

MBT-avtalet för Åbo stadsregion 2024–2035

Innehåll

1	Allmänna ärenden	3
1.1	Avtalsparter	3
1.2	Avtalets syfte och mål	3
1.3	Utgångspunkter för avtalet	3
2	Utveckling av den regionala planeringen och kunskapsbasen	4
3	En hållbar och utsläppsnål samhällsstruktur och trafiksystemet	5
3.1	Trivsamma och attraktiva gång- och cykelförhållanden	5
3.2	Kollektivtrafikstad med fokus på kundservice.....	7
3.3	Hållbar biltrafik och smidiga transporter inom näringslivet.....	9
4	Kvalitet på boende och livsmiljö.....	11
4.1	En levande och attraktiv stadsregion	11
5	Regionens livskraft.....	12
5.1	Åbo MBT som en del av det hållbara boende- och arbetsmarknadsområdet i södra Finland.....	12
6	Andra statliga åtgärder som är relevanta för genomförandet av avtalet	15
7	Giltighet	16
8	Uppföljning av avtalet	17
	Avtalets underteckningar	18

MBT-avtalet för Åbo stadsregion 2024–2035

1 Allmänna ärenden

1.1 Avtalsparter

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

Kommunerna i Åbo MBT-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 och förhandlingarna om avtalet.

Avtalsparterna förbinder sig att gemensamt främja genomförandet av avtalets mål och åtgärder. Avtalet är till sin natur en avsiktsförklaring.

1.2 Avtalets syfte och mål

Avtalet om markanvändning, boende och trafik (nedan MBT-avtalet) bygger på en gemensam målbild som de tretton kommunerna i Åbo MBT-stadsregion och staten kommit överens om för utvecklandet av regionen. Avtalet stärker samarbetet mellan kommunerna och kontinuiteten i planeringssamarbetet, partnerskapet mellan regionens kommuner och staten samt parternas engagemang för målen och de åtgärder som krävs för att utveckla regionen. Syftet med avtalet är att förbereda sig på en långsiktig utveckling.

Åtgärderna i planen skapar förutsättningar för ett mångsidigt utbud av bostadstomter och bostadsproduktion som motsvarar behovet i regionen och för en bättre samordning av trafiksystemet, trafikinvesteringar och markanvändning. Genom MBT-avtalet främjas hållbar tillväxt i Åbo MBT-stadsregion genom att i samarbete mellan staten och kommunerna utveckla en hållbar samhällsstruktur och ett hållbart trafiksystem för minskad klimatförändring, näringslivets livskraft, trafiksäkerheten, digitaliseringen av trafiksystemet samt en sådan planläggning och produktion av bostäder som motsvarar behoven. Målet är att förebygga segregation och bostadslöshet samt främja mångsidiga bostadsområden och ett mångsidigt bostadsutbud i områden.

I avtalet beskrivs målsättningarna för 2035, utvecklingsbanorna och åtgärderna för åren 2024–2027 som krävs för att målen ska kunna uppnås. Avtalet uppdateras vart fjärde år. Avtalet innehåller de viktigaste och effektivaste åtgärderna och målen för markanvändning, boende och utveckling av trafiksystemet som kräver samarbete mellan kommunerna eller mellan kommunerna och staten. Med tanke på genomförandet av avtalet är det viktigt att även kommunernas och statens övriga utvecklingsåtgärder stöder uppnåendet av målen i avtalet.

1.3 Utgångspunkter för avtalet

De viktigaste utgångspunkterna för MBT-avtalet 2024–2035 för Åbo stadsregion är:

- Internationella klimatavtal
- Den europeiska gröna given
- Regeringsprogrammet för statsminister Petteri Orpos regering 20.6.2023
- Den nationella energi- och klimatstrategin och planeringssystemet för klimatlagen (klimatplanen på lång sikt, anpassningsplanen, klimatplanen på medellång sikt, klimatplanen för markanvändningssektorn)

- Riksomfattande mål för områdesanvändningen
- Den riksomfattande planen för trafiksystemet (Trafik 12)
- Trafiksäkerhetsstrategin 2022–2026
- En uppföljningsöversikt av MBT-avtalens effektivitet
- MBT-avtalet för Åbo stadsregion 2020–2031
- Regionens och kommunernas utredningar, planer, strategier och mål

Genom åtgärderna i MBT-avtalet konkretiseras genomförandet av Åbo stadsregions strukturmodell 2035, den regionala trafiksystemplanen och de nationella klimatmålen. Utgångspunkten är dessutom landskapsplanen för Egentliga Finland och därmed anpassningen av hela regionens trafiksystem till Åbo MBT-stadsregion (särskilt för Västbanans och dess förbindelsers del) samt kommunernas uppdaterade lagakraftvunna detaljplaner och kommunernas klimatstrategier.

2 Utveckling av den regionala planeringen och kunskapsbasen

Målbild 2035+

Mål, processer och planer för markanvändning, boende och trafik är gränslöst sammanlänkade och bidrar till en hållbar utveckling av samhällsstrukturen och transportsystemet. Planeringen av markanvändningen, boendet och trafiksystemet är organiserad, resurserad och kontinuerlig samt utvecklas ständigt. I samarbetet delas en läges- och framtidsbild. Samarbetet förbättrar resurseffektiviteten i planeringsarbetet och det kunskapsbaserade beslutsfattandet. Kunskapsbasen är gemensam och planeringen bygger på information som uppdateras regelbundet. I planeringen används data i realtid och högklassiga verktyg för att utnyttja informationen.

Utvecklingsbana för att uppnå målbilden

I Åbo MBT-stadsregion fortsätter det regionala planeringssamarbetet för att samordna markanvändningen, boendet och trafiksystemet kopplat till den regionala planeringen av markanvändningen, boendet och trafiksystemet. För det regionala planeringssamarbetet reserveras tillräckliga och tillräckligt bestående resurser.

Med hjälp av samarbetet mellan kommunerna i Åbo MBT-stadsregion, landskapsförbundet och staten samt likriktade mål och åtgärder säkerställs att planeringen på stadsregionens, på landskapets och på riksomfattande nivå går i samma riktning och är effektiv. I utvecklingen av stadsregionen undviker man kommunal deloptimering som är till skada för regionens gemensamma intressen.

Kunskapsbasen för planeringen av stadsregionen, konsekvensbedömningen, växelverkan mellan förvaltningsnivåer och motsvarande uppföljning utvecklas i samarbete mellan staten, landskapsförbundet och kommunerna i MBT-stadsregionen. MBT-avtalets genomslagskraft följs upp i hela landet och det kunskapsbaserade beslutsfattandet utvecklas.

