

Helsingin seudun kuntien ja valtion välinen maankäytön, asumisen ja liikenteen sopimus 2020-31

Avtal mellan Helsingforsregionens kommuner och staten rörande markanvändning, boende och trafik 2020-31

8.10.2020

Sopijaosapuolet

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

Kunnat: Espoo, Helsinki, Hyvinkää, Järvenpää, Kauniainen, Kerava, Kirkkonummi, Mäntsälä, Nurmijärvi, Pornainen, Sipoo, Tuusula, Vantaa, Vihti.

Kuntayhtymät: Helsingin seudun liikenne –kuntayhtymä (HSL).

Sopijaosapuolet sitoutuvat yhdessä edistämään sopimuksen tavoitteiden ja toimenpiteiden toteutumista.

Sopimuksen tarkoitus ja tavoitteet

Maankäytön, asumisen ja liikenteen sopimus (jäljempänä MAL-sopimus) perustuu Helsingin seudun 14 kunnan ja valtion yhteiseen tahtotilaan seudun kehittämisestä. Sopimuksella vahvistetaan kuntien keskinäistä yhteistyötä ja suunnittelu yhteistyön jatkuvuutta, kumppanuutta seudun kuntien ja valtion välillä sekä osapuolien sitoutumista seudun kehittämiseksi tarvittaviin toimenpiteisiin. Sopimuksella varaudutaan pitkäjänteiseen kehitykseen ja toimenpiteiden voimistamiseen tarvittaessa.

Sopimuksen toimenpiteet luovat edellytyksiä seudullisesti tarvetta vastaavalle monipuoliselle asuntotuotannolle sekä liikennejärjestelmän ja -investointien ja maankäytön yhteensovittamiselle. Toimenpiteillä edistetään vähähiilistä ja kestävästä yhdyskuntarakennetta ja sitä tukevaa liikennejärjestelmää ilmastonmuutoksen torjumiseksi sekä mahdollistetaan sujuva arki, työmarkkinoiden toimivuus ja elinkeinoelämän elinvoimaisuus. Tavoitteena on myös torjua segregaatiota ja asunnottomuutta sekä edistää asuinalueiden monimuotoisuutta ja alueiden asuntokannan monipuolisuutta.

Sopimuksessa määritellään tavoitetila 12-vuotisen kauden osalta Helsingin seudulle sekä kehityspolku tämän tavoitetilan saavuttamiseksi edellä mainittujen teemojen osalta. Tavoitetilan ja kehityspolun toteutumista ja toimenpiteitä tarkastellaan ja täsmennetään rullavasti eduskuntavaalikausittain. Tähän sopimukseen on sisällytetty keskeisimmät, vaikuttavimmat ja kuntien keskinäistä ja/tai kuntien ja valtion yhteistyötä edellyttävät maankäyttöä, asumista ja liikennejärjestelmän kehittämistä koskevat tavoitteet ja konkreettiset toimenpiteet. Sopimuksessa esitettävät konkreettiset toimenpiteet koskevat sopimuskauden ensimmäistä nelivuotisjaksoa 2020–2023, ellei toisin ole mainittu. Seuraavia jaksoja koskevat toimenpiteet tarkennetaan seuraavien MAL-sopimusten yhteydessä. Sopimuksen toteutumisen kannalta on tärkeää, että myös kuntien ja valtion muut kehittämistoimet tukevat sopimuksen tavoitteiden toteutumista.

Sopimuksen lähtökohdat

Sopimuksen lähtökohtana on Helsingin seudun maankäyttö, asuminen ja liikenne 2019 -suunnitelma (MAL 2019), joka on valmisteltu yhteistyössä Helsingin seudun kuntien, HSL:n sekä valtion ympäristö- ja liikennehallinnon toimijoiden kesken. Suunnitelma on hyväksytty vuoden 2019 aikana HSL:n hallituksessa, Helsingin seudun yhteistyökokouksessa (HSYK), KUUMA-johtokunnassa sekä useimmissa seudun kunnissa. Suunnitelma sisältää lakisääteisen Helsingin seudun liikennejärjestelmäsuunnitelman. MAL-2019 suunnitelmassa on sitova tavoite leikata seudun liikenteen päästöjä 50 %:lla vuoteen 2030 mennessä (vertailuvuosi 2005).

MAL 2019 –suunnitelman lisäksi Helsingin seudun MAL-sopimuksen 2020-31 keskeisiä lähtökohtia ovat:

- pääministeri Marinin hallitusohjelma 10.12.2019
- kansainväliset ilmasopimukset ja niiden perustella laaditut Kansallinen energia- ja ilmastostrategia ja keskipitkän aikavälin ilmastosuunnitelma (KAISU) ilmastonmuutoksen torjuntaa koskevine tavoitteineen sekä kansallinen ilmansuojeluohjelma 2030

- eduskunnan kirjelmä asuntopolitiikan kehittämiskohteista (EK 26/2018 vp - O 61/2016 vp) tarkastusvaliokunnan mietinnön pohjalta
- valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet
- valtakunnalliselle liikennejärjestelmäsuunnitelmalle asetetut tavoitteet ja strategiset linjaukset.

