

# **Valtion ja Turun kaupunkiseudun kuntien välinen maankäytön, asumisen ja liikenteen sopimus 2020 – 2031**

## **MBT-avtal för Åbo stadsregion 2020 – 2031**

Aura, Kaarina, Lieto, Masku, Mynämäki, Naantali, Nousiainen, Paimio, Parainen, Raisio, Rusko, Sauvo, Turku

Ympäristöministeriö, liikenne- ja viestintäministeriö, työ- ja elinkeinoministeriö, valtiovarainministeriö, Väylävirasto, Liikenne- ja viestintävirasto Traficom, Varsinais-Suomen elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus, Asumisen rahoitus- ja kehittämiskeskus ARA

**8.10.2020**

# Turun kaupunkiseudun MAL-sopimus 2020 – 2031

8.10.2020

## Sisällys

Turun kaupunkiseudun MAL-sopimus 2020 – 2031.....	3
1 Yleiset asiat.....	3
1.1 Sopijaosapuolet.....	3
1.2 Sopimuksen tarkoitus ja tavoitteet.....	3
1.3 Sopimuksen lähtökohdat.....	3
2 Kestävä ja vähähiilinen yhdyskuntarakenne ja liikennejärjestelmä.....	4
2.1 Viihtyisä ja vetovoimainen jalankulku- ja pyöräilykaupunki (kaikissa taajamissa).....	4
2.2 Palveleva joukkoliikennekaupunki.....	6
2.3 Kestävä autoliikenne ja sujuvat elinkeinoelämän kuljetukset.....	7
3 Asuminen ja elinympäristön laatu.....	8
3.1 Elinvoimainen ja houkutteleva kaupunkiseutu.....	8
4 Seudun elinvoimaisuus.....	10
4.1 Turun kaupunkiseutu osana Etelä-Suomen kestävää asunto- ja työmarkkina-aluetta.....	10
5 Muut sopimuksen toteuttamisen kannalta tärkeät valtion toimenpiteet.....	12
6 Seudun kuntien ja Varsinais-Suomen liiton pitkän aikavälin kehittämistavoitteet.....	12
7 Voimassaolo.....	13
8 Seuranta.....	13

# Turun kaupunkiseudun MAL-sopimus 2020 – 2031

## 1 Yleiset asiat

### 1.1 Sopijaosapuolet

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

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

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

Sopijaosapuolet sitoutuvat yhdessä edistämään sopimuksen tavoitteiden ja toimenpiteiden toteutumista.

### 1.2 Sopimuksen tarkoitus ja tavoitteet

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

Sopimuksen tavoitteena on luoda edellytykset seudullisesti tarvetta vastaavalle monipuoliselle asuntotonttitarjonnalle ja asuntotuotannolle sekä liikennejärjestelmän ja -investointien ja maankäytön paremmalle yhteensovittamiselle. Tavoitteena on edistää vähähiilistä ja kestävästä yhdyskuntarakennetta ja sitä tukevaa liikennejärjestelmää ilmastonmuutoksen torjumiseksi, sekä mahdollistaa sujuva arki, työmarkkinoiden toimivuus ja elinkeinoelämän elinvoimaisuus. Tavoitteena on torjua segregatiota ja asunnottomuutta sekä edistää asuinalueiden monimuotoisuutta ja alueiden asuntokannan monipuolisuutta. Kaupunkiseudun liikennejärjestelmän kehittämisen tavoitteena on kasvattaa kestävien liikkumismuotojen osuutta liikennesuoritteesta, parantaa liikenneturvallisuutta ja lisätä työpaikkojen ja palveluiden saavutettavuutta.

Sopimuksessa määritellään Turun seudun 12 vuoden kehityspolku ja tavoitetila vuodelle 2030+ maankäytön, asumisen ja liikenteen kehittämistoimenpiteiden osalta. Kehityspolun toimenpiteitä ja toteutumista tarkastellaan ja täsmennetään rullaavasti hallituskausittain. Tässä sopimuksessa määritellään keskeisimmät, vaikuttavimmat ja kuntien keskinäistä ja valtion yhteistyötä edellyttävät toimenpiteet vuosille 2020–2023, joilla kehitys Turun kaupunkiseudulla myös pidemmällä tähtäyksellä pysyy tavoitteiden edellyttämällä uralla.

### 1.3 Sopimuksen lähtökohdat

Turun seudun MAL-sopimuksen 2020–2031 keskeisiä valtakunnallisia lähtökohtia ovat:

- Pääministeri Sanna Marinin (10.12.2019) hallitusohjelmassa esitetyt maankäyttöä, asumista ja liikennettä koskevat tavoitteet ja toimenpiteet
- kansainväliset ilmasopimukset ja niiden perusteella laaditut Kansallinen energia- ja ilmastostrategia ja keskipitkän aikavälin ilmastosuunnitelma (KAISU)
- eduskunnan kirjelmä asuntopolitiikan kehittämiskohteista (EK 26/2018 vp – O 61/2016 vp) tarkastusvaliokunnan mietinnön pohjalta

- valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet.
- 12-vuotisen valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman valmistelua ohjaavat tavoitteet ja strategiset linjaukset
- Seudun ja kuntien selvitykset, suunnitelmat, strategiat ja tavoitteet
- Valtakunnallisen liikennejärjestelmän tavoitteet määrittämään liikennejärjestelmästä ja maanteistä annetun lain mukaisessa valtakunnallisessa liikennejärjestelmäsuunnitelmassa.

MAL-sopimuksen toimenpiteillä konkretisoidaan Turun kaupunkiseudun rakennemallin 2035, seudullisen liikennejärjestelmäsuunnitelman ja kansallisten ilmastotavoitteiden toteuttamista. Lähtökohtana ovat lisäksi Varsinais-Suomen maakuntakaava, ja sen mukaisesti koko maakunnan liikennejärjestelmän sovittaminen Turun seutuun (erityisesti Tunnin junan ja sen jatkoyhteyksien osalta), sekä kuntien ajantasaistetut oikeusvaikutteiset kaavat ja kuntien ilmastostrategiat.

Seudun liikennejärjestelmäsuunnitelma päivitetään v. 2019-2020 ja sen valmistelussa tehdyt linjaukset huomioidaan sopimuksessa.

Kunnilla ja ELY-keskuksella on systemaattinen toimintatapa kestävien kulkumuotojen sekä liikenneturvallisuuden edistämiseksi ja huomioimiselle omissa hankkeissaan ja toimenpiteissään. Jokaisella kunnalla on liikenneturvallisuussuunnitelma, jossa kuvataan liikenneturvallisuuden tahtotila, toimenpiteet sen saavuttamiseksi, organisointi ja työskentelytapa. Lisäksi kunnassa on liikenneturvallisuus- tai muu ryhmä, joka koordinoi liikenneturvallisuuteen liittyviä asioita. Ao. ryhmiin liitetään mahdollisuuksien mukaan myös kestävien kulkutapojen edistämiseen ja huomioimiseen liittyvät asiat.

## 2 Kestävä ja vähähiilinen yhdyskuntarakenne ja liikennejärjestelmä

**Tavoitetila 2030+:** Kaikissa taajamissa on viihtyisä ja vetovoimainen jalankulku- ja pyöräilykaupunki, jossa maankäyttöä suunnataan kävely-, pyöräily- ja joukkoliikenneväyhykkeille alueiden ominaispiirteitä vahvistamalla. Energia- ja ilmastostrategian mukaisesti henkilöautosuoritteiden kasvu on kääntynyt laskuun (kaupunkiseuduilla) vuoteen 2025 mennessä, ja kävelyn, pyöräilyn ja joukkoliikenteen matkamäärät ovat kasvaneet merkittävästi. Kestävien kulkutapojen osuus matkoista ja liikennesuoritteesta Turun seudulla kasvaa aiempia sopimuskausia nopeammin (vuonna 2016 seudun joukkoliikenteen, kävelyn ja pyöräilyn osuus matkoista 38 % ja suoritteesta 19 %, lähde: HLT 2016).

### 2.1 Viihtyisä ja vetovoimainen jalankulku- ja pyöräilykaupunki (kaikissa taajamissa)

**Kehityspolku:** Kunnat painottavat maankäytön suunnittelussa ja toteutuksessa maakuntakaavan kaupunki-/taajamatoimintojen kehittämisen kohdealueiden kehittämistä ja täydennysrakentamista. Kaupunkiseudun yhdyskuntarakennetta tiivistetään ohjaamalla asumista, työpaikkoja ja palveluja kävely- ja pyöräilyväyhykkeille sekä joukkoliikenneväyhykkeelle alueiden ominaispiirteitä vahvistamalla.

Kestävien kulkutapojen kulkumuoto-osuutta pyritään kasvattamaan edistämällä kävely- ja pyöräilyedellytyksiä ja parantamalla kaupunkiympäristöjä jalankulku- ja pyöräily-ystävällisemmiksi. Seudun pyöräilyn pääreittien laatutasoa parannetaan. Huolehditaan siitä, että asuin- ja työpaikka-alueille sekä tärkeille virkistysalueille toteutetaan toimivat jalankulku- ja pyöräily-yhteydet. Kunnat panostavat jalankulkuväyhykkeillä ympäristön laatuun tavoitteenaan eri ihmisryhmät huomioivat, johdonmukaiset, turvalliset ja helposti hahmotettavat väylät ja niihin liittyvä viihtyisä rakennettu ympäristö. Lähiympäristön laadulla tuetaan kestäviä liikennevalintoja. Maankäyttöä ja palveluverkkoa kehitetään tasapainoisesti lähipalveluiden turvaamiseksi. Kaupunkiseudun vetovoimaisuutta parannetaan tarjoamalla riittävästi monipuolisia asumismahdollisuuksia erilaisissa ympäristöissä. Kunnat sitoutuvat laadittavissa sopimuksissa ryhtymään omassa toimivallassaan oleviin toimiin, joilla ne edistävät kaupunkiseutujen liikennejärjestelmän toimivuutta, turvallisuutta ja kestävyyttä.

## Toimenpiteet vuosille 2020-2023

1. Kunnat varautuvat rakennemallin päivittämiseen laatimalla vuosina 2020-23 tarvittavat esiselvitykset, missä hyödynnetään seudun liikennejärjestelmäsuunnitelmaa. Rakennemallin päivityksen aikataulusta kunnat päättävät selvitysten tulosten perusteella.
2. Kunnat suuntaavat vähintään 80 % uusien asemakaavojen asuinkerrosalasta maakuntakaavan kaupunki-/taajamatoimintojen kehittämisen kohdealueille.
3. Kunnat edistävät palvelujen ja työpaikkojen säilymistä ja lisäämistä jalankulku- ja pyöräilyvyöhykkeillä sekä joukkoliikenteen solmukohdissa mm. maankäytön suunnittelun keinoin.

Toimivan palveluverkon turvaamiseksi kunnat varmistavat, että sijainniltaan hyvin saavutettavilla alueilla on tarjolla riittävästi päiväkotia- ja koulutontteja.

Kunnat vahvistavat kuntien välisen yhteistyön edellytyksiä toteuttamalla yhteinen palvelupisteaineiston ylläpitotyökalu.

