

MM19/5511/2015

**VALTION JA HELSINGIN SEUDUN KUNTIEN VÄLINEN MAANKÄYTÖN,
ASUMISEN JA LIIKENTEEN SOPIMUS 2016-2019**

**AVSIKTSFÖRKLARING MELLAN STATEN OCH
HELSINGFORSREGIONENS KOMMUNER RÖRANDE
MARKANVÄNDNING, BOENDE OCH TRAFIK 2016-2019**

**Förhandlingsresultat 6.4.2016
Reviderat 10.5.2016**

AVSIKTSFÖRKLARING MELLAN STATEN OCH HELSINGFORSREGIONENS KOMMUNER RÖRANDE MARKANVÄNDNING, BOENDE OCH TRAFIK 2016-2019

Avtalsparter

Staten: Kommunikationsministeriet, miljöministeriet, arbets- och näringsministeriet, finansministeriet, Trafikverket, närings-, trafik- och miljöcentralen i Nyland (NTM-centralen i Nyland), Finansierings- och utvecklingscentralen för boendet (ARA)

Helsingforsregionens kommuner: Esbo, Helsingfors, Hyvinge, Träskända, Grankulla, Kervo, Kyrkslätt, Mäntsälä, Nurmijärvi, Borgnäs, Sibbo, Tusby, Vanda, Vichtis

Samkommuner: Samkommunen Helsingforsregionens trafik (HRT)

Avtalets syfte och mål

Avtalet grundar sig på vad staten och regionens kommuner tillsammans vill uppnå när det gäller utvecklande av markanvändning, boende och trafik i Helsingforsregionen (MBT-avtal). Målet med MBT-avtalet är att samordna samhällsstrukturen och trafikarrangemanget så att det skapas förutsättningar för en betydande ökning i tomtutbudet och bostadsproduktionen. Avtalsparterna förbinder sig till att gemensamt främja förverkligande av målen och åtgärderna i avtalet.

Syftet med avtalet är att öka engagemanget mellan kommunerna samt mellan regionen och staten för att nå de gemensamt överenskomna målen. Avtalets centrala mål är en enhetlig samhällsstruktur, solidariskt ansvar inom bostadspolitiken och fungerande trafikarrangemang i hela den funktionella stadsregionen.

Med avtalet skapas förutsättningar för att öka bostadsproduktionen i Helsingforsregionen så att den motsvarar efterfrågan. Det ökade behovet av bostadsproduktion som beror på den kraftigt ökade invandringen och den tomtproduktion som det ökade behovet förutsätter har beaktats i avtalet. När det gäller vilken besittningsform som ska väljas för de bostäder som ska byggas och var helhetsbehovet finns beaktas förhållandena, behovet och resurserna i regionens olika delar.

Markanvändningen, bostadsproduktionen och trafikarrangemangen styrs som en helhet genom att man förenhetligar samhällsstrukturen och främjar hållbara transportformer. Skapande av digitala trafiktjänster främjas och utvecklas genom olika slag av försök. Användningen av el och eventuellt andra utsläppsnåla energiformer ska öka i kollektivtrafiken.

Utgångspunkter för Helsingforsregionens MBT-avtal

Helsingforsregionen MBT-avtal 2016–2019 är en fortsättning på MBT-avsiktsförklaringen 2012–2015. Avtalets centrala utgångspunkter är:

- Statsminister Juha Sipiläs regeringsprogram, regeringsprogrammets handlingsplan och dess spetsprojekt
- Helsingforsregionens markanvändningsplan MASU 2050

- Helsingforsregionens trafiksystemplan HLJ 2015
- Helsingforsregionens bostadsstrategi 2025
- Landskapsplanen och generalplaner med rättsverkan

Avtalsparterna konstaterar att det hösten 2014 slutna avtalet mellan staten och Helsingforsregionens kommuner rörande stöd för stora infrastrukturprojekt och främjandet av boendet är en av utgångspunkterna för detta avtal.

