

Turun kaupunkiseudun MAL-sopimus 2024–2035

Sisällys

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

Turun kaupunkiseudun MAL-sopimus 2024–2035

1 Yleiset asiat

1.1 Sopijaosapuolet

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

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

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

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

1.2 Sopimuksen tarkoitus ja tavoitteet

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

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

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

1.3 Sopimuksen lähtökohdat

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

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

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

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

2 Seudullisen suunnittelun ja tietopohjan kehittäminen

Tavoitetila 2035+

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

Kehityspolku tavoitetilan saavuttamiseksi

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

Turun MAL-kaupunkiseudun kuntien, maakunnan liiton ja valtion yhteistyöllä sekä samansuuntaisilla tavoitteilla ja toimenpiteillä varmistetaan, että kaupunkiseudullinen, maakunnallinen ja valtakunnallinen suunnittelu on yhdensuuntaista ja vaikuttavaa. Kaupunkiseudun kehittämisessä vältetään seudun yhteisen edun kannalta haitallista kuntien osaoptimointia.

Kaupunkiseudun suunnittelun tietopohjaa, vaikutustenarviointia, hallinnon tasojen välistä vuorovaikutusta ja yhteismitallista seurantaä kehitetään valtion, maakunnan liiton ja MAL-kaupunkiseudun kuntien yhteistyönä. MAL-sopimuksen vaikuttavuutta seurataan valtakunnallisesti ja tietopohjaista päätöksentekoa kehitetään.

Turun MAL-kaupunkiseudun kunnat ylläpitävät yhteistä ajantasaista tilannekuvaä, johon sisällytetään ilmiöpohjaista tulevaisuuden tarkastelua. Suunnittelua tehdään tilannekuvan pohjalta. Seutu pitää seudullista suunnittelua ajan tasalla tilannekuvien ja ilmiötasoisien vaikuttavuuden perusteella. Suunnitelmien toimeenpanoa edistetään yhteistyössä. MAL-sopimukseen liittyvät valtion prosessit ovat vuorovaikutteisia ja edistävät pitkäjänteisen kehitysnäkymän muodostumista.

Toimenpiteet vuosille 2024–2027

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

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

3 Kestävä ja vähäpäästöinen yhdyskuntarakenne ja liikennejärjestelmä

Tavoitetila 2035+

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

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

3.1 Viihtyisät ja vetovoimaiset jalankulku- ja pyöräilyolosuhteet

Kehityspolku tavoitetilan saavuttamiseksi

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

Kestävien kulkutapojen kulkumuoto-osuutta pyritään kasvattamaan edistämällä kävelyn ja pyöräilyn edellytyksiä sekä parantamalla kaupunkiympäristöjä jalankulku- ja 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 jalankulkuvyöhykkeillä ympäristön laatuun tavoitteenaan eri ihmisryhmät huomioivat, johdonmukaiset, turvalliset ja helposti hahmotettavat väylät ja niihin liittyvä viihtyisä rakennettu ympäristö. Lähiympäristön laadulla tuetaan kestäviä liikkumisvalintoja. Kunnat sitoutuvat omassa toimivallassaan oleviin toimiin, joilla ne edistävät Turun MAL-kaupunkiseudun liikennejärjestelmän toimivuutta, turvallisuutta ja kestävyyttä.

Toimenpiteet vuosille 2024–2027

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

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

3.2 Palveleva joukkoliikennekaupunki

Kehityspolku tavoitetilan saavuttamiseksi

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

Toimenpiteet vuosille 2024–2027

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

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

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

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

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

Kunnat tavoittelevat joukkoliikenteen palvelutason kehittämistä ja matkustajamäärien lisäämistä seuraavilla kehittämistoimenpiteillä:

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

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

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

3.3 Kestävä autoliikenne ja sujuvat elinkeinoelämän kuljetukset

Kehityspolku tavoitetilan saavuttamiseksi

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

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

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

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

Toimenpiteet vuosille 2024-2027

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

4 Asuminen ja elinympäristön laatu

Tavoitetila 2035+

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

4.1 Elinvoimainen ja houkutteleva kaupunkiseutu

Kehityspolku tavoitetilan saavuttamiseksi

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

Toimenpiteet vuosille 2024-2027

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

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

5 Seudun elinvoimaisuus

Tavoitetila 2035+

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

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

Kehityspolku tavoitetilan saavuttamiseksi

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

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

Toimenpiteet vuosille 2024-2027

39. Valtio ja kunnat pyrkivät saamaan tie- ja ratahankkeille täysimääräisesti Euroopan unionin CEF-rahoitusta tai mahdollisia muita saatavilla olevia taloudellisia tukia ja avustuksia. Investoinneille myönnetyt tuet ja avustukset vähentävät sopimusosapuolten kustannuksia toteutussopimuksissa määriteltyjen jako-osuuksien mukaisesti.
40. Raideyhteyksien kehittämishankkeet:
- I. Turku, Raisio ja Kaarina ratkaisevat pidemmän aikavälin osallistumisensa raitiotiehankkeen seudullista jatkoa koskeviin toimenpiteisiin MAL-sopimuksen seuraavan päivityksen yhteydessä. Ks. toimenpide 14.
 - II. Turun satamaa kehitetään mahdollistamalla uudet liikennejärjestelyt ja toteuttamalla vanhan ratayhteyden korvaava uusi henkilöraide yhteisterminaalihankkeen yhteydessä. Uudesta henkilöraiteesta on valmistunut hankeselvitys, jonka mukaan hankkeen suunnittelun ja toteutuksen arvioitu kokonaiskustannus on 16 milj. euroa. Kustannusarviota on korotettu tästä erillisellä 2 milj. euron kustannusnousuvarauksella. Hankkeen ratasuunnitelma laaditaan ja hanke toteutetaan sopimuskauden aikana valtion ja Turun kaupungin yhteishankkeena siten, että valtion osuus on enintään 11 milj. euroa ja Turun kaupungin osuus enintään 7 milj. euroa. Hankkeesta laaditaan erilliset suunnittelu- ja toteutussopimukset osapuolten kesken.
41. Tieverkon kehittämishankkeet (kustannukset maku=145 , 2020=100):

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

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

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

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

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

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

6 Muut sopimuksen toteuttamisen kannalta tärkeät valtion toimenpiteet

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

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

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

Valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma valmistellaan vuosille 2025-2036.