4. Kunnat kehittävät menettelytapoja kestävästä liikkumisesta huomioimiseksi kaikessa suunnittelussa. Kunnat toteuttavat seudun liikennejärjestelmäsuunnitelmassa laadittavaa ja Turun kaupungin omaa toimenpideohjelmaa kulkumuototavoitteen saavuttamiseksi sekä toteuttavat seuraavia kävelyn ja pyöräilyn toimenpiteitä osana jatkuvaa liikennejärjestelmätyötä:

- I. Kaupunkiseudun kunnat määrittelevät priorisoitavat kävelyn ja pyöräilyn kehittämisalueet ja niiden kehittämisperiaatteet ottaen huomioon mm. ympäristön laatu, turvallisuusnäkökulma ja viherympäristön rakenteet.

- II. Kunnat ja ELY-keskus jatkavat yhteistyössä pyöräilyn pääreittien puuttuvien osuuksien ja nykyisten pääreittien parantamisen suunnittelua ja toteuttamista sekä pyöräilyn pääreittien opastussuunnitelman toteuttamista. Kunnat ja ELY-keskus parantavat talvipyöräilyn edellytyksiä erikseen sovittavilla laatuikäytävien osilla.

- III. Kunnat toteuttavat jalankulku- ja pyöräilymäärien sähköisen seurantarjestelmän.

- IV. Kunnat laativat pyöräpysäköinnin ohjeistuksen ja edistävät erilaisten esimerkkikohteiden toteutumista mm. suurilla työpaikoilla ja liityntäpysäköintialueilla. Kunnat edistävät pyöräpysäköintiä myös keskeisillä pysäkeillä.

- V. Kunnat laajentavat kaupunkipyöräaluetta Turussa ja seudullisesti.

5. Valtio osoittaa rahoitusta Turun seudun kävelyn ja pyöräilyn olosuhteiden kehittämiseen seuraavasti:

- Valtio osoittaa kaudella 2020-23 0,83 miljoonaa euroa Turun seudun valtion väyläverkolla toteutettaviin kävelyn ja pyöräilyn edistämistoimenpiteisiin. Rahoituksen edellytyksenä on, että kunnat käyttävät toimenpiteisiin vastaavan summan. Rahoituksen kohdentamisesta sovitaan yhdessä valtio-osapuolen kanssa seudun liikennejärjestelmätyöryhmässä.

- Turun seudun kunnat voivat hakea valtionavustusta kävelyn ja pyöräilyn olosuhteiden parantamiseen kunnan katuverkolla. Avustusta on varattu Helsingin, Turun, Tampereen ja Oulun seuduille haettavaksi kaudella 2020-2023 vähintään 4,5 milj. euroa. Kunnat osallistuvat rahoitettavien hankkeiden kustannuksiin 50 prosentilla. Traficom toteuttaa investointiohjelman hankehaun ja myöntää rahoituksen.

## 2.2 Palveleva joukkoliikennekaupunki

**Kehityspolku:** Tehokkaasti toimivien joukkoliikennekäytävien vahvistamiseksi asumista, työpaikkoja ja palveluja ohjataan joukkoliikennevyöhykkeille. Joukkoliikennejärjestelmää kehitetään monipuolisemmaksi matkustajan näkökulma vahvasti huomioiden. Joukkoliikenteen kulkutapaosuutta pyritään kasvattamaan koko seudulla parantamalla sen palvelutasoa ja kilpailukykyä henkilöautoliikenteeseen verrattuna.

Toimenpiteet vuosille 2020-2023

6. Kunnat vahvistavat joukkoliikennekaupunkia kohdentamalla kasvua ja palveluja kaupunkikehittämisen edistämiseksi asemaseuduille ja vaikuttavimmille joukkoliikennevyöhykkeillä oleville taajamatoimintojen alueille (raitiotie- ja runkobussilinjoin tukeutuvat alueet sekä maakuntakaavan kaupunkikehittämisen kohdealueet). Sujuvat joukkoliikennejärjestelyt otetaan lähtökohdaksi liikenne- ja maankäyttösuunnitelmissa ja palvelujen sijoittumisessa.
7. Kunnat toteuttavat runkobussilinjaston ensimmäisen vaiheen vuodesta 2022 alkaen, minkä yhteydessä uusitaan reitit ja vuorovälit. Toteutetaan joukkoliikennekaistoja sekä mahdollisuuksien mukaan valoetuksia runkolinjoilla ja tarvittaessa myös muualla. Selvitetään Fölidatan analysointien avulla liikenteen sujuvoittamiskohteet. Ruuhka-aikoihin lisätään nopeita suoria bussivuoroja Turku-Naantali ja Turku-Aura -osuuksilla sekä tarvittaessa muilla osuuksilla. Huolehditaan Kupittaaan alueen kytkemisestä seudun joukkoliikenteeseen.
8. Turun kaupunki käynnistää raitiotien suunnittelun. Valtio osoittaa 30 %:n ja enintään 4,5 milj. euron avustuksen raitiotien yleis- ja toteutussuunnitteluun. Valtion tavoitteena on tukea kaupunkiseudun kestävästä liikenteestä edellytyksiä pitkäjänteisesti. Valtio, Turku ja Raisio ratkaisevat pidemmän aikavälin osallistumisensa raitiotiehankeeseen seudullista jatkoa koskeviin toimenpiteisiin MAL-sopimuksen päivityksen yhteydessä. Valtion osallistuminen raitiotien arkeologisiin kaivauksiin arvioidaan hankkeen rakentamista koskevien päätösten yhteydessä.
9. Laaditaan ELY-keskuksen ja Fölin yhteistyönä joukkoliikenteen vaihtopaikkojen kokonaisvisio. Toteutetaan Fölin runkoliikenteen/ELY-liikenteen vaihtopysäkkejä (maankäytön ja liikenteen suunnittelu). Jatketaan mahdollisuuksien mukaan muiden pysäkkien parantamista. ELY-keskus ja Föli jatkavat joukkoliikenteen pysäkki-informaatiojärjestelmien kehittämistä.

Kunnat ja valtio selvittävät mahdollisuuksia ottaa käyttöön toimivalta-alueilla (ELY, Föli) yhteensopiva lippu. Otetaan käyttöön mobiililippu ELY-liikenteeseen. Kunnat selvittävät mahdollisuuksia hoitaa osa Aurajoen ja lähisaariston joukkoliikennepalveluista vesiteitse.

Kunnat selvittävät Föli-alueen laajentumista.

10. Valtio avustaa Turun seudun julkisen henkilöliikenteen palveluita sopimuskaudella 2020-2023 arviolta 6,8 miljoonalla eurolla. Valtionavustus myönnetään pääsääntöisesti EU:n palvelusopimusasetuksen mukaiseen joukkoliikenteen hankintaan. Valtionavustuksen saamisen edellytyksenä on, että kaupunkiseutu toteuttaa tässä sopimuksessa esitettyjä joukkoliikennejärjestelmän kehittämistoimenpiteitä tämän sopimuksen mukaisesti.

Lisäksi valtio osoittaa ilmastoperusteista joukkoliikenteen avustusta Turun kaupunkiseudun haettavaksi 4,76 miljoonaa euroa sopimuskaudella 2020-2023. Valtionavustus kohdistetaan erityisesti sähköiseen joukkoliikenteeseen ja tukea voi hyödyntää puhtaan käyttövoiman joukkoliikennekaluston ja -palvelun kehittämiseen sekä joukkoliikennepalvelujen ostoon. Tuen saajan tulee raportoida avustuksella saavutettu päästövähennys Traficomian antaman ohjeistuksen mukaan.

Lisäksi valtio osoittaa kaikkien suurten kaupunkiseutujen haettavaksi valtionavustusta liikenteen palvelujen digitalisaatioon ja liikenteen palveluistumisen edistämiseksi vuosina 2020-2021 yhteensä 7 miljoonaa euroa. Valtionavustuksen tavoitteena on joukkoliikenteen digitalisaation ja palveluistumisen edistäminen sekä lippu- ja maksujärjestelmien kehittäminen.

Valtion rahoituksen edellytyksenä on, että kunnat käyttävät avustusta saaviin joukkoliikenteen toimenpiteisiin vastaavan summan.

11. Liityntäpysäköintiä (pyörä- ja autopysäköinti) kehitetään erityisesti rautatie- ja linja-autoasemilla (mm. matkakeskus), runkoliikenteen/ELY-liikenteen keskeisillä solmupysäkeillä sekä seuturunkolinjojen päissä, taajamissa ja muissa solmupisteissä. Valitaan kehityskohteet ja toteutetaan niitä vaiheittain osana seudun liikennejärjestelmätyötä.
12. Valtio käyttää Turun kaupunkiseudun väyläverkon kustannustehokkaisiin parantamishankkeisiin vuosina 2020-2023 rahoitusta 6,6 milj. euroa. Rahoitus kohdistetaan Turun seudun liikennejärjestelmäsuunnitelman tavoitteiden mukaisiin toimenpiteisiin, jotka parantavat erityisesti joukkoliikenteen, kävelyn ja pyöräilyn edellytyksiä sekä liikenneturvallisuutta. Rahoitusta kohdennetaan ja toimenpiteet priorisoidaan jatkuvassa liikennejärjestelmätyössä sovitavalla tavalla kuntien, Väyläviraston ja ELY-keskuksen yhteistyönä.  
Valtion rahoituksen edellytyksenä on, että kunnat käyttävät toimenpiteisiin vastaavan summan.
13. Turun seudun kunnat kehittävät liikennepalveluiden yhteen toimivuutta ja tietorajapintoja asiakaslähtöisesti lain minimivaatimustasoa laajemmin ja ottavat käyttöön uusia taustajärjestelmäpohjaisia lipputuotteita.
14. Turun seudun kunnat luovat yhteistyössä valtio-osapuolen kanssa suunnitelman ja digitaalisen tietopohjan liikenteen automaation sekä uusien teknologioiden ja liikkumispalveluiden käyttöönotolle. Seudullisen suunnitelman laadinnassa hyödynnetään liikennealan kansallisen kasvuohjelman toimenpiteitä sekä liikenteen automaation toimenpide- ja lainsäädäntösuunnitelmaa sekä kytketään Turun seudulla tehtävät kokeilut ja hankkeet (mm. Föli, Tuup, TripGo, mahd. henkilökuljetusten yhdistely) kansallisiin suunnitelmiin. Digitaalisen tietopohjan luomisella edistetään sitä, että liikenteen tiedot ovat saatavilla digitaalisesti, yhteentoimivasti ja koneluettavassa muodossa. Digitaalisen tietopohjan esimerkkejä ovat autonomisesti navigoivien laitteiden tarvitsemat kartat reitti- ja paikkatietoineen, tunnistamiseen tarvittavat tiedot paikoista, tavaroista, ympäristöolosuhteista jne. Suunnitelmalla tavoitellaan liikenneturvallisuutta, matkaketjujen toimivuutta ja liikkumispalveluiden parantumista. Kehittämishankkeen käynnistämiseksi, rahoitustasosta ja osallisista sovitaan kaupunkiseudun liikennejärjestelmätyöryhmässä.
15. Turku edistää älyliikenteen hankkeita ja runkobussijärjestelmää tukevan älykkään syöttöliikenteen edellytysten selvittämistä.

