

Förhandlingsresultat om MBT-avtalet mellan Helsingforsregionen och staten 2020–2031 av 2 juni 2020 (tekniska ändringar 10.6.2020)

Avtalsparter

Staten: miljöministeriet, kommunikationsministeriet, arbets- och näringsministeriet, finansministeriet, Trafikledsverket, Transport- och kommunikationsverket, närings-, trafik- och miljöcentralen i Nyland (NTM-centralen i Nyland) och Finansierings- och utvecklingscentralen för boendet (ARA).

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

Samkommuner: Samkommunen Helsingforsregionens trafik (HRT).

Avtalsparterna förbinder sig att gemensamt arbeta för att genomföra målen och åtgärderna i avtalet.

Avtalets syfte och mål

Avtalet om markanvändning, boende och trafik (nedan MBT-avtalet) grundar sig på den gemensamma vision som de 14 kommunerna i Helsingforsregionen och staten har för utvecklingen av regionen. Genom avtalet stärks samarbetet och det fortsatta planeringssamarbetet mellan kommunerna, partnerskapet mellan kommunerna i regionen och staten samt parternas åtagande att vidta de åtgärder som behövs för att utveckla regionen. Genom avtalet emotser parterna långsiktig utveckling och förbereder sig för att trappa upp åtgärderna efter behov.

De åtgärder som fastställs i avtalet skapar förutsättningar för mångsidig bostadsproduktion enligt behoven i regionen samt för samordning av trafiksystemet och trafikinvesteringarna respektive markanvändningen. Åtgärderna syftar till att främja en koldioxidsnål och hållbar samhällsstruktur inklusive ändamålsenliga trafiksystem för att bekämpa klimatförändringen och möjliggöra en smidig vardag, en fungerande arbetsmarknad och ett livskraftigt näringsliv. Målet är också att motverka segregation och bostadslöshet samt bidra till mångfalden i bostadsområdena och ett mångsidigt bostadsbestånd i regionerna.

I avtalet anges visionen för den aktuella 12-årsperioden för Helsingforsregionen samt en färdplan för hur visionen kan uppnås genom de teman som nämns ovan. Utfallet och åtgärderna för visionen och färdplanen avstäms och preciseras fortlöpande per riksdagsvalperiod. Detta avtal omfattar de viktigaste och effektivaste målen och konkreta åtgärderna för utveckling av markanvändningen, boendet och trafiksystemet som kräver samarbete mellan kommunerna och/eller mellan kommunerna och staten. De konkreta åtgärder som läggs fram i avtalet gäller de första åren av avtalsperioden, det vill säga 2020–2023, om inget annat anges. Åtgärderna för de följande perioderna preciseras i de följande MBT-avtalen. För genomförande av avtalet är det viktigt att kommunernas och statens övriga utvecklingsinsatser också stödjer genomförandet av de mål som anges i detta avtal.

Utgångspunkterna för avtalet

Avtalet utgår från planen för markanvändning, boende och trafik i Helsingforsregionen 2019 (MBT 2019), som tagits fram av kommunerna i Helsingforsregionen, HRT samt statens miljö- och trafikförvaltning. Planen godkändes under 2019 av HRT:s styrelse, Helsingforsregionens samarbetsmöte, Kuuma-direktionen samt de flesta av kommunerna i regionen. I planen ingår en lagstadgad trafiksystemplan för Helsingforsregionen. I MBT 2019 anges det förpliktande målet att utsläppen från trafiken ska minska med 50 procent före 2030 (jämfört med 2005).

De centrala utgångspunkterna för MBT-avtalet 2020–2031 är utöver MBT 2019 följande:

- Regeringsprogrammet av 10 december 2019 för statsminister Sanna Marins regering
- De internationella klimatfördragen samt av dessa följande Nationell energi- och klimatstrategi och Finlands klimatplan på medellång sikt (KAISU), i vilka fastställs målen för motarbetande av klimatförändringen, samt Nationellt luftvårdsprogram 2030
- Riksdagens skrivelse om utvecklingsbehov i bostadspolitiken (RSk 26/2018 rd – EÄ 61/2016 rd) utifrån revisionsutskottets betänkande
- De riksomfattande målen för områdesanvändning
- Målen och de strategiska riktlinjerna för den riksomfattande trafiksystemplanen.