Kommunerna i Åbo MBT-stadsregion upprätthåller en gemensam och aktuell lägesbild till vilken fenomenbaserade framtidsanalys införs. Planeringen görs utifrån lägesbilden. Regionen håller den regionala planeringen uppdaterad utifrån lägesbilder och genomslagskraften på fenomenivå. Samarbete görs för att främja genomförandet av planerna. Statens processer i anslutning till MBT-avtalen är interaktiva och främjar bildandet av långsiktiga utvecklingsutsikter.

Åtgärder för åren 2024–2027

1. Kommunerna uppdaterar Åbo MBT-stadsregions strukturmodell och trafiksystemplan till en stadsregionplan, på basis av vilken framtida uppdateringar av landskapsplanen och generalplanerna programmeras.
2. Kommunerna ser till att regionens trafiksystemplan utarbetas i enlighet med förordningen om det transeuropeiska transportnätet (TEN-T) som en plan för hållbar stadstrafik (sustainable urban mobility plan, SUMP) före utgången av 2027.
3. I planeringen av regionens trafiksystem utnyttjas Transport- och kommunikationsverkets handbok för bedömning av verkningarna av de regionala trafiksystemplanerna.
4. I de nya planeringsfaserna följer kommunerna Transport- och kommunikationsverkets anvisning för bedömning av stadsbaneprojekt.
5. Staten och Åbo MBT-stadsregion arbetar tillsammans för att utveckla den nationella uppföljningen av MBT-avtalens genomslagskraft och finansiering. I utvecklingen beaktas genomförandeförordningen för TEN-T-förordningen, bl.a. gällande inlämning av uppgifter till Europeiska kommissionen.
6. Staten genomför en riksomfattande undersökning av persontrafiken 2025 och gör det möjligt för regionerna att delta i undersökningen. Regionens kommuner deltar i den nationella persontrafikundersökningen och står för finansieringen av den andel som gäller regionen.

3 En hållbar och utsläppsnål samhällsstruktur och trafiksystemet

Målbild 2035+

Alla tätorter har trivsamma och attraktiva gång- och cykelförhållanden. Markanvändningen har riktats mot gång-, cykling- och kollektivtrafikzoner genom att stärka områdenas särdrag. Stadsstrukturen i regionen har blivit tätare och mer integrerad. I enlighet med den nationella energi- och klimatstrategin (2016) har tillväxten av personbilsanvändningen börjat minska (i stadsregioner) fram till 2027, och antalet resor till fots, med cykel och med kollektivtrafiken har ökat betydligt. Andelen hållbara färd sätt när det gäller resor och trafikarbetet i Åbo MBT-stadsregion ökar snabbare än under tidigare avtalsperioder. År 2035 står hållbara transportsätt för 55 % av resorna i regionen (år 2021 stod kollektivtrafik, gång och cykling i regionen för 38 % av resorna och trafikarbetet för 19 %, källa: HLT 2021).

Hållbara transportsätt är konkurrenskraftiga och skapar ett attraktivt alternativ till privatbilismen. Digitaliseringen, tjänstefieringen och sam användningen av trafiken har utnyttjats och det finns en beredskap att ta i bruk automatisering. Distributionsnätet för ren drivkraft har utvidgats och andelen utsläppsnåla fordon har ökat betydligt.

3.1 Trivsamma och attraktiva gång- och cykelförhållanden

Utvecklingsbana för att uppnå målbilden

I planeringen och genomförandet av markanvändningen betonar kommunerna utveckling och kompletteringsbyggnad i de områden för utveckling av stads- och tätortsfunktioner som tas upp i landskapsplanerna.

Stadsstrukturen i stadsregionen förtätas genom att styra boende, arbetsplatser och tjänster till gång-, cykel- och kollektivtrafikzonerna med beaktande av områdenas särdrag. Markanvändningen och servicenätet utvecklas på ett balanserat sätt för att trygga närservicen. Stadsregionens attraktionskraft förbättras genom att tillhandahålla tillräckligt med mångsidiga boendemöjligheter i olika miljöer.

Målet är att öka andelen hållbara färd sätt genom att främja förutsättningarna för gång och cykling och genom att göra stadsmiljöerna mer gång- och cykelvänliga. Kvaliteten på de huvudsakliga cykellederna i området förbättras. Man säkerställer att fungerande gång- och cykelförbindelser byggs i bostads- och arbetsplatsområden samt i viktiga rekreationsområden. Inom gångzonerna satsar kommunerna på miljöns kvalitet för att säkerställa ändamålsenliga, säkra och gestaltbara leder som tar hänsyn till olika människogrupper och den därtill hörande trivsamma byggda miljön. Kvaliteten på närmiljön stöder hållbara trafikval. Kommunerna förbinder sig till åtgärder inom ramen för sin behörighet för att främja funktionaliteten, säkerheten och hållbarheten i Åbo MBT-stadsregions trafiksystem.

Åtgärder för åren 2024–2027

7. Kommunerna avsätter minst 85 % av bostadsvåningsytan i de nya detaljplanerna till målområdena för utveckling av stads- och tätortsfunktioner i landskapsplanen.
8. Genom en hållbar samhällsstruktur och detaljerad planering av omgivningen skapar man ramar för att uppnå landskapets och kommunernas klimatmål (Färdplan för klimatet i Egentliga Finland 2030) och förbereder sig för de förändringar som klimatförändringen medför. Kommunerna utnyttjar verktyg för bedömningen av klimateffekter i planläggnings- och avtalsprocesser. Med hjälp av grönkonstruktioner och dagvattenlösningar bekämpas effekterna av extrema väderfenomen, långvariga värmeböljor och ökad nederbörd samt förhindras att näringsämnen, skräp och föroreningar läcker ut i Skärgårdshavet och Östersjön.
9. En hållbar och mångsidig tillgång till tjänster är utgångspunkten för planeringen av stadsregionen. Kommunerna främjar bevarandet och ökningen av tjänster och arbetsplatser i gång- och cykelzoner samt knutpunkter för kollektivtrafiken bl.a. genom planering av markanvändningen. Målet är att andelen invånare i stadsregionen som bor på högst 500 meters avstånd från en livsmedelsbutik ökar under 2024–2027. Dessutom ser kommunerna till att det finns tillräckligt med daghems- och skoltomter i områden som är lättillgängliga samt tomter som lämpar sig för tjänsterna som tillhandahålls av Egentliga Finlands välfärdsområde. Kommunerna strävar efter att tillsammans med andra aktörer främja aktualiteten och korrektheten i de gränssnitt för serviceuppgifter som behövs i planeringen.
10. Kommunerna beaktar gång- och cykeltrafiken bättre i all planering och byggande. Kommunerna genomför stadsregionens trafiksystemplan och kommunernas egna åtgärdsprogram för att uppnå målet om färd sätt samt genomför följande gång- och cykelåtgärder som en del av det kontinuerliga trafiksystemarbetet i samarbete med NTM-centralen, Egentliga Finlands förbund och andra aktörer:
 - a. Kommunerna beaktar smidigheten, trivseln och tillgängligheten i fotgängarmiljön i all planering av stadscentrum, bostadsområden och knutpunkter för kollektivtrafiken. Kommunerna och staten minimerar barriäreffekterna av fotgängarmiljöer. Särskild uppmärksamhet fästs vid de prioriterade utvecklingsområdena för gång som tidigare definierats i varje kommun.
 - b. Säkerheten inom gång- och cykeltrafiken förbättras genom att genomföra trafiksäkerhetsplaner och åtgärder i enlighet med trafiksystemplanerna för Åbo MBT-stadsregion och genom att sköta ett aktivt trafiksäkerhetsarbete i kommunerna. Gång- och cykelvägarna separeras från varandra då detta är ändamålsenligt och möjligt. Arbetsgruppen för trafiksystem fastställer åtgärder för att göra elsparkcyklar och andra mikrotrafikformer till en säker del av trafiksystemet.