## 2.3 Kestävä autoliikenne ja sujuvat elinkeinoelämän kuljetukset

**Kehityspolku:** Uusien, puhtaiden energialähteiden lataus- ja jakeluverkostoja laajennetaan kaupunkiseudulla. Lisäksi pyritään edistämään uusia, päästöttömiä liikennemuotoja ja logistiikkaratkaisuja. Seudun pääväylien ja pääliikenneyhteyksien toimivuus varmistetaan. Kaupunkiseudun liikenteenhallinnan yhteistyötä ja yhteisiä toimintaperiaatteita lisätään. Kestävän liikkumisen huomioiminen tulee olla keskeisessä roolissa myös tie- ja katuhankkeiden suunnittelussa ja toteuttamisessa sekä niihin liittyvässä maankäytön suunnittelussa.

Tie- ja katuverkon kehittämistoimilla varmistetaan ensisijaisesti runkoväylien, satamayhteyksien ja muiden tavaraliikenteen pääreittien toimivuus sekä joukkoliikenteen sujuvuus. Kestävän autoliikenteen ja elinkeinoelämän kuljetusten toimintaedellytyksiä tukevia tarpeita huomioidaan 12 vuoden aikajänteellä valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman valmistelussa ja toimeenpanossa. Seudun kunnat ovat priorisoineet toimenpiteensä valtakunnallisessa liikennejärjestelmäsuunnitelmassa huomioitavaksi ja ne on kuvattu sopimuksen kohdassa 6. Elinkeinoelämän toimintaedellytyksiä edistetään mm. seudun saavutettavuutta parantamalla huomioiden erityisesti E18 Turun kehätien ja Paraistenväylän kehittämistarpeet.

#### Toimenpiteet vuosille 2020-2023

16. Kunnat kehittävät Turun vetovastuulla liikenteen reaaliaikaisen liikenne- ja liikkumisalustan, joka sisältää erilaisia toiminnallisuuksia mm. onnettomuuksista, tietöistä, ruuhkista ja pyöräilyn talvikunnossapitotiedoista. Kunnat pyrkivät laajentamaan alusta seudulliseksi.
17. Kunnat tukevat uusiutuviin energialähteisiin siirtymistä pysäköintipolitiikallaan. Lisätään pysäköinnin digitaalisia palveluja, joiden avulla pyritään vähentämään pysäköintipaikan etsimisestä aiheutuvaa liikennettä ja päästöjä.
18. Kunnat pyrkivät siirtymään ajoneuvohankinnoissaan sähkö- ja biopolttoainekäyttöisiin ajoneuvoihin sekä hankinnoissaan vähäpäästöisempään kalustoon. Siirtymäajalla tulisi käyttää uusiutuvia polttoaineita nykyisessä kalustossa. Valtio edistää puhtaiden ajoneuvojen osuutta julkisissa hankinnoissa puhtaita- ja energiatehokkaita ajoneuvoja koskevan direktiivin mukaisesti.
19. Kunnat laativat yleissuunnitelman sähköautojen ja muiden ladattavien ajoneuvojen latausverkoston laajenemismahdollisuuksista yleisille alueille.
20. Kunnat kehittävät uusia toimintatapoja keskusta-alueiden jakelun järjestämiseen yhteistyössä alan yritysten kanssa. Kiinnitetään huomiota myös koko toimitusketjun sujuvoittamiseen sekä keskusta-alueen turvallisuuteen esim. edistämällä yöjakelun mahdollisuuksia.
21. Kunnat kehittävät liikenteen hallintaa, mikä käsittää mm. tapahtumien aikaista liikenteen ohjausta ja tiedottamista, tie- ja katutöiden aikaista liikkumisen ohjausta sekä älykästä valo-ohjausta (joukko- ja raskaan liikenteen etuisuudet, autoliikenteen sujuvuus, pyöräliikenteen sujuva ja turvallinen valo-ohjaus sekä seudullinen liikennevalojen ohjausjärjestelmä ja sen hallinnointi).

## 3 Asuminen ja elinympäristön laatu

**Tavoitetila 2030+:** Kaupunkiseutu on vetovoimainen ja tarjoaa monipuolisia asumismahdollisuuksia erilaisissa ympäristöissä kysyntää vastaavasti. Asunnottomuutta ei esiinny Turun seudulla. Seudulle on rakennettu noin 40 000 uutta asuntoa. Kohtuuhintaisen ARA-asuntotuotannon osuus koko asuntotuotannosta on kasvanut. Asuntotuotanto on keskittynyt erityisesti kävely-, pyöräily- ja joukkoliikennevyöhykkeille.

### 3.1 Elinvoimainen ja houkutteleva kaupunkiseutu

**Kehityspolku:** Kunnat varmistavat kaavavarantoa siten, että asetetut asuntotuotantotavoitteet ovat mahdollista saavuttaa. Valtio tukee seudun kohtuuhintaista asuntotuotantoa. Turun seudun kuntien tavoitteena on rakentaa vuosina 2020-2023 yhteensä 13 000 asuntoa, mistä kohtuuhintaista asuntotuotantoa on vähintään 20 %. Vähintään 80 % uusien asemakaavojen asuinkerrosalasta suunnataan



maakuntakaavan kaupunki-/taajamatoimintojen kehittämisen kohdealueille. Valtion tukeman kohtuuhintaisen ARA-tuotannon osuutta koko asuntotuotannosta kasvatetaan kohti Marinin hallitusohjelman mukaista 35 % tasoa kuitenkin siten, että alueet kehittyvät tasapainoisesti. Kohtuuhintaista asuntotuotantoa toteutetaan seudulla yhteisvastuullisesti. Erityistä huomiota kiinnitetään sosiaalisesti kestäväan kaupunkikehitykseen, jossa huomioidaan mm. muuttoliikkeen, väestön ikääntymisen, yksinasuvien määrän lisääntymisen sekä asunnottomuuden vaikutukset. Rakennetun ympäristön viihtyisyyteen panostetaan varmistamalla elinympäristöjen monimuotoisuus ja laatu sekä uusilla alueilla että täydennysrakennuskohteissa. Rakentamisen vähähiilisyttä edistetään monin keinoin. Seudun liikenneturvallisuutta pyritään parantamaan infran kehittämistoimenpiteillä ja eri toimijoiden aktiivisella yhteistyöllä.

#### Toimenpiteet vuosille 2020-2023

22. Kunnat päivittävät Turun kaupunkiseudun asunto- ja maapoliittisen ohjelman, jossa määritellään seudun asuntotuotantomäärät, jakaumat sekä ARA-tuotannon osuus vuosille 2022–2025. Ohjelmalla määritellään myös toimenpiteet sosiaalisesti kestäväan kaupunkikehityksen edistämiseksi.
23. Valtio osoittaa pitkällä korkotuella rakennettavaan tavalliseen vuokra-asuntotuotantoon asuntokohtaista käynnistysavustusta, jonka suuruus on 3000 euroa asuntoa kohden. Puurunkoisissa kerrostalokohteissa käynnistysavustus myönnetään 20 % suurempana.
24. Valtio osoittaa MAL-sopimusseutujen kunnille kunnallistekniikka-avustuksia (yhteensä 15 milj. euroa vuodessa). Painopiste kunnallistekniikka-avustusten kohdentamisessa on keskusta-alueiden ja joukkoliikenteeseen tukeutuvien alueiden täydennysrakentamisessa.
25. Valtio osoittaa Turun kaupunkiseudun kunnille korkotuki- ja takauslainoitusta sekä investointiavustuksia kohtuuhintaisten asuntotuotantotavoitteiden toteuttamiseksi. ARA kohdentaa tukitoimensa kuntien keskusta-alueille ja vaikuttavimmille taajamatoimintojen alueille. ARA tukee täydennysrakentamista ja vanhusten tuettua asumista kotona hissi- ja esteettömyysavustuksella.
26. Kaupunkiseudun kunnat (Kaarina, Lieto, Naantali, Raisio, Turku) ovat päivittäneet seudun yhteiset valtion tukeman asuntotuotannon enimmäistonttihinnat toukokuussa 2020. Tonttihintoja päivitetään sopimuskaudella tarpeen mukaan.
27. Kunnat varmistavat tontinluovutus- ja maankäyttö sopimuksilla tai asemakaavamääräyksillä, että vähintään 20 prosenttia uusista asunnoista keskusta-alueilla on vähintään kahden makuuhuoneen perheasuntoja.
28. Seudun kunnat sitoutuvat ehkäisemään ja vähentämään asunnottomuutta tavoitteena asunnottomuuden puolittaminen vuoden 2022 loppuun mennessä. Turku osallistuu vuosina 2020–2022 toteutettavaan asunnottomuuden yhteistyöohjelmaan, jonka tavoitteena on lisätä kohtuuhintaisten asuntojen tarjontaa asunnottomille sekä vahvistaa kuntien asunnottomuustyötä. Ohjelmaan osallistuvat kunnat tekevät kattavan suunnitelman asunnottomuuden puolittamiseksi omalla alueellaan ja ovat oikeutettuja hakemaan kehittämisavustusta asunnottomuutta vähentävien ja asumista tukevien sosiaali- ja terveystalvelujen kehittämiseen ja käyttöönottoon.
29. Seudun kunnat kiinnittävät huomiota asuinalueiden tasapainoiseen kehitykseen. Valtio toteuttaa vuosina 2020-2022 poikkialinnollisen lähiöiden kehittämisohjelman korostaen lähiöiden kehittämistä kokonaisvaltaisesti, suunnitelmallisesti ja strategisesti, kehittämisen laaja-alaista yhteistyötä sekä tietoon perustuvaa suunnittelua ja kehittämistä. Ohjelman osana valtio

myöntää kasvukeskuskaupungeille avustusta, jonka edellytyksenä on, että lähiökehittämisestä on laadittu ympäristöministeriön hyväksymä suunnitelma, ja että segregaaation ehkäiseminen lähiöitä kehittämällä on osa kunnan strategista suunnittelua.

30. Kunnat huolehtivat kaavoissaan viherverkostojen jatkuvuudesta myös kuntarajojen yli. Kaupunkirakenteeseen jätetään myös luonnontilaisia alueita. Lähivirkistysalueiden laatu ja saavutettavuus on tärkeää. Määritellään tavoiteltu etäisyys lähivirkistysalueille. Yleisten alueiden rakentamisessa huolehditaan riittävästä määrästä ilmanlaadun kannalta tärkeitä kaupunkipuita. Rakentamisen laatu on mukana kriteerinä kilpailutuksissa ja tontinluovutuksessa.
31. Perustuen päivitettävään alueelliseen kulttuuriympäristöohjelmaan kunnat vahvistavat seudun erityispiirteisiin, mm. rikkaaseen luonnonympäristöön ja kulttuuriperintöön tukeutuvia kaupunkiseudun vetovoimatekijöitä huomioimalla ne kaava- ja lupa-asioissa sekä kunnan rakentamistoiminnassa.
32. Kunnat pyrkivät edesauttamaan kaava-alueiden hiilineutraalia ja omavaraista energiantuotantoa kaavoituksen ja lupamenettelyjen kautta. Valtio mahdollistaa lainsäädäntöön tehtävillä muutoksilla asuntojen ja kiinteistöyhtiöiden välisen sähkökaupan.

## 4 Seudun elinvoimaisuus

**Tavoitetila 2030+:** Etelä-Suomen yhtenäinen asunto- ja työmarkkina-alue (Pohjoinen kasvuvyöhyke) kytkeytyy entistä vahvemmin Euroopan Unionin TEN-T -ydinverkkokäytävään ja Etelä-Suomi on vahvistunut idän ja lännen välisenä sujuvan liikenteen solmukohtana. Seudun valtakunnallinen ja kansainvälinen saavutettavuus on turvattu sekä henkilö- että rahtiliikenteen osalta. Alueelliset ja paikalliset liikenneyhteydet ovat toimivat. TEN-T -ydinverkkokäytävien radoille ja teille työssäkäynnin ja kestävien liikkumismuotojen sekä kuljetusten edistämiseksi asetettavat palvelutasotavoitteet on saavutettu. Saaristo on viihtyisä ja houkutteleva sekä helposti matkailijoiden saavutettavissa.