Hållbara och koldioxidsnåla samhällsstrukturer och trafiksystem

Vision 2030+

Samhällsstrukturen och trafiksystemet utgör en helhet som möjliggör hållbar tillväxt i regionen, en smidig och trygg vardag för invånarna samt säkerställer konkurrenskraftiga och hållbara färdvägar. Placeringen av bostäder, arbetsplatser och service styrs genom planläggning så att det går att välja hållbara transportsätt. År 2030 bor minst 85 procent av regionens invånare i zoner för hållbart resande enligt MBT 2019 (2018: 72 %).

Investeringarna i utvecklingen av det regionala trafiksystemet utnyttjas till fullo och de bidrar till uppnåendet av de globala och nationella klimatmålen. År 2030 företas 65 procent av resorna i Helsingforsregionen med hållbara transportsätt (2018: 57 %) och deras andel av trafikarbetet har ökat snabbare än i dag. Kollektivtrafik, mobilitetstjänster och resekedjor bjuder ett hållbart och användarorienterat alternativ för allt fler kundgrupper. Det är säkert i trafiken oberoende av transportsätt.

Helsingforsregionen är en internationellt attraktiv plats för både arbetskraft och företag. Samhällsstrukturen, bostadsutbudet och trafiksystemet i regionen säkerställer tillräcklig arbetskraftstillgång och en god miljö för arbetsgivare. Trafiksystemet utvecklas med tanke på fungerande kommunikationer från regionen både till utlandet och inom Finland.

Utvecklingsväg mot visionen

En ökning av den proportionella andelen av bostäder och arbetsplatser i de primära zonerna för hållbart resande enligt MBT 2019 möjliggörs genom detaljplanering. En tillräcklig planlägningsreserv av tomter för flervåningsbostadshus säkerställs för att främja en fungerande bostadsmarknad. Markanvändningen i zoner för i synnerhet spårbunden trafik och andra stamlinjer för kollektivtrafiken samt stationerna och knutpunkterna mellan dessa ska stärkas.

Trafikutsläppen reduceras genom åtgärder som minskar trafikarbetet och bidrar både till en övergång till mer hållbara transportsätt överlag och till avfasningen av fossila drivmedel. Trafiksystemet i regionen utvecklas så att det stödjer utvecklingen av en tätare samhällsstruktur. Servicenivån i kollektivtrafiken, mobilitetstjänsterna och trafikens knutpunkter höjs. Mängden och andelen av gång och cykling som färdväg ökas genom satsningar på infrastrukturen och betingelserna. Hållbara färdvägar görs konkurrenskraftigare jämfört med personbil. Väg- och gatunätet i Helsingforsregionen utvecklas primärt med hänsyn till behoven för kollektivtrafiken och logistiken samt genom att förbättra förhållandena för cykeltrafiken.

Vid den regionala trafiksystemplaneringen och kommunala trafikplaneringen beaktas utvecklingen av transporttjänsterna samt utnyttjandet av automation och data. Nya mobilitets- och transportlösningar som

möjliggörs av bland annat digitalisering främjas utifrån konsekvensbedömningar så att införandet av dem bidrar till övergången till ett hållbart och koldioxidsnålt trafiksystem.

Exponeringen för trafikbuller reduceras genom att öka andelen för hållbara transportsätt och bekämpa buller speciellt på platser där det är befogat till följd av markanvändning för tätare bebyggelse. Säkerheten i trafiken i Helsingforsregionen utvecklas enligt de riksomfattande målen. Särskild hänsyn tillägnas säkerheten inom gång och cykling i och med att trafikarbetet och andelen för dessa färdstätt ökar.