Tillväxtavtalet som uppgörs tillsammans med staten och städerna i huvudstadsregionen samt eventuella andra samarbetsavtal som ingås mellan staten och Helsingforsregionen samordnas med MBT-avtalet 2016–2019 så att de som helhet stärker näringslivets tillväxt och skapar förutsättningar för förverkligande av målen för MBT-avtalet.

Åtgärder inom markanvändning, boende och trafik

I denna avtalspunkt presenteras de överenskomna åtgärderna inom markanvändning, boende och trafik samt avtalsparternas deltagande i finansieringen av åtgärderna. Genomförandet av åtgärderna övervakas och mäts enligt avtalets punkter *Bedömning av avtalets genomförande* och *Avsiktsförklaringens giltighet, fortsatta åtgärder, förnyelse och uppföljning*. De överenskomna åtgärderna har presenterats som följande ärendehelheter:

- *Tillgodoseende av bostadsproduktionsbehovet*
- *Samordnande av markanvändning, boende och trafik*
- *Trafiktjänster och trafikinfrastruktur*

Tillgodoseende av bostadsproduktionsbehovet

Avtalsparternas gemensamma mål för hela avtalsperioden är att bygga 60 000 bostäder i Helsingforsregionen så att bostadsproduktionen år 2016 är 13 500 bostäder och att den årligen ökar med 1000 bostäder så att det år 2019 produceras totalt 16 500 bostäder. De kommunspecifika bindande målen för våningsytan i bostadsdetaljplanerna, målen för ARA-produktionen och de primära målområdena för boende och detaljplanering framgår av bilagorna 1–3. Produktionsmålet för produktionen av statsunderstödda vanliga 40-åriga räntestödshyresbostäder, för produktionen av hyresbostäder för grupper med särskilda behov, för produktionen av bostadsrättsbostäder och för produktionen av nya kortvariga räntestödshyresbostäder är under hela avtalsperioden för huvudstadsregionens del sammanlagt ca 30 procent av huvudstadsregionens totala mål och i KUUMA-kommunerna sammanlagt ca 20 procent av KUUMA-kommunernas totala mål.

I det totala målet för bostadsproduktionen beaktas faktorer som är oberoende av kommunens verksamhet, så som ekonomiska konjunkturväxlingar och bostadsmarknadsläget.

Kommunernas åtgärder

Helsingforsregionens kommuner förbinder sig att under avtalsperioden färdigställa detaljplaner för bostadstomter för en våningsyta på totalt 6,2 miljoner kvadratmeter (med beaktande av föregående avtalsperiods över- och underskott och i genomsnitt 1,5 miljoner m²vy/år) och att den i bilaga 1 framförda kommunspecifika mängden i bostadsdetaljplanläggningen uppnås i alla avtalskommuner.

Huvudstadsregionens kommuner ska i sina tomtöverlåtelse och markanvändningsavtal se till att ca 20 procent av huvudstadsregionens mål för bostadsproduktion är produktion av statsunderstödda vanliga 40-åriga räntestödshyresbostäder och produktion av bostäder för grupper med särskilda behov. KUUMA-kommunerna ska i sina tomtöverlåtelse se till att ca 10 procent av bostadsproduktionsmålet för KUUMA-regionen är produktion av statsunderstödda vanliga 40-åriga räntestödshyresbostäder samt produktion av hyresbostäder för grupper med särskilda behov. Produktionsmålet för vanliga 40-åriga räntestödshyresbostäder samordnas med mängden statligt startbidrag.

De primära målområdena inriktas på områden som med tanke på samhällsstrukturen, kollektivtrafiken och servicen är väl tillgängliga. Vid fastställande av målområdena utnyttjas bland annat zonerna i MASU 2050, HRT:s SAVU-zoner samt Urban Zone-zongranskningen.