### 4.1 Turun kaupunkiseutu osana Etelä-Suomen kestävää asunto- ja työmarkkina- aluetta

**Kehityspolku:** Elinkeinoelämän toimintaedellytykset turvataan parantamalla seudun sisäistä ja ulkoista saavutettavuutta kaikin liikennemuodoin. Merkittävät yritysalueet huomioidaan liikennesuunnittelussa. Kytkeytyvän ja kestäväen asunto- ja työmarkkina-alueen kehittäminen on jatkuvaa ja erityishuomiota kiinnitetään asemanseutuihin. Saaristomatkaa edistetään parantamalla kohteiden saavutettavuutta sekä turvaamalla kehittämisedellytyksiä saariston alueella.

Turun saavutettavuutta muista maakuntakeskuksista parannetaan ja elinkeinoelämän ja työssäkäynnin kannalta merkittäviä yhteyksiä kehitetään. Keskimääräiset matka-ajat lyhenevät niiden kaupunkien väleillä, joilla on merkittävää pendelöintiä tai muuta matkustamista. Varmistetaan, että eri alueet ovat saavutettavissa kohtuullisessa ajassa jollain kulkumuodolla tai niiden yhdistelmällä. Turun seudun saavutettavuutta ja kestäväen asunto- ja työmarkkina-alueen kehittymistä tukevat tarpeet 12 vuoden aikajänteellä mm. raideliikenteen ja raitiotieverkoston kehittämisen osalta huomioidaan valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman valmistelussa ja toimeenpanossa. Seudun kunnat ovat priorisoineet toimenpiteensä valtakunnallisessa liikennejärjestelmäsuunnitelmassa huomioitavaksi ja ne on kuvattu sopimuksen kohdassa 6.

Toimenpiteet vuosille 2020-2023

33. Valtio ja kunnat jatkavat Turun ja Helsingin välisen nopean ratayhteyden (Tunnin junan) suunnittelua osana hankeyhtiöyhteistyötä.

34. Turun kaupunki jatkaa yhteistyössä valtion kanssa seudullisen matkakeskuksen suunnittelua ja ratapihan kehittämistä. Valtio sitoutuu osaltaan edistämään sekä matkakeskuksen että ratapihakokonaisuuden toteuttamista. Osana kokonaisuuden kehittämistä laaditaan suunnitelma ja selvitetään mahdollisuutta VAK-ratapihan siirtämisestä Muhkuriin.
35. Valtio ja Turun kaupunki käynnistävät sopimuskaudella vaiheittain Turun ratapihan ja Kupittaa-Turku-kaksoisraiteen muutostyöt. Turun kaupunki ja valtio neuvottelevat tarkemmalla tasolla sopimuksen muutostöiden toteutuksen kohdentamisesta, vaiheistuksesta ja aikataulusta. Neuvottelujen lähtökohtana pidetään kustannusten jakamista 50% - 50 % -periaatteella valtion ja kaupungin kesken. Elämyskeskuksen edellyttämät muutostyöt eivät sisälly tämän sopimuksen mukaisesti sovittavaan kokonaisuuteen.
36. Turun satamaa kehitetään mahdollistamalla uudet liikennejärjestelyt ja toteuttamalla vanhan ratayhteyden korvaava uusi henkilöraide yhteisterminaalihankkeen yhteydessä. Turun kaupunki ja valtio neuvottelevat tarkemmalla tasolla sopimuksen satamaraiteen omistus- ja hallintajärjestelyistä siten, että investointi on mahdollista toteuttaa vuoden 2025 loppuun mennessä.
- Valtio ja Turun kaupunki hakevat ja pyrkivät saamaan mahdollisuuksien mukaan kohdissa 35 ja 36 mainituille ratakkeille täysimääräisesti Euroopan Unionin Verkkojen Eurooppa (Connecting Europe Facility, CEF) -rahoitusta tai mahdollisia muita saatavilla olevia taloudellisia tukia ja avustuksia. Investoinneille myönnettyt tuet ja avustukset vähentävät sopimusosapuolten kustannuksia sopimuksessa määriteltyjen jako-osuuksien mukaisesti.
37. Kunnat ja valtio laativat suunnitelman ja pyrkivät edistämään raskaan liikenteen palvelualueen tai -alueiden sijoittamista tai kehittämistä Kehätien lähiympäristöön huomioiden mm. kaasutankkausmahdollisuudet jatkossa.
38. Kunnat edistävät lentoliikenteen toimintaedellytyksiä parantamalla lentoaseman joukkoliikenteen matkaketjuja ja tavaraliikenteen saavutettavuutta sekä saattamalla Turun kaupungin ja Ruskon kunnan alueille sijoittuva lentoaseman lähialueen osayleiskaava valmiiksi.
39. Laaditaan alueellisen junaliikenteen edellyttämät asemapaikkojen kehittämissuunnitelmat osana alueen liikennejärjestelmätyötä alueen toimijoiden ja valtion yhteistyönä. Kunnat varautuvat kaavoissaan lähijunaliikenteeseen. Valtio ratkaisee pidemmän aikavälin toimenpiteet lähijunaliikenteen palvelujen edistämiseen MAL-sopimuksen päivityksen yhteydessä.
40. Turun kaupunki edistää yhteistyössä valtion kanssa Itäharjun ja Kupittaaan yhdistävän Kupittaaan Core -kaupunkikehityshankkeen toteuttamista. Hankkeen kautta alueelle syntyy merkittävä seudullinen kaupunkikeskus, muodostaen samalla merkittävän liikenteen solmukohdan. Kupittaaan Core yhdistää tulevaisuudessa Tunnin junan (Kupittaaan asema), raitiotie- ja runkobussinlinjaston joukkoliikennevirrat.
41. Sopimusosapuolet toteuttavat Saariston Pienen Rengastien kehittämisselvityksessä mainittuja pyöräilyolosuhteiden parantamista koskevia toimenpiteitä sopimuskauden aikana.
42. Kunnat varaavat kaikessa suunnittelussa riittävät ranta-alueet yleiseen virkistykseen ja matkailupalveluille. Parannetaan saaristossa sijaitsevien matkailupalvelujen saavutettavuutta.

## 5 Muut sopimuksen toteuttamisen kannalta tärkeät valtion toimenpiteet

Uudistetun maankäyttö- ja rakennuslain on tarkoitus tulla voimaan sopimuskauden aikana. Valmistelussa otetaan huomioon kaupunkiseutujen ja kuntien erityiset suunnittelutarpeet osana sidosryhmäyhteistyötä.

Valtio laatii asuntopolitiikan pitkäjänteisen kehittämissuunnitelman vuoden 2020 aikana, ja huomioi siinä kaupunkiseutujen asuntomarkkinat.

Valtio toimeenpanee asunnottomuuden yhteistyöohjelmaa ja Kestävä kaupunki -ohjelmaa. Turun seudun kunnat valmistelevat, hyödyntävät ja toteuttavat ohjelmien toimenpiteitä ja rahoitushakua.

Valtio edistää kohtuuhintaista asuntorakentamista ottamalla käyttöön käyttötarkoituksen muutosavustuksen, jolla olemassa olevaa rakennuskantaa voidaan muuttaa ARA-asunnoiksi.

Valtio tukee asuntojen esteettömyyttä hissi- ja esteettömyysavustuksilla sekä tukee sähköisen latausinfraan toteuttamista.

Valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma vuosille 2021-2032 valmistellaan valtioneuvoston hyväksyttäväksi vuoden 2021 aikana.

Fossiilittoman liikenteen tiekartta valmistellaan valtioneuvoston hyväksyttäväksi vuoden 2020 aikana.

Valtio käynnistää kestävästä liikenteestä vero- ja maksu-uudistuksen hallitusohjelman mukaisesti.

Valtio valmistelee kaupunkien kanssa innovaatio toimintaa vahvistavat ekosysteemisopimukset. Sopimuksen toimenpiteitä hyödynnetään kaupunkiseudun innovaatioympäristön vahvistamisessa siten, että niillä voidaan soveltuvasti täydentää ja tukea MAL-sopimuksen elinvoimatavoitteita.

## 6 Seudun kuntien ja Varsinais-Suomen liiton pitkän aikavälin kehittämistavoitteet

Valtio laatii parhaillaan valtakunnallista liikennejärjestelmäsuunnitelmaa, joka on tarkoitus antaa eduskunnalle selontekona keväällä 2021, jonka jälkeen valtioneuvosto päättää suunnitelmasta. Valtakunnallinen suunnitelma pitää sisällään myös 12-vuotisen toimenpideohjelman, jonka pohjalta hankkeiden suunnittelusta ja toteuttamisesta voidaan päättää yksityiskohtaisemmin. Kaupunkiseudun liikennejärjestelmäsuunnitelmassa ja -työssä on priorisoitu alueen hankkeet ja toimenpiteet mm. valtakunnallisessa liikennejärjestelmäsuunnitelmassa huomioitavaksi.

Seudun kunnat ja maakunnan liitto ovat priorisoineet hankkeet ja toimenpiteet seuraavasti:

### Raideyhteyksien kehittämishankkeet

- I. **Tunnin juna -nopean raideyhteyden toteuttaminen**
- II. **Turun raitiotien 1. vaiheen toteuttaminen**
- III. **Toijalan radan tasoristeysten poistot (ml. Vanhan Tampereentien tasoristeys)**
- IV. **Lähijunaliikenteen aloittaminen**

### Tieverkon kehittämishankkeet

- I. **E18 Turun kehätien kehittäminen:** Raision keskustan ja Naantali-Raisio -osuuden toteuttaminen v. 2030 mennessä osana Skandinavia-Välimeri TEN-T -ydinverkkokäytävän sovittua laatutasoa.

- II-III. Mt 180 Saaristotien (Paraistenväylän) ja Mt 180/Mt 2200 Kaarinantien kehittäminen:** Kirjalansalmen ja Hessundinsalmen siltojen korvausinvestoinnit, Kaarinan läntisen ohikulkutien toteuttaminen ja Kaarinantien parantaminen.
- II-III. Vt 9 (Turku-Tampere) kehittäminen:** Lieto-Aura leveäkaistatien 4-kaistaistuksen, Auran eritasoliittymän ja ohituskaistaparien toteuttaminen.
- IV. Vt 8 (Turku-Pori) kehittäminen:** päivitetyn kehittämisselvityksen toimenpiteiden jatkaminen.
- V. Vt 10 (Turku-Hämeenlinna) kääntämisen vt:lle 9 suunnittelu** ja nykyisen vt 10 linjauksen parantaminen pienillä toimenpiteillä.

Kunnat ja joukkoliikenneviranomaiset toteuttavat sujuvia matkaketjuja edistäviä toimenpiteitä.