- c. Sundheten i trafikmiljön beaktas vid planeringen av gång- och cykelförbindelser. I planeringen beaktas motorfordonstrafikens bullereffekter och vid behov sänks hastigheterna i centrumområden och byggs miljöer som stöder hastighetsbegränsningarna. Dessutom bekämpas buller genom att bygga nödvändiga bullerskydd där det är möjligt. Då placeringen av nya gång- och cykelvägar bestäms fästs uppmärksamhet vid att undvika buller och avgaser, t.ex. genom att placera leder i trivsamma naturmiljöer med hänsyn till den biologiska mångfalden eller i områden som i övrigt är endast lite trafikerade.
 - d. Kommunerna och NTM-centralen fortsätter att samarbeta kring planeringen och byggandet av de avsnitt av huvudcykellederna som saknas och förbättringen av de nuvarande huvudlederna samt genomförandet av skyltningsplanen för de viktigaste cykellederna. Kommunerna och NTM-centralerna förbättrar förutsättningarna för vintercykling längs sträckor i huvudnätet som man separat kommer överens om. Planeringen styrs av det regionala målnätet för cykling och dess målbredder som fastställts i trafiksystemarbetet 2023.
 - e. Kommunerna säkerställer genom detaljplanebestämmelser och/eller byggnadsordningen att alla nya byggprojekt och möjligheter till cykelparkering uppfyller de aktuella behoven. Kommunerna främjar högklassig cykelparkering som överensstämmer med de anvisningar för cykelparkering som utarbetats i stadsregionen, särskilt när det gäller stora arbetsplatser och vid kollektivtrafikens hållplatser och knutpunkter.
 - f. Kommunerna, NTM-centralen och Trafikledsverket utvecklar elektronisk uppföljning av gång- och cykelmängderna för att säkerställa tillgången till jämförbar och tillräckligt omfattande information.
11. Kommunerna i Åbo MBT-stadsregion kan ansöka om statsunderstöd för att förbättra förutsättningarna för gång- och cykeltrafiken inom det kommunala gatunätet. Traficom genomför ansökan om statsunderstöd och beviljar finansiering.

3.2 Kollektivtrafikstad med fokus på kundservice

Utvecklingsbana för att uppnå målbilden

För att stärka effektiva kollektivtrafikkorridorer styrs boende, arbetsplatser och tjänster till kollektivtrafikzoner. Kollektivtrafiksystemet utvecklas så att det blir mångsidigare med beaktande av passagerarnas synpunkter. Målet är att öka kollektivtrafikens andel i hela regionen genom att göra kollektivtrafikens service-nivå och konkurrenskraft bättre jämfört med personbilstrafiken. Regionens och statens mål är att främja digitaliseringen av trafiken och utvecklingen av hållbara resekedjor i regionen på lång sikt.

Åtgärder för åren 2024–2027

- 12. Kommunerna stärker kollektivtrafikstaden i hela MBT-stadsregionen genom att rikta tillväxt och tjänster till stationsområden och de effektivaste områdena med tätortsfunktionerna inom kollektivtrafikzonerna (områden som förlitar sig på spår- och busstrafiken samt målområden för stadsutveckling i landskapsplanen). Målet är att andelen invånare i MBT-stadsregionen som bor på högst 500 meters avstånd från en hållplats för regelbunden kollektivtrafik ökar under 2024–2027. Smidiga kollektivtrafikarrangemang ska användas som utgångspunkt i trafik- och markanvändningsplanerna samt i placeringen av tjänsterna.
- 13. Staten förbinder sig att utreda möjligheten att anskaffa VR:s IC-trafik mellan Åbo–Reso–Nådendal. Utredningen genomförs på basis av regionens och VR:s trafikplan, kostnadsberäkningen och regionens preliminära betalningsförbindelse. Staten fattar ett separat beslut om eventuell trafikupphandling. Inledandet av närtågstrafiken framskrider stegvis. Utgångspunkten för planeringen, utvecklingen och byggandet av den regionala tågtrafiken är samfinansiering. Under 2024 och 2025 skapar

staten och regionens kommuner kunskapsbasen om den regionala tågtrafikens servicebehov och dess kostnader (tjänster, materiel och infrastruktur). Staten drar upp de grundläggande riktlinjerna för tjänster som ska upphandlas och infrastrukturinvesteringarna som hänför sig till dem 2024–2025. Regionens kommuner kommer överens om kostnadsfördelningsandelarna för närtågstrafiken innan statens riktlinjer för upphandling av tjänster färdigställs.

14. Under avtalsperioden utarbetar Turun Raitiotie Oy en genomförandeplan för fas 1 av spårvägen och Åbo stad behandlar investeringsbeslutet för spårvägen. År 2022 fattades ett beslut om statsunderstöd på 4,5 miljoner euro (högst 30 % av planeringskostnaderna) för att stöda planeringen av spårvägen i Åbo. I beslutet har man förbundit sig att stöda kostnaderna för beredningen av en utredningsplan och genomförandeplaner. Cirka 4,3 miljoner euro finns ännu kvar av understödet. I planeringen av spårvägen förbinder sig Åbo stad att i första hand använda den befintliga understödsfinansieringen. Vid behov förbinder sig staten att ombudgetera finansieringen som håller på att löpa ut under avtalsperioden.

Dessutom deltar staten (Transport- och kommunikationsverket Traficom) i de återstående planeringskostnaderna för spårvägen och för de byggkostnader som främjar byggandet av kollektivtrafikkorridoren (t.ex. renoveringen av Åbo domkyrkobro) med en andel på högst 30 % och ett maximalt belopp på 10 miljoner euro. Understödet beviljas för de faktiska planeringskostnaderna för spårvägen och för stadens kostnader som direkt hänför sig till byggandet av kollektivtrafikkorridoren, när man har närmare detaljer om objekten. Om objekt som lämpar sig för understödet inte har fastställts före 12/2025 riktas finansieringen till mindre samfinansierade projekt för förbättring av statens trafikleds nät i Åbo MBT-stadsregion.