Kommunerna förbinder sig att med beaktande av marknadsläget trygga förutsättningarna att genomföra de primära bostadsområdenas detaljplaner och tillgången till tomter i enlighet med målen i detta avtal och efterfrågan. Villkoret för att förbinda sig är att staten har tagit hand om de åtgärder som hör till statens befogenheter för att förverkliga området.

Statens åtgärder

Staten beviljar vanliga 40-åriga räntestödshyresbostäder 10 000 euro bostadsspecifikt startbidrag sammanlagt för minst 10 miljoner euro/år för bostäder som byggs på de primära målområdena som anvisats för boende i avtalet.

Staten beviljar kommunaltekniskt bidrag för minst 8 miljoner euro/år för de primära målområden som anvisats för boende i avtalet. Tyngdpunkten i riktande av kommunalteknikbidragen ligger i det kompletterande byggandet.

Staten inverkar med sin ägarstyrning på att de områden som befrias från statens behov och som lämpar sig för bostadsbyggande överläts till rimligt pris i första hand till kommuner eller i andra hand till en annan slutlig ägare av området. Tomterna som i kommunernas bostadsprogram anvisats för hyresbostadsproduktion till rimligt pris säljer staten i första hand till ARA-pris.

Det statsägda A-Kruunu låter bygga i sin ägo vanliga 40-åriga räntestödda ARA-hyresbostäder i Helsingforsregionen. Staten medverkar i sin tomtöverlåtelse på att de bostadsproduktionsmål som ställts upp för bolagen förverkligas.

ARA beaktar i sitt beslutsfattande bostadsproduktionsmålet i avtalet och riktar den största delen av stödet för bostadsrättbostäder till Helsingforsregionen.

För att öka den statsunderstödda bostadsproduktionen bereds ett lagstiftningsprojekt om en mellanmodell på 10 år som är avsedd för byggande av hyresbostäder.

Samordnande av markanvändning, boende och trafik

Kommunernas åtgärder

I planeringen av markanvändning, boende och trafik fördjupas kommunernas samarbete. Helsingforsregionens markanvändningsplan MASU 2050, bostadsstrategin och trafiksystemplanen HLJ genomförs oberoende av kommungränserna som en funktionell helhet. Helsingforsregionen fortsätter samplaneringen av markanvändning, boende och trafik utgående från grunden som utarbetas under den

förra avtalsperioden. När planerna granskas beaktas MBT-avtalets syfte och mål. Om beredningen av dessa planer och om avtalsparternas deltagande i kostnaderna för beredningen överenskomms särskilt.

Huvudstadsregionen kommuner gör en utredning om en tidsplan för utarbetande av den gemensamma generalplanen som avses i 46 a § i markanvändnings- och bygglagen. Under avtalsperioden görs en utredningen om behovet av gemensamma generalplaner för områden i regionens andra kommuner samt en om en tidsplan för utarbetande av dessa.

Statens åtgärder

Staten och dess regionförvaltningsmyndigheter främjar genomförande av avtalet inom den egna befogenheten.

Tillståndsarrangemangen för planläggning och byggande görs smidigare för att underlätta och försnabba byggandet.

Dessutom strävar avtalsparterna efter att inverka på avsevärd lindring av skyddsrumsnormerna i räddningslagen samt att underlätta beslutsfattande enligt lagen om bostadsaktiebolag för att främja kompletterande byggande bland annat genom att utreda möjligheten att lindra enhällighetskraven. Parterna främjar byggande i trä i enlighet med regeringsprogrammets spetsprojekt.

Trafiktjänster och trafikinfrastruktur

Avtalsparterna höjer servicenivån för hållbara färdmedel och möjliggör skapande av digitala tjänster för person- och godstrafik som grundar sig på information.

