunki selvittää nykyisen ratapihan ylittävän jalankulkusillan parantamismahdollisuudet osaksi keskustan pyöräilyn pääverkkoa. Turun kaupunki ja Liikennevirasto selvittävät yhteistyössä uuden kävely- ja pyöräily-yhteyden muodostamista ratapihan eteläreunaan Linnakaupungin alueelta rautatieasemalle.
16. Turun päärautatieaseman ja Kupittaan aseman **liityntäpysäköinnin** toimivuutta ja vastuunjakoa selkeytetään sopimuskaudella. Ratapihankadun varteen toteutetaan liityntäpysäköinti. Alueelle suunnitteilla oleva pysäköintilaitos palvelee monipuolisesti rautatieliikenteen matkustajia, Logomon asiakkaita, lähialueen yrityksiä ja asukkaita. Ennen pysäköintilaitoksen toteuttamista pysäköinti järjestetään maantasopysäköintinä.
17. Valtio sitoutuu tällä sopimuskaudella omistusjärjestelyillä edistämään **Kupittaan asemanseudun** kehittämistä. Turun kaupunki ja valtio sopivat ja toteuttavat sopimuskaudella alueen kehittämistä tukevat tieverkon hallinnollisen luokan muutokset, parantavat Kupittaan asema-alueen palvelutasoa, Turun kampus ja tiedepuiston saavutettavuutta, kulkuyhteyksiä ja liityntäpysäköintiä erikseen sovittavalla tavalla.

4.2.3 Joukkoliikenteeseen tukeutuva yhdyskuntarakenne

Tavoite: *Kaupunkiseudun yhdyskuntarakennetta eheytetään ohjaamalla asumista, työpaikkoja ja palveluja nykyiseen yhdyskuntarakenteeseen, erityisesti keskustoihin ja keskuksiin sekä joukkoliikennevyöhykkeille. Samalla kehitetään joukkoliikennejärjestelmää monipuolisemmaksi sekä edistetään kävelyn ja pyöräilyn olosuhteita. Maankäytön ja liikennejärjestelyjen yhteisellä suunnittelulla luodaan edellytykset joukkoliikenteen tehokkaalle järjestämiselle ja palveluiden alueelliselle saavutettavuudelle.*

18. Valtio osoittaa Turun kaupunkiseudulle **joukkoliikennetukea 6,7milj. euroa** joukkoliikenteen hankintaan sekä edistämään joukkoliikenteen lippu-, maksu- ja informaatiojärjestelmien yhteensopivuutta ja uudistamista sekä digitaalisten liikennepalvelujen syntymistä. Mikäli Turun seudun joukkoliikenneviranomaiseen mahdollisesti liittyvät uudet kunnat siirtyvät ELY-keskusten rahoitusvastuusta suurten kaupunkiseutujen valtionrahan vaikutukseen, muutos huomioidaan Turun seudun joukkoliikenneviranomaisen valtionrahaosuudessa.
19. Joukkoliikenteestä vastaavien viranomaisten roolit ja toimivalta-alueet selvitetään.
20. **Turun kaupunkiseudun raitiotien** yleissuunnitelma on hyväksytty ohjeellisena noudatettavaksi jatkosuunnittelun yhteydessä. Valtio avustaa raitiotien yleissuunnitteluvaiheen loppuunsaattamista 30 % rahoitusosuudella (kokonaiskustannusarvio 300 000 euroa). Kaupunkiseudun kunnat käynnistävät raitiotien ja/tai superbussijärjestelmän teknisen suunnittelun tällä sopimuskaudella edellyttäen, että valtio avustaa Turun kaupunkiseudun raitiotien ja/tai superbussijärjestelmän jatkosuunnittelua ja toteutusta 30 %:n rahoitusosuudella myöhemmin sopimuskaudella erikseen määriteltävällä tavalla. Kunnat kehittävät valittuun joukkoliikennejärjestelmäratkaisuun tukeutuvaa rakennemallin mukaista maankäyttöä.

21. Joukkoliikenteen pääsuunnilla ja raitiotieliikenteen valmisteluvaiheena jatketaan **runkobussi-linjaston** toteuttamista. Seudullinen joukkoliikenneviranomaisen toteuttaa runkobussilinjaston liikennöinnin vuoteen 2020 mennessä. ELY-keskus, kunnat ja seudullinen joukkoliikenneviranomaisen kehittävät runkolinjaston matkustajainformaatiota ja liikennepalveluita, sekä toteuttavat runkolinjastoon liittyviä infrastruktuurin parannustoimia ja älykästä liikenteen ohjausta.
22. **Seudullisen joukkoliikenneviranomaisen toimivalta-alueen laajentamisesta** nykyisen alueen ulkopuolisiin työssäkäyntialueen kuntiin neuvotellaan niissä kunnissa, jotka sitoutuvat maankäytön suunnittelussaan vahvistamaan joukkoliikenteen edellytyksiä. Samalla kunnat sitoutuvat välttämään yhdyskuntarakennetta hajauttavien kaavojen laatimista.
23. **Kunnat vahvistavat joukkoliikennekaupunkia** kohdentamalla kasvua ja palveluja kaupunkikehittämisen edistämiseksi vaikuttavimmille joukkoliikennevyöhykkeillä oleville taajamatoimintojen alueille (raitiotie- ja runkobussilinjoihin tukeutuvat alueet sekä maakuntakaavan kaupunkikehittämisen kohdealueet).

4.3 Sujuva arki

4.3.1 Monipuolinen asuntotuotanto

***Tavoite:** Kaupunkiseudun vetovoimaisuutta parannetaan tarjoamalla riittävästi monipuolisia asu-
mismahdollisuuksia erilaisissa ympäristöissä. Asuntotuotannossa otetaan huomioon olemassa oleva
ja tuleva tarve kuten muuttoliike mukaan lukien maahanmuutto, väestön ikääntyminen, yk-
sinasuvien määrän lisääntyminen, asunnottomuus, kuntien elinkeinostrategiat sekä ilmasto- ja elin-
keinopolitiikan näkökohdat. Valtion tukemaa kohtuuhintaista asuntotuotantoa toteutetaan seudul-
la yhteisvastuullisesti. Maapoliittiset toimenpiteet ja valtion tukitoimet kohdennetaan rakennemal-
lin sekä asunto- ja maapoliittisen ohjelman mukaisille alueille monipuolisen asuntotuotannon to-
teuttamiseksi.*

24. **Valtio osoittaa Turun kaupunkiseudun kunnille korkotuki- ja takauslainoitusta sekä avustuk-
sia seudulla hyväksytyjen kohtuuhintaisten asuntotuotantotavoitteiden toteuttamiseksi.** ARA kohdentaa tukitoimensa kuntien keskusta-alueille ja vaikuttavimmille taajamatoimintojen
alueille. ARA tukee täydennysrakentamista ja vanhusten tuettua asumista kotona hissi- ja es-
teettömyysavustuksella.
25. **Valtio osoittaa Turun kaupunkiseudun kunnille kunnallistekniikka-avustuksia.** Painopiste
kunnallistekniikka-avustusten kohdentamisessa on keskusta-alueiden ja joukkoliikenteeseen
tukeutuvien alueiden täydennysrakentamisessa.
26. Valtion tukeman asuntotuotannon lisäämiseksi valmistellaan lainsäädäntöhanke vuokra-
asuntojen rakentamiseen tarkoitettua uudesta 10 vuoden välimallista.
27. **Asuntotuotantoa toteutetaan Turun kaupunkiseudun rakennemalli 2035:n ja Turun kaupun-
kiseudun asunto- ja maapoliittisen ohjelman mukaisesti.** Kunnat toteuttavat vuosittaisissa
kaavoitusohjelmissaan rakennemallin toteuttamisohjelmaa ottaen huomioon rakennemallissa
esitetyn priorisointijärjestyksen. Kunnat sitoutuvat Turun kaupunkiseudun asunto- ja maapoliit-
tisessa ohjelmassa esitettyihin asuntotuotantotavoitteisiin (määrät, talotyyppit, hallintamuodot,
kohtuuhintainen asuntotuotanto), joiden tarkoituksena on monipuolistaa asuntotarjontaa kau-
punkiseudulla. Kunnat päivittävät ja hyväksyvät seudullisen asunto- ja maapoliittisen ohjelman
vuosille 2018–2021. Liitteessä 4 on kuvattu keskeiset rakennemallin sekä asunto- ja maapoliit-
tisen ohjelmaan perustuvat asuntotuotannon tavoitteet.
28. **Sopimusosapuolet kohdentavat maapoliittiset toimensa rakennemallin sekä asunto- ja maa-
poliittisen ohjelman mukaisille alueille monipuolisen asuntotuotannon toteuttamiseksi.** Kun-
nat kohdentavat kaavoitusta kunnan omistamalle maalle kysyntää vastaavan kohtuuhintaisen

asuntotuotannon toteuttamiseksi. Valtio ja kunnat selvittävät yhdessä MAL-sopimusalueella sijaitsevat valtiokonsernin omistuksessa olevat asuntotuotantoon tai palveluiden toteuttamiseen soveltuvat maa-alueet. Valtio vaikuttaa omistajaohjauksessaan siihen, että valtion tarpeista vapautuvat, asuntorakentamiseen soveltuvat alueet luovutetaan kohtuuhintaisesti ensisijaisesti kunnille valtion kiinteistöstrategian mukaisia periaatteita noudattaen.

29. Kaupunkiseudun kunnat (Kaarina, Naantali, Raisio, Turku) valmistelevat yhdessä ARA:n vahvistettavaksi esityksen valtion tukeman asuntotuotannon enimmäistonttihinnoista vyöhykkeittäin kuntarajoista riippumatta.
30. Turun seutu osallistuu kiinnostuneiden kaupunkien, kiinteistö- ja vuokratilo-omistajien sekä kaupallisten ja kolmannen sektorin toimijoiden kanssa Ympäristöministeriön vuoden 2016 aikana käynnistämään tutkimus- ja kehityshankkeeseen, jossa tunnistetaan, kokeillaan ja uudistetaan keinoja integroinnin onnistumiseksi. Lisäksi selvitetään ja kokeillaan voimassaolevan lainsäädännön puitteissa ARA:n kanssa toimia, joilla asuinalueiden kehittämistä voidaan tehdä segregaatoriskien vähentämiseksi.
31. Asuinympäristön ja -rakentamisen laadun sekä monimuotoisuuden kehittämiseksi **kunnat vahvistavat seudun erityispiirteisiin**, mm. rikkaaseen luonnonympäristöön ja kulttuuriperintöön **tukeutuvia kaupunkiseudun vetovoimatekijöitä**. Kunnat kartoittavat alueidensa ominaispiirteet ja vahvuudet laadittavien yhteisten ympäristön laatukriteerien pohjaksi. Vetovoimaisen asuinympäristön toteuttamiseksi kunnat kehittävät kaavoitusta ja tontinluovutusmenettelyjä.

4.3.2 Palvelujen saavutettavuus ja turvalliset matkat

Tavoite: Maankäyttöä ja palveluverkko kehitetään tasapainoisesti lähipalveluiden turvaamiseksi. Kuntarajat ylittävällä yhteistyöllä parannetaan palvelujen saavutettavuutta ja taloudellisuutta. Kunnat sitoutuvat palvelujensa suunnitteluun ja toteuttamiseen seudullisesti rakennemallin tavoitteiden mukaisesti. Toimintojen saavutettavuutta julkisilla liikennepalveluilla kehitetään hyödyntämällä digitalisaation, automaation, uusien käyttövoimaratkaisujen ja Liikenne palveluna -konseptin mahdollisuuksia.

32. Kunnat jatkavat keskustojen ja keskeisten taajama-alueiden kehittämistä **turvaamalla palvelut lisäämällä asumisen mahdollisuuksia** kävely- ja pyöräilyetäisyydellä palveluista sekä mahdollistamalla työpaikkojen säilyminen ja lisääminen keskusta-alueilla ja joukkoliikennevyöhykkeillä.
33. Kunnat laativat sopimuskaudella **seudullisen palveluverkkosuunnitelman**. Työssä hyödynnetään Varsinais-Suomen liiton keräämää seudullista palvelupisteaineistoa aluetietopalvelu Lounaistiedossa. Samalla luodaan menetelmät ja toimintatavat, joissa aineistoa hyödynnetään pysyvästi verkkosuunnittelussa.
34. Seudullisen joukkoliikenteen ja ELY-keskuksen toimivalta-alueen **taksa- ja lippujärjestelmää, matkustajainformaatiota, liityntäliikennettä sekä matkaketjuja kehitetään MaaS-periaatteiden mukaisesti**. Valtio tukee kehittämistä. Toimivaltaiset viranomaiset, kunnat ja valtio avaavat linja-, pysäkki-, aikataulu- ja muut järjestelmätiedot julkiseen rajapintaan sovelluskehittäjien käytettäväksi. Liite 5.
35. Turun seudun joukkoliikenteessä otetaan käyttöön ja pilotoidaan **uusia käyttövoima- ja automaattiliikenteen** ratkaisuja. Kakolanmäen entiselle vankila-alueelle toteutetaan joukkoliikenneyhteys automaattisen rinnehissin, funikulaarin, avulla. Sataman, keskustan ja lentokentän yhdistävä bussilinja 1 muutetaan sähköbussilinjaksi TEM:in ja kaupungin rahoittamana. Linja toimii valtakunnallisena sähköisen joukkoliikenteen testialustana päätepisteissään ladattavilla täyssähköbusseilla. Turun Kaupunkiliikenne Oy pyrkii siirtymään muussa käyttövoimassaan biodieseliin.