Helsingfors närbarhet och för näringslivet och arbetslivet viktiga förbindelser utvecklas. Restiderna blir i genomsnitt kortare mellan de städer till vilka det förekommer betydande pendling eller annat resande. De säkerställs att olika områden kan nås inom en rimlig restid med någon transportform eller en kombination av transportformer. De behov som hänför sig till närbarhet och hållbar trafik i regionen inom de närmaste 12 åren gällande bland annat utvecklingen av den spårbundna stadstrafiken beaktas i beredningen och genomförandet av den riksomfattande transportsystemplanen.

Den gemensamma regionala planeringen av markanvändning, boende och trafik fortsätter med säkerställda resurser.

Överenskomna åtgärder:

1. Kommunerna förlägger minst 90 procent av den nya bostadsplaneringen till de primära utvecklingszonerna för markanvändningen enligt MBT 2019 (bilaga 1).
2. Staten anvisar minst 10 miljoner euro per år som understöd för kommunal teknik på områden i de primära utvecklingszonerna för markanvändningen enligt MBT 2019. Understöden tilldelas främst kompletteringsbyggande.
3. Staten anvisar mark för bostadsproduktion genom att sälja eller byta markområden och vid behov med markanvändningsavtal. Syftet är att säkerställa lika behandling av kommunerna och medborgarna och bevaka statens intressen som helhet. 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 annan slutlig bostadsbyggare på området.
4. Utvecklingsinvesteringar i den regionala spårbundna trafiken förbättrar förutsättningarna för tillräcklig bostadsproduktion, hållbar samhällsutveckling och hållbara transporter. Eventuella EU-bidrag minskar de kostnader som avtalsparterna i varje enskilt projekt ska dela på enligt följande kostnadsfördelning:
 - 4.1. Kommunerna och HRT tar i samråd med Trafikledsverket fram en lösning för placeringen av de nya lokaltågsdepåerna längs Kustbanan, Ringbanan och Stambanan och lägger upp en tidsplan för utredningarna och genomförandet med hänsyn till behovet för anskaffning av nya tåg. Kommunerna tar i samråd med Trafikledsverket fram de behövliga planerna för depåerna samt sammansättningen av genomförare, projekterare, byggare och ägare av depåerna. De kommuner där depåerna ska byggas handhar planläggningen enligt markanvändnings- och bygglagen. Trafikledsverket deltar i projekteringen speciellt till de delar som depåerna föranleder åtgärder i statens transportnät. Staten deltar under avtalsperioden i kostnaderna för projekteringen av lokaltågsdepåerna med en andel om 30 procent, dock högst 3 miljoner euro. Staten kan anvisa mark för depåerna och uppmuntra bolag som äger markområden till gott samarbete med städerna. Kommunernas finansieringsandel av projekteringen av depåerna är 70 procent. Staten fattar beslut om sina långsiktiga åtgärder gällande depåerna för lokaltrafiken i samband med följande MBT-avtal eller då beslut om anläggning av depåerna fattas. Att planeringen av ett

depåsystem som möjliggör effektiv lokaltågstrafik framskrider är en förutsättning för de statens insatser som nämns i 4.2.

4.2. Staten inleder byggandet av Esbo stadsbana mellan Alberga och Köklax i enlighet med järnvägsplanen. Statens andel av finansieringen för genomförandekostnaderna för projektet är 50 procent, dock högst 137,5 miljoner euro. Kommunernas andel av finansieringen för genomförandekostnaderna för projektet är 50 procent, dock högst 137,5 miljoner euro. Staten och kommunerna avtalar om fördelningen av kostnaderna då de fattar beslut om genomförandet.

4.3. Staten inleder fas 2 av förbättringen av stambanan mellan Böle och Riihimäki i enlighet med järnvägsplanen.

4.4. Staten och kommunerna inleder i samarbete bygget av en anslutningsparkering i Kervo. Om utvecklingen av anslutningsparkeringen i Kervo och kostnadsfördelningen mellan kommunerna och staten ingås separata avtal. Statens andel av kostnaderna ingår i fas 2 för banavsnittet Böle–Riihimäki.