Staten beviljar stöd för små kostnadseffektiva trafikprojekt (s.k. MBT-pengar) för sammanlagt 15 miljoner euro under avtalsperioden och förutsätter att kommunerna använder motsvarande summa till åtgärder. Av bidraget riktas hälften till huvudstadsregionen och hälften till KUUMA-kommunerna. Utgångspunkten är projektet Små och kostnadseffektiva åtgärder (KUHA), som beretts i samband med utarbetande av HLJ 2015 beredda, och de olika temana i projektet (gång och cykel, kollektivtrafik och infartsparkering, logistikförbindelser och -tjänster, stödande av tätande markanvändning, bullerskydd). Med åtgärder inom de olika temana främjar man trafikarrangemangens funktionalitet och säkerhet på kraftigt växande område.

Staten beviljar regionen stöd för kollektivtrafik i stora stadsregioner för 19 miljoner euro under hela avtalsperioden. Stödet beviljas sådana åtgärder som presenterats i punkten "Avtalsparterna främjar i samarbete" och som ska främja förnyande av och funktionaliteten för den gemensamma kollektivtrafikens biljett- och betalnings- samt informationssystem samt möjliggöra skapande av digitala trafiktjänster som grundar sig på information. Regionen får finansiering som riktas till kollektivtrafiken även från NTM-centralens anslag för kollektivtrafik samt från köpande av närtågstrafiken.

Avtalsparterna förbinder sig till att som samarbete genomföra indartsparkeringsinvesteringarna enligt ovannämnda kostnadsfördelning. Projektprogrammet utarbetas under år 2016 som ett HLJ-samarbete. Statens finansieringsandel i infartsparkeringsinvesteringarna allokeras antingen som en del av stora utvecklingsprojekt, med s.k. MBT-pengar (små kostnadseffektiva projekt) eller som kollektivtrafikbidrag.

Tabell 1. Kostnadsfördelning när det gäller projekt för infartsparkering

	Den kommun där projektet finns	Målkommun	Hemkommun	Staten
A1 och A2 Regionalt betydande område	30-50 %	10-20 %	10-20 %	30-50 %
B Lokalt betydande område	50-70 %			30-50 %
C Parkeringsarrangemangets objekt och endast cykelparkering	0-100 %			0-100 %

Staten beviljar för genomförande av Spår-Jokern under åren 2017-2019 totalt 84 miljoner euro, vilket motsvarar 30 procent av den ursprungliga kostnadsberäkningen i egentliga banans projektplan. Man kommer separat överens om mer exakt genomförande av projektet och om kostnadsfördelningen för utjämningen av Ring I som ingår i projektet (kostnadsberäkning 12 M€).

Efter att planen för Centrumslingan blivit färdig (i början av år 2017) görs en utvärdering om tidsplanen för att genomföra projektet samt om projektets finansiering. För finansieringens del utnyttjas det på hösten 2014 gjorda arbetet (Arbetsgrupp för Centrumslingans finansieringsmodeller).

Staten och kommunerna strävar efter att under avtalsperioden 2016–2019 genomföra Klövskogs omfartsväg I-v 132 (kostnadsberäkning 42 M€). Man kommer senare överens om projektets kostnadsfördelning.

Förberedande av en vägavgift som inverkar på trafikens efterfrågan fortsätter som ett samarbete mellan regionen och staten. Utgångspunkten för beredningen är att de samlade medlen kan användas för finansierande av regionens trafikarrangemang på ett av regionen gemensamt överenskommet sätt och att förfarings sättet inte reducerar statens långsiktiga genomsnittliga trafikfinansiering i regionen.

Projekten för utveckling av infrastrukturen 2016–2019 när det gäller trafiksystemplanen för Helsingforsregionen (HLJ) presenteras i bilaga 4.