Kestävä ja vähähiilinen yhdyskuntarakenne ja liikennejärjestelmä

Tavoitetila 2030+

Yhdyskuntarakenne ja liikennejärjestelmä muodostavat kokonaisuuden, joka mahdollistaa seudun kestävän kasvun, asukkaiden sujuvan ja turvallisen arjen sekä turvaa kestävien liikkumismuotojen kilpailukyyn. Asumisen, työpaikkojen ja palvelujen sijoittumista ohjataan kaavoituksella siten, että liikkumisen liittyvät valinnat voivat olla kestäviä. Vuonna 2030 MAL 2019 –suunnitelman mukaisille kestävän liikkumisen vyöhykkeille sijoittuu vähintään 85 % seudun väestöstä (2018 tilanteessa 72%).

Seudullisen liikennejärjestelmän kehittämisinvestointeja hyödynnetään täysimääräisesti ja ne tukevat kansainvälisten ja kansallisten ilmastotavoitteiden saavuttamista. Kestävien kulkutapojen osuus matkoista Helsingin seudulla on vähintään 65 prosenttia (2018 tilanteessa 57%), ja niiden osuus suoritteesta on kasvanut nykyistä nopeammin. Joukkoliikenne, liikkumisen palvelut ja matkaketjut muodostavat kestävän ja käyttäjälähtöisen vaihtoehdon yhä useammille asiakasryhmille. Liikenne on turvallista kaikilla liikkumistavoilla.

Helsingin seutu on kansainvälisesti houkutteleva kohde niin työvoimalle kuin yrityksillekin. Seudun yhdyskuntarakenne, asuntotarjonta ja liikennejärjestelmä mahdollistavat työnantajille riittävän työvoiman saatavuuden ja hyvän toimintaympäristön. Liikennejärjestelmän kehittämisessä otetaan huomioon seudun ulkoisten yhteyksien toimivuus niin kansainvälisesti kuin Suomen sisälläkin.

Kehityspolut tavoitetilan saavuttamiseksi

Kaavoituksella mahdollistetaan MAL 2019 –suunnitelman ensisijaisille, kestävään liikkumiseen perustuville vyöhykkeille sijoittuvien asukkaiden ja työpaikkojen suhteellisen osuuden kasvaminen. Asuinkerros-talontonttien kaavavarannon riittävyys varmistetaan asuntomarkkinoiden toimivuuden kehittämiseksi. Erityisesti raideliikenteeseen ja muihin joukkoliikenteen runkolinjoihin sekä niiden aseisiin ja solmukohtiin tukeutuvien vyöhykkeiden maankäyttöä vahvistetaan.

Liikenteen päästöjen vähentämiseksi tehdään toimia, jotka vähentävät liikennesuoritteita ja edesauttavat siirtymää kokonaisuutena kestävämpään tapaan liikkua ja vapautua fossiilisista polttoaineista. Seudun liikennejärjestelmää kehitetään siten, että se tukee tiivistyvää yhdyskuntarakenteen kehitystä. Joukkoliikenteen ja liikkumisen palveluiden sekä liikenteen solmukohtien palvelutasoa parannetaan. Kävelyn ja pyöräilyn määrää ja kulkutapaosuutta lisätään panostuksilla näiden kulkumuotojen infrastruktuuriin ja olosuhteisiin. Kestävien kulkumuotojen kilpailukykyä suhteessa henkilöautoon parannetaan. Helsingin seudun tie- ja katuverkkoa kehitetään ensisijaisesti joukkoliikenteen ja logistiikan tarpeet huomioiden ja parantaen pyöräliikenteen olosuhteita.

Seudun liikennejärjestelmäsuunnittelussa ja kuntien liikennesuunnittelussa huomioidaan liikennepalveluiden kehittyminen, automaation ja tiedon hyödyntämisen tarpeet. Uusia mm. digitalisaation mahdollistamia liikkumisen ja kuljettamisen palveluja edistetään vaikutusarvioihin perustuen siten, että niiden käyttöönotto tukee siirtymää kestävään ja vähähiiliseen liikennejärjestelmään.

Liikennemelulle altistumista vähennetään kasvattamalla kestävien kulkumuotojen osuutta ja toteuttamalla meluntorjuntaa erityisesti tiivistyvän maankäytön edellyttämässä kohteissa. Liikenteen turvallisuutta

Helsingin seudulla kehitetään valtakunnallisten tavoitteiden mukaisesti. Erityishuomio on kävelyn ja pyöräilyn turvallisuudessa niiden suoritteiden ja kulkumuoto-osuuden kasvaessa.

Helsingin saavutettavuutta ja elinkeinoelämän ja työssäkäynnin kannalta merkittäviä yhteyksiä kehitetään. Matka-ajat lyhenevät keskimäärin niiden kaupunkien väleillä, joilla on merkittävää pendelöintiä tai muuta matkustamista. Varmistetaan, että eri alueet ovat saavutettavissa kohtuullisessa ajassa jollain kulkumuodolla tai niiden yhdistelmällä. Seudun saavutettavuuden ja kestävän liikenteen edistämistä tukevat tarpeet 12 vuoden aikajänteellä mm. kaupunkiraideliikenteen kehittämisen osalta huomioidaan valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman valmistelussa ja toimeenpanossa.