36. **Liikkumisen ohjausta** toteutetaan osana liikennejärjestelmätyötä tavoitteena liikkumisen tapojen uudistaminen kestävän kehityksen mukaisesti. Toimintaa koordinoi ja toteuttaa yhdessä muiden tahojen kanssa Varsinais-Suomen kestävän kehityksen ja energia-asioiden palvelukeskus Valonia sopimuskaudelle laadittavan toimintasuunnitelman mukaisesti. Valtio päättää vuosittain hakemusten perusteella seudun kunnille tai kuntayhtymälle myönnettävistä avustuksista liikkumisen ohjauksen toimintaan ja hankkeisiin.
37. Kunnat ja valtio toteuttavat yhdessä laadittua **seudullista liikenneturvallisuussuunnitelmaa**. Liikenneturvallisuushankkeet, niiden priorisointi ja toteutuksen ajoitus täsmentyvät suunnitelman ohjaamana käytettävissä olevien resurssien puitteissa. Suunnitelma sisältää liikenneturvallisuuksien jatkuvan toimintamallin, jossa keskeisenä toimijana ovat kuntien liikenneturvallisuuksiryhmät. Tavoitteena on, että kaikissa kunnissa on ajan tasalla oleva liikenneturvallisuuksien suunnitelma sekä toimiva liikenneturvallisuusryhmä. Turun kaupunki käynnistää suuren kaupungin toimintaympäristön huomioon ottavan liikenneturvallisuuksien suunnitelman laatimisen osana kaupungin turvallisuussuunnitelmaa yhteistyössä ELY-keskuksen kanssa ja perustaa liikenneturvallisuusryhmän koordinoimaan hallintokuntien välistä liikenneturvallisuuksien työtä.

5 SOPIMUKSEN SEURANTA

Seuranta perustuu sopimuksen tavoitteiden ja toimenpiteiden toteutumista ja vaikuttavuutta kuvaaviin mittareihin. Seurattavia asioita ovat sopimuksessa esitettyjen toimenpiteiden edistyminen ja toimenpiteiden vaikuttavuus. Seurantatyön organisointi ja seurannan suunnittelu käynnistetään sopimuksen allekirjoittamisen jälkeen. Seurantatiedot koostetaan vuosittain julkaistavaksi raportiksi. Ympäristöministeriö voi tarvittaessa kutsua koolle osapuolten välisen seurantakokouksen.

Seurannassa hyödynnetään valtakunnallisia tietoaaineistoja (SYKE/Liiteri), joista tuotetaan seudullista tarkasteluaineistoa aluetietopalvelu Lounaistietoon.

6 SOPIMUKSEN TOTEUTUMINEN

Tämä sopimus tulee voimaan sopimusosapuolten allekirjoitettua sopimuksen. Sopimus on voimassa vuoden 2019 loppuun. Tavoitteena on vuonna 2019 valmistella uusi sopimus seuraavalle kaudelle.

Valtio-osapuolen sitoutuminen sopimukseen määritellään keväällä 2016 valtioneuvoston periaatepäätöksellä, jossa linjataan valtion tahtotila ja tuki eri sopimusmuodoille julkisen talouden suunnitelman ja talousarvion puitteissa. Valtion rahoitustoimenpiteet edellyttävät eduskunnan päätöstä.

Turun kaupunkiseudun kunnat ottavat huomioon talousarvioissaan ja yhdyskuntarakenteen hankekonaisuuden pohjalta laadittavissa toteutusohjelmissa tässä sopimuksessa esitettyjen tavoitteiden ja toimenpiteiden toteuttamisen. Sopimuksen mukaisia toimenpiteitä edistetään vuosittaisissa tulosneuvotteluissa Liikenneviraston ja Varsinais-Suomen ELY-keskuksen kanssa.

Sopimusosapuolet edistävät sopimuksessa esitettyjen tavoitteiden ja toimenpiteiden toteutumista käytettävissä olevien resurssien puitteissa. Valtion omien infrahankkeiden toteuttaminen ja tuki kuntien infrastruktuurihankkeille kytketään kuntien asuntorakentamisen ja eheän yhdyskuntarakenteen kehittämiseen.

Avtal mellan staten och kommunerna i Åbo stadsregion om markanvändning, boende och trafik 2016–2019

9.6.2016

Innehåll

1	Avtalsparter	14
2	Utgångspunkter	14
3	Avtalets syfte och mål	14
4	Åtgärder	15
	4.1 En livskraftig region	15
	4.1.1 Stärkande av den nordliga tillväxtzonen	15
	4.1.2 Främjande av turism	16
	4.2 Starka samhällen	16
	4.2.1 Centrum och kompletteringsbyggande	16
	4.2.2 Stationsorter som är under utveckling	17
	4.2.3 Samhällsstruktur som stöder sig på kollektivtrafik	18
	4.3 En smidig vardag	19
	4.3.1 En mångsidig bostadsproduktion	19
	4.3.2 Tillgänglighet till service och trygga resor	20
5	UPPFÖLJNING AV AVTALET	21
6	FULLFÖLJANDE AV AVTALET	22

Bilaga 1. Statens och kommunernas åtgärder under avtalsperioden för att trygga Åbo ringvägs (stamväg 40) funktion	31
Bilaga 2. Statens och kommunernas åtgärder under avtalsperioden för att utveckla Åbo regionens mest betydande företagsområden	31
Bilaga 3. Åtgärder för att förbättra gång- och cykelförbindelserna	33
Bilaga 4. Mark- och bostadspolitiska åtgärder 2016–2019	34
Bilaga 5. Åtgärder inom kollektivtrafiken	36

1 Avtalsparter

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

Kommunerna i Åbo stadsregion: Aura, Lundo, Masko, Nousis, Nådendal, Pargas, Pemar, Reso, Rusko, Sagu, S:t Karins, Virmo och Åbo.

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

2 Utgångspunkter

Avtalet grundar sig på regeringsprogrammet 29.5.2015 för statsminister Sipiläs regering, enligt vilket regeringen tillsammans med de största stadsregionerna ingår en avsiktsförklaring som samordnar boendet, markanvändningen och transporten samt påskyndar bostadsproduktionen och tillväxten.

”Regeringen stöder en förbättrad konkurrenskraft som grundar sig på stadsregionernas, tillväxtkorridorernas och de olika regionernas egna starka sidor, bl.a. genom att utveckla det avtalsbaserade samarbetet med staten.”

I den bostadspolitiska bilagan till regeringsprogrammet konstateras att *”Som ett villkor för genomförande av stora infrastrukturprojekt i tillväxtcentra och närheten av dem förutsätter staten att det sker en betydande ökning av tomt- och bostadsproduktionen genom samarbete mellan staten och kommunerna och kommunerna emellan med iakttagande av partnerskapsprincipen. **Regeringen ingår tillsammans med de största stadsregionerna ett intentionsavtal som samordnar boende, markanvändning och transport samt påskyndar bostadsproduktion och tillväxt. Där bör ett mångsidigt utvecklande av bostadsmarknaden beaktas.**”*

Detta avtal är en fortsättning på avsiktsförklaringen mellan kommunerna i Åbo stadsregion och staten om markanvändning, boende och trafik (MBT) 2012–2015.

Inom Åboregionen är utgångspunkten för MBT-avtalet den i stadsregionen år 2012 godkända strukturmodellen 2035 och planlägningsprogrammen för de enskilda kommunerna som kommunerna godkänt 2014–2015 för att genomföra strukturmodellen, inklusive som bilagor det regionala programmet, det regionala bostads- och markpolitiska programmet och strukturmodellområdets trafiksystemplan.

3 Avtalets syfte och mål

Avtalet är ett avtal mellan kommunerna i Åboregionen, mellan kommunerna och staten samt mellan de statliga parterna och är en beskrivning av avtalsparternas gemensamma strategiska avsikter och utvecklingsriktningar gällande markanvändning, boende och trafik.

Genom avtalet främjar parterna uppnåendet av målen och åtgärderna i regeringsprogrammet, de riksomfattande målen för områdesanvändningen och de nationella klimat- och energimålen i Åbo stadsregion.

Stadsregionens samhällsstruktur förenhetligas genom att man styr boende, arbetsplatser och service till den befintliga strukturen, centrumen och kollektivtrafikzonerna med hjälp av detaljplanering och åtgärder som stöder kompletteringsbyggande. Man styr trafiksystemet och planläggningen på ett sådant sätt att det är möjligt att främja en hållbar rörlighet och utnyttja befintliga och framtida goda kollektivtrafikzoner. Man utökar användningen av alternativa energiformer inom kollektivtrafiken. Man

höjer dragningskraften hos hållbara transportmedel och främjar tillkomsten av digitala tjänster som grundar sig på kunskap för användarna inom person- och godstrafiken.

På motsvarande sätt främjar parterna genom avtalet genomförandet av de strategier, planer och program som kommunerna i regionen gemensamt har godkänt samt stöder beslutsfattandet.

Målen med avtalet i Åboregionen är att med hjälp av avtalsförfarandet:

- IV. Stärka giltigheten och konkretiseringen av Strukturmodellen 2035.
- V. Främja genomförandet av de regionalt betydande projekt som stöder avtalets syfte.
- VI. Främja genomförandet av de projekt som stöder utvecklingen av den nordliga tillväxtzonen (Stockholm–Åbo–Helsingfors–S:t Petersburg).

Syftet med avtalet är att stärka konkurrenskraften, livskraften och aktiviteten i den funktionella stadsregionen och tillväxtzonen. Med avtalet förbättrar man förutsättningarna för att utveckla en förnybar näringsstruktur, tillgängligheten till service och arbetsplatser, trivseln och den sociala hållbarheten i livsmiljön, bl.a. genom åtgärder vars syfte är att förenhetliga samhällsstrukturen.

Parterna utvecklar trafiksystemet med beaktande av tillgänglighet, fungerande resekedjor, lönsamhet och säkerhet. Parterna stärker den hållbara rörligheten genom att förbättra förhållandena för gång-, cykel- och kollektivtrafiken samt genom att utveckla och utnyttja metoder för intelligenta transportsystem och digitala tjänster inom rörlighet.

Statens finansieringsmedel och stöd som riktas till trafik styrs som en helhet för att förbättra genomslagskraften. I styrningen beaktas de kompletta målen för stadsregionens trafiksystem. Åtgärderna och finansieringsobjekten preciseras i samarbete mellan avtalsparterna som en del av den kontinuerliga planeringen av trafiksystemen i stadsregionen.

För att finansiera stora infrastrukturprojekt söker staten efter innovativa finansieringsmodeller och testprojekt. Förutsättningarna för att genomföra infrastrukturprojekten och deras konsekvenser utreds som helhet.

4 Åtgärder

4.1 En livskraftig region

4.1.1 Stärkande av den nordliga tillväxtzonen

Mål: Parterna främjar bildandet av en nordlig tillväxtzon mellan Stockholm och S:t Petersburg som en del av Europeiska unionens TEN-T-stamnätsskorridor. Parterna stöder Åboregionens konkurrenskraftiga tillväxt och utvecklingen av ett enhetligt sydfinländskt pendlings- och ekonomiområde i enlighet med de riksomfattande målen för regionstrukturen.

1. Staten främjar **snabbare tågtrafik längs den befintliga spårförbindelsen**. Kommunerna utvecklar stationsorterna genom att koncentrera markanvändning till dem. Staten och kommunerna fortsätter att planera en snabb spårförbindelse mellan Åbo och Helsingfors. Staten anslår 40 miljoner euro för planeringen och ansöker om TEN-T-stöd för den.
2. Staten och kommunerna fortsätter att främja **Åbo ringvägs (stamväg 40) funktion** genom fortsatt planering och utveckling. Längs ringvägen går stadsregionens och hela sydvästra Finlands hamntransporter och tvärgående trafik. Staten strävar efter att inleda det första skedet på avsnittet Kausela–Kirismäki under avtalsperioden. Övriga åtgärder under avtalsperioden beskrivs mer ingående i bilaga 1.
3. Kommunerna gör i samarbete med landskapsförbundet upp ett **utvecklingsprogram för den regionala flygtrafiken**, där man granskar flygtrafikens utvecklingspotential inom person- och

godstrafiken samt kommer överens om åtgärder för att öka flygplatsens passagerarantal och om att främja godstrafiken. Parterna förbättrar flygplatsens tillgänglighet, servicen och kundupplevelsen genom att utveckla resekedjorna och -servicen.

