

MBT-avtal för Åbo stadsregion 2020 – 2031

Förhandlingsresultat 29.5.2020

Innehåll

| | |
|---|----|
| MBT-avtal för Åbo stadsregion 2020 – 2031 | 1 |
| MBT-avtal för Åbo stadsregion 2020 – 2031 | 2 |
| 1 Allmänt | 2 |
| 1.1 Avtalsparter | 2 |
| 1.2 Avtalets syfte och mål | 2 |
| 1.3 Utgångspunkterna för avtalet | 2 |
| 2 Hållbara och koldioxidsnåla samhällstrukturer och trafiksystem | 3 |
| 2.1 En trivsamt och attraktiv fotgängar- och cykelstad (i alla tätorter) | 3 |
| 2.2 Kollektivtrafikstad med service | 5 |
| 2.3 Hållbar biltrafik och smidiga transporter för näringslivet | 7 |
| 3 Boendets och livsmiljöns kvalitet | 8 |
| 3.1 En livskraftig och attraktiv stadsregion | 8 |
| 4 Regionens livskraft | 9 |
| 4.1 Åbo stadsregion som en del av södra Finlands hållbara bostads- och arbetsmarknadsområde | 9 |
| 5 Andra statliga åtgärder som är viktiga för genomförandet av avtalet | 11 |
| 6 De långsiktiga utvecklingsmålen för regionens kommuner och Egentliga Finlands förbund | 11 |
| 7 Giltighetstid | 12 |
| 8 Uppföljning | 13 |

29.5.2020

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 färdvägar 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 färd sätt 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 färd sätt.

2 Hållbara och koldioxidsnåla samhällstrukturer 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 färd sättens andel av resorna och trafikarbetet i Åboregionen ökar snabbare än under de tidigare avtalsperioderna (år 2016 var kollektivtrafikens, gångens och cyklingens 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 färd sättens andel av färd sätten 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 rekreationsområden. 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 färdssättmålet 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, trygghetssynpunkter 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 gatenät. 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 kollektivtrafikrutter som fungerar effektivt styrs boende, arbetsplatser och service till kollektivtrafikzoner. Kollektivtrafiksystemet utvecklas så att det blir mångsidigare och så att passagerarnas synvinkel beaktas starkt. Strävan är att öka kollektivtrafikens andel av färdstättet 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 rutter 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 Földata utreds på vilka områden trafiken bör göras smidigare. Under rusningstid ökas de direkta bussturena 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 besluten 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 trafik tjänsternas 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 färd sätt 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 gatunätet säkerställs i första hand att stomtrafikleder, hamnförbindelser och andra huvudleder för varutraffiken fungerar samt att kollektivtraffiken 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 Åboregionen. 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 trivselsmiljön 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 kommunal teknik till kommunerna i MBT-regionerna (totalt 15 miljoner euro per år). Tyngdpunkten i fördelningen av understöd för kommunal teknik 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 tomtpiserna inom statsstödd bostadsproduktion i regionen. Tomtpiserna 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 utvecklings-samarbete 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 rekreationsområdenas kvalitet och tillgänglighet är viktig. Det målsatta avståndet till närmaste rekreationsområde 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 speciell vikt fästs 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 sig om att olika områden kan nå inom skälig tid genom något färdstätt eller genom att kombinera olika färdstätt. De behov som på 12 års sikt stöder Åboregionens 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 (Entimmetåget) 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.
35. Staten och Åbo stad ansöker om och försöker i mån av möjlighet få full finansiering för de banprojekt som avses i punkterna 36 och 37 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 besluter 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 intressegruppsarbetet.

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 centrums och Nådendal-Reso-andelen byggs före 2030 som en del av den överenskomna kvalitetsnivån för Skandinavien-Medelhavet TEN-T - kärnnättruten.
- 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 x.x.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.