Seudun maankäytön, asumisen ja liikenteen yhteistä seudullista suunnittelua jatketaan ja sen resurssit turvataan.

Sovitut toimenpiteet:

1. Kunnat sijoittavat uudesta asuntokaavoituksesta (kerrosneliömetreinä) vähintään 90 % MAL 2019 – suunnitelmassa esitetyille maankäytön ensisijaisille vyöhykkeille (liite 1).
2. Valtio osoittaa kunnallistekniikka-avustusta vähintään 10 miljoonaa euroa vuodessa MAL 2019 – suunnitelman mukaisilla maankäytön ensisijaisilla vyöhykkeillä sijaitseville kohdealueille. Painopiste avustusten kohdentamisessa on täydennysrakentamisessa.
3. Valtio osoittaa omistamaansa maata asuntotuotantoon myymällä, vaihtamalla ja tarvittaessa maankäyttösopimuksia hyödyntäen. Tavoitteena on varmistaa kuntien ja kansalaisten tasavertainen kohtelu sekä valtion kokonaisuus. Valtio vaikuttaa omistajaohjauksessaan siihen, että valtion tarpeista vapautuvat asuntorakentamiseen soveltuvat alueet luovutetaan kohtuuhintaisesti ensisijaisesti kunnille tai toissijaisesti muulle alueen lopulliselle asuntotuotannon tarjoajalle.
4. Seudullisen raideliikenteen kehittämisinvestoinneilla parannetaan riittävän asuntotuotannon, kestävän yhdyskuntakehityksen ja kestävän liikkumisen edellytyksiä. Mahdolliset EU-avustukset vähentävät kunkin hankkeen sopimuskumppanien välillä jaettavia kustannuksia kustannusjaon suhteessa:
 - 4.1. Kunnat ja HSL ratkaisevat yhteistyössä Väyläviraston kanssa tarvittavien lähijunaliikenteen uusien varikoiden sijoittumisen Rantaradan, Kehäradan ja Pääradan suunnissa ja laativat tarvittaville selvityksille ja toteuttamiselle uusien junien hankintatarpeen huomioonottavan aikataulun. Kunnat laativat yhteistyössä Väyläviraston kanssa tarpeelliset suunnitelmat varikoiden toteuttamiseksi sekä ratkaisevat varikoiden toteuttajan, suunnittelijan, rakentajan ja omistuksellisen rakenteen. Sijaintikunnat laativat varikoiden vaatimat maankäyttö- ja rakennuslain mukaiset kaavat. Väylävirasto osallistuu suunnitteluun erityisesti siltä osin, kuin varikot edellyttävät toimia valtion väyläverkkoon. Valtio osallistuu sopimuskaudella lähiliikenteen varikoiden suunnittelun kustannuksiin 30%:n, kuitenkin enintään 3 miljoonan euron osuudella. Valtio voi osoittaa maa-alueitaan varikoiden tarpeisiin ja kannustaa maa-alueita omistavia yhtiöitä hyvään yhteistyöhön kaupunkien kanssa. Kuntien rahoitusosuus varikoiden suunnittelusta on 70 %. Valtio ratkaisee pidemmän aikavälin toimenpiteensä lähijunaliikenteen varikoiden toteutukseen seuraavan MAL-sopimuksen tai varikoiden rakentamispäätöksen yhteydessä. Tehokkaan lähijunaliikenteen liikennöinnin mahdollistavan varikkokokonaisuuden suunnittelun eteneminen on edellytyksenä kohdassa 4.2 mainituille valtion panostuksille.
 - 4.2. Valtio käynnistää Espoon kaupunkiradan Leppävaara-Kauklahti toteuttamisen ratasuunnitelman mukaisesti. Valtion rahoitusosuus hankkeen toteuttamiskustannuksista on 50 %, enintään

kuitenkin 137,5 miljoonaa euroa. Kuntien rahoitusosuus hankkeen toteuttamiskustannuksista on 50 %, enintään kuitenkin 137,5 miljoonaa euroa. Toteutus päätöksen yhteydessä valtio ja kunnat tekevät kustannustenjakosopimuksen.

4.3. Valtio käynnistää Pääradan parantamishankkeen Pasila-Riihimäki 2. vaiheen toteutuksen ratasuunnitelman mukaisesti.

4.4. Valtio ja kunnat käynnistävät yhdessä Keravan liityntäpysäköinnin toteutuksen. Keravan liityntäpysäköinnin kehittämistä ja kustannusjaosta kuntien ja valtion välillä sovitaan erillisillä sopimuksilla. Valtion kustannusosuus sisältyy Pasila-Riihimäki 2. vaiheen toteutukseen

4.5. Helsinki-Pasila –välin ratakapasiteetin lisäämiseen valmistaudutaan:

4.5.1 Päivitetään Helsinkiin suuntautuvan junatarjonnan merkittävän kasvattamisen mahdollistava liikennöintimalli muun muassa Pisara+ -selvityksen (2019), Lähijunaliikennealueen varikkoselvityksen (2020) ja Digirata-selvityksen (2020) sekä muiden Pasila-Helsinki-välin rautatieinfrastruktuurin kehittämistä ja kapasiteetin kasvattamista koskevien selvitysten (esimerkiksi hankeyhtiöiden suunnittelu, Lentorata, itäisen suunnan raideyhteys) tulosten pohjalta ja kuvataan liikenteen kehittämisen sekä kansantalouden kannalta tehokkain ja parhaan kokonaisuudyn tuova malli. Selvitys laaditaan valtion johdolla yhteistyössä HSL:n ja kuntien kanssa. Selvityksen kustannuksista sovitaan valtion ja HSL:n kesken erikseen.