4. **Blue Industry Park (BIP)** är en betydande företagspark som **planeras** för produktutveckling och tillverkningsteknik inom sjöfarts- och metallindustrin längs TEN-T-stamnätskorridoren. Åbo stad, staten och områdets företag utreder förutsättningarna för att ändra det privata spår som leder till Blue Industry Park-området till en del av statens bannät. Separata förhandlingar förs om istandsättning av banan. Dessutom gör Åbo stad i samarbete med områdets företag upp nödvändiga planer för att förlänga banan till industriparkens hamn. Karaktäriseringen av de övriga företagsområdena längs ringvägen – Luolala, handelsområdena längs ringvägen, Leilikallio, LogiCity, Topinpuisto, Avanti-Tuulissuo, Krossi, YksYkkönen – och åtgärderna under avtalsperioden beskrivs mer ingående i bilaga 2.

4.1.2 Främjande av turism

Mål: Främjande av skärgårdsturism är ett av spetsprojekten inom turismen i Finland (att göra havsskärgården internationellt känd). Förutsättningarna för skärgårdsturismen förbättras genom att parterna utvecklar områdets attraktionskraft och tillgänglighet året runt, gör resekedjorna smidigare, ökar samarbetet, skapar verksamhetsförutsättningar för företag och produktifierar tjänster så att de blir intressanta och kvalitativa internationellt. Parterna främjar också turismen genom att värna om stadsregionens rika natur- och kulturmiljö som attraktionsfaktor.

5. Kommunerna förbättrar **tillgängligheten till skärgården** genom att utveckla informationen, serviceutbudet och trafikförbindelserna. Kommunerna gör det möjligt att utveckla digital turistinformation samt erbjuder öppna data till applikationsutvecklare och företag, vilka utvecklar applikationer som betjänar turismen. Kommunerna utreder förutsättningarna för att persontransporter som betjänar turismen skulle kunna avgå från Aura å och på så vis skapa en knutpunkt för turisttrafik i Åbo. Områdets kommuner och staten gör tillsammans upp en plan för utveckling av den lätta trafiken utmed på Skärgårdens lilla ringväg och genomför planen stegvis. Staten utreder en fast förbindelse mellan Pargas och Nagu.
6. I planläggningen ser kommunerna till att det finns **tillräckligt med strandområden** till förfrågande för allmän rekreation och områdesreservationer för turistanläggningar, i synnerhet längs kända turistleder, såsom Skärgårdens ringväg.

4.2 Starka samhällen

4.2.1 Centrum och kompletteringsbyggande

Mål: Parterna främjar attraktionen, trivselen, tillgängligheten och en smidig rörlighet i centrumområdena i Åbo stadsregion. I planeringen och genomförandet av markanvändningen betonar kommunerna utvecklingen av centrumområdena och kompletteringsbyggandet som stöder sig på de av centrumens särdrag och styrkor som beskrivs i strukturmodellen. Åbo centrum är centrum för hela stadsregionen och landskapet och dess livskraft reflekteras på hela stadsregionen.

7. Staten beviljar kommunerna i Åbo stadsregion **finansiering för små kostnadseffektiva trafikprojekt** (s.k. MBT-pengar) för sammanlagt 5 miljoner euro under avtalsperioden och förutsätter att kommunerna använder motsvarande summa. MBT-finansieringen riktas till åtgärder som följer målen i trafiksystemplanen för Åboregionen (strukturmodellområdet). Åtgärderna ska särskilt förbättra förutsättningarna för kollektiv-, gång- och cykeltrafik samt trafiksäkerheten. Finansieringen inriktas och åtgärderna prioriteras på det sätt som överenskommits i det

kontinuerliga trafiksystemarbetet i samarbete mellan kommunerna, Trafikverket och NTM-centralen, så att statens finansiering är tillgänglig 2016–2019. Kommunerna kan också rikta sin egen motfinansiering till projekt inom gatunätet.

8. **Parterna förbättrar centrummiljöerna så att de blir mera promenadvänliga** och ökar centrumens livskraft genom att bygga och utvidga den mångsidiga och trivsamma promenad- och cykelstaden till de områden med förändrad samhällsstruktur som omger centrumen. Kommunerna utreder möjligheterna till tätare samhällsstruktur och kompletteringsbyggande i centrumområdena och i områden vars användningsändamål förändras samt utvecklar attraktiva boenformer och service i anslutning till dessa.
9. **Det ska bli enkelt att cykla.** Kommunerna och staten genomför de åtgärder som anges i regionens trafiksystemplan och den plan för utveckling av huvudcykelnätet och kvalitetskorridorerna i Åbo stadsregionen som blev klar år 2013 (bilaga 3).
10. Kommunerna utvecklar en del av stadsregionens **viktigaste infartsleder (riksväg 1, landsväg 110) så att de blir stadslika trafikmiljöer.** Som stöd för detta justerar stadsregionens kommuner och staten de berörda ledernas administrativa klassificering. Dessutom utreder parterna **ändamålsenligheten i den nuvarande administrativa klassificeringen av väg- och gatunätet i fråga om landsvägarna på Hirvensalo, Satava och Kakskerta i Åbo stad.** Genom ändringarna stöder man förenhetligandet av stadsstrukturen och förutsättningarna för att utveckla markanvändningen enligt strukturmodellen.
11. Tillsammans med Lundo, S:t Karins och Åbo tryggar staten förutsättningarna för att utveckla **riksväg 10:s funktion** och markanvändningen som stöder sig på kollektivtrafik innan omdragningen av riksvägen. Under avtalsperioden gör Trafikverket, NTM-centralen och kommunerna en utredning, där man granskar det omfattande metodurvalet och metoderna för intelligenta transportsystem för att utveckla den nuvarande riksvägssträckningen mellan Åbo och Lundo till en led som stöder tätortsstrukturen. Parterna genomför åtgärderna genom åtgärdshelheter som överenskomms separat.
12. Staten främjar tillsammans med S:t Karins stad **utvecklingen av S:t Karinsvägen (landsväg 2200, landsväg 180) som en del av den yttersta ringen kring stadsregionen.** Under avtalsperioden gör NTM-centralen och S:t Karins stad en åtgärdsutredning för S:t Karinsvägen. Parterna förbättrar anslutningarnas funktion, trafiksäkerheten, förhållandena för gång- och cykeltrafiken samt förutsättningarna för att utveckla markanvändningen genom åtgärdshelheter som överenskomms separat.

4.2.2 Stationsorter som är under utveckling

Mål: Avtalsparterna stärker stationsorterna som vältillgängliga centrum för boende, arbetsplatser och service och som smidiga knutpunkter för resekedjor. Avtalsparterna samarbetar kring planering och utveckling av områdenas trafikarrangemang och markanvändning samt främjar genomförandet av åtgärderna genom att till nödvändiga delar tydliggöra ansvarsfördelningen och områdenas ägararrangemang.

Åbo bangårdsområde med omgivning är ett stort målområde för stadsutvecklingen och kompletteringsbyggandet. Området utvidgar promenadstaden i centrum västerut. VR:s före detta verkstadsområde håller på att byggas om till ett nytt bostadsområde för cirka 1 500 invånare. Norr om bangården finns Logomo, som är ett centrum för kreativ ekonomi och kultur. Till en mer omfattande utveckling av bangårdsområdet hör också förverkligandet av ett regionalt resecenter. Hopkopplingen av stadsutvecklingsområdena så att de blir en del av centrumstrukturen förutsätter förbättring av gång- och cykelförbindelserna genom och längs med bangården samt stadsmässiga parkeringslösningar med många användningsmöjligheter.

Kuppis station är en trafikknutpunkt för lokal, regional och nationell kollektivtrafik. Stationen ligger på ett av stadsregionens mer betydande arbetsplatsområden inom vetenskap och forskning i närheten av Åbo universitet, det växande centralsjukhuset och tillväxtområdet för Åbo universitets campus och Turku Science Park (Vetenskapsparken i Åbo). Som helhet är området Kuppis-Österås stadsregionens viktigaste tillväxtområde för centruminriktade arbetsplatser och den riktning i vilken promenadstaden utvidgas i öster. I det tätbebyggda Kuppisområdet är kollektiv-, gång- och cykeltrafik viktiga sätt att röra sig. Parkeringslösningarna i området och kring stationen har stor betydelse för resekedjorna inom kundtrafiken och kollektivtrafiken.

13. Åbo stad fortsätter i samarbete med staten att planera det regionala resecentret och utveckla bangården och kommer också att utnyttja eventuell EU-finansiering. Staten förbinder sig som koncern att genom ägararrangemang främja förverkligandet av resecentret.
14. Parterna utreder under denna avtalsperiod elektrifieringen av Nystadsbanan och andra tillhörande utvecklingsåtgärder för spårtrafiknätet, för att man ska kunna avstå från TFÄ-arrangemangen på Åbo bangård och samtidigt förbättra säkerheten i de omgivande gamla och nya bostadsområdena samt trygga verksamhetsförutsättningarna för industrin i Nystad.
15. För att **minska den hindrande effekten** av bangården förverkligar Åbo stad en gångbro över Åbo bangård under 2016–2017 och Trafikverket deltar i byggandet av trappor och hissar från bron till tågplattformarna. Åbo stad utreder möjligheterna att förbättra den befintliga gångbron över bangården som en del av huvudcykelnätet i centrum. Åbo stad och Trafikverket samarbetar kring en utredning om att skapa en ny gång- och cykelförbindelse från Slottsstaden till järnvägsstationen i den södra kanten av bangården.
16. Under avtalsperioden klargör parterna hur **anslutningsparkeringen** fungerar vid Åbo centralstation och Kuppis station och förtydligar ansvarsfördelningen. En anslutningsparkering anläggs längs Bangårdsgatan. Den planerade parkeringsanläggningen betjänar mångsidigt järnvägsresenärerna, Logomos kunder samt företagen och invånarna i närområdet. Innan parkeringsanläggningen byggs ordnas parkeringen som markparkering.
17. Under denna avtalsperiod förbinder sig staten att främja utvecklingen av **området kring Kuppis station** genom ägararrangemang. Under avtalsperioden avtalar Åbo stad och staten om och genomför ändringar av den administrativa klassificeringen av vägnätet som stöder utvecklingen av området samt förbättrar servicenivån på stationsområdet i Kuppis, tillgängligheten till Åbo universitets campus och Turku Science Park, trafikförbindelserna och anslutningsparkeringen på det sätt som parterna kommer överens om separat.

4.2.3 Samhällsstruktur som stöder sig på kollektivtrafik

Mål: Parterna förenhetligar stadsregionens samhällsstruktur genom att styra boende, arbetsplatser och service till den befintliga samhällsstrukturen, särskilt till centrum och centraler samt kollektivtrafikzoner. Samtidigt utvecklar parterna kollektivtrafiksystemet så att det blir mångsidigare och främjar förhållandena för gång- och cykeltrafiken. Genom gemensam planering av markanvändning och trafikarrangemang skapar man förutsättningar för effektivt ordnande av kollektivtrafiken och för lokal tillgång till service.

18. Staten beviljar Åbo stadsregion **kollektivtrafikstöd om 6,7 miljoner euro** för anskaffning av kollektivtrafik samt för att främja kompatibiliteten mellan och förnyelsen av kollektivtrafikens biljett-, betalnings- och informationssystem samt uppkomsten av digitala trafik tjänster. Ifall nya kommuner som eventuellt ansluter sig till kollektivtrafikmyndigheten i Åboregionen övergår från NTM-centralernas finansieringsansvar till att få statens stöd för stora stadsregioner, beaktas förändringen i statsbidragsandelen till kollektivtrafikmyndigheten i Åboregionen.
19. Rollerna och befogenhetsområdena för de myndigheter som ansvarar för kollektivtrafiken utreds.