Kaupunkiseudun jatkuvassa liikennejärjestelmätyössä arvioidaan kulloinkin ajankohtaisia liikennehankkeita ja niistä aiheutuvia selvitys- ja suunnittelutarpeita. Liikenteen ruuhkautumista ja siitä aiheutuvia investointitarpeita ehkäistään ensisijaisesti toimenpiteillä, jotka lisäävät joukkoliikenteen, pyöräilyn ja kävelyn houkuttelevuutta ja vähentävät autoilun tarvetta. Liikenteen hallinnassa hyödynnetään tehokkaasti liikkumisdataa ja panostetaan aktiivisesti liikenneturvallisuustyön ja liikkumisen ohjauksen toimenpiteisiin.

Kaupunkiseudun asuntotuotantotavoitteiden toteuttamiseksi odotetaan valtiolta vähintään ensimmäisen 4-vuotiskauden rahoituksen tasoista tukea.

Kaupunkiseudun kunnat arvioivat MAL-sopimuksen toteutumista ja varautuvat rakennemallin päivitykseen sopimukseen kirjattujen selvitysten edellyttämällä tavalla. Päivityksen perusteella ja toimintaympäristön muutoksia seuraamalla ja arvioimalla linjataan maankäytön ja liikennejärjestelmän tavoiteltavia kehityssuuntia. Kunnat arvioivat kaavojen ajantasaisuutta ottaen huomioon uudistuvan maankäyttö- ja rakennuslain vaatimukset.

## 7 Voimassaolo

Tämä sopimus on voimassa 8.10.2020 – 31.12.2031. Sopimus päivitetään vuoden 2023 loppuun mennessä siten, että tämän sopimuksen tavoitetila ja toimenpidepolku tarkistetaan ja täsmennetään suhteessa kansainvälisiin, kansallisiin ja seudullisiin tavoitteisiin. Samalla asetetaan seuraavan 12-vuotiskauden tavoitetila vuodelle 2035 ja sovitaan vuosille 2024–2027 ajoittuvista konkreettisista toimenpiteistä, joilla edistetään tavoitetilan 2035 toteutumista. Konkreettisia toimenpiteitä valittaessa otetaan huomioon tämän sopimuksen toteutuminen ja toimien vaikuttavuus.

Valtio-osapuolten sitoutuminen sopimukseen määritellään valtioneuvoston periaatepäätöksellä, jossa linjataan valtion tahtotila ja tuki Julkisen talouden suunnitelman ja talousarvioiden puitteissa. Valtion rahoitustoimenpiteet edellyttävät eduskunnan päätöstä.

Valtion ehtona tähän sopimukseen sitoutumiselle ja siihen sisältyvien rahoitustoimenpiteiden toteuttamiselle on, että kunnat ovat omalta osaltaan toteuttaneet sopimukseen sisältyvät ja kuntien toimivallassa olevat toimenpiteet. Kuntien sitoutuminen sopimukseen edellyttää vastaavasti, että valtio on toteuttanut sopimuksessa sovitut toimenpiteet.

## 8 Seuranta

Seurattaviin asioihin kuuluvat vähintään tässä sopimuksessa sovittujen toimenpiteiden sekä siinä esitettyjen määrällisten ja laadullisten tavoitteiden toteutuminen.

Seudun kunnat ja valtion toimijat kehittävät yhdessä vaikutusten arviointimenetelmiä, jotta toimenpiteiden vaikutukset voidaan kuvata yhdenmukaisesti.

# MBT-avtal för Åbo stadsregion 2020 – 2031

8.10.2020

## Innehåll

MBT-avtal för Åbo stadsregion 2020 – 2031	14
	15
1 Allmänt	15
1.1 Avtalsparter	15
1.2 Avtalets syfte och mål	15
1.3 Utgångspunkterna för avtalet	15
2 Hållbara och koldioxidsnåla samhällstrukturer och trafiksystem	16
2.1 En trivsamt och attraktiv fotgängar- och cykelstad (i alla tätorter)	16
2.2 Kollektivtrafikstad med service	18
2.3 Hållbar biltrafik och smidiga transporter för näringslivet	20
3 Boendets och livsmiljöns kvalitet	20
3.1 En livskraftig och attraktiv stadsregion	21
4 Regionens livskraft	22
4.1 Åbo stadsregion som en del av södra Finlands hållbara bostads- och arbetsmarknadsområde	22
5 Andra statliga åtgärder som är viktiga för genomförandet av avtalet	24
6 De långsiktiga utvecklingsmålen för regionens kommuner och Egentliga Finlands förbund	24
7 Giltighetstid	25
8 Uppföljning	25

# MBT-avtal för Åbo stadsregion 2020 – 2031

## 1 Allmänt

### 1.1 Avtalsparter

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

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

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

Avtalsparterna förbinder sig att tillsammans främja avtalets mål och genomförandet av åtgärderna.

### 1.2 Avtalets syfte och mål

Avtalet om markanvändning, boende och trafik (nedan MBT-avtalet) bygger på Åbo stadsregions 13 kommuners och statens gemensamma vilja att utveckla regionen. Syftet med avtalet är att stärka kommunernas inbördes samarbete och kontinuiteten i planeringssamarbetet, partnerskapet mellan kommunerna i regionen och staten samt parternas gemensamma förbindelse till målen för utvecklingen av regionen och de åtgärder de förutsätter. Syftet med avtalet är att avtalsparterna ska bereda sig för en långsiktig utveckling och vid behov stärka den under kommande avtalsperioder.

Avtalets mål är att skapa förutsättningar för ett mångsidigt utbud på bostadstomter och bostadsproduktion som svarar mot de regionala behoven samt för bättre samordning av trafiksystemet och trafikinvesteringarna och markanvändningen. Målet är att för att bekämpa klimatförändringen främja en koldioxidsnål och hållbar samhällsstruktur och ett trafiksystem som stöder det, samt att möjliggöra en smidig vardag, en fungerande arbetsmarknad och ett livskraftigt näringsliv. Målet är att bekämpa segregation och bostadslöshet samt främja bostadsområdets mångformighet och ett mångsidigt bostadsbestånd i regionerna. Målet med utvecklingen av trafiksystemet i stadsregionen är att öka andelen hållbara färd sätt av trafikarbetet, förbättra trafiksäkerheten och öka tillgängligheten till arbetsplatser och service.

I avtalet fastställs en utvecklingsväg på 12 år för Åboregionen och målet för år 2030+ när det gäller utvecklingsåtgärderna för markanvändning, boende och trafik. För varje regeringsperiod granskas och preciseras enligt ett rullande schema utvecklingsåtgärderna och genomförandet av dem. I detta avtal fastställs de mest centrala och effektiva åtgärderna som förutsätter samarbete mellan kommunerna och staten för 2020–2023, genom vilka utvecklingen i Åbo stadsregion också på längre sikt fortsätter i de spår som målen förutsätter.

### 1.3 Utgångspunkterna för avtalet

Centrala nationella utgångspunkter för MBT-avtalet för Åboregionen 2020–2031 är:

- De mål och åtgärder gällande markanvändning, boende och trafik som anges i statsminister Sanna Marins regeringsprogram (10.12.2019)
- de internationella klimatavtalen och Den nationella energi- och klimatstrategin och den klimatpolitiska planen på medellång sikt ((KAISU) som utarbetats på basis av dem
- riksdagens skrivelse om utvecklingsbehov i bostadspolitiken (RSk 26/2018 rd – O 61/2016 rd) utgående från revisionsutskottets betänkande

- de riksomfattande målen för områdesanvändningen
- de mål och strategiska riktlinjer som styr beredningen av den 12-åriga riksomfattande trafiksystemplanen
- Regionens och kommunernas utredningar, planer, strategier och mål
- Målen för det riksomfattande trafiksystemet definieras i den riksomfattande trafiksystemplanen som uppgörs enligt lagen om trafiksystem och landsvägar.

Genom åtgärderna i MBT-avtalet konkretiseras genomförandet av Åbo stadsregions strukturmodell 2035, den regionala trafiksystemplanen och de nationella klimatmålen. Utgångspunkten är dessutom Egentliga Finlands landskapsplan, och i enlighet med den att samordna hela landskapets trafiksystem med Åboregionen (särskilt när det gäller Entimmeståget och dess fortsättningsförbindelser) samt kommunernas uppdaterade planer med rättsverkningar och kommunernas klimatstrategier.

Regionens trafiksystemplan uppdateras 2019-2020 och de riktlinjer som utarbetats id beredningen av den beaktas i avtalet.

Kommunerna och NTM-centralerna har en systematisk strategi för att främja och beakta hållbara färdvägar och trafiksäkerheten i sina egna projekt och åtgärder. Varje kommun har en trafiksäkerhetsplan, där visionen för trafiksäkerheten, åtgärderna för att uppnå den, organiseringen och arbetssättet beskrivs. Dessutom har kommunen en trafiksäkerhetsgrupp eller en annan grupp som samordnar frågor som gäller trafiksäkerheten. I dessa grupper behandlas i mån av möjlighet också frågor som gäller främjande och beaktande av hållbara färdvägar.

## 2 Hållbara och koldioxidsnåla samhällsstrukturer och trafiksystem

**Måltillstånd 2030+:** I alla tätorter finns en trivsam och attraktiv fotgängar- och cykelstad, där markanvändningen inriktas på zoner för fotgängar-, cyklings- och kollektivtrafik genom att områdenas särdrag stärks. Enligt energi- och klimatstrategin har antalet resor med personbil börjat minska (i stadsregionerna) fram till 2025 och antalet resor till fots, med cykel och kollektivtrafik har ökat betydligt. De hållbara färdvägarnas andel av resorna och trafikarbetet i Åboregionen ökar snabbare än under de tidigare avtalsperioderna (år 2016 var kollektivtrafikens, gångens och cyklings andel av resorna 38 % och av trafikarbetet 19 %, källa: HLT 2016).

### 2.1 En trivsam och attraktiv fotgängar- och cykelstad (i alla tätorter)

Utvecklingsväg: Kommunerna prioriterar i planeringen och genomförandet av markanvändningen utveckling och kompletteringsbyggande i målområdena för utvecklandet av stads-/tätortsfunktioner i landskapsplanen. Samhällsstrukturen i stadsregionen koncentreras genom styrning av boende, arbetsplatser och service till fotgängar- och cyklingszonerna samt kollektivtrafikzonen genom att stärka områdenas särdrag.

Man strävar efter att öka de hållbara färdvägarnas andel av färdvägarna genom att främja förutsättningarna för gång och cykling och förbättra stadsmiljöerna så att de blir mera fotgängar- och cykelvänliga. Kvalitetsnivån på huvudlederna för cykling i regionen förbättras. Man ser till att det byggs fungerande fotgängar- och cykelförbindelser till bostads- och arbetsplatsområden och till viktiga rekreativområden. Kommunerna satsar på miljöns kvalitet i fotgängarzonerna. Målet är trafikleder för olika människogrupper, som är konsekvent utformade, trygga och lätta att uppfatta och i samband med dem en trivsam bebyggd miljö. Genom närmiljöns kvalitet stöds hållbara trafikval. Markanvändningen och servicenätet utvecklas balanserat för att trygga tjänsterna i närmiljön. Stadsregionens dragningskraft förbättras genom att man erbjuder tillräckligt med mångsidiga boendemöjligheter i olika miljöer. Kommunerna förbinder sig i de avtal som ingås att vidta sådana åtgärder som de har befogenhet till för att främja fungerande, trygga och hållbara trafiksystem i stadsregionerna.