4.5. Följande åtgärder vidtas med tanke på att öka bankapaciteten mellan Helsingfors och Böle:

4.5.1 En trafikmodell som möjliggör en betydande ökning av tågutbudet till Helsingfors uppdateras utifrån bland annat utredningen Centrumslingan+ (2019), utredningen om depåer för lokaltågstrafiken (2020) och utredningen Digirata (2020) samt andra utredningar om utveckling av järnvägsinfrastrukturen på banavsnittet mellan Böle och Helsingfors och om kapacitetsökning (t.ex. uppläggning av projektbolag, Flygbanan, spårförbindelse österut) och det utarbetas en beskrivning av den för trafikutvecklingen och samhällsekonomi effektivaste och fördelaktigaste modellen. Utredningen görs under statens ledning i samarbete med HRT och kommunerna. Staten och HRT avtalar separat om kostnaderna för utredningen.

4.5.2 Arbetet med att utarbeta banplaner och andra åtgärder som behövs för att omsätta slutsatserna från utredningen Centrumslingan + och utredningar som avses i punkt 4.5.1 påbörjas. Främjandet av det åtgärds paket som läggs fram i utredningen Centrumslingan+ förutsätter att arbetet för lokaltågsdepåerna framskrider enligt beskrivningen i punkt 4.1 och att byggbeslut om depåerna för en hållbar trafikmodell har fattats.

4.6. Trafikledsverket gör en utredning av förflyttning av Sandbanan i statens spårnät och avveckling av de nuvarande markreservationerna. Kommunerna erbjuder en motsvarande plats som alternativ för Sandbanan, för organisering av effektivt underhåll av tågtrafiken i huvudstadsregionen. Flytten av Sandbanan möjliggör anläggning av en snabbspårväg och utveckling av markanvändningen på platsen.

5. Kommunerna fortsätter planeringen av ett regionalt snabbspårvägsnät enligt MBT 2019. Kommunerna främjar genomförandet av de följande snabbspårvägsprojekten och finansierar 70 procent av de totala genomförandekostnaderna för projekten. Staten deltar i finansieringen av de i avtalet fastställda projekten med en andel om 30 procent enligt punkterna 5.1–5.3. Staten beslutar om principerna för sitt långsiktiga deltagande i planeringen och genomförandet av projekten i samband med de följande MBT-avtalen eller efter att städerna fattat beslut om byggandet.