20. Generalplanen för **spårvägen i Åbo stadsregion** har godkänts som riktgivande och ska följas i den fortsatta planeringen. Staten bidrar med en finansieringsandel på 30 % för att slutföra generalplaneringen för spårvägen (totalkostnadskalkyl 300 000 euro). Kommunerna i stadsregionen inleder den tekniska planeringen av spårvägen och/eller superbussystemet under denna avtalsperiod, under förutsättning att staten bidrar med en finansieringsandel på 30 % för den fortsatta planeringen och genomförandet av en spårväg och/eller ett superbussystem i Åbo stadsregion på det sätt som fastställs separat senare under avtalsperioden. Kommunerna utvecklar markanvändningen som är i enlighet med strukturmodellen och som stöder sig på den valda lösningen för kollektivtrafiksystemet.
21. Anläggandet av en **stambusslinje** fortsätter i kollektivtrafikens huvudriktningar och som beredningsskede för spårvägstrafiken. Den regionala kollektivtrafikmyndigheten genomför stambusslinjetrafiken senast 2020. NTM-centralen, kommunerna och den regionala kollektivtrafikmyndigheten utvecklar passagerarinformation och trafiktjänsterna för stambusslinjerna samt genomför förbättringar i infrastrukturen som berör stambusslinjerna och en intelligent styrning av trafiken.
22. Förhandlingar om en **utvidgning av den regionala kollektivtrafikmyndighetens befogenhetsområde** till de kommuner i pendlingsområdet som inte hör till det nuvarande området pågår i de kommuner som förbinder sig att stärka förutsättningarna för kollektivtrafiken i planeringen av markanvändningen. Samtidigt förbinder sig kommunerna att undvika att utarbeta planer som splittrar samhällsstrukturen.
23. För att främja stadsutvecklingen **stärker kommunerna kollektivtrafikstaden** genom att rikta tillväxt och service till de mest betydelsefulla områdena med tätortsfunktioner i kollektivtrafikzonerna (områden som stöder sig på spårvägs- och stambusslinjer samt målområden för stadsutveckling i landskapsplanen).

4.3 En smidig vardag

4.3.1 En mångsidig bostadsproduktion

Mål: Parterna förbättrar stadsregionens attraktionskraft genom att erbjuda tillräckligt mångsidiga boendemöjligheter i olika omgivningar. Inom bostadsproduktionen beaktar man det befintliga och framtida behovet, såsom flyttningsrörelser inklusive invandring, åldrande befolkning, ökat antal ensamboende, bostadslöshet, kommunernas näringslivsstrategier samt aspekter inom klimat- och näringslivspolitik. Kommunerna genomför rimligt prissatt statsunderstödd bostadsproduktion solidariskt i regionen. Markpolitiska åtgärder och statens stödåtgärder riktas till områden i strukturmodellen samt till områden i det bostads- och markpolitiska programmet för att man ska få en mångsidig bostadsproduktion.

24. Staten beviljar finansiering med räntestöds- och borgenslån samt understöd till kommunerna i Åbo stadsregion för att kommunerna ska uppnå de godkända målen om rimligt prissatt **bostadsproduktion i regionen**. ARA riktar sina stödåtgärder till kommunernas centrumområden och de mest betydelsefulla områdena med tätortsfunktioner. ARA stöder kompletteringsbyggande och stött boende hemma för äldre genom hiss- och hinderlöshetsunderstöd.
25. **Staten beviljar understöd för kommunalteknik till kommunerna i Åbo stadsregion**. Tyngdpunkten i allokeringen av understöd för kommunalteknik ligger på kompletteringsbyggande i centrumområden och områden som stöder sig på kollektivtrafik.
26. För att öka den statsunderstödda bostadsproduktionen bereds ett lagstiftningsprojekt om en mellanmodell på 10 år som är avsedd för byggande av hyresbostäder.

27. **Parterna genomför bostadsproduktionen i enlighet med Strukturmodellen för Åbo stadsregion 2035 och det bostads- och markpolitiska programmet för Åbo stadsregion.** Kommunerna verkställer genomförandeprogrammet för strukturmodellen i sina årliga planlägningsprogram med beaktande av den prioriteringsordning som presenteras i strukturmodellen. Kommunerna förbinder sig att följa de bostadsproduktionsmål som presenteras i det bostads- och markpolitiska programmet för Åbo stadsregion (antal, hustyper, besittningsformer, rimligt prissatt bostadsproduktion). Syftet med målen är att få till stånd ett mångsidigare utbud av bostäder i stadsregionen. Kommunerna uppdaterar och godkänner det regionala bostads- och markpolitiska programmet för 2018–2021. I bilaga 4 beskrivs de centrala målen för bostadsproduktionen som grundar sig på strukturmodellen och det bostads- och markpolitiska programmet.
28. **Avtalsparterna riktar sina markpolitiska åtgärder till områden i strukturmodellen samt till områden i det bostads- och markpolitiska programmet för att man ska få en mångsidig bostadsproduktion.** Kommunerna planlägger främst kommunägd mark för att få till stånd en rimligt prissatt bostadsproduktion som motsvarar efterfrågan. Staten och kommunerna utreder tillsammans vilka av statskoncernens markområden som lämpar sig för bostadsproduktion eller service i MBT-avtalsområdet. Staten inverkar med sin ägarstyrning på att de områden som befrias från statens behov och som lämpar sig för bostadsbyggande överläts till rimligt pris i första hand till kommuner, med iakttagande av principerna i statens fastighetsstrategi.
29. Kommunerna i stadsregionen (S:t Karins, Nådendal, Reso, Åbo) bereder tillsammans ett förslag om de högsta tomtpriserna inom statsstödd bostadsproduktion zonvis oberoende av kommungränser. Förslaget ska fastställas av ARA.
30. Åboregionen deltar tillsammans med intresserade städer, fastighets- och hyreshusägare samt kommersiella aktörer och aktörer inom den tredje sektor i ett forsknings- och utvecklingsprojekt som miljöministeriet inleder under 2016 och där man identifierar, testar och förnyar metoderna för en lyckad integration. Dessutom utreder och testar man tillsammans med ARA inom ramen för den gällande lagstiftningen åtgärder med vilka man kan utveckla bostadsområdena för att minska segregationsrisken.
31. För att utveckla boendemiljöns och bostadsbyggandets kvalitet samt mångfalden **stärker kommunerna de attraktionsfaktorer i stadsregionen som stöder sig på regionens särdrag**, bl.a. den rika naturen och kulturarvet. Kommunerna kartlägger särdragen och styrkorna i sina områden som grund för de gemensamma kvalitetskriterier för miljön som ska uppgöras. För att få till stånd en attraktiv boendemiljö förbättrar kommunerna planläggningen och tomtöverlåtelseförfarandena.

4.3.2 Tillgänglighet till service och trygga resor

Mål: Parterna utvecklar markanvändningen och servicenätet på ett balanserat sätt för att trygga närservicen. Genom samarbete över kommungränserna förbättrar man servicens tillgänglighet och lönsamhet. Kommunerna förbinder sig att planera och genomföra sin service regionalt i enlighet med målen i strukturmodellen. Parterna förbättrar tillgängligheten med hjälp av offentliga trafik-tjänster genom att utnyttja möjligheterna inom digitalisering, automatisering, nya drivkraftslösningar och konceptet Trafik som service.

32. Kommunerna fortsätter att utveckla centrumen och de centrala tätorterna genom att **trygga servicen, öka boendemöjligheterna** inom gång- och cykelavstånd från service samt möjliggöra att arbetsplatserna bevaras och blir fler i centrumområdena och kollektivtrafikzonerna.
33. Under avtalsperioden utarbetar kommunerna en **regional plan för servicenätet**. För arbetet utnyttjas det regionala materialet om serviceställen som Egentliga Finlands förbund samlat in

och som finns i regioninfotjänsten Lounaistieto. Samtidigt skapar man metoder och verksamhetssätt där materialet utnyttjas på ett bestående sätt i planeringen av nätet.

34. Parterna utvecklar **taxa- och biljettsystemet, passagerarinformationen, anslutningstrafiken och resekedjorna** inom den regionala kollektivtrafiken och befogenhetsområdet för NTM-centralen i enlighet med MaaS-principerna. Staten stöder utvecklingen. Behöriga myndigheter, kommuner och staten lägger till uppgifter om linjer, hållplatser, tidtabeller och övriga systemuppgifter i ett offentligt gränssnitt så att applikationsutvecklare kan använda dem. Bilaga 5.
35. Man tar i bruk och testanvänder **nya drivkraftslösningar och automatiserad trafik** i kollektivtrafiken i Åboregionen. En kollektivtrafikförbindelse till det före detta fängelseområdet på Kakolabacken genomförs med hjälp av en automatiserad bergbana. Busslinje 1 från hamnen via centrum till flygplatsen ändras till en elbusslinje som finansieras av ANM och staden. Linjen fungerar som testunderlag för den nationella elkollektivtrafiken och trafikeras av helebussar som laddas i ändstationerna. Åbo Stadstrafik Ab strävar efter att övergå till biodiesel vad gäller övrig drivkraft.
36. **Mobilitetsplanering** genomförs som ett led i arbetet kring trafiksystemen. Målet är att förnya rörelsebeteendet i enlighet med en hållbar utveckling. Verksamheten koordineras och genomförs av Egentliga Finlands servicecenter för hållbar utveckling och energi Valonia i samarbete med andra aktörer i enlighet med den handlingsplan som ska göras för avtalsperioden. Staten beslutar varje år om bidrag för verksamhet och projekt inom mobilitetsplanering som beviljas till regionens kommuner eller samkommuner utifrån ansökan.
37. Kommunerna och staten fullföljer en **regional trafiksäkerhetsplan** som de har utarbetat tillsammans. Trafiksäkerhetsprojekten samt prioriteringen och tidsplaneringen av dem preciseras i planen inom ramen för de tillgängliga resurserna. 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 uppdaterad trafiksäkerhetsplan och en fungerande trafiksäkerhetsgrupp. Som en del av Åbo stads säkerhetsplan börjar staden i samarbete med NTM-centralen att utarbeta en trafiksäkerhetsplan som beaktar den stora stadens verksamhetsmiljö och inrättar en trafiksäkerhetsgrupp som ska koordinera trafiksäkerhetsarbetet mellan förvaltningsnämnderna.

5 UPPFÖLJNING AV AVTALET

Uppföljningen grundar sig på mått som beskriver hur avtalets mål och åtgärder har genomförts och vilken genomslagskraft de haft. Sådant som ska följas upp är hur de åtgärder som presenteras i avtalet framskrider och åtgärdernas verkan. Parterna börjar organisera och planera uppföljningsarbetet efter att avtalet undertecknats. Uppföljningsuppgifterna sammanställs till en rapport som publiceras årligen. Vid behov kan miljöministeriet sammankalla till ett uppföljningsmöte mellan parterna.

Vid uppföljningen utnyttjar man ett nationellt datamaterial (SYKE/Liiteri), med hjälp av vilket man producerar ett regionalt kontrollmaterial för regioninfotjänsten Lounaistieto.

6 FULLFÖLJANDE AV AVTALET

Det här avtalet träder i kraft när avtalsparterna har undertecknat det. Avtalet gäller till utgången av 2019. Avsikten är att bereda ett nytt avtal för följande period år 2019.

Statspartens förbindelse till avtalet fastställs våren 2016 med ett principbeslut av statsrådet där statens vilja till och stöd för olika avtalsformer inom ramen för den offentliga ekonomiplanen och budgeten fastställs. Statens finansieringsåtgärder förutsätter riksdagens beslut.

Kommunerna i Åbo stadsregion beaktar i budgeten och de genomförandeprogram som uppgörs utifrån projekthelheten för samhällsstrukturen de mål och åtgärder som har lagts fram i detta avtal. Åtgärderna i avtalet förs framåt i årliga resultatförhandlingar med Trafikverket och NTM-centralen i Egentliga Finland.

Avtalsparterna främjar de mål och åtgärder som har lagts fram i avtalet inom ramen för de tillgängliga resurserna. Genomförandet av statens egna infrastrukturprojekt och stödet till kommunernas infrastrukturprojekt kopplas till utvecklingen av bostadsbyggandet i kommunerna och av en enhetlig samhällsstruktur.