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

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

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

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

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

Raideyhteyksien kehittämishankkeet

- I. Länsirata-hanketta edistetään hallitusohjelman kirjausten mukaisesti yhteistyössä hankeyhtiön osapuolten kesken.
- II. Turku–Uusikaupunki-radan perusparantaminen. Parannetaan turvallisuutta ja lisätään liikenteen sujuvuutta toteuttamalla Turun ja Uudenkaupungin välisen radan perusparannus.
- III. Naantalin radan perusparannus ja sähköistys. TEN-T liikennekäytävään kuuluva Naantalin satama kytketään vahvemmin liikennejärjestelmään toteuttamalla Naantalin radan perusparannus ja sähköistys, ml. Naantalin ja Raision seisakkeet.
- IV. Toijalan radan tasoristeysten poistot (ml. Vanhan Tampereentien tasoristeys: alustava kustannusennuste (YS) silta 6 M€, katujärjestelyt 4,2 M€, MAKU 129,2 (2015=100)). Parannetaan turvallisuutta ja lisätään liikenteen sujuvuutta toteuttamalla Toijalan radan tasoristeysten poistot.

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

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

7 Voimassaolo

Tämä sopimus on voimassa x.x.2024 – 31.12.2035. Sopimus päivitetään 2027-2028 siten, että tämän sopimuksen tavoitetilä ja toimenpidepolku tarkistetaan ja täsmennetään suhteessa kansainvälisiin, kansallisiin ja seudullisiin tavoitteisiin. Samalla sovitaan vuosille 2028–2031 ajoittuvista konkreettisista toimenpiteistä, joilla edistetään tavoitetilojen toteutumista. Liikenteen toimenpiteiden lähtökohtana on Liikenne 12-suunnitelma vuosille 2025-2036. Konkreettisia toimenpiteitä valittaessa otetaan huomioon tämän sopimuksen toteutuminen ja toimien vaikuttavuus. Valtio-osapuolten sitoutuminen sopimukseen määritellään valtioneuvoston periaatepäätöksellä, jossa linjataan valtion tahtotila ja tuki julkisen talouden suunnitelman ja talousarvioiden puitteissa. Valtion rahoitustoimenpiteet edellyttävät eduskunnan päätöstä. Valtion ehtona tähän sopimukseen sitoutumiselle ja siihen sisältyvien rahoitustoimenpiteiden toteuttamiselle on, että seudun kunnat ovat omalta osaltaan toteuttaneet sopimukseen sisältyvät ja kuntien toimivallassa olevat toimenpiteet. Seudun kuntien sitoutuminen sopimukseen edellyttää vastaavasti, että valtio on toteuttanut sopimuksessa sovitut toimenpiteet.

8 Sopimuksen seuranta

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

seurantaraportin valmistelusta. Seurantaraportti käsitellään vuosittain sopimusosapuolten yhteisessä seurantakokouksessa ja seurantaraportti hyväksytään yhteisesti. Seurantakokousten tarkoituksena on tukea sopimusten toteutumista. Sopimusten vaikuttavuutta seurataan valtakunnallisesti kahden vuoden välein.

Sopimuksen allekirjoitukset

Helsingissä xx.xx.2024

Ympäristöministeriö

Ympäristö- ja ilmastoministeri Kai Mykkänen

Liikenne- ja viestintäministeriö

Liikenne-, viestintä- ja sisäministeri Lulu Ranne

Valtiovarainministeriö

Valtiovarainministeri Riikka Purra

Työ- ja elinkeinoministeriö

Kunta- ja alueministeri Anna-Kaisa Ikonen

Väylävirasto

Pääjohtaja Kari Wihlman

Liikenne- ja viestintävirasto Traficom

Pääjohtaja Jarkko Saarimäki

Asumisen rahoitus- ja kehittämiskeskus (ARA)

Ylijohtaja Hannu Rossilahti

Varsinais-Suomen elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus

Ylijohtaja Olli Madekivi

Auran kunta

Kunnanjohtaja Terhi Källi

Kaarinan kaupunki

Kaupunginjohtaja Harri Virta

Liedon kaupunki

Kaupunginjohtaja Mika Ingi

Maskun kunta

Kunnanjohtaja Miira Raiskila

Mynämäen kunta

Kunnanjohtaja Carita Maisila

Naantalın kaupunki

Kaupunginjohtaja Laura Leppänen

Nousiaisten kunta

Kunnanjohtaja Teemu Heinonen

Paimion kaupunki

Kaupunginjohtaja Jari Jussinmäki

Paraisten kaupunki

Kaupunginjohtaja Tom Simola

Raision kaupunki

Kaupunginjohtaja Eero Vainio

Ruskon kunta

Tekninen johtaja Mika Heinonen

Sauvon kunta

Kunnanjohtaja Satu Simelius

Turun kaupunki

Maankäyttöjohtaja Jyrki Lappi