- 5.1. Staten anvisar 105 miljoner euro till genomförandet av projekten (inkl. projektering och byggande) enligt utkastet till utredningsplan för Vichtisvägens snabbspårväg (snabbspårvägen i västra Helsingfors) samt till andra projekt för främjande av hållbar mobilitet. Förutsättning för finansieringen är att Helsingfors stads beslut om att genomföra projektet åtminstone överensstämmer med nyttokostnadsanalysen i utkastet till utredningsplan eller är förmånligare. Helsingfors fattar beslut om genomförandet av projektet hösten 2020. Staten och Helsingfors stad avtalar separat om den exakta finansieringstilldelningen och finansieringsschemat.
- 5.2. Mellungsbacka–Dickursby–Aviapolis–Flygplatsen (Vandabanan): Vanda fortsätter projekteringen i enlighet med sina beslut och staten deltar i projekteringskostnaderna med en andel om 30 procent och högst 6,1 miljoner euro. Byggstarten torde ske 2024. De beräknade kostnaderna för projektet är 393 miljoner euro (våren 2020). Staten beslutar om sitt deltagande i anläggningen av Vanda snabbspårväg efter att Vanda stad har fattat beslut om att genomföra projektet i samband med följande MBT-avtal.
- 5.3. Helsingfors stad har inlett arbetet med utredningsplanen för snabbspårvägen Vik–Malm och första skedet av projekteringen avslutas våren 2021. Staten deltar i kostnaderna för utredningsplanen med en andel om 30 procent och högst 7,5 miljoner euro.
6. Staten understöder anordnandet av offentlig persontrafik i Helsingforsregionen under perioden 2020–2023 med uppskattningsvis 35 miljoner euro. Understödet omfattar stöd för kollektivtrafik i stora stadsregioner samt klimatbaserat stöd för kollektivtrafik och statsunderstöd för digitalisering av transporttjänster och tjänstefiering inom trafiken. Statsunderstöden beviljas utifrån ansökan och förutsätter att stadsregionen uppfyller de ovan angivna villkoren för statsstöd. För att kunna bli beviljad stöd för kollektivtrafiken ska regionen dessutom verkställa åtgärder för utveckling av kollektivtrafiken enligt detta avtal och prioritera servicenivån i ett stamnät som höjer kollektivtrafikens konkurrenskraft samt säkerställa övergången till utsläppsnåla bussar och biodrivmedel.
7. Helsingfors och Esbo lägger upp och bereder i samarbete med HRT ett projekt för ökning av metrokapaciteten och genomför upphandlingen för ett automatiseringsprojekt som genomförs 2024–2030. Avsikten med projektet är att svara på tillväxten i regionen och de ökande passagerarvolymerna i metron då den nuvarande kapaciteten tar slut före 2030. Totalkostnaderna för projektet beräknas uppgå till 341 miljoner euro, av vilket 6 miljoner euro hänför sig till 2020–2023. Trafikarrangemangen i västra ändan av metrobanan behöver ses över på grund av ökande trafikvolymerna. Kostnaderna för tilläggslösningarna beräknas uppgå till 100 miljoner euro, av vilket 10 miljoner euro hänför sig till 2020–2023. Staten gör en helhetsbedömning av utvecklingsprojekten för metrotrafiken då projekteringen och kostnadsräknelserna preciseras. Staten och kommunerna avtalar vid behov separat om fördelningen av kostnaderna.
8. Staten anvisar totalt 15 miljoner euro till regionalt viktiga och kostnadseffektiva projekt för förbättring av trafiksystemet i Helsingforsregionen under perioden 2020–2023. Projekten syftar till att stödja anläggningen av anslutningsparkeringar för bilar och cyklar och förutsättningarna för markanvändning för tätare bebyggelse, förbättra förutsättningarna för gång och cykling, förebygga och reducera bullerexponering samt förbättra säkerheten i trafiken och en fungerande logistik i regionen. Statens finansiering anvisas främst till projekt i Kuuma-kommunerna. Dessutom anvisar staten 15 miljoner euro till motsvarande projekt i Esbo. För att kunna bli tilldelade statlig finansiering ska kommunerna lägga ut ett lika stort belopp på åtgärderna som staten. HRT, kommunerna, Trafikledsverket och NTM-centralen

i Nyland utarbetar ett mer detaljerat program för projektgenomförande som fastställs av delegationen för Helsingforsregionens trafiksystemplan.