7 ALLEKIRJOITUKSET

Helsingissä 9. päivänä kesäkuuta 2016

Liikenne- ja viestintäministeriö:



Anne Berner

liikenne- ja viestintäministeri

Työ- ja elinkeinoministeriö:



Olli Rehn

elinkeinoministeri

Liikennevirasto:



Antti Vehviläinen

pääjohtaja

Kunnat:



Mika Joki

kunnanjohtaja, Auran kunta



Esko Poikela

kunnanjohtaja, Liedon kunta



Seija Österberg

kunnanjohtaja, Mynämäen kunta



Juhani Kylämäkilä

kunnanjohtaja, Nousiaisen kunta



Patrik Nygrén

kaupunginjohtaja, Paraisten kaupunki



Arto Oikarinen

kunnanjohtaja, Ruskon kunta



Jarkko Virtanen

apulaiskaupunginjohtaja, Turun kaupunki

UNDERSKRIFTER

Helsingfors, den 9 Juni 2016

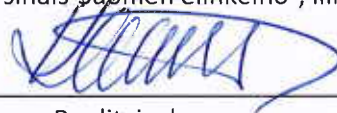
Ympäristöministeriö:



Kimmo Tiilikainen

maatalous- ja ympäristöministeri

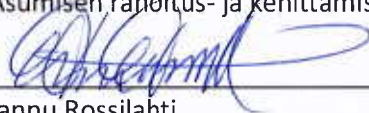
Varsinais-Suomen elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus:



Kimmo Puolitaival

ylijohtaja

Asumisen rahoitus- ja kehittämiskeskus:



Hannu Rossilahti

ylijohtaja



Harri Virta

kaupunginjohtaja, Kaarinan kaupunki



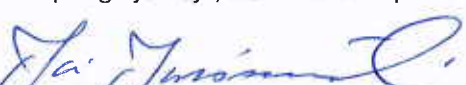
Maija Löfstedt

vt. kunnanjohtaja, Maskun kunta



Jouni Mutanen

kaupunginjohtaja, Naantalin kaupunki



Jari Jussimäki

kaupunginjohtaja, Paimion kaupunki



Anna-Kristiina Järvi

vs. kaupunginjohtaja, Raision kaupunki



Seppo Allén

kunnanjohtaja, Sauvon kunta



LIITTEET

Liite 1. Valtion ja kuntien toimenpiteet sopimuskaudella Turun Kehätien (kt 40) toimivuuden turvaamiseksi

- a) ELY-keskus on aloittanut yleissuunnitelman ja ympäristövaikutusten arvioinnin välin Naantalın Satamatie–Raisio parantamisesta. Yleissuunnitelmassa huomioidaan Blue Industry Park -yritysalueen ja telakan tarpeet. Kunnat laativat kuntakaavat sekä yleissuunnitelmaa tukevat liikenne- ja katusuunnitelmat Blue Industry Parkin kehittämisedellytysten turvaamiseksi.
- b) ELY-keskus laatii tiesuunnitelman Kausela–Kirismäki -osuudesta. Hankkeella tuetaan myös Turun ratapihan ympäristön maankäytön kehittämisedellytyksien parantamista vähentämällä raskaan liikenteen läpikulkua Turun keskustassa. Turun kaupunki asettaa raskaan liikenteen läpiajokiellon Ratapihankadulle.
- c) ELY-keskus pyrkii käynnistämään tiesuunnitelman Naantalın satamayhteyden parantamisesta välillä Naantalın keskusta – Raision keskusta tällä sopimuskaudella.
- d) ELY-keskus käynnistää tiesuunnitelman laatimisen Raision eritasoliittymän parantamisesta ja Raision keskustan kohdasta. Tavoitteena on parantaa Raision keskustan maankäytön kehittämisedellytyksiä sijoittamalla keskustan läpi kulkeva kehätien liikenne tunneliin.
- e) Valtio pyrkii sopimuskaudella aloittamaan Kausela–Kirismäki -osuuden 1. vaiheen sekä Raision eritasoliittymän (kt 40/vt 8) parantamishankkeen rakentamisen.
- f) Kunnat ja ELY-keskus määrittävät yhdessä Kehätielle sen toimivuutta parantavat ja maankäytön kehittämisedellytyksiä luovat rinnakkaiskatuyhteydet.

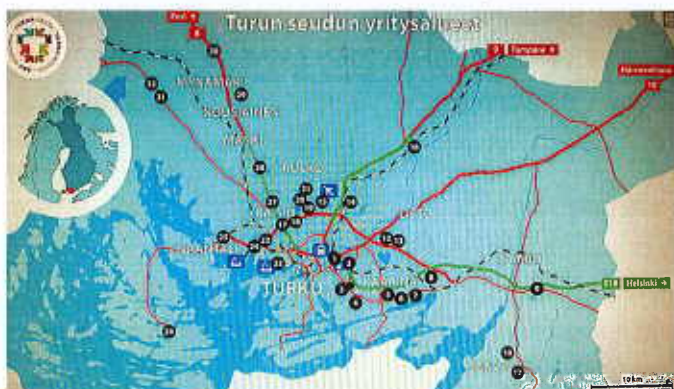
Liite 2. Valtion ja kuntien toimenpiteet sopimuskaudella Turun seudun merkittävimpien yritysalueiden kehittämiseksi

Turun kampus ja tiedepuisto on kaupunkiseudun merkittävin osaamisen ja korkean teknologian työpaikkojen kasvualue Kupittaa rautatieaseman ja Turku–Helsinki moottoritien kupeessa. Logistisen sijaintinsa ansiosta alue kytkeytyy vahvasti pääkaupunkiseudun työssäkäyntialueeseen vahvistaen siten myös pääkaupunkiseudun kansainvälistä kilpailukykyä. Tavoitteena on luoda uusilla verkostomaisilla toimintamalleilla kansainvälisesti kiinnostava ja rohkean kokeileva osaamiskeskittymä, joka on toiminnoiltaan monipuolinen ja logistisesti vetovoimainen. Alueella toteutetaan uutta kaupunkirakennetta, joka toimii samalla innovaatioalustana maankäytön, asumisen, palveluiden, liikenteen ja elinkeinojen kehittämiseksi. Alueen kehittyminen vetovoimaiseksi toiminnoiltaan monipuoliseksi keskustamaiseksi alueeksi kytkeytyy vahvasti myös raitiotien toteuttamispäätökseen; alueen on arvioitu kehittyvän nopeammin, maankäytöltään tehokkaampana ja kaupunkimaisempana raitiotien myötä.

- a) Turun kampus ja tiedepuisto -kehittämiskokonaisuus kytkee seudullisesti merkittävät MALPE-hankkeet: Kupittaa asemanseudun kehittämisen, kampusalueiden kehittämishankkeet, Tunnin junan, MaaS-hankkeet kuten Last Mile Service, raitiotie- tai superbussilinjan sekä jalankulkukaupungin laajentamisen Itäharjun alueelle.
- b) Kupittaa asemanseudun saavutettavuuden turvaaminen on tärkeää. Valtio ja kunnat selvittävät seudullisen joukkoliikenteen kehittämistarpeita asemanseutuun nähden sekä suunnittelevat ja toteuttavat vaiheittain alueen kevyen liikenteen yhteyksiä ja laadukkaita liityntäpysäköintiratkaisuja.
- c) Turun kaupunki laatii sopimuskaudella kokonaisvaltaisen maankäytön kehittämissuunnitelman liikenne- ja katusuunnitelman Turun kampusta ja tiedepuistoa ympäröivästä Kupittaa-Itäharjun alueesta.

E18-kehätien varrella Naantalista Paimioon sijaitsee merkittäviä kehityspotentiaalia omaavia yritysalueita.

- d) Kaupunkiseudun kunnat laativat yhdessä valtion kanssa selvityksen E18 Turun kehätien vaikutuksista elinkeinoelämälle ja yritysalueiden tulevaisuuden kehityspotentiaaleista.



<http://www.businesssturku.fi/bt/index.html>

Naantalın satama sekä öljynjalostus-, prosessi- ja energiateollisuus muodostavat seudun kilpailukykyyn kannalta tärkeän yrityskeskittymän, joka kytkeytyy E18-tiehen. Alueen teollisten työpaikkojen määrä on suuri, tuotannon jalostusarvo korkea ja viennin osuus huomattava. Vuonna 2017 toimintansa aloittava monipolttoainevoimalaitos tuo Varsinais-Suomen biopolttoaineketjuun noin 250 uutta työpaikkaa. Humaliston ja Luolalan noin 300 hehtaarin suuria työpaikka-, logistiikka- ja teollisuusalueita täydentää Luonnonmaan puolella oleva Turun korjaustelakka ja noin 100 hehtaarin suuruinen uusi Kukolan teollisuusalue, jonne on sijoittumassa uutta teollista toimintaa. Sataman, alueen teollisuuden ja monipolttoainevoimalaitoksen liikennemäärät ovat suuret ja kasvussa erityisesti voimalaitoksen kuljetustarpeiden vuoksi.

Blue Industry Park (BIP) on TEN-T -ydinverkkokäytävän varrella suunnitteilla oleva merkittävä yritysalue. Tavoitteena on globaalisti merkittävä vetovoimainen meri- ja metalliteollisuuden tuotekehityksen ja valmistusteknologian keskittymä, johon sijoittuu mm. tehostettuja testi- ja kehitysympäristöjä tuotannolliselle toiminnalle. Telakkaan tukeutuvan BIP:n toteuttamiseksi on suunniteltu uudenlaista kestävän kehityksen mukaista palveluyhtiöajattelua. Yritysalueella kehitetään uudenlaisia innovatiivisia tilakonsepteja. Tuotannollisen toiminnan keskittäminen ja monipuolistuminen tekee BIP:stä houkuttelevan kansainvälisen investoinnin -kohteen ja samalla sen kansallinen merkittävyys vahvistuu ja korostuu. BIP:n konseptia on kehitetty ja sitä viedään eteenpäin yhteistyössä noin 20 meriteollisuuden yrityksen sekä alan johtavien teknillisten yliopistojen ja ammattikorkeakoulujen kanssa.

- e) Turun ja Raision kaupungit laativat yritysalueen liikennesuunnitelmat yhteistyössä yritysten kanssa ja sovittavat ne yhteen valtion E18 Naantali–Raisio-yleissuunnitelman kanssa.
- f) Turun kaupunki, valtio ja alueen yritykset selvittävät edellytyksiä muuttaa Blue Industry Parkin alueelle johtava yksityisraide osaksi valtion rataverkkoa. Radan kunnostamisesta käydään erillisleuvottelut. Lisäksi Turun kaupunki laatii yhteistyössä alueen yritysten kanssa tarvittavat suunnitelmat radan jatkamiseksi teollisuuspuiston satamaan.
- g) Turun ja Raision kaupungit selvittävät Naantalintien varren alueiden soveltumista telakka- ja teollisuuspuistokokonaisuuteen laatimalla alueelle kehittämissuunnitelman.
- h) Kunnat kehittävät BIP-yritysalueen työmatkaliikennettä parantamalla alueen saavutettavuutta joukkoliikenteellä, pyörällä ja kävellen.

Mylly, Hauninen, Itäniitty, Kuninkoja, Leilimaa ja Leilikallio muodostavat laajan kaupallisen ja monipuolisen yritysaluekokonaisuuden Kehätien varrella Raisiossa. Mylly on läntisen Suomen suurin kaupan keskittymä; alueelle saa sijoittaa kaupan suuryksiköitä ja tilaa vaativan erikoistavara-kaupan (tiva) suuryksiköitä. Itäniityn alueella sijaitsee kaupan suuryksiköitä ja tiva-kauppaa. Hauninen on nykyisin tiva-kaupan kaupan ja ns. harmaan tuotannon aluetta. Tavoitteena on Haunisten alueen muuntuminen kokonaan vähittäiskaupan alueeksi harmaan tuotannon siirtyessä Rauman tien varteen. Kuninkoja on nykyisin tiva-kaupan ja monipuolisen yritystoiminnan aluetta, osin vanhaa asuinalueita, jonka tavoitteena nopealla aikataululla muuntuvan yritysalueeksi. Leilimaa ja Leilikallio ovat kasvavia logistiikan, tilaa vaativan kaupan ja ns. harmaan tuotannon yritysalueita.

LogiCity on kasvava seudullisia logistiikkatoimintoja varten kaavoitettu ja laajeneva yritysalue TEN-T-ydinverkkokäytävän hyvien maantie- ja rautatieyhteyksien varrella kansainvälisen lentokentän yhteydessä.

- i) Turun kaupunki ja Ruskon kunta kehittävät lentoaseman lähialuetta laatimalla yhteistyössä osayleiskaavan lentokentän ympäristöön tavoitteena turvata lentokentän toimintaedellytykset myös tulevaisuudessa.
- ii) Kaupunkiseudun maakuntakaavassa ~~osoitetaan~~ ratkaistaan elinkeinoelämää ja LogiCityä palveleva valtatie 10 parantamisen aluevaraus.

Topinpuiston kiertotalouspuistoa suunnitellaan Turkuun Topinojan jätekeskuksen yhteyteen. Tavoitteena on luoda seudulle monialainen kierrätykseen keskittynyt yrityspuisto. Kiertotalouspuistojen toiminnan tavoitteena on yhteistyön avulla säästää luontoa ja rahaa sekä synnyttää uutta kiertotalouden liiketoimintaa.

Avanti-Tuulissuon teollisuusalue Liedossa muodostaa nopeasti kasvavan, monipuolisen, yhtenäisen ja kehittyvän yritysalueen Turun kehätien varressa. Erinomainen sijainti ja pitkälle viety toteutus ovat houkuttaneet alueelle erityisesti suuria ja keskisuuria logistiikka-alan yrityksiä ja näiden tarvitsemia huolto- ja tukipalveluja. Alueen kaavoituksellinen valmius on hyvä ja sen kasvupotentiaali on edelleen maakunnallisesti merkittävä. Alueen kokonaispinta-ala on n. 205 ha, josta vapaata korttelialuetta on n. 55 ha. Keskeisin kehitystavoite on alueen liikenteellisen toimivuuden parantaminen. Liedon kunnan, Kaarinan kaupungin ja valtion suunnittelema E18-kehätien rinnakkais-tieyhteys Avantista Hämeentielle (Vt10) ja sen jatko Topinojalle parantavat raskaan liikenteen toimintaedellytyksiä seudullisesti.