4.5.2 Käynnistetään tarvittavien ratasuunnitelmien laatiminen ja muiden toimenpiteiden toteutus Pisara+ -selvityksen mukaisen sekä kohdan 4.5.1 selvityksen johtopäätösten edistämiseksi. Pisara+ -toimenpidepaketin edistämisen edellytys on, että lähijunaliikenteen varikoiden edistäminen etenee kohdassa 4.1 kuvatulla tavalla ja kestävän liikennöintimallin kannalta tarvittavista lähijunaliikenteen varikoista on tehty rakentamispäätös.

4.6. Väylävirasto laatii selvityksen Santaradan siirtämisestä valtion rataverkolla ja sen nykyisistä aluevarauksista luopumisesta. Kunnat tarjoavat Santaradalle vaihtoehtoisen, pääkaupunkiseudun junaliikenteen tehokasta kunnossapidon toteuttamista vastaavan paikan. Santaradan siirrolla mahdollistetaan pikaraitiotien rakentaminen ja maankäytön kehittäminen sen nykyisellä alueella.

5. Kunnat jatkavat MAL 2019 –suunnitelmassa esitetyn seudullisen pikaraitiotien verkoston suunnittelua. Kunnat edistävät seuraavien pikaraitiotiehankkeiden toteuttamista, ja rahoittavat 70 % niiden kokonaistoteutuskustannuksista. Valtio osallistuu sopimuksessa määritettyjen hankkeiden rahoitukseen 30 % osuudella kohtien 5.1.-5.3 mukaisesti. Valtio linjaa pidemmän aikavälin osallistumisensa periaatteet hankkeiden suunnitteluun ja toteutukseen seuraavien MAL-sopimusten yhteydessä tai kaupunkien tehtyä rakentamispäätöksen.

5.1. Valtio osoittaa Vihdintien pikaraitiotien (ns. Länsi-Helsingin raitiotiet) yleissuunnitelmaluonnoksen mukaisen hankekokonaisuuden toteuttamiseen (sis. suunnittelun ja rakentamisen) ja siihen sekä muihin kestävästä liikkumisesta edistäviin hankkeisiin liittyviin kustannuksiin 105 miljoonaa euroa. Rahoituksen edellytyksenä on, että Helsingin kaupunki tekee hankkeen toteuttamisesta päätöksen, joka on vähintään yleissuunnitelmaluonnoksen hyöty-kustannus -laskelman mukainen tai sitä kannattavampi. Helsinki tekee hankkeen toteuttamisesta päätöksen syksyllä 2020. Valtio ja

Helsingin kaupunki sopivat erikseen rahoituksen kohdentumisen yksityiskohdista ja rahoituksen aikataulusta.