Efter att Åbo stad har fattat beslut om genomförandet av projektet fattar staten ett separat beslut om deltagande i byggandet av Åbos snabbspårväg under följande MBT-period med en finansieringsandel som är i linje med andra spårvägsprojekt.

15. Staten stöder den offentliga persontrafiken i Åboregionen med sammanlagt 6,87 miljoner euro 2024–2027. En förutsättning för att få statsunderstöd är att MBT-stadsregionen genomför de åtgärder för utveckling av kollektivtrafiksystemet som anges i detta avtal.

Kommunerna strävar efter att utveckla servicenivån inom kollektivtrafiken och öka passagerarantalet genom följande utvecklingsåtgärder:

- a. Från och med 2025 genomför kommunerna den första fasen av stombusslinjerna, i samband med vilket rutterna och serviceintervallerna förnyas. Man bygger körbanor för kollektivtrafiken och vidtar andra effektiviseringsåtgärder samt fortsätter att genomföra trafikljusfördelar för kollektivtrafiken längs stomlinjerna och vid behov längs andra väg- och gatuavsnitt som är viktiga för kollektivtrafiken. De viktigaste effektiviseringsställena identifieras bl.a. med hjälp av dataanalyser. Föli och Fölikommunerna utvecklar kollektivtrafiken även utanför stomlinjerna.
- b. Antalet snabba turer på sträckan Åbo–Nådendal ökas under rusningstid och Nådendals hamn integreras i den regionala kollektivtrafiken.
- c. Man ser till att Kuppis område kopplas till kollektivtrafiken i hela stadsregionen och till fjärrtrafiken.
- d. Föli fortsätter med förfarandet där tilläggsपोäng delas ut för ren materiel vid trafikeringsupphandlingar. Dessutom förutsätts att all materiel vara koldioxidneutral år 2029.
- e. Föli utvecklar sitt biljettsortiment, sitt företagsarbete, sina digitala tjänster och sin passagerarinformation i realtid. Staten och kommunerna utvidgar kompatibiliteten mellan Föli och NTM-biljetterna (bytesalternativ) så att en enhetlig periodbiljett är i bruk på alla rutter senast 2027.

- f. Föli satsar på målgruppsspecifik marknadsföring och riktad kommunikation till exempel vid störningar.
16. Infartsparkering (cykel- och bilparkering) och tjänster relaterade till infartsparkering (t.ex. laddningsmöjligheter) utvecklas i synnerhet vid järnvägs- och busstationer (bl.a. resecentrum), hamnar, viktigaste färj- och förbindelsebåtstränderna, hållplatser i stomtrafikens/NTM-trafikens/fjärrtrafikens knutpunkter samt i ändarna av de regionala stomlinjerna, tätortscentrumen och andra knutpunkter. Utvecklingsmålen väljs ut och genomförs stegvis som en del av trafiksystemarbetet i stadsregionen.
 17. Kommunerna och staten utvecklar stationsområdena som knutpunkter för trafiken med tanke på tjänsterna för resekedjor och persontrafiken. Vid genomförandet av åtgärderna beaktas förbättringen av stationernas tillgänglighet på ett övergripande sätt, till exempel när det gäller skyltningen och vinterunderhållet på stationerna, och dessa bidrar för sin del till genomförandet av den nationella tillgänglighetsvisionen. Vid utvecklingen av stationsområdena beaktas utrymmesbehoven för fjärrbusstrafiken och utrymmesbehoven för andra mobilitetstjänster (infartsparkering, bilpooler och cykelpooler, taxitjänster, mikromobilitetstjänster).
 18. Kommunerna förbinder sig att samarbeta med statens trafikförvaltning och andra MBT-regioner för att utveckla interoperabla verksamhetsmodeller och lösningar för hantering och delning av digitala trafikuppgifter. I samarbetet definieras relevanta trafikuppgifter och utvecklas en plan för hur uppgifter ska samlas in och delas med den nationella kontaktpunkten. Planen ska säkerställa att de verksamhetsmodeller, insamlingsmetoder och informationssystem som används är kompatibla med varandra samt att man använder standarder som är förenliga med branschbestämmelserna. Staten möjliggör ett öppet samarbetsforum via vilken aktörerna inom kommunsektorn i allt högre grad involveras i utvecklingen av trafikens digitala verksamhetsmiljö. I samarbetet utnyttjas de undersökningar som redan utarbetats i MBT-regionerna. Kommunerna skickar de trafikuppgifter om gatunäten som redan samlats in till den nationella kontaktpunkten i en standardiserad form som förutsätts i branschbestämmelserna.
 19. Kommunerna ser till att digitaliseringen av trafiken och de nya trafik- och transportformer som möjliggörs av automatisering beaktas i planläggningen, trafikplaneringen och planeringen av gaturummen. Staten utreder hur nya trafik- och transportformer som möjliggörs av digitalisering och automatisering ska beaktas i planeringen av gaturum i samband med beredningen av lagen om samhällsbyggande.
 20. Åbo främjar trafiksäkerheten och minskningen av trafikutsläppen med hjälp av intelligenta trafiklösningar samt främjar kraven på autonom trafik i enlighet med ITS-direktivet. Föli främjar projekt för intelligent trafik och utreder förutsättningarna för en intelligent matartrafik som stöder stombussystemet.
 21. Kommunerna genomför åtgärderna i den regionala vägkartan för automation.

3.3 Hållbar biltrafik och smidiga transporter inom näringslivet

Utvecklingsbana för att uppnå målbilden

Utvecklingen av väg- och gatunätet säkerställer i första hand att stomlederna, hamnförbindelserna och de övriga huvudlederna för godstrafiken fungerar samt att kollektivtrafiken fungerar smidigt. Behov som stöder verksamhetsförutsättningarna för en hållbar vägtrafik och transporterna inom näringslivet beaktas i beredningen och genomförandet av den riksomfattande planen för transportsystemet under en period på 12 år.

Beaktandet av hållbar mobilitet ska också ha en central roll i planeringen och genomförandet av väg- och gatuprojekt samt i planeringen av markanvändningen i anslutning till dem.

Man strävar efter att främja smidigheten i närdistributionen till stadsområden i första hand genom att utreda körfilslösningar som gäller distributionstrafiken och genom att se till att det finns tillräckligt med avlastningsställen som är en förutsättning för tjänsterna i centrum. Nya verksamhets sätt för utsläppssnål stadslogistik utvecklas i samarbete mellan kommuner och företag. Samarbetet och de gemensamma verksamhetsprinciperna för trafikförvaltningen i stadsregionen ska utökas.

Laddnings- och distributionsnät för nya, rena energikällor byggs ut i stadsregionen. När det gäller tung trafik ligger fokus i första hand på att bygga tillräckligt med rastplatser, och i samband med detta strävar man efter att öka distributionsinfrastrukturen på rastplatserna. Kommunerna reserverar behövliga områden för rastplatser och distributionsinfrastruktur för tung trafik.