Kaarinan Krossi on E18 ja Kaarinantien/ Saaristotien risteyksessä oleva kaupan ja teollisuuden kehittyvä alue, joka mahdollistaa nykyistä merkittävästi suuremman keskittymän syntyminen. Alueella on valmiiksi kaavoitettua vapaata kaupan ja teollisuuden aluetta n. 50 ha. Lisäksi laajentumismahdollisuuksia on runsaasti. Alueen toimivuus liikenteellisesti edellyttää E18 tien lisäksi toimivaa riittävän välityskapasiteetin omaavaa Kaarinantietä/ Saaristotietä.

Paimion yritysalue **YksYkkönen** sijaitsee Turku-Helsinki moottoritien liittymän 11 ympärillä, hyvien liikenneyhteyksien varrella. Vistan osayleiskaavassa yritysalueen pinta-ala on n. 210 ha, josta on tällä hetkellä asemakaavoitettu 115 ha. Vielä asemakaavoittamattomalle alueelle on osoitettu teollisuus- ja varastoalue sekä työpaikka-alueita paljon tilaa vaativien toimitilakeskittymien ja ympäristöhäiriöitä aiheuttamattomien teollisuustoimintojen tarpeisiin.

Liite 3. Toimenpiteet jalankulku- ja pyöräily-yhteyksien kehittämiseksi

Seudun keskusten elinvoimaa lisätään rakentamalla ja laajentamalla viihtyisää jalankulku- ja pyöräilykaupunkia. Toiminnoiltaan monipuolista jalankulkukaupunkirakennetta täydennetään ja laajennetaan keskustoja ympäröiville yhdyskuntarakenteen muutosalueille.

Turussa tärkeimpiä jalankulku- ja pyöräilykaupungin laajenemisalueita ovat ratapihan ja radanvarren alueet, Linnakaupungin alue, Itäharjun alue, Uudenmaantien varsi ja Skanssi. Kunnat selvittävät tiivistämisen ja täydennysrakentamisen mahdollisuudet keskusta-alueilla ja käyttötarkoitukseltaan muuttuvilla alueilla sekä kehittävät vetovoimaisia asumismuotoja.

Valtion ja kuntien tärkeimpiä sopimuskaudella edistettäviä toimenpidokokonaisuuksia jalankulku- ja pyöräily-yhteyksien kehittämiseksi:

- a) Nykyisten pääväylien laatutason nostaminen pyöräilyn ja joukkoliikenteen yhteisillä runkosuunnilla. Sopimuskauden kärkihankkeena toteutetaan Uudenmaantien laatukäytävä.
- b) Uusien laatukäytäväreittien toteuttaminen kaupunkiseudun pääsuunnilla.
- c) Turun keskustan pyöräilyolosuhteiden kehittäminen. Turun kaupunki ja Liikennevirasto selvittävät yhteistyössä uutta maankäyttöä palvelevien jalankulku- ja pyöräily-yhteyksien kehittämismahdollisuudet ratapiha-alueella ja sen tuntumassa.

- d) Turun kaupunki päivittää kaupungin kävelyn ja pyöräilyn kehittämisohjelman tällä sopimuskaudella. Kehittämisohjelmassa kuvataan mm. Turun kävely- ja pyöräilyolosuhteiden kehittämistoimenpiteet vuosille 2017–2020.

Liite 4. Maa- ja asuntopoliittiset toimenpiteet 2016-2019

Kaupunkiseudun yhteisellä asunto- ja maapoliittisella ohjelmalla pyritään edistämään maankäytön suunnittelun ja asuntopoliitiikan yhteistyötä sekä tehostamaan maa- ja asuntopoliittisia toimenpiteitä rakennemallia tukevalla tavalla. Uusi asuntotuotanto sijoitetaan seudun kokonaisuuden kannalta yhteisvastuullisesti, tuottaen monipuolista ja houkuttelevaa kaupunkirakennetta.

- a) Kuntien tavoitteena on ylläpitää raakamaavarantoa aluksi vähintään 3 vuoden tarvetta vastaavasti, ja tulevaisuudessa nostaa varanto vastaamaan 5 vuoden tarpeita. Asemakaavareserviä ylläpidetään 3 vuoden tarpeeseen ja yleiskaavavarantoa vähintään 10 vuoden päähän.
- b) Aktiivista maanhankintaa harjoitetaan keskeisiltä rakennemallin mukaisilta kasvualueilta ennen asema-kaavoitusta. Rakennemallissa esitetty vaiheistus otetaan huomioon maanhankinnoissa. Raakamaan hinnoittelun periaatteet pyritään jatkossa yhdenmukaistamaan.
- c) Rakennemallin 2035 mukaisesti asuntotarjontaa lisätään 78 000 uudella asunnolla vuoteen 2035 mennessä. Tavoitteena on kääntää seudun kasvun kohdentuminen aiempaa enemmän ydinkaupunkialuetta painottavaksi siten, että noin 80 % väestönkasvusta kohdentuu ydinkaupunkiseudulle ja noin 20 % sen ulkopuolelle. Asunto- ja väestömäärän rakennemallin mukaiset kuntakohtaiset kasvutavoitteet 2016–2019 on esitetty ohjeellisena vuoden 2012 tasossa taulukossa 1.
- d) Asuntotarjontaa lisätään ja asuntoalueita kehitetään vastaamaan monimuotoisiin asumismielitymyksiin ja väestörakenteen muutoksiin. Kaupunkiseudun asuntotarjontaa monipuolistetaan siten, että erilaisten hallintamuotojen tarjonta on riittävää eri puolilla kaupunkiseutua. Erilaisissa talotyypeissä tarjotaan eri hallintamuotoja. Kuntien vastuulla on luovuttaa riittävästi tontteja vuokra-asuntotuotantoon. MAL-kuntien vuosien 2016–2019 asuntotuotantotavoitteet on kuvattu ohjeellisena vuoden 2012 tasossa taulukossa 2.
- e) Tavoitteena on monipuolistaa asuntotarjontaa siten, että eri puolilla seutua on nykyistä paremmin tarjolla asumisvaihtoehtoja eri talotyypeissä. Toivottavaa on, että samalla alueella on tarjolla moni-puolisesti erilaisiin elämäntilanteisiin soveltuvia asumismuotoja, jotta asukkaat voivat halutessaan pysyä samalla alueella elämänmuutoksista huolimatta. Myös asuntojen muunneltavuus on tärkeää ns. elinkaariasumisen mahdollistamiseksi. Talotyyppisiä sekoittavaa kaavoittamista pyritään harjoittamaan sekä uusilla että täydennettävillä alueilla. MAL-kuntien vuosien 2016–2019 asuntotuotantotavoite talotyypeittäin on kuvattu ohjeellisena vuoden 2012 tasossa taulukossa 3.
- f) Erityisasumisen asuntotuotantotavoitteet on kuvattu ohjeellisena vuoden 2012 tasossa taulukossa 4.

Taulukko 1. Asunto- ja väestömäärän rakennemallin mukaiset kasvutavoitteet 2016–2019*

	Rakennemallin tavoite 2016–2019	
	Asuntoa	Asukasta
Aura	109	88
Kaarina	1 691	1 650
Lieto	569	502
Masku	260	210
Mynämäki	160	130
Naantali	813	805
Nousiainen	108	87
Paimio	343	277
Parainen	393	318
Raisio	858	863
Rusko	180	145
Sauvo	51	41
Turku	4 590	4 625
Yhteensä	10 125	9 741

*Taulukon tavoiteluvut eivät sisällä väljyyskasvua. Rakennemallissa ennustettu väljyyskasvun edellyttämä rakentamistarve on ydinkaupunkialueella lähes yhtä suuri kuin uusien asukkaiden asuttamisesta syntyvä rakentamistarve. Ydinkaupunkialueen ulkopuolella väljyyskasvusta syntyvä rakentamistarve on jopa hieman suurempi kuin uusien asukkaiden asuttamisesta syntyvä tarve. Näin ollen osa uusien hankkeiden tuottamasta arvioidusta kasvusta menee väljyyskasvun aiheuttamaan rakentamistarpeeseen.

Taulukko 2. MAL-kuntien asuntotuotantotavoite hallintamuodittain Turun kaupunkiseudulla 2016–2019.

	Omistaa talon tai asunnon osakkeet		Korkotuki- vuokra- asunto		Muu vuokra- asunto		Asumisoi- keusasunto		Yhteensä	
	%	kpl	%	kpl	%	kpl	%	kpl	%	kpl
Aura	83 %	91	4 %	4	13 %	14	0 %	0	100 %	109
Kaarina	73 %	1 234	12 %	203	13 %	220	2 %	34	100 %	1 691
Lieto	85 %	482	6 %	33	7 %	38	3 %	16	100 %	569
Masku	90 %	234	3 %	8	7 %	18	0 %	0	100 %	260
Mynämäki	85 %	136	7 %	11	8 %	13	0 %	0	100 %	160
Naantali	75 %	610	15 %	122	8 %	65	2 %	16	100 %	813
Nousiainen	87 %	94	4 %	4	9 %	10	0 %	0	100 %	108
Paimio	90 %	309	7 %	24	2 %	7	1 %	3	100 %	343
Parainen	85 %	334	10 %	39	5 %	20	0 %	0	100 %	393
Raisio	77 %	660	5 %	43	15 %	129	3 %	26	100 %	858
Rusko	90 %	162	4 %	7	5 %	9	1 %	2	100 %	180
Sauvo	79 %	40	0 %	0	21 %	11	0 %	0	100 %	51
Turku	48 %	2 203	20 %	918	30 %	1 377	2 %	92	100 %	4 590
Yhteensä	65 %	6 589	14 %	1 417	19 %	1 930	2 %	189	100 %	10 125

Taulukko 3. MAL-kuntien asuntotuotantotavoite talotyypeittäin Turun kaupunkiseudulla 2016–2019.

	Erillinen pientalo		Rivi- tai ketjutalo		Asuinkerrostalo		Yhteensä	
	%	kpl	%	kpl	%	kpl	%	kpl
Aura	40 %	44	45 %	49	15 %	16	100 %	109
Kaarina	20 %	338	30 %	507	50 %	846	100 %	1 691
Lieto	43 %	245	34 %	190	24 %	134	100 %	569
Masku	60 %	156	20 %	52	20 %	52	100 %	260
Mynämäki	85 %	136	10 %	16	5 %	8	100 %	160
Naantali	50 %	407	15 %	121	35 %	285	100 %	813
Nousiainen	75 %	81	15 %	16	10 %	11	100 %	108
Paimio	50 %	171	25 %	86	25 %	86	100 %	343
Parainen	50 %	197	25 %	98	25 %	98	100 %	393
Raisio	25 %	214	15 %	129	60 %	515	100 %	858
Rusko	70 %	126	15 %	27	15 %	27	100 %	180
Sauvo	65 %	33	35 %	18	0 %	0	100 %	51
Turku	6 %	275	14 %	643	80 %	3 672	100 %	4 590
Yhteensä	24 %	2 423	19 %	1 953	57 %	5 749	100 %	10 125

Taulukko 4. Erityisasumisen asuntotuotantotavoitteet vuosille 2016–2019.