- 5.2. Mellunmäki-Tikkurila-Aviapolis-Lentoasema (ns. Vantaan ratikka): Vantaa jatkaa hankkeen suunnittelua päätöstensä mukaisesti ja valtio osallistuu hankkeen suunnittelukustannuksiin 30 prosentin osuudella ja enintään 6,1 miljoonalla eurolla. Rakentamisen arvioidaan alkavan vuonna 2024. Hankkeen kustannusarvio keväällä 2020 on 393 miljoonaa euroa. Valtio tekee päätöksen osallistumisesta Vantaan pikaraitiotien rakentamiseen Vantaan kaupungin tehtyä päätöksen hankkeen toteutuksesta seuraavan MAL-sopimuksen yhteydessä.
- 5.3. Viikin-Malmin pikaraitiotie Hankkeen yleissuunnittelu on Helsingin toimesta käynnissä ja suunnittelun ensimmäinen vaihe päättyy keväällä 2021. Valtio osallistuu yleissuunnittelun kustannuksiin 30 prosentin osuudella ja enintään 7,5 miljoonalla eurolla.
6. Valtio avustaa Helsingin seudun julkisen henkilöliikenteen palveluiden järjestämistä kaudella 2020-23 arviolta 35 miljoonalla eurolla. Avustus pitää sisällään niin sanotun suurten kaupunkiseutujen joukkoliikennetuen sekä ilmastoperusteisen joukkoliikenneavustuksen ja valtionavustuksen liikenteen palvelujen digitalisaatioon ja liikenteen palveluistumisen edistämiseksi. Valtionavustukset ovat hakuperusteisia ja niiden saamisen edellytyksenä on, että kaupunkiseutu toteuttaa edellä esitettyjen valtionapujen ehtoja. Joukkoliikenteen tuen saamisen edellytyksenä lisäksi on, että seutu toteuttaa tässä sopimuksessa kuvattuja joukkoliikenteen kehittämistoimenpiteitä ja priorisoi joukkoliikenteen kilpailukykyä edistävän runkoverkon palvelutasoa sekä varmistaa siirtymää vähäpäästöiseen bussikalustoon ja biopolttoaineisiin.
7. Helsinki ja Espoo suunnittelevat ja valmistelevat yhdessä HSL:n kanssa metron kapasiteetin nostohankkeen, ja toteuttavat hankinnan vuosina 2024-2030 suoritettavaan automaatiohankkeeseen. Hankkeen tavoitteena on kyetä vastaamaan seudun kasvuun ja metron kasvavaan matkustajamäärään nykykapasiteetin loppuessa vuoteen 2030 mennessä. Hankkeen alustava kokonaiskustannusarvio on 341 M€, josta 6 M€ on kauden 2020-2023 kustannus. Metron länsipään liikennejärjestelyt tulevat vaatimaan kasvavien liikennemäärien vuoksi muutoksia. Metron länsipään kapasiteetin lisäratkaisun kustannusarvio on 100 M€, josta 10 M€ on kauden 2020-2023 kustannus. Valtio arvioi metron kehittämishankkeita kokonaisuutena suunnittelun ja kustannusarvioiden tarkentuessa. Kustannusten jaosta valtion ja kuntien välillä sovitaan tarvittaessa erikseen.
8. Valtio käyttää seudullisesti tärkeisiin kustannustehokkaisiin liikennejärjestelmän parantamishankkeisiin kaudella 2020-23 yhteensä 15 miljoonaa euroa Helsingin seudulla. Hankkeilla tuetaan autojen ja polkupyörien liityntäpysäköintipaikkojen ja -alueiden toteutusta, tiivistyvän maankäytön edellytyksiä, parannetaan kävelyn ja pyöräilyn edellytyksiä, torjutaan ja vähennetään melulle altistumista, parannetaan liikenteen turvallisuutta sekä seudun logistiikan toimivuutta. Valtion rahoitus kohdistuu ensisijaisesti KUUMA-seudun kunnissa toteutettaviin hankkeisiin. Lisäksi valtio osoittaa 15 miljoonaa euroa Espoossa toteutettaviin vastaaviin hankkeisiin. Valtion rahoituksen edellytyksenä on, että kunnat käyttävät vastaavan summan toimenpiteisiin kuin valtio. HSL, kunnat, Väylävirasto ja Uudenmaan ELY-keskus valmistelevat hankkeiden tarkemman toteuttamisohjelman, josta sovitaan HLJ-toimikunnassa.
9. Väylävirasto, Uudenmaan ELY-keskus ja seudun kunnat laativat Uudenmaan ELY-keskuksen selvitykseen perustuen suunnitelmat ja tarvittavat maankäyttö- ja rakennuslain mukaiset kaavat kahdelle raskaan liikenteen palvelualueelle siten, että niiden toteuttaminen voi käynnistyä sopimuskauden aikana. Valtio

osoittaa kohteiden toteuttamiseen rahoitusta yhteensä enintään 15 miljoonaa euroa, kuitenkin enintään 75% kustannuksista. Kuntien rahoitusosuus on 25 %.

10. Valtio osoittaa rahoitusta Helsingin seudun kävelyn ja pyöräilyn olosuhteiden kehittämiseen seuraavasti:
 - a. Valtio osoittaa kaudella 2020-23 2,5 miljoonaa euroa Helsingin seudun valtion väyläverkolla toteutettaviin kävelyn ja pyöräilyn edistämistoimenpiteisiin. Rahoituksen edellytyksenä on, että kunnat käyttävät toimenpiteisiin vastaavan summan.
 - b. Helsingin seudun kunnat voivat hakea valtionavustusta kävelyn ja pyöräilyn olosuhteiden parantamiseen kunnan katuverkolla. Avustukseen on varattu vuodelle 2020 määrärahaa Helsingin, Turun, Tampereen ja Oulun seuduille haettavaksi vähintään 4,5 miljoonaa euroa. Kunnat osallistuvat rahoitettavien hankkeiden kustannuksiin 50 prosentilla. Traficom toteuttaa investointiohjelman hankehaun ja myöntää rahoituksen.
 - c. Valtio huomioi myöhempien vuosien rahoitustarpeet kävelyn ja pyöräilyn edistämiseen osana talousarvion ja valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman valmistelua.
11. Valtio aloittaa ruuhkamaksujen mahdollistamista koskevan säädösvalmistelun. Valmistelu toteutetaan yhteistyössä kuntien ja HSL:n kanssa. Päätökset ruuhkamaksujen mahdollisesta käyttöönotosta tehdään erikseen.
12. Kunnat ja HSL yhdessä valtion viranomaisten kanssa päivittävät yhteistyössä MAL -suunnitelman sopimuskautta 2024-35 varten. Osapuolet sitoutuvat varaamaan suunnitelman laatimiseen tarvittavat henkilö- ja muut resurssit. Osana suunnitelman päivitystä tarkistetaan toimenpiteet valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman ja liikenteen päästövähennyksiä koskevien tavoitteiden saavuttamiseksi vuodelle 2030 sekä hallitusohjelman mukaisen hiilineutraalisuustavoitteen saavuttamiseksi 2035 mennessä.
13. Edellä mainittujen toimenpiteiden lisäksi Helsingin seudun kunnalliset toimijat, tarvittaessa yhteistyössä valtion kanssa, sitoutuvat yhdessä:
 - 13.1. Edistämään matkaketjuyhteistyön mahdollistavaa kehitystyötä taustajärjestelmäpohjaisten lippu- ja maksujärjestelmä- tai välityspalveluja tarjoavien toimijoiden kanssa sekä kehittämään multimodaalista digitaalista liikennepalvelujen tietoympäristöä, joka mahdollistaa julkisten ja yksityisten liikennepalvelujen muodostamat matkaketjut.
 - 13.2. Edistämään liikennepalvelujen ja liikennejärjestelmän tilaa koskevan raportoinnin ja seurantatiedon kattavuutta ja uudelleenhyödynnettävyyttä sekä lisäämään reaaliaikaista matkustajainformaatiota.
 - 13.3. Osana seuraavaa MAL-suunnittelua laaditaan seudullinen strateginen tiekartta liikenteen automaatiosta, jossa määritellään tavoitteet, tarvittava digitaalinen tietopohja sekä toimenpidepolku. Tiekartan laadinnassa hyödynnetään liikenteen automaation toimenpide- ja lainsäädäntösuunnitelmaa, liikennealan kansallista kasvuohjelmaa sekä logistiikan digitalisaatiostrategiaa.