## Åtgärder åren 2020-2023

1. Kommunerna bereder sig på att uppdatera strukturmodellen genom att 2020-23 göra upp nödvändiga förhandsutredningar, där regionens trafiksystemplan utnyttjas. Kommunerna beslutar om tidtabellen för uppdateringen av strukturmodellen på basis av resultaten av utredningarna.
2. Kommunerna anvisar minst 80 % av boendevåningsytan i de nya detaljplanerna för utveckling av målområdena för stads-/tätortsfunktionerna i landskapsplanen.
3. Kommunerna främjar bevarandet och ökandet av service och arbetsplatser i fotgängar- och cyklingszonerna samt kollektivtrafikens knutpunkter bl.a. genom planering av markanvändningen.

För att trygga ett fungerande servicenät säkerställer kommunerna att det på områden med lättillgängligt läge finns tillräckligt med daghems- och skoltomter.

Kommunerna stärker förutsättningarna för samarbete mellan kommunerna genom att bygga upp ett gemensamt verktyg för upprätthållande av serviceställematerial.

4. Kommunerna utvecklar tillvägagångssätt för att beakta hållbara färdssätt i all planering. Kommunerna genomför för att uppnå färdssättningsmålet som ska uppgöras enligt regionens trafiksystemplan och som ingår i Åbo stads egna åtgärdsprogram samt genomför följande åtgärder gällande fotgängar- och cykeltrafik som en del av det kontinuerliga trafiksystemarbetet:
  - I. Kommunerna i stadsregionen fastställer de utvecklingsområden för gång och cykling som ska prioriteras och utvecklingsprinciperna för dem med beaktande av bl.a. miljöns art, trygghetsynpunkter och grönmiljöstrukturerna.
  - II. Kommunerna och NTM-centralen fortsätter i samarbete planeringen och genomförandet av förbättringen av de delar av huvudlederna som saknas och de nuvarande huvudlederna samt genomförandet av planen för information om huvudlederna för cykling. Kommunerna och NTM-centralen förbättrar förutsättningar för cykling vintertid genom delar av kvalitetsrutter som överenskoms separat.
  - III. Kommunerna skapar ett elektroniskt system för uppföljning av fotgängar- och cyklingsmängder.
  - IV. Kommunerna gör upp anvisningar för cykelparkering och främjar genomförandet av olika exempelområden. bl.a. på stora arbetsplatser och infartsparkeringsområden. Kommunerna främjar också cykelparkering på centrala hållplatser.
  - V. Kommunerna utvidgar stadscykelområdet i Åbo och regionalt.
5. Staten anvisar finansiering för att utveckla förhållandena för gång och cykling i Åboregionen enligt följande:
  - Staten anvisar under perioden 2020-23 0,83 miljoner euro för åtgärder för främjande av gång och cykling som genomförs i statens trafikledsnätverk i Åboregionen. Förutsättningen för finansieringen är att kommunerna använder motsvarande belopp för åtgärderna. När det gäller fördelningen av finansieringen avtalas tillsammans med den statliga parten i regionens trafiksystemarbetsgrupp.
- Kommunerna i Åboregionen kan ansöka om statsunderstöd för att förbättra förhållandena för gång och cykling i kommunens gatunät. Understöd på minst 4,5 miljoner euro har för perioden 2020-2023

reserverats för att sökas av Helsingfors, Åbo, Tammerfors och Uleåborgs regioner. Kommunerna deltar med 50 procent i kostnaderna för de projekt som finansieras. Traficom genomför projektansökan för investeringsprogrammet och beviljar finansieringen.

## 2.2 Kollektivtrafikstad med service

**Utvecklingsväg:** För att stärka kollektivtrafikrutten som fungerar effektivt styrs boende, arbetsplatser och service till kollektivtrafikzoner. Kollektivtrafiksystemet utvecklas så att det blir mångsidigare och så att passagerarnas synvinkel beaktas starkt. Stråvan är att öka kollektivtrafikens andel av färdsettet i hela regionen genom att förbättra servicenivån och konkurrenskraften jämfört med personbiltrafik.

### Åtgärder åren 2020-2023

6. Kommunerna stärker kollektivtrafikstaden genom att för att främja stadsutvecklingen koncentrera tillväxt och service till stationsområden och till de effektivaste områdena för tätortsfunktioner inom kollektivavtalszonerna (områden som stöder sig på spårvägs- och stomlinjer inom busstrafiken samt målområden för stadsutveckling i landskapsplanen). Smidiga kollektivtrafikarrangemang tas som utgångspunkt för trafik- och markanvändningsplaner och för placeringen av service.
7. Kommunerna genomför det första skedet av stomlinjenätet från år 2022, och i samband med det förnyas rutten och turintervaller. Det byggs filer för kollektivtrafik och i mån av möjlighet införs ljusförmåner på stomlinjerna och vid behov också annanstans. Med hjälp av analys av Föli-data utreds på vilka områden trafiken bör göras smidigare. Under rusningstid ökas de direkta bussturerna på etapperna Åbo-Nådendal och Åbo-Aura samt vid behov på andra etapper. man ser till att Kuppis område kopplas till regionens kollektivtrafik.
8. Åbo stad inleder planering av en spårväg. Staten anvisar ett understöd på 30 % och högst 4,5 miljoner euro för den allmänna planeringen och planeringen av genomförandet av spårvägen. Statens mål är att stöda förutsättningarna för en hållbar trafik i stadsregionen långsiktigt. Staten, Åbo och Reso avgör sitt deltagande på längre sikt i åtgärderna gällande den regionala fortsättningen av spårvägsprojektet i samband med uppdateringen av MBT-avtalet. Statens deltagande i de arkeologiska utgrävningarna för spårvägen avgörs i samband med beslutet om byggande av projektet.
9. I samarbete mellan NTM-centralen och Föli utarbetas en helhetsvision om bytesplatserna för kollektivtrafiken. Byteshållplatserna för Fölis stomtrafik/NTM-trafiken (markanvändning och trafikplanering) genomförs. Förbättringen av de övriga hållplatserna fortsätts i mån av möjlighet. NTM-centralen och Föli fortsätter att utveckla hållplats-informationssystemen för kollektivtrafiken.

Kommunerna och staten utreder möjligheterna att inom sina behörighetsområden (NTM, Föli) ta i bruk en kompatibel biljett. En mobilbiljett tas i bruk i NTM-trafiken. Kommunerna utreder möjligheterna att sköta en del av kollektivtrafiken på Aura å och i den närbelägna skärgården vattenvägen.

Kommunerna utreder en utvidgning av Föli-området.

10. Staten understöder servicen inom Åboregionens offentliga persontrafik under avtalsperioden 2020-2023 med uppskattningsvis 6,8 miljoner euro. Statsunderstöd beviljas i regel för upphandling av kollektivtrafik som avses i EU:s kollektivtrafikförordning. Förutsättningen för att stadsregionen ska få statsunderstöd är att den genomför i detta avtal avsedda utvecklingsåtgärder gällande kollektivtrafiksystemet i enlighet med detta avtal.

Dessutom anvisar staten understöd för kollektivtrafiken på klimatgrunder att sökas av Åbo stadsregion för 4,76 miljoner euro under avtalsperioden 2020-2023. Statsunderstödet riktas särskilt till den eldrivna kollektivtrafiken och stödet kan utnyttjas för att utveckla kollektivtrafikmateriel och -service med ren drivkraft samt för köp av kollektivtrafiktjänster. Stödmottagaren bör rapportera den utsläppsminskning som uppnåtts med understödet i enlighet med Traficoms anvisningar.

Dessutom anvisar staten statsunderstöd på sammanlagt 7 miljoner euro som kan sökas av alla stora stadsregioner för att främja digitaliseringen och tjänstefieringen av trafiken åren 2020-2021. Målet med statsunderstödet är att främja digitaliseringen och tjänstefieringen av kollektivtrafiken samt utvecklandet av biljett- och betalningssystemen.

Förutsättningen för statens finansiering är att kommunerna använder motsvarande belopp för de åtgärder för kollektivtrafiken som får understöd.

11. Infartsparkeringen (cykel- och bilparkeringen) utvecklas särskilt på järnvägs- och busstationer (bl.a. resecentret), på de centrala knuthållplatserna för stomtrafiken/NTM-trafiken samt vid ändhållplatserna för regionala stomlinjer, i tätorter och i andra knutpunkter. Utvecklingsobjekten väljs och genomförs etappvis som en del av regionens trafiksystemarbete.
12. Staten använder för kostnadseffektiva förbättringsprojekt för Åbo stadsregions trafikledsnät åren 2020-2023 finansiering på 6,6 miljoner euro. Finansieringen riktas till åtgärder som vidtas i enlighet med målen för trafiksystemplanen för Åboregionen, vilka förbättrar i synnerhet förutsättningarna för kollektivtrafik, gång och cykling samt trafiksäkerhet. Finansieringen riktas och åtgärder prioriteras på ett sätt som anpassas till det fortgående trafiksystemarbetet i samarbete mellan kommunerna, Trafikledsverket och NTM-centralerna.  
Förutsättningen för statens finansiering är att kommunerna använder motsvarande belopp för åtgärderna.
13. Kommunerna i Åboregionen utvecklar trafiktjänsternas interoperabilitet och informationsgränssnitt utgående från kunden i en utsträckning som överstiger lagens miniminivå och tar i bruk nya biljettprodukter som baserar sig på bakgrundssystem.
14. Kommunerna i Åboregionen skapar i samarbete med den statliga parten en plan och ett digitalt informationsunderlag för automation av trafiken samt ibruktagande av nya teknologier och mobilitetstjänster. Vid uppgörandet av den regionala planen utnyttjas åtgärder i det nationella tillväxtprogrammet för transportsektorn samt åtgärds- och lagstiftningsplanen för trafikens automatisering och de experiment och projekt som ska genomföras i Åboregionen (bl.a. Föli, Tuup, TripGo, ev. kombination av persontransporter) kopplas till de nationella planerna. Genom skapandet av ett digitalt informationsunderlag främjas att trafikuppgifter finns att få digitalt, kompatibelt och i en maskinläsbar form. Exempel på digitala informationsunderlag är de kartor med rutt- och platsdator som anläggningar som navigerar automatiskt behöver, uppgifter om platser, varor, miljöförhållanden etc. som behövs för identifiering. Genom planen eftersträvas trafiksäkerhet, fungerande resekedjor och bättre mobilitetstjänster. Om inledandet av utvecklingsprogrammet, finansieringsnivån och parterna avtalas i stadsregionens trafiksystemarbetsgrupp.
15. Åbo främjar projekt inom smart trafik och utredning av förutsättningarna för smart matartrafik som stöder systemet med stombusslinjer.

## 2.3 Hållbar biltrafik och smidiga transporter för näringslivet

**Utvecklingsväg:** Laddnings- och distributionsnätverken för nya, rena energikällor utvidgas i stadsregionen. Dessutom är målet att främja nya, utsläppsfria trafikformer och logistiklösningar. Det säkerställs att regionens huvudleder och huvudtrafikförbindelser fungerar. Samarbetet och gemensamma verksamhetsprinciper inom trafikhanteringen i stadsregionen ökas. Beaktandet av hållbara färdsätt bör spela en central roll också vid planeringen och genomförandet av väg- och gatuprojekt samt planeringen av markanvändningen i samband med dem.