	Ikäänty- neet	Asunnot- tomat	Kehitys- vammai- set	Mielenterveys- ja päihdekun- toutujat	Vammaiset	Nuoret	Muut
Tavoite	Asuntoa, kpl	Asuntoa, kpl	Asuntoa, kpl	Asuntoa, kpl	Asuntoa, kpl	Asuntoa, kpl	Asuntoa, kpl
Aura	0	0	22	0	0	0	
Kaarina	130	5	5	10	5	20	10 ¹⁾
Lieto	20	0	16	8	4	8	
Masku	30	0	0	0	0	0	
Mynämäki	0	0	12	0	12	0	
Naantali	38 ²⁾	2-4	15	0 ³⁾	-	-	
Nousiainen	0	0	0	0	0	0	0
Paimio	5	2	12	2	5	2	-
Parainen	6-12	-	38	14	6	1	-
Raisio	40	15	0	30	0	25	
Rusko	0	0	0	0	0	0	
Sauvo	0	0	15	0	0	0	
Turku	0	60	20 tu- kiasuntoa	150	20 tukiasun- toa*	50 tukiasun- toa/v ⁴⁾	5)

¹⁾Maahanmuuttajat²⁾Tehostetun palveluasumisen tarve kasvaa, mutta ennakoivalla ikäihmisten hoidolla pyritään hillitsemään ympärivuorokautisen hoidon tarpeen kasvua. Aurinkosäätiön laajennus vuonna 2017 lisää 38 tehostetun palveluasumisen paikkaa. Yksityisten palvelujen tarjontaa on seudulla runsaasti käytettävissä ja sitä hyödynnetään tarpeen mukaan.³⁾Palvelut ostetaan⁴⁾normaalista asuntokannasta⁵⁾Taulukon ulkopuolelta on syytä ottaa huomioon Turkuun jäävien tai tänne itsenäisti muuttavien turvapaikkapäätöksen saaneiden henkilöiden asuntotarve. Palvelualueen arvio on 2000 uutta turvapaikan saanutta v. 2016 Turussa.**Liite 5. Joukkoliikenteen toimenpiteet**

- Toimivaltaiset viranomaiset, kunnat ja valtio avaavat linja-, pysäkki-, aikataulu- ja muut järjestelmätiedot julkiseen rajapintaan sovelluskehittäjien käytettäväksi.
- Turun seudun joukkoliikenteessä on jo toteutettu kertalippujen ja matkailijalippujen mobiililippusovellus. Mobiililippu perustuu QR-koodiin, joka luetaan sähköisesti Turun seudun joukkoliikenteen busseissa. Sähköinen luenta antaa mahdollisuuksia kehittää mobiililipputuotteita esimerkiksi kausikorttien rinnalle sekä yhteislipputuotteita pitkän matkan joukkoliikenteen kanssa.
- Valitulla alueella, jossa joukkoliikennetarjonta viikonloppuisin on hyvin vähäistä tai sitä ei ole lainkaan, pyritään toteuttamaan kutsuohjattu liityntäliikenne yhteistyössä taksien kanssa (Last Mile Service). Samalla toteutetaan MaaS-liityntälippu.
- Turun seudun joukkoliikenteen yhtenä MaaS-tavoitteena on toteuttaa työpaikkatuotteita sekä muita uusia liikkumispalveluja, mutta tavoitteet edellyttävät kuntien budjettirahoituksen ulkopuolista rahallista tukea toteutuakseen.

Bilaga 1. Statens och kommunernas åtgärder under avtalsperioden för att trygga Åbo ringvägs (stamväg 40) funktion

- g) NTM-centralen har inlett en bedömning av generalplanen och miljökonsekvenserna av förbättringen av sträckan Hamnvägen i Nådendal–Reso. I generalplanen beaktas Blue Industry Park-företagsparkens och varvets behov. Kommunerna gör upp kommunplaner samt trafik- och gatuplaner som stöder generalplanen för att trygga förutsättningarna för utvecklingen av Blue Industry Park.
- h) NTM-centralen gör upp en vägplan för avsnittet Kausela–Kirismäki. Med projektet förbättrar man också förutsättningarna att utveckla markanvändningen kring Åbo bangård genom att minska genomfarten av tung trafik i Åbo centrum. Åbo stad utfärdar ett genomfartsförbud för tung trafik på Bangårdsgatan.
- i) NTM-centralen strävar efter att påbörja en vägplan om förbättring av Nådendals hamnförbindelse på sträckan mellan Nådendals centrum och Reso centrum under denna avtalsperiod.
- j) NTM-centralen påbörjar en vägplan om förbättring av den planskilda anslutningen i Reso centrum. Avsikten är att förbättra förutsättningarna för utvecklingen av markanvändningen i Reso centrum genom att styra ringvägens trafik genom centrum till en tunnel.
- k) Under avtalsperioden strävar staten efter att inleda det första skedet på avsnittet Kausela–Kirismäki samt påbörja byggandet inom projektet för att förbättra den planskilda anslutningen i Reso (stamväg 40/riksväg 8).
- l) Kommunerna och NTM-centralen fastställer tillsammans parallellgatuförbindelser som ska förbättra ringvägens funktion och skapa förutsättningar för att utveckla markanvändningen.

Bilaga 2. Statens och kommunernas åtgärder under avtalsperioden för att utveckla Åboregionens mest betydande företagsområden

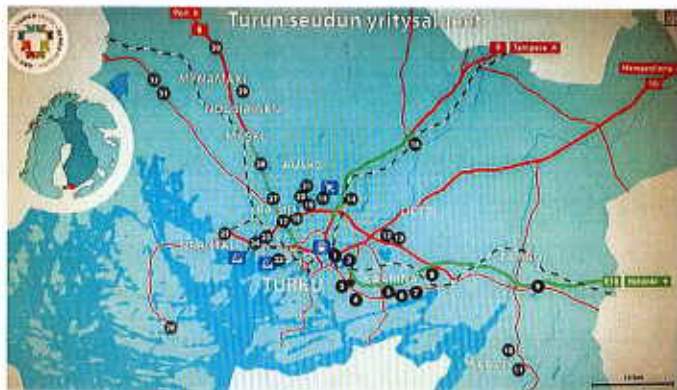
Åbo universitets campus och Turku Science Park är det mest betydande tillväxtområdet för arbetsplatser inom kompetens och högteknologi i stadsregionen och ligger intill Kuppis järnvägsstation och motorvägen mellan Åbo och Helsingfors. Tack vare det logistiska läget är området starkt förknippat med huvudstadsregionens pendlingsområde och stärker således också huvudstadsregionens internationella konkurrenskraft. Målet är att med nya nätverkande verksamhetsmodeller skapa ett internationellt intressant och djärvt experimenterande kompetenscentrum med mångsidiga funktioner och attraktiv logistik. På området förverkligar man en ny stadsstruktur, som samtidigt fungerar som innovationsunderlag för utvecklingen av markanvändningen, boendet, servicen, trafiken och näringarna. Utvecklingen av området så att det blir ett attraktivt centrumlikt område med mångsidiga funktioner är starkt förknippad även med beslutet om att genomföra spårvägen; enligt bedömning kommer området att utvecklas snabbare och få effektivare och mer stadslik markanvändning tack vare spårvägen.

- k) Utvecklingshelheten Åbo universitets campus och Turku Science Park knyter an till regionalt betydande MALPE-projekt: Utvecklingen av området kring Kuppis station, utvecklingsprojekten för campusområdena, Entimmeståget, MaaS-projekten, såsom Last Mile Service, spårvägs- eller superbusslinjen samt utvidgningen av promenadstaden till Österåsområdet.
- l) Det är viktigt att trygga tillgängligheten till området kring Kuppis station. Staten och kommunerna utreder behoven av att utveckla den regionala kollektivtrafiken i relation till stationsområdet samt planerar och genomför stegvis förbindelser för lätt trafik och kvalitativa anslutningsparkeringslösningar.

- m) Under avtalsperioden utarbetar Åbo stad en övergripande plan för utveckling av markanvändningen inklusive trafiklösningar för området Kuppis-Österås kring Åbo universitets campus och Turku Science Park.

Längs **ringvägen E18** från Nådendal till Pesar finns företagsområden med betydande utvecklingspotential.

- n) Kommunerna i stadsregionen gör tillsammans med staten en utredning om konsekvenserna av Åbo ringväg E18 för näringslivet och om den framtida utvecklingspotentialen för företagsområdena.



Hamnen i Nådendal samt oljeraffinerings-, process- och energiindustrin utgör ett företagscentrum som är viktigt för regionens konkurrenskraft och som är kopplat till E18. Området har ett stort antal arbetsplatser inom industrin, produktionens förädlingsvärde är högt och exportandelen är betydande. Multibränslekraftverket som inleder driften 2017 skapar cirka 250 nya arbetsplatser i Egentliga Finlands biobränslekedja. De cirka 300 hektar stora arbetsplats-, logistik- och industriområdena i Humalisto och Luolala kompletteras av Åbo Reparations Varv på Luonnonmaasidan och av Kukolas industriområde på cirka 100 hektar där ny industriell verksamhet håller på att etableras. Trafikmängden är stor till hamnen, områdets industri och multibränslekraftverket och fortsätter att öka särskilt på grund av transportbehoven till kraftverket.

Blue Industry Park (BIP) är ett betydande företagsområde som planeras längs TEN-T-stamnätsskorridoren. Målet är ett globalt betydande och attraktivt centrum för produktutveckling och tillverkningsteknik inom sjöfarts- och metallindustrin där det bl.a. finns funktionella test- och utvecklingsmiljöer för produktiv verksamhet. För att förverkliga BIP som stöder sig på varvsindustrin planerar man ett nytt slags servicebolagstänkande utifrån hållbar utveckling. Nya innovativa utrymmeskoncept utvecklas på företagsområdet. Genom att koncentrera och göra den produktiva verksamheten mångsidig blir BIP ett attraktivt internationellt invest in-objekt och samtidigt stärks och framhävs dess nationella betydelse. BIP:s koncept har utvecklats och förs vidare i samarbete mellan ett tjugotal företag inom sjöfartsindustrin samt branschens ledande tekniska universitet och yrkeshögskolor.

- o) Åbo och Reso städer gör upp trafikplaner för företagsområdet i samarbete med företagen och anpassar planerna till statens generalplan för E18 Nådendal–Reso.
- p) Åbo stad, staten och områdets företag utreder förutsättningarna för att ändra det privata spår som leder till Blue Industry Park-området till en del av statens bannät. Separata förhandlingar förs om istandsättning av banan. Dessutom gör Åbo stad i samarbete med områdets företag upp nödvändiga planer för att förlänga banan till industriparkens hamn.
- q) Åbo och Reso städer utreder hur områdena längs Nådendalsvägen kan anpassas till varvs- och industriparkshelheten genom att utarbeta en utvecklingsplan för området.
- r) Kommunerna utvecklar pendeltrafiken till BIP-företagsområdet genom att förbättra områdets tillgänglighet för kollektiv-, gång- och cykeltrafiken.

Mylly, Hauninen, Itäniitty, Kuninkoja, Leilimaa och Leilikallio utgör en stor kommersiell och mångsidig helhet av företagsområden längs ringvägen i Reso. Mylly är det största köpcentret i västra Finland; på området får man placera stora detaljhandelsenheter och stora detaljhandelsen-

heter för utrymmeskrävande specialvaruhandel. På Itäniittymrådet finns stora detaljhandelsenheter och stora detaljhandelsenheter för utrymmeskrävande specialvaruhandel. Hauninen är numera ett område för utrymmeskrävande handel och industri. Målet är att Hauninenområdet helt ska ändras till ett detaljhandelsområde och att industrin ska flyttas till Raumovägen. Kuninkoja är numera ett område för utrymmeskrävande handel och mångsidig företagsverksamhet, delvis ett gammalt bostadsområde som man med snabb tidtabell försöker ändra till företagsområde. Leilimaa och Leilikallio är växande företagsområden för logistik, utrymmeskrävande handel och industri.

LogiCity är ett växande företagsområde som planlagts för regionala logistikverksamheter längs TEN-T-stamnätsskorridorens goda landsvägs- och järnvägsförbindelser i anslutning till den internationella flygplatsen.

- s) Åbo stad och Rusko kommun utvecklar området nära flygplatsen genom att samarbeta kring en delgeneralplan för omgivningen runt flygplatsen med målet att trygga flygplatsens verksamhetsförutsättningar även i framtiden.
- t) I landskapsplanen för stadsregionen anges en områdesreservering som ska förbättra riksväg 10 och som betjänar näringslivet och LogiCity.

Topinpuisto park för cirkulär ekonomi planeras i anslutning till Toppå avfallscentral i Åbo. Målet är att i regionen skapa en branschöverskridande företagspark som fokuserar på återvinning. Syftet med parkens verksamhet är att med hjälp av samarbete spara både pengar och natur samt att ge upphov till ny affärsverksamhet inom den cirkulära ekonomin.

Avanti-Tuulissuo industriområde i Lundo utgör ett snabbt växande, mångsidigt och enhetligt företagsområde vid Åbo ringväg. Det utmärkta läget och det långt genomförda industriområdet har särskilt lockat stora och medelstora företag inom logistikbranschen samt service- och stödtjänster som dessa behöver. Planläggningsberedskapen är god och områdets tillväxtpotential är fortfarande betydande på landskapsnivå. Områdets totala areal är cirka 205 ha, varav cirka 55 ha är obebyggt kvartersområde. Det viktigaste utvecklingsmålet är att förbättra förhållandena för trafiken i området. Lundo kommun, S:t Karins stad och staten planerar en parallell vägförbindelse till ringvägen E18 från Avanti till Tavastvägen (riksväg 10) och fortsättningen på den till Toppå underlättar förhållandena för den tunga trafiken regionalt.