Asuminen ja elinympäristön laatu

Tavoitetila 2030+

Seudulle on rakennettu vuoteen 2030 mennessä noin 200 000 uutta asuntoa, joista 90 prosenttia sijoittuu seudullisesti ensisijaisesti kehitettäville maankäytön vyöhykkeille. Asuntokaavoitus on laadukasta ja määrällisesti riittävää mahdollistaen seudun väestönkasvuun vastaavan asuntojen koko- ja hallintamuotojakaumaltaan monipuolisen asuntotuotannon.

Seudun asuntomarkkinat tukevat osaltaan työvoiman saatavuutta ja työmarkkinoiden toimivuutta. Asuinalueiden monipuolinen asukasrakenne vahvistaa seudun sosiaalista kestävyyttä. Myös heikoimmassa asemassa oleville väestöryhmille on riittävästi tarpeita vastaavia asumisratkaisuja ja asunnottomuus on poistettu Helsingin seudulla.

Puurakentamisen osuus asunto- ja muussa rakentamisessa on kasvanut merkittävästi.

Kehittämispolut tavoitetilan saavuttamiseksi

Asuntotuotantoon soveltuvaa asemakaavavaranto pidetään pitkäaikaisen asuntotuotannon tarpeen edellyttämällä tasolla. Asuntotuotannon kokonaistavoitteessa otetaan huomioon kuntien toiminnasta riippumattomat tekijät, kuten suhdannevaihtelut ja asuntomarkkinatilanne.

Turvataan asuntokannan kokojakauman ja hallintamuotojen monipuolisuus sekä kohtuuhintaisen asumisen edellytykset siten, että myös heikommassa asemassa oleville on tarjolla asumisratkaisuja. ARA-tuotannon osuutta nostetaan kohti hallitusohjelman mukaista 35 %:a, kuitenkin siten, että alueet kehittyvät tasapainoisesti. Torjutaan negatiivista segregaatiota turvaamalla asuinalueiden monipuolinen asuntotarjonta ja kehittämällä liikenneyhteyksiä sekä huolehtimalla kaavoituksessa palvelujen saatavuudesta ja saavutettavuudesta eri väestöryhmille sekä lähivirkistysalueiden saavutettavuudesta ja laadusta.

Asunnottomuuden vähentämisessä edetään hallitusohjelman mukaisesti tavoitteena asunnottomuuden poistaminen kahden eduskuntakauden kuluessa.

Sovitut toimenpiteet:

14. Helsingin seudun kunnat sitoutuvat siihen, että koko sopimuskaudella valmistuu asuntotonttien asemakaavoja (asumiseen tarkoitettua rakennusoikeutta) yhteensä 6 miljoonaa kerrosneliömetriä. (kuntakohtainen asemakaavoitustavoite liitteessä 2). Rakennusoikeuden sijoittuminen tapahtuu sopimuskohdan 1 mukaisesti. Tavoitteena on, että Helsingin seudulle valmistuu kaudella 2020-23 16 500 uutta asuntoa vuodessa. Asuntotuotannon ja kaavoituksen kokonaistavoitteessa otetaan huomioon kunnan toiminnasta riippumattomat tekijät mm. koronaepidemian vaikutukset yhteiskuntaan ja asuntorahoitukseen, talouden suhdannevaihtelu, asuntomarkkinatilanne sekä liikenneinfrahankeiden toteutuminen.
15. Kunnat sitoutuvat varmistamaan ensisijaisten kehittämisvyöhykkeiden asemakaavojen toteuttamisedellytykset ja tonttien käyttöön saamisen.
16. Valtion tukeman korkotukituotannon osuus on pääkaupunkiseudulla yhteensä 30 prosenttia pääkaupunkiseudun asuntotuotannon kokonaistavoitteesta. Pääkaupunkiseudun kunnat huolehtivat tontinluovutuksessaan tai maankäyttösopimuksissaan siitä, että pääkaupunkiseudun asuntotuotannosta 20 prosenttia on valtion tukemaa tavallista 40-vuotista korkotukivuokra-asuntotuotantoa ja erityisryhmien vuokra-asuntotuotantoa.