Åtgärder för åren 2024-2027

22. Kommunerna utvecklar funktionerna i den realtida trafik- och mobilitetsvyn som Åbo svarar för så att mobilitetsvyn kan kompletteras med fler regionala datakällor för att betjäna invånarnas trafikval.
23. Kommunerna stöder övergången till förnybara energikällor genom sina parkeringspolicyer. Vi ökar digitala parkeringstjänster som syftar till att främja hållbara resekedjor, minska utsläppen som orsakas av att hitta parkeringsplatser och öka infartsparkeringarna.
24. Utredningsplanen för elladdning som Åbo utarbetat utvidgas till att omfatta hela MBT-stadsregionen. Utredningsplanen handlar om laddningsmöjligheter för elbilar och andra laddningsbara fordon i offentliga områden och dess syfte är att stöda samarbetet mellan offentliga och privata aktörer i byggandet av laddningsinfrastrukturen och påskynda utvecklingen av laddningsnätverket i MBT-stadsregionen. Kommunerna utvecklar destinationsladdningen på de parkeringsplatser som de besitter, till exempel vid idrottsanläggningar och infartsparkeringar. Kommunerna utvecklar förutsättningarna för laddning vid gatorna i enlighet med efterfrågan.
25. Kommunerna utreder förutsättningarna för att införa en gemensam laddningsinfrastruktur i anslutning till bussdepåerna för lokaltrafiken.
26. Kommunerna beaktar behovet av att bygga allmänt tillgängliga distributionsstationer för el och väte för vägtrafiken i planeringen av markanvändningen.
27. Kommunerna utvecklar nya verksamhets sätt för att främja utsläppssnål stadslogistik i samarbete med företag inom branschen. Uppmärksamhet fästs också vid att göra hela leveranskedjan smidigare och centrumområden säkrare till exempel genom att främja möjligheterna till nattdistribution, säkerställa nödvändiga lastnings- och avlastningsplatser för distributionsfordon och utreda möjligheten att tillåta distributionstrafik på kollektivtrafikens körfiler för att göra distributionen smidigare. Staten främjar informationsutbytet mellan kommunerna om utvecklingen av distributionsinfrastrukturen.
28. Kommunerna utvecklar trafikledningen, som omfattar bland annat trafikstyrning och information vid evenemang, trafikarrangemang och mobilitetsstyrning vid väg- och gatuarbeten samt intelligent trafikljusreglering. Skapandet av ett målläge för digitala informationslager betjänar för sin del utvecklingen av trafikledningen.

4 Kvalitet på boende och livsmiljö

Målbild 2035+

Stadsregionen är attraktiv och erbjuder mångsidiga boendemöjligheter i olika miljöer beroende på efterfrågan. Bostadslöshet förekommer inte i Åbo MBT-stadsregion. Cirka 42 000 nya bostäder har byggts i MBT-stadsregionen. Bostadsproduktionen är mångsidig och motsvarar invånarnas behov. Bostadsproduktionen är särskilt koncentrerad till gång-, cykel- och kollektivtrafikzoner. Bostadsproduktionen har också stärkt den sociala hållbarheten. Kontinuiteten i den regionala grönstrukturen och den goda tillgången till grön- och rekreatiomsområden har tryggats. Andelen koldioxidsnåla byggnader har ökat.

4.1 En levande och attraktiv stadsregion

Utvecklingsbana för att uppnå målbilden

Kommunerna säkerställer att det finns en planreserv så att de uppsatta målen för bostadsproduktionen kan uppnås. Minst 85 % av bostadsvåningsytan i de nya detaljplanerna avsätts till målområdena för utveckling av stads- och tätortsfunktioner i landskapsplanen och en mångsidig bostadsproduktion svarar på olika invånares behov. Bostadsproduktion till ett skäligt pris genomförs solidariskt i MBT-stadsregionen. Staten stöder produktionen av bostäder till ett skäligt pris i MBT-stadsregionen. Särskild uppmärksamhet fästs vid en socialt hållbar stadsutveckling, där man bland annat beaktar effekterna av migration, den åldrande befolkningen, ökningen av antalet ensamboende och bostadslösheten. Man satsar på trivseln i den byggda miljön genom att säkerställa mångsidiga och högklassiga livsmiljöer både i nya områden och vid kompletterande byggande. Tillgången till högklassiga grönområden förbättras och olika kulturmiljöer beaktas i planeringen av områdesanvändningen. Koldioxidsnålt byggande främjas på många sätt och gällande den byggda miljön förbereder man sig för klimatförändringens effekter.

Åtgärder för åren 2024-2027

29. Kommunerna i MBT-stadsregionen har som mål att med beaktande av konjunkturläget kunna bygga sammanlagt cirka 14 000 bostäder under 2024–2027.
30. I planläggningen säkerställer kommunerna att det finns tomter inom gång-, cykel- och kollektivtrafikzonerna som motsvarar behovet av en femårig bostadsproduktion.
31. Kommunerna säkerställer i sin markpolitik och planläggning att förutsättningarna för att inleda bostadsproduktionen tryggas med beaktande av utvecklingen av byggnadskostnaderna och konkurrensen. Kommunerna rapporterar om åtgärderna för att påskynda inledandet av bostadsproduktionen som en del av den årliga MBT-uppföljningen.
32. Staten riktar statsunderstödd bostadsproduktion till centrumområdena i Åbo MBT-stadsregions kommuner och till de effektivaste områdena för tätortsfunktioner.
33. Kommunerna i kärnstadsregionen (S:t Karins, Lundo, Nådendal, Reso, Åbo) uppdaterar vid behov kommunernas gemensamma maximipriser för den statsunderstödda bostadsproduktionens tomter under avtalsperioden 2024–2027.
34. Kommunerna uppdaterar Åbo stadsregions bostads- och markpolitiska program för åren 2026–2029 så att det också gäller volymerna och fördelningen av bostadsproduktionen i regionen. När det gäller skäligt prissatt boende beaktas också de kommunägda hyresbostadsbolagens egen skäligt prissatta hyresbostadsproduktion. Dessutom beaktas frågor som rör boendets kvalitet i programmet (t.ex. boendemiljö samt bostädernas storlek och mångsidighet).

35. Kommunerna fäster uppmärksamhet vid en balanserad utveckling av bostadsområdena.
36. I strukturmodellen/stadsregionplanen preciseras grönstrukturen i MBT-stadsregionen med beaktande av biodiversitets- och restaureringsmålen. I sina detaljplaner säkerställer kommunerna kontinuiteten i grönstrukturen över kommungränserna. Målet är att tillgången till närnaturen ska vara på en god nivå. Kommunerna strävar efter att öka andelen områden med högst 300 meters avstånd till en åtminstone 1,5 hektar stor grönyta.
37. I de nya planområdena, särskilt inom service-, arbetsplats- och industriområden, utnyttjar kommunerna solenergi, jordvärme och andra innovativa energilösningar parallellt med centraliserade energilösningar (på basis av en omfattande nytto- och konsekvensbedömning).
38. Kommunerna strävar efter att öka andelen byggnader med trästomme och andra byggnader med låga koldioxidutsläpp.