Krossi i S:t Karins är ett tillväxtområde för handel och industri i korsningen mellan E18 och S:t Karinsvägen/Skärgårdsvägen. Det finns potential för ett betydligt större centrum än nu på området. På området finns planlagt obebyggt område för handel och industri om cirka 50 ha. Dessutom finns det rikligt med utvidgningsmöjligheter. För att trafiken till området ska fungera förutsätts det att E18 och dessutom S:t Karinsvägen/Skärgårdsvägen har tillräcklig förmedlingskapacitet.

Pemars företagsområde **YksYkkönen** ligger kring anslutning 11 från motorvägen mellan Åbo och Helsingfors, intill goda trafikförbindelser. I delgeneralplanen för Vista är företagsområdets areal cirka 210 ha och av det är för närvarande 115 ha detaljplanlagt område. På det område som ännu inte har en detaljplan har anvisats ett industri- och lagerområde samt områden för arbetsplatser, för att fylla behovet inom utrymmeskrävande lokalt centrum samt industri som inte orsakar olägenheter för miljön.

Bilaga 3. Åtgärder för att förbättra gång- och cykelförbindelserna

Man ökar livskraften i regionens centrum genom att bygga och utvidga den trivsamma promenad- och cykelstaden. Den mångsidiga promenadstaden kompletteras och utvidgas till de områden med förändrad samhällsstruktur som omger centrumen.

De viktigaste utvidgningsområdena för promenad- och cykelstaden i Åbo är områdena vid bangården och längs banan, Slottsstaden, Österåsområdet, området längs Nylandsvägen och Skansen. Kommunerna utreder möjligheterna till tätare samhällsstruktur och kompletteringsbyggande i

centrumområdena och i områden vars användningsändamål förändras samt utvecklar attraktiva boendeformer.

Statens och kommunernas viktigaste åtgärdshelheter som ska främjas under avtalsperioden för att förbättra gång- och cykelförbindelserna:

- e) Höjande av kvalitetsnivån på de befintliga huvudlederna där cyklister och kollektivtrafik rör sig i samma riktning. Som spetsprojekt under avtalsperioden förverkligas en kvalitetskorridor längs Nylandsvägen.
- f) Förverkligande av nya kvalitetskorridorer i stadsregionens huvudriktningar.
- g) Förbättring av förhållandena för cyklister i Åbo centrum. Åbo stad och Trafikverket samarbetar kring en utredning om möjligheterna att förbättra de gång- och cykelförbindelser som betjänar ny markanvändning på bangårdsområdet och i dess närhet.
- h) Åbo stad uppdaterar stadens utvecklingsprogram för gång- och cykeltrafiken under denna avtalsperiod. I utvecklingsprogrammet beskrivs bl.a. åtgärder för att förbättra förhållandena för fotgängare och cyklister i Åbo under 2017–2020.

Bilaga 4. Mark- och bostadspolitiska åtgärder 2016–2019

Med stadsregionens gemensamma bostads- och markpolitiska program strävar man efter att främja samarbetet kring bostadspolitiken och planeringen av markanvändningen samt att effektivisera de mark- och bostadspolitiska åtgärderna på ett sätt som stöder strukturmodellen. Regionens kommuner placerar solidariskt ny bostadsproduktion på sådana ställen som ger upphov till en mångsidig och attraktiv stadsstruktur.

- g) Kommunernas mål är att i början upprätthålla en råmarksreserv som motsvarar behovet under minst 3 år och att i framtiden öka reserven så att den motsvarar behovet under 5 år. Detaljplanereserven upprätthålls för behovet under 3 år och generalplanereserven för minst 10 år framåt.
- h) Före detaljplaneringen görs aktiv markanskaffning i centrala tillväxtområden enligt strukturmodellen. I markanskaffningen beaktar man den etappindelning som presenteras i strukturmodellen. I framtiden strävar man efter att förenhetliga principerna för prissättningen av råmark.
- i) I enlighet med Strukturmodellen 2035 utökas bostadsutbudet med 78 000 nya bostäder före 2035. Målet är att svänga fokus så att regionens tillväxt i större grad än tidigare sker i kärnstadsområdet, på så sätt att cirka 80 % av befolkningstillväxten sker i kärnstadsregionen och cirka 20 % utanför den. De kommunvisa tillväxtmålen för antalet bostäder och invånare 2016–2019 enligt strukturmodellen presenteras som riktgivande på 2012 års nivå i tabell 1.
- j) Man utökar utbudet av bostäder och utvecklar bostadsområdena så att de motsvarar många slags boendepreferenser och förändringarna i befolkningsstrukturen. Man gör stadsregionens bostadsutbud mångsidigare så att utbudet av olika besittningsformer är tillräckligt på olika håll i stadsregionen. Olika besittningsformer erbjuds i olika hustyper. Det är på kommunernas ansvar att överlåta tillräckligt många tomter för hyresbostadsproduktion. MBT-kommunernas bostadsproduktionsmål för 2016–2019 beskrivs som riktgivande på 2012 års nivå i tabell 2.
- k) Målet är att göra bostadsutbudet mera mångsidigt, så att det på olika håll i regionen bättre än nu finns tillgång till boendeanternativ i olika hustyper. Det är önskvärt att det på samma område mångsidigt finns tillgång till boendeformer som lämpar sig för olika livssituationer, så att invånarna om de så vill kan stanna på samma område trots livsförändringar. Det är också viktigt att bostäderna kan ändras om för att möjliggöra s.k. livscykelboende. Man strävar efter planläggning som blandar olika hustyper på både nya områden och områden som ska kompletteras. MBT-kommunernas bostadsproduktionsmål enligt hustyp för 2016–2019 beskrivs som riktgivande på 2012 års nivå i tabell 3.
- l) Bostadsproduktionsmålen för specialboende beskrivs som riktgivande på 2012 års nivå i tabell 4.

Tabell 1. Tillväxtmålen för antalet bostäder och invånare 2016–2019 enligt strukturmodellen*

	Strukturmodellens mål 2016–2019	
	Bostäder	Invånare
Aura	109	88
S:t Karins	1 691	1 650
Lundo	569	502
Masko	260	210
Virmo	160	130
Nådendal	813	805
Nousis	108	87
Pemar	343	277
Pargas	393	318
Reso	858	863
Rusko	180	145
Sagu	51	41
Åbo	4 590	4 625
Totalt	10 125	9 741

*Siffrorna i tabellen inkluderar inte mera utrymme per person. Det i strukturmodellen prognostiserade byggbehovet som beror på en utökning av bostadsstorleken är i kärnstadsområdet nästan lika stort som byggbehovet för nya invånare. Utanför kärnstadsområdet är byggbehovet som beror på en utökning av bostadsstorleken till och med något större än byggbehovet för nya invånare. Därför tillgodoser en del av den uppskattade tillväxten som nya projekt ger upphov till det byggbehov som beror på en utökning av bostadsstorleken.

Tabell 2. MBT-kommunernas bostadsproduktionsmål enligt besittningsform i Åbo stadsregion 2016–2019.

	Äger ett hus eller bostadsaktier		Räntestöds-hyresbostad		Annan hyresbostad		Bostadsrätts-lägenhet		Totalt	
	%	st.	%	st.	%	st.	%	st.	%	st.
Aura	83 %	91	4 %	4	13 %	14	0 %	0	100 %	109
S:t Karins	73 %	1 234	12 %	203	13 %	220	2 %	34	100 %	1 691
Lundo	85 %	482	6 %	33	7 %	38	3 %	16	100 %	569
Masko	90 %	234	3 %	8	7 %	18	0 %	0	100 %	260
Virmo	85 %	136	7 %	11	8 %	13	0 %	0	100 %	160
Nådendal	75 %	610	15 %	122	8 %	65	2 %	16	100 %	813
Nousis	87 %	94	4 %	4	9 %	10	0 %	0	100 %	108
Pemar	90 %	309	7 %	24	2 %	7	1 %	3	100 %	343
Pargas	85 %	334	10 %	39	5 %	20	0 %	0	100 %	393
Reso	77 %	660	5 %	43	15 %	129	3 %	26	100 %	858
Rusko	90 %	162	4 %	7	5 %	9	1 %	2	100 %	180
Sagu	79 %	40	0 %	0	21 %	11	0 %	0	100 %	51
Åbo	48 %	2 203	20 %	918	30 %	1 377	2 %	92	100 %	4 590
Totalt	65 %	6 589	14 %	1 417	19 %	1 930	2 %	189	100 %	10 125

Tabell 3. MBT-kommunernas bostadsproduktionsmål enligt hustyp i Åbo stadsregion 2016–2019.

	Fristående småhus		Radhus eller kedjehus		Flervåningsbostadshus		Totalt	
	%	st.	%	st.	%	st.	%	st.
Aura	40 %	44	45 %	49	15 %	16	100 %	109
S:t Karins	20 %	338	30 %	507	50 %	846	100 %	1 691
Lundo	43 %	245	34 %	190	24 %	134	100 %	569
Masko	60 %	156	20 %	52	20 %	52	100 %	260
	85 %	136	10 %	16	5 %	8	100 %	160
Nådendal	50 %	407	15 %	121	35 %	285	100 %	813
Nousis	75 %	81	15 %	16	10 %	11	100 %	108
Pemar	50 %	171	25 %	86	25 %	86	100 %	343
Pargas	50 %	197	25 %	98	25 %	98	100 %	393
Reso	25 %	214	15 %	129	60 %	515	100 %	858
Rusko	70 %	126	15 %	27	15 %	27	100 %	180
Sagu	65 %	33	35 %	18	0 %	0	100 %	51
Åbo	6 %	275	14 %	643	80 %	3 672	100 %	4 590
Totalt	24 %	2 423	19 %	1 953	57 %	5 749	100 %	10 125

Tabell 4. Bostadsproduktionsmålen för specialboende under 2016–2019.

	Äldringar	Bostads- lösa	Personer med ut- veck- lings- störning	Rehabiliterings- klienter inom mental- eller missbrukar- vården	Personer med funk- tions- nedsättning	Unga	Övriga
Mål	Bostäder, st.	Bostäder, st.	Bostäder, st.	Bostäder, st.	Bostäder, st.	Bostäder, st.	Bostäder, st.
Aura	0	0	22	0	0	0	
S:t Karins	130	5	5	10	5	20	10 ¹⁾
Lundo	20	0	16	8	4	8	
Masko	30	0	0	0	0	0	
Virmo	0	0	12	0	12	0	
Nådendal	38 ²⁾	2–4	15	0 ³⁾	-	-	
Nousis	0	0	0	0	0	0	0
Pemar	5	2	12	2	5	2	-
Pargas	6–12	-	38	14	6	1	-
Reso	40	15	0	30	0	25	
Rusko	0	0	0	0	0	0	
Sagu	0	0	15	0	0	0	
Åbo	0	60	20 stöd- bostäder	150	20 stöd- bostäder*	50 stöd- bostäder/år ⁴⁾	3)

¹⁾Invandrare²⁾Behovet av intensifierat serviceboende ökar, men genom förebyggande vård av äldre strävar man efter att dämpa det ökade behovet av vård dygnet runt. Aurinkosäätiös utbyggnad år 2017 ger upphov till 38 nya platser inom intensifierat serviceboende. Det finns ett stort utbud av privat service i regionen och denna utnyttjas vid behov.³⁾Tjänsterna köps⁴⁾Av det normala bostadsbeståndet⁵⁾Utanför tabellen finns det skäl att beakta bostadsbehovet bland personer som har fått ett positivt asylbeslut och som stannar i Åbo eller flyttar hit på egen hand. Serviceområdets uppskattning är 2 000 nya personer som beviljats asyl år 2016 i Åbo.**Bilaga 5. Åtgärder inom kollektivtrafiken**

- e) Behöriga myndigheter, kommuner och staten lägger till uppgifter om linjer, hållplatser, tidta-beller och övriga systemuppgifter i ett offentligt gränssnitt så att applikationsutvecklare kan använda dem.
- f) I Åboregionens kollektivtrafik har man redan infört en mobilbiljettapp för enkelbiljetter och tu-ristbiljetter. Mobilbiljetten grundar sig på en QR-kod, som läses elektroniskt i Åboregionens kollektivtrafikbussar. Den elektroniska avläsningen gör det möjligt att utveckla mobilbiljettpro-dukter exempelvis vid sidan av periodkortet samt sambiljettprodukter tillsammans med den långväga kollektivtrafiken.
- g) På valda områden där kollektivtrafikutbudet på veckoslut är mycket litet eller inte alls existe-rar, strävar man efter att förverkliga en anropsstyrd anslutningstrafik i samarbete med taxibilar (Last Mile Service). Samtidigt införs en MaaS-anslutningsbiljett.
- h) Ett av MaaS-målen för Åboregionens kollektivtrafik är att införa pendlingsprodukter samt andra nya trafiktjänster, men för att målen ska uppfyllas förutsätter detta finansiellt stöd utan-för kommunernas budget.