Avtalsparterna främjar i samarbete:

- bruktagningen av ett förenligt identifikationsbaserat biljett- och betalningssystem
- passagerarinformationens omfattning och kvalitet i realtid, användningen av öppen data och gränssnitt samt lösningar som grundar sig på öppen programkod
- resekedjornas funktionalitet i både internationell och riksomfattande trafik särskilt i de centrala knut-/omstigningspunkterna
- Helsingfors-Vanda flygplatsområde ska utvecklas som vårt lands mest betydande internationella flygplats
- genomförande av fungerande regionala kollektivtrafiktjänster och skapande av ett enhetligt kollektivtrafikområde i regionen
- utarbetande av regionala riktlinjer för parkering av tung trafik
- ökande av nya drivkrafter i kollektivtrafiken

Statens finansieringsmedel och stöd som riktats till trafik styrs som en helhet för att konsekvenserna ska bli bättre. Genomförande- och finansieringsprogrammet utarbetas i en process där avtalsparterna samarbetar, och arbetet genomförs i samband med den kontinuerliga planeringen av trafiksystemet.

Bedömning av avtalets genomförande

Fullföljandet av avtalet och genomförandet av de överenskomna åtgärderna bedöms i förhållande till den överenskomna målnivån, både i regionen som helhet och kommunspezifikt. Genomförandet uppföljs som följande helheter:

- Avsiktsförklaringens syfte och mål
- Tillgodoseende av bostadsproduktionsbehovet
- Samhällsstrukturen, planering och samordning av markanvändningen och trafiken, smidigare planläggning och byggande
- Trafiktjänster och trafikinfrastruktur

Förutsättningar för förbindelse och finansieringsbidrag

Statspartens förbindelse till avtalen fastställs våren 2016 med ett principbeslut av statsrådet där statens vilja till och stöd för olika avtalsformer inom ramarna för planen för de offentliga finanserna och budgeten fastställs. Statens finansieringsåtgärder förutsätter riksdagens beslut.

Statens villkor för att förbinda sig till detta avtal är att kommunen för sin egen del har genomfört de åtgärder som fastställts i avtalet och som är inom kommunens befogenheter. Kommunernas förbindelse till avtalet förutsätter på motsvarande sätt att staten genomför de i detta avtal överenskomna åtgärderna.

Avsiktsförklaringens giltighet, fortsatta åtgärder, förnyelse och uppföljning

Avtalet träder i kraft efter att avtalsparterna har godkänt det. Avtalet gäller till utgången av 2019.

Genomförandet av avtalet följs upp av ett årligt uppföljningsmöte som avtalsparternas representanter deltar i. För beredningen av mötet ansvarar MBT-avtalssekretariatet. En arbetsgrupp bestående av avtalsparterna och dem som tar fram regionuppgifterna ansvarar för att uppföljningsmaterialet samlade. För uppdaterande och koordinerande av uppföljningsmaterialet ansvarar Samkommunen Helsingforsregionens miljötjänster (HRM) som samlar de behövliga uppföljningsuppgifterna av de andra avtalsparterna under styrning av MBT-avtalssekretariatet.

På grund av betydande ändringar i förhållandena, särskilt på grund av den kraftigt ökande invandringen, förbereds vid behov en översyn av innehållet i avtalet för den återstående avtalsperioden i samband med det årliga uppföljningsmötet.

Avtalsparternas mål är att fortsätta utveckla MBT-avtalsförhandlet för att förbättra dess genomslag. Innan detta avtal löper ut 2019 bereder avtalsparterna ett nytt avtal rörande markanvändning, boende och trafik.

UNDERSKRIFTER

- Bilaga 1 Våningsytan för de bostadstomter som detaljplaneras i olika kommuner i Helsingforsregionen och målet för bostadsproduktionen åren 2016–2019
- Bilaga 2 Primära målområden för detaljplaneringen i Helsingforsregionen åren 2016–2019
- Bilaga 3 Primära målområden för bostadsproduktionen i Helsingforsregionen åren 2016–2019
- Bilaga 4 Projekt för utveckling av infrastrukturen 2016–2025 när det gäller trafiksystemplanen för Helsingforsregionen (HLJ)