5 Regionens livskraft

Målbild 2035+

Södra Finlands enhetliga bostads- och arbetsmarknadsområde är i allt högre grad kopplat till den europeiska trafikkorridoren (Europeiska unionens TEN-T), och Egentliga Finland har blivit starkare som en snabbt växande knutpunkt för smidig trafik mellan Finland och övriga Europa. Det riksomfattande trafiksystemet har utvecklats i enlighet med Trafik 12-planen. De internationella, regionala och lokala trafikförbindelserna fungerar väl. Den nationella och internationella tillgängligheten i MBT-stadsregionen har säkerställts för både passagerar- och godstrafiken. Förbindelserna till hamnarna i Åbo och Nådendal samt den regelbundna sjötrafiken till Sverige och övriga Europa är utgångspunkten för regionens näringsliv och tryggar försörjningsberedskapen i hela landet även i kristider. De servicenivåmål som satts upp för banor och vägar längs de europeiska trafikkorridorerna för att främja pendling, hållbara färdvägar och transporter har uppnåtts. Skärgården är trivsamt och attraktiv samt lättillgänglig för turister.

5.1 Åbo MBT som en del av det hållbara boende- och arbetsmarknadsområdet i södra Finland

Utvecklingsbana för att uppnå målbilden

Verksamhetsförutsättningarna för näringslivet tryggas genom att förbättra MBT-stadsregionens interna och externa tillgänglighet med alla trafikformer. Hamnförbindelserna utvecklas så att de motsvarar de krav som den ökade sjötrafiken och försörjningsberedskapen ställer. För godstransporter beskrivs utvecklingsbanan mer detaljerat i punkt 3.3. Betydande företagsområden beaktas i trafikplaneringen. Utvecklingen av ett sammanhängande och hållbart bostads- och arbetsmarknadsområde pågår kontinuerligt, och särskild uppmärksamhet ägnas åt stationsområden. Skärgårdsturismen främjas genom att förbättra besöksmålen tillgänglighet och trygga utvecklingsförutsättningarna i skärgården.

Tillgängligheten till Åbo MBT-stadsregion från andra landskapscentrum förbättras och förbindelser som är viktiga med tanke på näringslivet och sysselsättningen utvecklas. De genomsnittliga restiderna kommer att förkortas mellan städer med betydande pendling eller andra resor. Säkerställs att olika områden kan nå inom rimlig tid med något färdväg eller en kombination av färdväg. Vid beredningen och genomförandet av den riksomfattande trafiksystemplanen beaktas de behov som stöder tillgängligheten i Åbo MBT-stadsregion

och utvecklingen av ett hållbart bostads- och arbetsmarknadsområde på 12 års sikt, bl.a. när det gäller utvecklingen av spårtrafiken och spårvägsnätet.

Åtgärder för åren 2024 –2027

39. Staten och kommunerna strävar efter att få full CEF-finansiering från Europeiska unionen eller annat tillgängligt ekonomiskt stöd och bidrag för sina väg- och banprojekt. Understöd och bidrag som beviljats till investeringar minskar avtalsparternas kostnader i enlighet med de utdelningsandelar som fastställs i genomförandeavtalen.
40. Projekt för utveckling av spårförbindelser:
- I. Åbo, Reso och S:t Karins beslutar om sitt deltagande på längre sikt i åtgärder som gäller den regionala fortsättningen av spårvägsprojektet i samband med nästa uppdatering av MBT-avtalet. Se åtgärd 14.
 - II. Åbo hamn utvecklas genom att möjliggöra nya trafikarrangemang och genom att bygga ett nytt passagerarspår i stället för den gamla järnvägsförbindelsen i samband med samterminalprojektet. En projektutredning av det nya passagerarspåret har slutförts, enligt vilken de totala kostnaderna för planering och genomförande av projektet beräknas uppgå till 16 miljoner euro. Kostnadsberäkningen har höjts med en separat kostnadsökningsreserv på 2 miljoner euro. En banplan utarbetas för projektet och projektet genomförs under avtalsperioden som ett gemensamt projekt mellan staten och Åbo stad så att statens andel är högst 11 miljoner euro och Åbo stads andel högst 7 miljoner euro. För projektet upprättas separata planerings- och genomförandeavtal mellan parterna.
41. Projekt för utveckling av vägnätet (kostnader maku=145, 2020=100):

Utveckling av Åbo ringväg E18 i Reso centrum. Åbo ringväg är en av Finlands viktigaste huvudvägs- och hamnförbindelser och är en del av den transeuropeiska TEN-T-transportkorridoren, gällande vilken Finland har förbundit sig att uppnå den kvalitetsnivå som EU kräver före 2030. Staten finansierar projektet med 45 miljoner euro enligt MBT-avtalet och Reso stad med 16,5 miljoner euro, dock högst 20 miljoner euro. De övriga parternas kostnader beräknas uppgå till cirka 25 miljoner euro (Fintraffic Oy cirka 15 miljoner euro och ägarna av ledningar och utrustning cirka 10 miljoner euro). Staten finansierar den återstående delen (högst 145 miljoner euro) av projektets totala kostnader på 235 miljoner euro som en del av det övriga investeringsprogrammet i regeringsprogrammet. Om projektkostnaderna underskrids, minskas Reso stads andel fram till 16,5 miljoner euro såsom tidigare överenskommit i vägplansfasen och nedåt i enlighet med kostnadsfördelningen i detta avtal. För projektet upprättas ett separat genomförandeavtal mellan parterna. En förutsättning för att statsfinansiering ska kunna beviljas för projektet är att detta avtal ingås.

Staten och Reso ansöker om full CEF-finansiering av Europeiska unionen för vägprojektet, om det fortfarande finns ett lämpligt ansökningsprogram för detta ändamål under CEF-stödperioden 2024–2027, eller om det finns tillgång till något annat ekonomiskt stöd och bidrag. Understöd och bidrag som beviljats för investeringar minskar avtalsparternas kostnader i enlighet med de utdelningsandelar som fastställs i avtalet.

Utveckling av rv 180 mellan Kurkela–Kuusisto. Med projektet säkerställs att den nationellt betydelsefulla transportleden för industriprodukter fungerar, att den regionala vägförbindelsen är smidig och trygg samt att utvecklingen av stadsstrukturen och markanvändningen i S:t Karins stad stöds. Staten finansierar projektet med 12 miljoner euro enligt MBT-avtalet och S:t Karins stad med 6,2 miljoner euro, dock högst 10 miljoner euro. Staten finansierar den återstående delen (högst 91,2

miljoner euro) av projektets totala kostnader på 113,2 miljoner euro som en del av det övriga investeringsprogrammet i regeringsprogrammet. Om projektkostnaderna underskrids, minskas S:t Karins stads andel fram till 6,2 miljoner euro såsom tidigare överenskommit i vägplansfasen och nedåt i enlighet med kostnadsfördelningen i detta avtal. För projektet upprättas ett separat genomförandeavtal mellan parterna. En förutsättning för att statsfinansiering ska kunna beviljas för projektet är att detta avtal ingås.