9. Trafikledsverket, NTM-centralen i Nyland och kommunerna i regionen tar utifrån NTM-centralens utredning fram planerna och de nödvändiga detaljplanerna enligt markanvändnings- och bygglagen för två serviceområden för den tunga trafiken så att anläggningen av områdena kan inledas under avtalsperioden. Staten anvisar ett belopp om högst 15 miljoner euro till anläggningen av områdena, dock högst 75 procent av kostnaderna. Kommunernas finansieringsandel är 25 procent.
10. Staten tilldelar finansiering för utveckling av förhållandena för gång och cykling i Helsingforsregionen enligt följande:
 - a. Staten anvisar 2,5 miljoner euro under perioden 2020–2023 till åtgärder för att främja gång och cykling i statens transportnät inom Helsingforsregionen. Förutsättning för finansieringen är att kommunerna lägger ut motsvarande belopp.
 - b. Kommunerna i Helsingforsregionen kan ansöka om statsunderstöd för förbättring av förhållandena för gång och cykling i det kommunala gatunätet. För understöden har år 2020 anvisats minst 4,5 miljoner euro som kan ansökas för åtgärder i regionerna Helsingfors, Åbo, Tammerfors och Uleåborg. Kommunerna ska delta med 50 procent i kostnaderna för de projekt som beviljas understöd. Traficom utlyser projekten i investeringsprogrammet och beviljar finansieringen.
 - c. Staten beaktar senare finansieringsbehov för främjande av gång och cykling vid beredningen av budgeten och den riksomfattande trafiksystemplanen.
11. Staten börjar bereda lagstiftning som möjliggör införande av trängselavgifter. Beredningen sker i samarbete med kommunerna och HRT. Besluten om eventuellt ibruktagande av trängselavgifter fattas separat.
12. Kommunerna och HRT i samråd med de statliga myndigheterna uppdaterar MBT-planen för avtalsperioden 2024–2035. Parterna förbinder sig att reservera de personresurser och andra resurser som behövs för utarbetandet av planen. Som en del av uppdateringen justeras åtgärderna för uppnående av målen i den riksomfattande trafiksystemplanen och för minskning av trafikutsläppen före 2030 samt för uppnående av målet för klimatneutralitet 2035 enligt regeringsprogrammet.
13. Utöver de ovan nämnda åtgärderna förbinder sig de kommunala aktörerna i Helsingforsregionen, vid behov i samarbete med staten, att
 - 13.1. främja utvecklingsinsatser för resekedjesamarbete med leverantörer av plattformbaserade biljett- och betalningssystem eller förmedlingstjänster samt bygga upp en multimodal digital datamiljö för transporttjänster som möjliggör resekedjor av offentliga och privata transporttjänster.
 - 13.2. främja omfattningen och återanvändningen av rapporteringen och uppföljningsinformationen om transporttjänsterna och trafiksystemet samt öka realtidsinformationen till resenärerna.
 - 13.3. i samband beredningen av följande MBT-plan upprätta en regional strategisk färdplan för automatisering inom transporter, inklusive målsättningen, det nödvändiga digitala dataunderlaget samt åtgärdsföljden. Färdplanen upprättas utifrån åtgärds- och

lagstiftningsplanen för trafikens automatisering, det nationella tillväxtprogrammet för transportsektorn och digitaliseringsstrategin för logistiken.

Boende och livsmiljöns kvalitet

Vision 2030+

I regionen har 2030 byggts cirka 200 000 nya bostäder av vilka 90 procent finns i de primära utvecklingszonerna för markanvändningen. Bostadsplaneringen är kvalitativ och tillräcklig för att möjliggöra en mångsidig bostadsproduktion som med avseende på bostädernas storlek och besittningsformer motsvarar befolkningsökningen i regionen.

Bostadsmarknaden i regionen stödjer arbetskraftstillgången och en fungerande arbetsmarknad. Bostadsområdenas mångsidiga invånarstruktur stärker den sociala hållbarheten i regionen. Även utsatta befolkningsgrupper har tillräcklig tillgång till lämpliga boendelösningar och det finns ingen bostadslöshet i Helsingforsregionen.

Träbyggnation ökar bland både bostäder och andra byggnader.

Utvecklingsväg mot visionen

Planreserven för bostadsproduktion upprätthålls på en nivå som motsvarar behovet inom bostadsproduktionen på lång sikt. I det totala målet för bostadsproduktionen beaktas faktorer som är oberoende av kommunernas verksamhet, så som konjunkturväxlingar och bostadsmarknadsläget.

En mångsidig fördelning av olika stora bostäder och besittningsformer säkerställs, liksom också förutsättningarna för att hitta boendelösningar till rimligt pris även för utsatta personer. Andelen ARA-bostäder höjs i enlighet med regeringsprogrammet mot 35 procent, dock med en balanserande utveckling inom de enskilda områdena. Negativ segregation motverkas med ett mångsidigt utbud av bostäder i bostadsområdena och utveckling av kommunikationerna samt genom att med planläggningsmedel säkerställa utbudet av och tillgången till tjänster för olika befolkningsgrupper samt tillgången till goda områden för närrekreation.