Genom åtgärder för att utveckla väg- och gatenätet säkerställs i första hand att stomtrafikleder, hamnförbindelser och andra huvudleder för varutrafiken fungerar samt att kollektivtrafiken är smidig. Behov som stöder verksamhetsförutsättningarna för hållbar biltrafik och näringslivets transporter beaktas med 12 års tidsspann i beredningen och verkställandet av den riksomfattande trafiksystemplanen. Kommunerna i regionen har prioriterat att deras åtgärder ska beaktas i den riksomfattande trafiksystemplanen och de beskrivs i punkt 6 i avtalet. Näringslivets verksamhetsförutsättningar främjas bl.a. genom att regionens tillgänglighet förbättras med beaktande särskilt av E18 Åbo ringväg och behoven av att utveckla Pargasleden.

### Åtgärder åren 2020-2023

16. Kommunerna utvecklar med Åbo som ansvarigt ett trafik- och mobilitetsunderlag i realtid, som innehåller olika funktioner, bl.a. om olyckor, vägarbeten, rusningstrafik och uppgifter om vinterunderhåll för cykling. Kommunerna har som mål att utvidga underlaget så att det blir regionalt.
17. Kommunerna stöder övergången till förnybara energikällor genom sin parkeringspolitik. Digitala tjänster för parkering ökas och med hjälp av dem försöker man minska trafik och utsläpp som förorsakas av sökande efter parkeringsplatser.
18. Kommunerna strävar efter att i sina fordonsanskaffningar övergå till fordon som drivs med el eller biobränsle samt i sina anskaffningar till materiel med mindre utsläpp. Under övergångsperioden borde man använda förnybart bränsle i nuvarande materiel. Staten främjar de rena fordonens andel av offentlig upphandling i enlighet med direktivet om främjande av rena och energieffektiva vägtransportfordon.
19. Kommunerna gör upp en allmän plan om möjligheterna att utvidga laddningsnätverket för elbilar och andra laddningsbara fordon till allmänna områden.
20. Kommunerna utvecklar nya verksamhetssätt att ordna distribution i centrumområdena i samarbete med företagen i branschen. Man fäster också vikt vid att göra hela leveranskedjan smidigare samt vid säkerheten i centrumområdet, bl.a. genom att förbättra möjligheterna till distribution nattetid.
21. Kommunerna utvecklar trafikhanteringen, vilket omfattar bl.a. dirigering av trafiken under evenemang och information, styrning av trafiken under väg- och gatuarbeten samt smart styrning med trafikljus (förtur för kollektivtrafik och tung trafik, smidig biltrafik, smidig och trygg styrning av cykeltrafik med trafikljus samt ett regionalt styrsystem för trafikljus och administration av det).

## 3 Boendets och livsmiljöns kvalitet

**Måltillstånd 2030+:** Stadsregionen är attraktiv och erbjuder mångsidiga boendemöjligheter i olika omgivningar motsvarande efterfrågan. Det förekommer ingen bostadslöshet i Åbo-regionen. I regionen har

byggts cirka 40 000 nya bostäder. Den rimligt prissatta ARA-bostadsproduktionens andel av hela bostadsproduktionen har ökat. Bostadsproduktionen har koncentrerats särskilt till gång-, cyklings- och kollektivtrafikzonerna.

### 3.1 En livskraftig och attraktiv stadsregion

**Utvecklingsväg:** Kommunerna säkerställer planreserven så att det är möjligt att uppnå de mål som ställts upp för bostadsproduktionen. Staten stöder rimligt prissatt bostadsproduktion i regionen. Målet för kommunerna i Åboregionen är att åren 2020-2023 bygga sammanlagt 13 000 bostäder, av vilka den rimligt prissatta bostadsproduktionen utgör minst 20 %. Minst 80 % av de nya detaljplanernas bostadsvåningsyta riktas till målområden för utvecklandet av stads-/tätortsfunktioner i landskapsplanen. Andelen av staten stödd rimligt prissatt ARA-produktion av hela bostadsproduktionen ökas så att den närmar sig den nivå på 35 % som anges i Marins regeringsprogram, dock så att områdena utvecklas balanserat. Den rimligt prissatta bostadsproduktionen genomförs solidariskt i regionen. Särskild uppmärksamhet fästs vid en socialt hållbar stadsutveckling, där bl.a. inverkan av flyttningsrörelser, åldrande befolkning, ökat antal ensamboende samt bostadslöshet beaktas. Man satsar på trivseln i den bebyggda miljön genom att säkerställa att levnadsmiljöerna är mångsidiga både på nya områden och på områden med kompletteringsbyggande. Koldioxidsnålt byggande främjas på många olika sätt. Målet är att förbättra trafiksäkerheten i regionen genom åtgärder för att stärka infrastrukturen och genom aktivt samarbete mellan olika aktörer.

#### Åtgärder åren 2020-2023

22. Kommunerna uppdaterar det bostads- och markpolitiska programmet för Åbo stadsregion, där regionens bostadsproduktionsmängder, fördelningar samt ARA-produktionens andel för åren 2022–2025 anges. Genom programmet fastställs också åtgärderna för en socialt hållbar stadsutveckling.
23. Staten beviljar finansiering för vanlig hyresbostadsproduktion som byggs med långfristigt räntestöd ett startbidrag vars storlek 3000 euro per bostad. För våningshusobjekt med trästomme beviljas startbidraget förhöjt med 20 %.
24. Staten beviljar understöd för kommunalteknik till kommunerna i MBT-regionerna (totalt 15 miljoner euro per år). Tyngdpunkten i fördelningen av understöd för kommunalteknik är centrumområden och kompletteringsbyggande på områden som stöder sig på kollektivtrafik.
25. Staten beviljar finansiering med räntestöds- och borgenslån samt investeringsunderstöd 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.
26. Kommunerna i stadsregionen (S:t Karins, Nådendal, Reso, Åbo) har i maj 2020 uppdaterat de gemensamma högsta tomtpriserna inom statsstödd bostadsproduktion i regionen. Tomtpriserna uppdateras under avtalsperioden enligt behov.
27. Kommunerna säkerställer genom tomtöverlåtelse- och markanvändningsavtal eller detaljplanebestämmelser att minst 20 procent av de nya bostäderna i centrumområdena är familjebostäder med minst två sovrum.
28. Kommunerna i regionen förbinder sig att förebygga och minska bostadslöshet med målet att bostadslösheten ska halveras fram till utgången av år 2022. Åbo deltar i åren 2020–2022 i ett samarbetsprogram gällande bostadslöshet, vars mål är att öka utbudet av rimligt prissatta bostäder för bostadslösa samt stärka kommunernas bostadslöshetsarbete. De kommuner som deltar i programmet gör en omfattande plan för halverande av bostadslösheten på sitt eget

område och är berättigade att söka utvecklingsbidrag för att utveckla och ta i bruk social- och hälsovårdstjänster som minskar bostadslösheten och stöder boendet.

29. Kommunerna i regionen fäster uppmärksamhet vid en balanserad utveckling av sina bostadsområden. Staten genomför åren 2020-2022 ett tväradministrativt program för utveckling av förorterna. I det betonas att förorterna ska utvecklas helhetsmässigt, systematiskt och strategiskt, med utvecklingssamarbete på bred bas samt kunskapsbaserad planering och utveckling. Som en del av programmet beviljar staten till städer som är tillväxtcentra bidrag, v för vilka villkoren är att en av miljöministeriet godkänd plan för förortsutvecklingen gjorts upp och att det är en del av kommunens strategiska planering att förebygga segregation i förorter.
30. Kommunerna vinnlägger sig om att nätverken av grönområden i planerna fortsätter över också över kommungränserna. I stadsstrukturen lämnas också områden i naturtillstånd. De närliggande rekreativområdenas kvalitet och tillgänglighet är viktig. Det målsatta avståndet till närmaste rekreativområde definieras. Vid anläggningen av allmänna områden ser man till att det finns tillräckligt med stadsträd som är viktiga med tanke på luftkvaliteten. Byggandets kvalitet är med som ett kriterium vid konkurrensutsättning och tomtöverlåtelse.
31. Med det regionala kulturmiljöprogrammet, som ska uppdateras, som grund stärker kommunerna regionens särdrag, bl.a. attraktionsfaktorer i stadsregionen som baserar sig på en rik naturmiljö och ett rikt kulturarv, genom att beakta dem i plan- och tillståndsfrågor samt i kommunens byggnadsverksamhet.
32. Kommunerna strävar efter att främja koldioxidneutral och självförsörjande energiproduktion i planområdena genom planläggning och tillståndsförfaranden. Staten möjliggör genom ändringar i lagstiftningen elhandel mellan bostäder och fastighetsbolag.

## 4 Regionens livskraft

**Måltillstånd 2030+:** Södra Finlands enhetliga bostads- och arbetsplatsområde (Den nordliga tillväxtzonen) kopplas allt starkare till Europeiska unionens TEN-T-stamnätskorridor och södra Finland har stärkts som en knutpunkt för smidig trafik mellan öst och väst. Regionens nationella och internationella tillgänglighet är tryggad både för person- och fraktrafik. De regionala och lokala trafikförbindelserna fungerar. De mål för servicenivån som ställts på spår och vägar i TEN-T – stamnätskorridorerna för att främja pendling och hållbara rörlighetsformer samt transporter har uppnåtts. Skärgården är trivsamt och lockande och kan lätt nås av turisterna.

### 4.1 Åbo stadsregion som en del av södra Finlands hållbara bostads- och arbetsmarknadsområde

**Utvecklingsväg:** Näringslivets verksamhetsförutsättningar tryggas genom att regionens interna och externa tillgänglighet förbättras för alla trafikformer. Betydande företagsområden beaktas i trafikplaneringen. Utvecklandet av ett sammankopplat och hållbart bostads- och arbetsmarknadsområde är kontinuerligt och speciellt viktigt vid stationsorterna. Skärgårdsturismen främjas genom att tillgängligheten till skärgården förbättras och genom att utvecklingsförutsättningarna på skärgårdsområdet tryggas.

Förbindelserna till Åbo från andra landskapscentra förbättras och förbindelser som är viktiga för näringslivet och pendlingen utvecklas. De genomsnittliga restiderna förkortas mellan de städer som har betydande pendling eller annat resande. Man försäkras om att olika områden kan nås inom skälig tid genom något färd sätt eller genom att kombinera olika färd sätt. De behov som på 12 års sikt stöder Åbo regionens tillgänglighet och utvecklingen av ett hållbart bostads- och arbetsmarknadsområde bl.a. när det gäller att

bygga ut spårtrafiken och spårvägsnätet beaktas vid beredningen och verkställandet av den riksomfattande trafiksystemplanen. Kommunerna i regionen har prioriterat att deras åtgärder ska beaktas i den riksomfattande trafiksystemplanen och de beskrivs i punkt 6 i avtalet.