42. Åbo stad fortsätter planeringen och utvecklingen av det regionala resecentrumet i samarbete med staten. En nationell modell för ordnande av de stationstjänster som tågtrafiken behöver utreds.
43. En förstudie av alternativa platser för TFÄ-bangården i Egentliga Finland har slutförts. Kommunerna beslutar om den framtida placeringen av TFÄ-bangården under MBT-avtalsperioden 2024–2027. En eventuell flyttning av TFÄ-bangården förutsätter en säkerhets- och riskhanteringsutredning.
44. Genomförandet av rastplatser och distributionsinfrastruktur för tunga fordon följs upp och främjas i mån av möjlighet i trafiksystemarbetet i stadsregionen.
45. I planeringen av markanvändningen förbereder sig kommunerna att reservera de områden som behövs för den tunga trafikens rast- och parkeringsområden och för laddningspooler för tunga fordon samt för behovet att bygga distributionsstationer för el, gas och väte. När det gäller markanvändningen möjliggör kommunerna att det finns minst ett område i regionen som reserveras för en laddningsstation för tunga fordon senast 2025 och förbereder sig för att ett område som uppfyller behoven hos en vätgastankstation har byggts senast 2030. Dessutom ser kommunerna till att det finns minst två områden i regionen för distribution av flytande metan. När det gäller eldistributionsnätets kapacitet beaktas det i områden som är anvisade för tunga fordon att laddningsstationernas sammanlagda effekt enligt AFIR-förordningen ska vara minst 900 kilowatt före utgången av 2025 och 1 800 kilowatt före utgången av 2030.

I planeringen av servicenätet utreds om laddningskapaciteten är tillräcklig. Kommunerna uppmunttrar företag att ansöka om EU:s CEF-stöd för att bygga offentlig laddningsinfrastruktur för tunga fordon.

46. Åbo stad och staten samarbetar för att främja byggandet av kollektivtrafikförbindelsen i Kuppis spets som förenar Österås och Kuppis. Stadens andel av hela projektet är högst 10 miljoner euro. Staten (Trafikledsverket) bygger en förbindelse från Kuppis perrong till kollektivtrafikdäcket (kostnadsberäkning 1,6 miljoner euro) och deltar i finansieringen av infartsparkeringar i enlighet med statens gällande principer för kostnadsfördelning (beräknad statsandel 1,65 miljoner euro). En förutsättning för att få statlig finansiering för infartsparkeringar är att staden ser till att de platser vars kostnader staten deltar i används för infartsparkering under åtminstone de följande 30 åren. Staten (Traficom) förbinder sig att stå för byggkostnaderna för kollektivtrafikdäcket över banan mellan Åbo och Helsingfors med högst 30 % (finansieringsandelen uppskattas till 6,75 miljoner euro). Understödet beviljas Åbo stad för de kostnader gällande kollektivtrafikdäcket som direkt hänförs till planering och byggande. Finansiering beviljas när kostnaderna och fördelningen av dem har blivit tydligare. Finansieringen riktas i första hand till perrongsförbindelser och infartsparkeringar, resterande 10 miljoner euro av det maximala beloppet för bidrag för kollektivtrafikdäcket. I och med projektet utvecklas området till en betydande knutpunkt för trafiken som förenar kollektivtrafikmängderna från såväl Västbanan som spårvägs- och stombusslinjerna.
47. Under avtalsperioden vidtar staten och kommunerna åtgärder för att förbättra cykelförhållandena som nämns i utvecklingsutredningarna för Lilla Ringvägen och Skärgårdens ringväg samt andra turistvägar.

48. Staten och kommunerna utvecklar tillgången till turisttjänster i synnerhet genom hållbara färdstätt. Dessutom förbättras sökbarheten och tillgången till digitala tjänster för resekedjor, såsom förbindelsebåtarnas tidtabeller.
49. Kommunerna främjar flygtrafikens verksamhetsförutsättningar genom att förbättra resekedjorna inom kollektivtrafiken till flygplatsen och tillgängligheten för godstrafiken samt genom att färdigställa delgeneralplanen för området runt flygplatsen inom Åbo stads och Rusko kommuns områden.

6 Andra statliga åtgärder som är relevanta för genomförandet av avtalet

Lagstiftningen om markanvändning reformeras i enlighet med regeringsprogrammet för statsminister Petteri Orpos regering. Detta gäller markanvändningslagen, lagen om samhällsutveckling och lagen om samhällsbyggande.

Ett program för att utrota långtidsbostadslöshet utarbetas i enlighet med regeringsprogrammet för statsminister Petteri Orpos regering. Inom ramen för programmet för långtidsbostadslöshet stöder man projekt som minskar bostadslösheten och utvecklar samarbetet mellan programstäderna och välfärdsområdena.

Energi- och klimatstrategin och klimatplanen på medellång sikt KAISU uppdateras i enlighet med regeringsprogrammet.

En riksomfattande trafiksystemplan bereds för åren 2025–2036.

Marknaden för den marknadsmässiga persontågstrafiken öppnas för verklig konkurrens i enlighet med statsminister Petteri Orpos regeringsprogram. Konkurrensen inom persontågstrafiken ökas genom att kommunerna, samkommunerna och regionerna får möjlighet att ordna upphandlad trafik i områdena.

Överlåtelse av statens markegendom för att utvecklas av städerna och kommunerna ska utredas av delegationen för statens fastighetsärenden i samarbete med städerna och kommunerna före utgången av 2026.

I den nationella restaureringsplanen som bereds fastställs de nationella metoderna för att uppnå målen i EU:s restaureringsförordning och en tillfredsställande nivå av grönska och krontäckning av träd i städerna.

Som en del av den avtalsenliga stadspolitikerna och för att genomföra den stärks städernas roll i enlighet med Petteri Orpos regeringsprogram. Utöver MBT-avtalen genomförs partnerskapsbaserat samarbete med städerna Helsingfors, Esbo, Vanda, Tammerfors, Åbo och Uleåborg genom en strategisk samsamarbetsallians och med Jyväskylä, Lahtis och Kuopio genom livskraftspartnerskap. Dessutom verkställer staten ekosystemavtal med universitetsstäder, universitetscentra och städerna i huvudstadsregionen för att stärka innovationsverksamheten (2021–2027). Åtgärderna i avtalet kan i tillämpliga delar komplettera och stöda livskraftsmålen i MBT-avtalet för stadsregionen.