Insatserna för att minska bostadslösheten genomförs enligt det i regeringsprogrammet fastställda målet att avskaffa bostadslösheten på två regeringsperioder.

Överenskomna åtgärder:

14. Kommunerna i Helsingforsregionen åtar sig att ta fram detaljplaner för bostadstomter med en total våningsyta på 6 miljoner kvadratmeter (byggrätt för boarea) under avtalsperioden (målsättningen för detaljplaneringen per kommun beskrivs i bilaga 2). Var bostäderna ska byggas bestäms enligt punkt 1 i avtalet. Målet är att det i Helsingforsregionen byggs 16 500 nya bostäder per år under perioden 2020–2023. I det totala målet för bostadsproduktionen och planläggningen beaktas faktorer som är oberoende av kommunens verksamhet, bland annat coronaepidemins effekter på samhället och bostadsfinansieringen, konjunkturväxlingarna inom ekonomin, bostadsmarknadsläget samt genomförandet av transportinfrastrukturprojekt.
15. Kommunerna förbinder sig att säkra förutsättningarna för detaljplaner i de primära utvecklingszonerna samt tillgången till tomter.

16. Statsunderstödda räntestödsbostäder utgör i huvudstadsregionen sammanlagt 30 procent av det totala målet för bostadsproduktionen. Kommunerna i huvudstadsregionen ska i sina tomtöverlåtelse- och markanvändningsavtal se till att 20 procent av bostadsproduktionen i huvudstadsregionen är statsunderstödda vanliga 40-åriga räntestödshyresbostäder och hyresbostäder för grupper med särskilda behov.
17. Statsunderstödda räntestödsbostäder utgör i Kuuma-kommunerna sammanlagt 20 procent av det totala målet för bostadsproduktionen i området. Kuuma-kommunerna ska i sina tomtöverlåtelse- och markanvändningsavtal se till att 10 procent av bostadsproduktionen i området är statsunderstödda vanliga 40-åriga räntestödshyresbostäder och hyresbostäder för grupper med särskilda behov.
18. Avtalsparterna utreder tillsammans möjligheterna att höja andelen med statsunderstöd i bostadsproduktionen i regionen.
19. Staten anvisar 20 miljoner euro per år till anslag för startbidrag om 10 000 euro per bostad till statsunderstödda vanliga 40-åriga räntestödshyresbostäder som byggs i de primära utvecklingszonerna för markanvändningen enligt MBT 2019. Startbidraget till uppförande av flervåningshus i trä i de primära utvecklingszonerna är 12 000 euro per bostad.
20. Det statsägda A-Kruunu låter bygga i sin ägo vanliga 40-åriga räntestödda hyresbostäder. Målet är att öka byggverksamheten så att bolaget från och med 2021 har cirka 800 påbörjade bostäder per år, av vilka 600 finns i Helsingforsregionen och 15 procent är flervåningshus i trä.
21. Kommunerna i regionen förbinder sig att i samarbete med staten motverka och minska bostadslösheten med målsättningen att bostadslösheten ska halveras före 2023. Av kommunerna i regionen deltar Helsingfors, Esbo, Vanda, Hyvinge och Träskända åren 2020–2022 i samarbetsprogrammet för bostadslöshet 2020–2022 som ska öka utbudet av rimligt prissatta bostäder för bostadslösa och stärka kommunernas hantering av bostadslösheten.

Andra statliga åtgärder med relevans för genomförandet av avtalet

Reformen av markanvändnings- och bygglagen slutförs genom parlamentarisk beredning i enlighet med regeringsprogrammet. I beredningen beaktas stadsregionernas och kommunernas särskilda planeringsbehov som en del av ett brett intressentsamarbete.