17. Valtion tukeman korkotukituotannon osuus on KUUMA-kunnissa yhteensä 20 prosenttia KUUMA-seudun asuntotuotannon kokonaistavoiteesta. KUUMA-kunnat huolehtivat tontinluovutuksessaan tai maankäyttösopimuksissaan siitä, että KUUMA-seudun asuntotuotannosta 10 prosenttia on valtion tukemaa tavallista 40-vuotista korkotukivuokra-asuntotuotantoa ja erityisryhmien vuokra-asuntotuotantoa.
18. Sopijapuolet selvittävät yhteistyössä edellytyksiä nostaa valtion tukeman asuntotuotannon osuutta seudun asuntotuotannossa.
19. Valtio osoittaa tavallisille 40-vuotisille korkotukivuokra-asunnoille 10 000 euron asuntokohtaista käynnistysavustusta 20 miljoonaa euroa / vuosi MAL 2019 –suunnitelman mukaisille maankäytön ensisijaisille vyöhykkeille rakennettaville asunnoille. Puurakenteisille kerrostaloille em. vyöhykkeillä käynnistysavustusta myönnetään 12 000 eur/asunto.
20. Valtio-omisteinen A-Kruunu rakennuttaa omistukseensa tavallisia 40-vuotisia korkotukivuokra-asuntoja. Tavoitteena on, että rakennuttamistoiminta kasvaa siten, että vuodesta 2021 yhtiön asuntoaloitusten vuotuinen määrä on noin 800 asuntoa, joista noin 600 on koko Helsingin seudun alueella, ja 15 % puukerrostaloasuntoja.
21. Seudun kunnat sitoutuvat yhdessä valtion kanssa ehkäisemään ja vähentämään asunnottomuutta tavoitteena asunnottomuuden puolittaminen vuoteen 2023 mennessä. Seudun kunnista Helsinki, Espoo, Vantaa, Hyvinkää ja Järvenpää osallistuvat vuosina 2020–2022 toteutettavaan asunnottomuuden yhteistyöohjelmaan, jonka tavoitteena on lisätä kohtuuhintaisten asuntojen tarjontaa asunnottomille sekä vahvistaa kuntien asunnottomuustyötä.

Muut sopimuksen toteuttamisen kannalta tärkeät valtion toimenpiteet

Maankäyttö- ja rakennuslain uudistus viedään loppuun parlamentaarisessa valmistelussa hallitusohjelman mukaisesti. Valmistelussa otetaan huomioon kaupunkiseutujen ja kuntien erityiset suunnittelutarpeet osana laajapohjaista sidosryhmäyhteistyötä.

Valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma vuosille 2021-2032 valmistellaan valtioneuvoston hyväksyttäväksi kevään 2021 aikana. Suunnitelmalla kehitetään liikenneverkkoihin ja liikenteen palveluihin liittyvää valtion ja kaupunkiseudun välistä yhteistyötä ja varmistetaan tämän sopimuksen pitkäjänteisyys varautumalla vuosien 2024-2031 toimenpiteisiin. Tässä sopimuksessa ja MAL 2019 -suunnitelmassa mainitut kehittämistoimet huomioidaan myös valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman valmistelussa. Helsingin kaupunkiseudun kehitykseen ja kansainväliseen, valtakunnalliseen ja seudulliseen saavutettavuuteen liittyvät tarpeet arvioidaan suunnitelman valmistelussa osana valtakunnallista kokonaisuutta. Helsingin kaupunkiseudun kuntien prioriteettina on, että valtakunnallisessa liikennejärjestelmäsuunnitelmassa huomioidaan seuraavat suunnittelukohteet:

- Hämeenlinnanväylän kehittäminen
- Kehä III kehittäminen
- Malmin uuden maankäytön yhteydet
- Kehä I kehittäminen
- Keski-Uudenmaan logistiikan poikittaisyhteydet
- Lahdenväylän (Vt 4) kehittäminen
- Digirata, rautatieliikenteen jatkuva kulunvalvontajärjestelmä

- Kerava-Nikkilä rata henkilöliikenteelle
- Tuusulanväylän pikaraitiotie Käskynhaltijantielle
- Pikaraitiotie Matinkylä-Suurpelto-Kera-Leppävaara
- Itämetron yleissuunnitelma

Fossiilittoman liikenteen tiekartta valmistellaan valtioneuvoston hyväksyttäväksi vuoden 2020 aikana.

Rautateiden henkilöliikenteen kilpailun avaamisessa edetään hallitusohjelman mukaisesti seuraten HSL:n lähiliikenteen kilpailutuksen tuloksia.

Valtio käynnistää kestävän liikenteen vero- ja maksu-uudistuksen hallitusohjelman mukaisesti.

Laaditaan asuntopolitiikan pitkäjänteinen kehittämisohjelma vuoden 2020 aikana, ja siinä otetaan huomioon kaupunkiseutujen asuntomarkkinat.

Valtio toteuttaa yhteistyössä seudun kuntien kanssa vuosina 2020-2022 poikkihallinnollisen lähiöiden kehittämisohjelman.