Staten utvecklar det riksomfattande transportsystemet i enlighet med planen Trafik 12. Vid utvecklingen av statens trafikledsnät beaktas bland annat de krav som ställs av de europeiska transportkorridorerna i enlighet med TEN-T-förordningen. Åbo stadsregions prioriteringar för utvecklingen av det nationella trafiksystemet är:

Projekt för utveckling av spårförbindelser

- I. I enlighet med regeringsprogrammet främjas Västbaneprojektet i samarbete mellan projektbolagets parter.

- II. Ombyggnad av järnvägen mellan Åbo och Nystad. Säkerheten förbättras och smidigheten i trafiken ökas genom att ombygga banavsnittet mellan Åbo och Nystad.
- III. Ombyggnad och elektrifiering av Nådendalbanan. Nådendals hamn, som är en del av TEN-T-trafikkorridoren, kopplas starkare till transportsystemet genom ombyggnad och elektrifiering av Nådendalbanan, inklusive hållplatserna i Nådendal och Reso.
- IV. Avlägsnande av plankorsningarna på Toijalabanan (inkl. plankorsningen vid Gamla Tammerforsvägen: preliminär kostnadsprognos (YS) bron 6 M€, gatuarrangemang 4,2 M€, MAKU 129,2 (2015=100)). Säkerheten förbättras och smidigheten i trafiken ökas genom att avlägsna plankorsningarna på Toijalabanan.

Projekt för utveckling av vägnätet (kostnader maku=145, 2020=100):

- I. Utveckling av Åbo ringväg E18 mellan Reso och Nådendal. Åbo ringväg är en av Finlands viktigaste huvudvägs- och hamnförbindelser och är en del av den transeuropeiska TEN-T-transportkorridoren, gällande vilken Finland har förbundit sig att uppnå den kvalitetsnivå som EU kräver före 2030. Byggnad av sträckan mellan Reso och Nådendal (269 M€).
- II. Rv 9 utveckling av förbindelsen Åbo–Tammerfors och förbättring av säkerheten så att den motsvarar nivån för en huvudled. Byggnad av fyra körfiler i vägen med breda körfält mellan Lundo och Aura (67 M€) och i Aura en planskild anslutning (39 M€) och omkörningsfältspär (Kuuskoski–Jalkala på MBT-området 24,2 M€, alla omkörningsfält totalt 54,8 M€).
- III. Utveckling av rv 10 (Åbo–Tavastehus) i Lundo. Förbättring av den nuvarande sträckningen vid behov med små åtgärder. Riktande av rv 10 till rv 9 utredningsplanering och MKB. (beräknade planeringskostnader 1,0 M€)
- IV. Rv 8 Utveckling av förbindelsen mellan Åbo och Björneborg mellan Nousis och Virmo för att förbättra huvudledens funktion och säkerhet. Utarbetande av en utredningsplan och MKB. (beräknade planeringskostnader 1,7 M€)
- V. Rv 8 och ombyggnad av viadukten i Kuloinen på Raisiontie med vägarrangemang (19 M€, statens andel uppskattningsvis 2,8 M€).
- VI. Projekt i enlighet med programmet för utveckling av regionala cykelvägar
 - a. Lv 180 gc-väg Prosvik-Nagu, Pargas
 - b. Lv 189 gc-väg Särkänsalmi - Poikko och Kurala - Rymättylä kyrkas gamla väg, Nådendal
 - c. Lv 12254 Hujalantie och Lv 12262 Päälistönmäentie-Wallinkuja gc-väg, Rusko

7 Giltighet

Detta avtal är giltigt x.x.2024–31.12.2035. Avtalet uppdateras 2027–2028 så att avtalets målbild och åtgärder granskas och preciseras i förhållande till internationella, nationella och regionala mål. Samtidigt överenskoms om konkreta åtgärder för 2028–2031 för att främja uppnåendet av målbilderna. Trafikåtgärderna baserar sig på planen Trafik 12 för 2025–2036. Vid valet av konkreta åtgärder ska hänsyn tas till genomförandet av detta avtal och åtgärdernas effektivitet. De statliga parternas förbindelse till avtalet fastställs genom ett principbeslut av statsrådet om statens vilja och stöd inom ramen för planen för de offentliga finanserna och budgetarna. Statliga finansieringsåtgärder kräver ett beslut av riksdagen. En förutsättning för att staten ska kunna förbinda sig till avtalet och genomföra de finansieringsåtgärder som ingår i avtalet är att regionens kommuner för sin del har genomfört de åtgärder som ingår i avtalet och som omfattas av kommunernas behörighet. På motsvarande sätt förutsätter kommunernas förbindelse till avtalet att staten har genomfört de åtgärder som överenskommit i avtalet.

8 Uppföljning av avtalet

De frågor som följs upp omfattar åtminstone genomförandet av de åtgärder som överenskommit i detta avtal samt uppnåendet av de kvantitativa och kvalitativa mål som anges i avtalet. Regionen svarar för att ta fram uppföljningsdata och för att bereda en uppföljningsrapport. Uppföljningsrapporten behandlas årligen vid ett gemensamt uppföljningsmöte mellan avtalsparterna och uppföljningsrapporten godkänns gemensamt. Syftet med uppföljningsmötena är att stöda genomförandet av avtalen. Avtalens effektivitet följs upp på nationell nivå vartannat år.

Underteckningar

Helsingfors xx.xx.2024

Miljöministeriet:

Miljö- och klimatminister Kai Mykkänen

Kommunikationsministeriet:

Kommunikations- och inrikesminister Lulu Ranne

Finansministeriet:

Finansminister Riikka Purra

Arbets- och näringsministeriet:

Kommun- och regionminister Anna-Kaisa Ikonen

Trafikledsverket

Generaldirektör Kari Wihlman

Trafik- och kommunikationsverket Traficom

Generaldirektör Jarkko Saarimäki

Finansierings- och utvecklingscentralen för boendet (ARA)

Överdirektör Hannu Rossilahti

Närings-, trafik- och miljöcentralen i Egentliga Finland

Överdirektör Olli Madekivi

Aura kommun

Kommundirektör Terhi Källi

S:t Karins stad

Stadsdirektör Harri Virta

Lundo stad

Stadsdirektör Mika Ingi

Masko kommun

Kommundirektör Miira Raiskila

Virmo kommun

Kommundirektör Carita Maisila

Näddals stad

Stadsdirektör Laura Leppänen

Nousis kommun

Kommundirektör Teemu Heinonen

Pemar stad

Stadsdirektör Jari Jussinmäki

Pargas stad

Stadsdirektör Tom Simola

Reso stad

Stadsdirektör Eero Vainio

Rusko kommun

Teknisk direktör Mika Heinonen

Sagu kommun

Kommundirektör Satu Simelius

Åbo stad

Markanvändningsdirektör Jyrki Lappi