Den riksomfattande trafiksystemplanen 2021–2032 bereds så att statsrådet kan godkänna den våren 2021. Planen ska stärka samarbetet mellan staten och stadsregionen i fråga om trafiknätverk och transportservice samt säkerställa en längre horisont för detta avtal genom åtgärder som ska genomföras 2024–2031. De utvecklingsåtgärder som nämns i detta avtal och i MBT 2019 beaktas också vid beredningen av den riksomfattande trafiksystemplanen. De behov som anknyter till Helsingforsregionens utveckling och internationella, nationella och regionala närhet bedöms vid planberedningen inom en riksomfattande kontext. Prioriteter för kommunerna i Helsingfors stadsregionen är att följande planeringsfrågor ska ingå i den riksomfattande trafiksystemplanen:

- Utveckling av Tavastehusleden
- Utveckling av Ring III
- Förbindelserna för den nya markanvändningen i Malm
- Utveckling av Ring I
- Tvärgående förbindelser för logistiken i Mellersta Nyland

- Utveckling av Lahtisleden (riksväg 4)
- System för automatisk kontinuerlig tågkontroll (Digirata)
- Kervo–Nickby-banan för persontrafik
- Snabbspårväg på Tusbyleden till Ståthållarvägen
- Snabbspårväg Mattby–Storåker–Kera–Alberga
- Utredningsplan för östmetron

Färdplan för fossilfria transporter bereds så att statsrådet kan godkänna den under 2020.

Öppnandet av persontrafiken på järnvägarna för konkurrens sker på det sätt som anges i regeringsprogrammet och enligt resultaten av konkurrensutsättningen av HRT:s lokaltrafik.

Staten inleder en reform av skatterna och avgifterna för hållbara transporter i enlighet med regeringsprogrammet.

Under 2020 upprättas ett program för långsiktig utveckling av bostadspolitiken. I programmet tas hänsyn till bostadsmarknaden i stadsregionerna.

Staten genomför i samarbete med kommunerna i regionen ett förvaltningsövergripande utvecklingsprogram för förorter 2020–2022.

Staten genomför programmet Hållbar stad fram till 2023.

Genomförandet av ekosystemavtalen för innovationsverksamhet som bereds för närvarande och åtgärderna i avtalen kompletterar målen i MBT-avtalet.

Giltighet

De långsiktiga målen enligt detta avtal gäller 2020–2031. Avtalet går ut 31 december 2023. Avtalet ska förnyas före utgången av 2023 med justering av visionen och färdplanen enligt föreliggande avtal och precisering av dem enligt globala, nationella och regionala målsättningar. Samtidigt avtalas om de konkreta åtgärderna 2024–2027, vilka främjar uppnåendet av visionen för 2035 enligt den justerade färdplanen. Valet av de konkreta åtgärderna ska göras med beaktande av utfallet för detta avtal och åtgärdernas verkningar.

Statsparternas åtagande till avtalet fastställs genom ett principbeslut av stadsrådet som anger statens vision och stöd inom ramen för planen för de offentliga finanserna och budgeten. Statens finansieringsåtgärder kräver beslut av riksdagen.

Villkoret för att staten förbinder sig till detta avtal och fullföljer de finansieringsåtgärder som fastställs i avtalet är att kommunerna har fullföljt sina åtaganden enligt avtalet och inom ramen för sin behörighet. Ävenledes förutsätter kommunernas förbindelse till avtalet att staten har fullföljt sina åtaganden enligt avtalet.

Uppföljning

Avtalets genomförande följs upp årligen av ett uppföljningsmöte för avtalsparternas representanter. Mötet bereds av MBT-avtalssekretariatet. Materialet för uppföljningen sammanställs av en arbetsgrupp bestående av avtalsparterna och leverantörerna av regioninformation. Uppföljningsmaterialet uppdateras och samordnas av samkommunen Helsingforsregionens miljötjänster (HRM) som inhämtar de behövliga uppgifterna från de övriga avtalsparterna enligt avtalssekretariatets styrning.

Uppföljningsmötet kan vid behov justera avtalets innehåll med avseende på den återstående avtalsperioden, om betydande ändringar i omständigheterna ger anledning till det.

Bilaga 1: Primära utvecklingszoner för markanvändningen enligt MBT 2019-planen

Bilaga 2: Fördelning av målen för bostadsproduktion och bostadsplanering per kommun