Valtio toimeenpanee Kestävä kaupunki –ohjelmaa vuoteen 2023 asti.

Valmisteilla olevat innovaatiotoiminnan ekosysteemisopimukset ja niiden toimenpiteet täydentävät toteutuessaan MAL-sopimuksen tavoitteita.

Voimassaolo

Tämän sopimuksen pidemmän aikavälin tavoitteet ovat voimassa 2020–2031. Sopimuskausi on 31.12.2023 saakka. Sopimus uusitaan vuoden 2023 loppuun mennessä siten, että tämän sopimuksen tavoitetila ja toimenpidepolku tarkistetaan ja täsmennetään suhteessa kansainvälisiin, kansallisiin ja seudullisiin tavoitteisiin. Samalla sovitaan vuosille 2024–2027 ajoittuvista konkreettisista toimenpiteistä, joilla edistetään tarkistetun tavoitetilan 2035 toteutumista täsmennetyn toimenpidepolun mukaisesti. Konkreettisia toimenpiteitä valittaessa otetaan huomioon tämän sopimuksen toteutuminen ja toimien vaikuttavuus.

Valtio-osapuolten sitoutuminen sopimukseen määritellään valtioneuvoston periaatepäätöksellä, jossa linjataan valtion tahtotila ja tuki Julkisen talouden suunnitelman ja talousarvioiden puitteissa. Valtion rahoitustoimenpiteet edellyttävät eduskunnan päätöstä.

Valtion ehtona tähän sopimukseen sitoutumiselle ja siihen sisältyvien rahoitustoimenpiteiden toteuttamiselle on, että kunnat ovat omalta osaltaan toteuttaneet sopimukseen sisältyvät ja kuntien toimivallassa olevat toimenpiteet. Kuntien sitoutuminen sopimukseen edellyttää vastaavasti, että valtio on toteuttanut sopimuksessa sovitut toimenpiteet.

Seuranta

Sopimuksen toteutumista seuraa sopijaosapuolten edustajien vuosittain kokoontuva seurantakokous, jonka valmistelusta vastaa MAL-sopimussihteeristö. Seuranta-aineiston kokoamisesta vastaa sopijaosapuolista ja seututiedon tuottajista muodostettu työryhmä. Seuranta-aineiston ylläpidosta ja koordinoinnista vastaa Helsingin seudun ympäristöpalvelut –kuntayhtymä (HSY), joka kokoaa muilta sopijaosapuolilta tarvittavat seurantatiedot MAL-sopimussihteeristön ohjauksessa.

Vuosittaisen seurantakokouksen yhteydessä varaudutaan tarvittaessa tarkistamaan sopimuksen sisältöä jäljellä olevan sopimuskauden osalta merkittävistä olosuhteiden muutoksista johtuen.

Liite 1: Maankäytön ensisijaiset vyöhykkeet MAL 2019 –suunnitelman mukaisesti

Liite 2: Asuntotuotannon ja –kaavoituksen tavoitteiden kuntakohtainen jako

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 emottar 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 planläggningsreserv 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 färdvägar 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 nåbarhet 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 nåbarhet 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 kommunalteknik 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 åtgärdspaket 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

Allekirjoitukset

Helsingissä 8. lokakuuta 2020 / Helsingfors den 8 oktober 2020

Ympäristöministeriö

Krista Mikkonen
Ympäristöministeri

Valtiovarainministeriö

Matti Vanhanen
Valtiovarainministeri

Espoon kaupunki

Jukka Mäkelä
Kaupunginjohtaja

Kauniaisten kaupunki

Christoffer Masar
Kaupunginjohtaja

Hyvinkään kaupunki

Jyrki Mattila
Kaupunginjohtaja

Keravan kaupunki

Kirsi Rontu
Kaupunginjohtaja

Mäntsälän kunta

Esko Kairesalo
Kunnanjohtaja

Liikenne- ja viestintäministeriö

Timo Harakka
Liikenne- ja viestintäministeri

Työ- ja elinkeinoministeriö

Mika Lintilä
Työ- ja elinkeinoministeri

Helsingin kaupunki

Sami Sarvilinna
Kansliapäällikkö

Vantaan kaupunki

Ritva Viljanen
Kaupunginjohtaja

Järvenpään kaupunki

Olli Naukkarinen
Kaupunginjohtaja

Kirkkonummen kunta

Tarmo Aarnio
Kunnanjohtaja

Nurmijärven kunta

Outi Mäkelä
Kunnanjohtaja

Pornaisten kunta

Hannu Haukkasalo
Kunnanjohtaja

Tuusulan kunta

Arto Lindberg
Pormestari

Asumisen rahoitus- ja kehittämiskeskus (ARA)

Hannu Rossilahti
Ylijohtaja

Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus

Petri Knaapinen
Ylijohtaja

Helsingin seudun liikenne –kuntayhtymä (HSL)

Suvi Rihtniemi
Toimitusjohtaja

Sipoon kunta

Mikael Grannas
Kunnanjohtaja

Vihdin kunta

Erkki Eerola
Kunnanjohtaja

Liikenne- ja viestintävirasto (Traficom)

Kirsi Karlamaa
Pääjohtaja

Väylävirasto

Kari Wihlman
Pääjohtaja