#### Åtgärder åren 2020-2023

33. Staten och kommunerna fortsätter planeringen av den snabba tågförbindelsen mellan Åbo och Helsingfors (Entimmeståget) som en del av projektbolagssamarbetet.
34. Åbo stad fortsätter i samarbete med staten att planera det regionala resecentret och utveckla bangården. Staten förbinder sig för sin del att främja förverkligandet av både resecentret och bangårdshelheten. Som en del av utvecklandet av helheten uppgörs en plan och möjligheten att flytta TFÄ-bangården till Muhkuri utreds.
35. Staten och Åbo stad inleder under avtalsperioden stegvis ändringsarbetena på Åbo bangård och Kuppis-Åbo-dubbelspåret. Åbo stad och staten förhandlar på en mera detaljerad nivå om ett avtal om genomförandet av ändringsarbetena, om inriktning, skeden och tidtabell. Utgångspunkten för förhandlingarna är att kostnaderna fördelas enligt principen 50 % - 50 % mellan staten och staden. De ändringsarbeten som upplevelsecentret förutsätter ingår inte enligt detta avtal i den helhet som man ska avtalas om.
36. Åbo hamn utvecklas genom att nya trafikarrangemang möjliggörs och ett nytt spår för persontrafik som ersätter den gamla banförbindelsen byggs i samband med samterminalprojektet. Åbo stad och staten förhandlar på en mera detaljerad nivå om ett avtal om hamnspårets ägar- och besittningsarrangemang så att det är möjligt att genomföra investeringen före utgången av 2025.

Staten och Åbo stad ansöker om och försöker i mån av möjlighet få full finansiering för de banprojekt som avses i punkterna 35 och 36 från Europeiska unionens fond för ett sammanlänkat Europa (Connecting Europe Facility, CEF) eller genom andra eventuella ekonomiska stöd och bidrag. Understöd och bidrag som beviljas för investeringarna minskar avtalsparternas kostnader i enlighet med de fördelningsandelar som slås fast i avtalet.

37. Kommunerna och staten gör upp en plan för och strävar efter att främja att serviceområdet eller – områdena för tung trafik placeras eller utvecklas i närheten av ringvägen med beaktande av bl.a. annat gastankningsmöjligheterna i framtiden.
38. Kommunerna främjar verksamhetsförutsättningarna för flygtrafiken genom att förbättra resekedjorna för flygplatsens kollektivtrafik och varutrafikens tillgänglighet samt genom att slutföra delgeneralplanen för flygplatsens närområde, som är beläget på Åbo stads och Rusko kommuns område.
39. Utvecklingsplaner för de stationsplatser som behövs för den regionala tågtrafiken görs upp som en del av regionens trafiksystemarbete i samarbete mellan aktörerna i regionen och staten. Kommunerna bereder sig i sina planer på närtågtrafik. Staten beslutar om åtgärderna på längre sikt för att främja tjänsterna för närtågtrafiken i samband med uppdateringen av MBT-avtalet.
40. Åbo stad främjar i samarbete med staten genomförandet av stadsutvecklingsprojektet Core i Kuppis som förenar Kuppis och Österås. Genom detta projekt uppkommer på området ett viktigt regionalt stadscentrum, som samtidigt blir en viktig knutpunkt i trafiken. Kuppis Core förenar i framtiden Entimmeståget (Kuppis station) och kollektivavtalsströmmarna på spårvägs- och stambusslinjerna.

41. Avtalsparterna genomför de åtgärder för förbättrande av cyklingsförhållandena som nämns i utvecklingsutredningen om skärgårdens lilla ringväg under avtalsperioden.
42. Kommunerna reserverar i all planering tillräckliga strandområden för allmän rekreation och turisttjänster. Tillgängligheten till turisttjänsterna i skärgården förbättras.

## 5 Andra statliga åtgärder som är viktiga för genomförandet av avtalet

Avsikten är att den ändrade markanvändnings- och byggnadslagen ska träda i kraft under avtalsperioden. I beredningen beaktas stadsregionernas och kommunernas särskilda planeringsbehov som en del av intressegruppssamarbetet.

Staten utarbetar ett långsiktigt utvecklingsprogram för bostadspolitiken under 2020, och beaktar där stadsregionernas bostadsmarknad.

Staten verkställer samarbetsprogrammet för bostadslösheten och programmet Hållbar stad. Kommunerna i Åboregionen bereder, utnyttjar och genomför åtgärder och ansökningar om finansiering i programmen.

Staten främjar rimligt prissatt bostadsproduktion genom att ta i bruk ett bidrag för ändring av användningsändamål, genom vilket befintligt bostadsbestånd kan ändras till ARA-bostäder.

Staten stöder bostäders tillgänglighet genom hiss- och hinderlöshetsunderstöd samt stöder genomförandet av en elektronisk laddningsinfrastruktur.

Den riksomfattande trafiksystemplanen för 2021-2032 bereds så att den kan godkännas av statsrådet under 2021.

En färdplan för fossilfritt bränsle bereds så att den kan godkännas av statsrådet under 2020.

Staten inleder en skatte- och avgiftsreform för hållbar trafik i enlighet med regeringsprogrammet.

Staten bereder tillsammans med städerna ekosystemavtal som stärker innovationsverksamheten. Åtgärderna i avtalet utnyttjas för stärkande av stadsregionens innovationsmiljö så att man genom dem i tillämpliga delar kan komplettera och stöda MBT-avtalets livskraftsmål.

## 6 De långsiktiga utvecklingsmålen för regionens kommuner och Egentliga Finlands förbund

Staten uppgör som bäst en riksomfattande trafiksystemplan, som är avsedd att överlåtas till riksdagen som redogörelse våren 2021, varefter statsrådet fattar beslut om planen. I den riksomfattande planen ingår också ett 12-årigt åtgärdsprogram, utgående från vilket mera detaljerade beslut kan fattas om planeringen och genomförandet av projekten. I stadsregionens trafiksystemplan och -arbete har regionens projekt och åtgärder prioriterats, bl.a. för att beaktas i den riksomfattande trafiksystemplanen.

Kommunerna i regionen och landskapsförbundet har prioriterat projekt och åtgärder enligt följande:

### Projekt för utveckling av spårförbindelserna

- I. Entimmeståget – byggande av snabb tågförbindelse
- II. Genomförande av skede 1 av Åbos spårväg
- III. Eliminering av plankorsningarna på Toijalabanan (inkl. plankorsningen på gamla Tammerforsvägen)
- IV. Inledande av närtågstrafik

### Projekt för utveckling av vägnätet



- I. **E18 Utvecklande av Åbo ringväg:** Reso centrum och Nådendal-Reso-andelen byggs före 2030 som en del av den överenskomna kvalitetsnivån för Skandinavien-Medelhavet TEN-T - kärnstrutten.
- II-III. **Lv 180 Skärgårdsvägen (Pargasleden) och Lv 180/Lv 2200 utvecklande av S:t Karinsvägen:** ersättande investeringar i Rävundsbron och Hessundsbron, byggande av västra omfartsvägen i S:t Karins och förbättrande av S:t Karins vägen.
- II-III. **Utvecklande av Rv 9 (Åbo-Tammerfors):** Lundo-Aura väg med breda körfält blir 4-filig, byggande av planskild korsning och omkörningsfilpar.
- IV. **Utvecklande av Rv 8 (Åbo-Björneborg):** fortsättning av åtgärderna i den uppdaterade utvecklingsutredningen.
- V. **Planering av Rv 10 (Åbo-Tavastehus) omläggning till rv 9 och** förbättring av linjedragningen för nuvarande rv 10 med små åtgärder.

Kommunerna och kollektivtrafikmyndigheterna genomför åtgärder som främjar smidiga resekedjor.

I stadsregionens fortgående trafiksystemarbete utvärderas de trafikprojekt som är aktuella och de utrednings- och planeringsbehov som de föranleder. Trafikstockningar och investeringsbehov på grund av dem förebyggs i första hand genom åtgärder som gör kollektivtrafik, cykling och gång mera attraktiva och minskar behovet av bilism. Vid trafikhanteringen utnyttjas effektivt rörlighetsdata och man satsar aktivt på trafiksäkerhetsåtgärder och åtgärder för att styra mobiliteten.

För genomförande av målen för stadsregionens bostadsproduktion förväntas av staten minst ett stöd som motsvarar finansieringsnivån under den första 4-årsperioden.

Kommunerna i stadsregionen utvärderar genomförandet av MBT-planen och bereder sig på en uppdatering av strukturmodellen på det sätt som förutsätts i de utredningar som inskrivits i avtalet. På basis av uppdateringen och genom att följa med och utvärdera ändringar i verksamhetsmiljön drar man upp riktlinjer för de utvecklingstrender som eftersträvas i fråga om markanvändning och trafiksystem. Kommunerna utvärderar planernas aktualitet med beakta av kraven i markanvändnings- och byggnadslagen som revideras.

## 7 Giltighetstid

Detta avtal är i kraft 8.10.2020 – 31.12.2031. Avtalet uppdateras före utgången av år 2023 så att målen för detta avtal och åtgärdsgången justeras och preciseras i relation till internationella. Samtidigt uppställs måltillståndet för följande 12-årsperiod för år 2035 och avtalas om de konkreta åtgärder under åren 2024–2027 genom vilka genomförandet av måltillståndet 2035 främjas. Vid valet av konkreta åtgärder beaktas genomförandet av detta avtal och åtgärdernas verkningar.

Statsparternas förbindelse till avtalet fastställs 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.

Statens villkor för att förbinda sig till detta avtal och fullföljandet av de finansieringsåtgärder som ingår i avtalet är att kommunerna för sin del har genomfört de åtgärder som ingår i avtalet och som ingår i kommunernas behörighet. Kommunernas förbindelse till avtalet förutsätter på motsvarande sätt att staten genomfört de åtgärder som överenskommit i avtalet.

## 8 Uppföljning

Till de frågor som ska följas upp hör minst genomförandet av de åtgärder som överenskommit i detta avtal samt uppfyllandet av de kvantitativa och kvalitativa mål som presenterats där.

Kommunerna i regionen och de statliga aktörerna utvecklar tillsammans metoder för att utvärdera verkningarna, så att åtgärdernas verkningar kan beskrivas enhetligt.

## Allekirjoitukset

Helsingissä 8. päivänä lokakuuta 2020

Liikenne- ja viestintäministeriö:

---

Timo Harakka  
liikenne- ja viestintäministeri

Työ- ja elinkeinoministeriö:

---

Mika Lintilä  
elinkeinoministeri

Väylävirasto:

---

Kari Wihlman  
pääjohtaja

Varsinais-Suomen elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus:

---

Joonas Liimatta  
ylivohtaja

Kunnat:

---

Mika Joki  
kunnanjohtaja, Auran kunta

---

Esko Poikela  
kunnanjohtaja, Liedon kunta

---

Seija Österberg  
kunnanjohtaja, Mynämäen kunta

---

Teemu Heinonen  
kunnanjohtaja, Nousiaisen kunta

---

Patrik Nygrén  
kaupunginjohtaja, Paraisten kaupunki

Ympäristöministeriö:

---

Krista Mikkonen  
ympäristö- ja ilmastoministeri

Valtiovarainministeriö

---

Matti Vanhanen  
valtiovarainministeri

Liikenne- ja viestintävirasto Traficom:

---

Kirsi Karlamaa  
pääjohtaja

Asumisen rahoitus- ja kehittämiskeskus:

---

Hannu Rossilahti  
ylivohtaja

---

Harri Virta  
kaupunginjohtaja, Kaarinan kaupunki

---

Arto Oikarinen  
kunnanjohtaja, Maskun kunta

---

Jouni Mutanen  
kaupunginjohtaja, Naantalın kaupunki

---

Jari Jussinmäki  
kaupunginjohtaja, Paimion kaupunki

---

Antti Korte  
vs. kaupunginjohtaja, Raision kaupunki

---

Kari Lehtinen  
kunnanjohtaja, Ruskon kunta

---

Minna Arve  
kaupunginjohtaja, Turun kaupunki

---

Seppo Allén  
kunnanjohtaja, Sauvon kunta