

Beredningsgruppens förslag till MBT-avtal 17.9.2024

Helsingin seudun kuntien ja valtion välinen maankäytön, asumisen ja liikenteen sopimus 2024–2035

Avtal mellan Helsingforsregionens kommuner och staten rörande markanvändning, boende och trafik 2024–2035

**17.9.2024**

## Avtalsparter

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

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

Samkommuner: Samkommunen Helsingforsregionens trafik (HRT).

Avtalet är till sin natur ett intentionsavtal. Avtalsparterna förbinder sig till att gemensamt främja genomförandet av målen och åtgärderna i avtalet.

## Avtalets syfte och mål

Avtalet om markanvändning, boende och trafik (nedan MBT-avtalet) grundar sig en gemensam vision hos 14 kommuner Helsingforsregionen och staten att utveckla regionen. Genom avtalet stärks samarbetet mellan kommunerna och kontinuiteten i planeringssamarbetet, partnerskapet mellan kommunerna i regionen och staten samt parternas engagemang i de åtgärder som behövs för att utveckla regionen. Genom avtalet förbereder man sig på en långsiktig utveckling.

Åtgärderna i avtalet skapar förutsättningar för ett mångsidigt utbud av bostadsproduktion som motsvarar det regionala behovet samt för samordning av trafiksystemet, trafikinvesteringarna och markanvändningen. Genom MBT-avtalet främjas hållbar tillväxt i Helsingforsregionen genom att staten och kommunerna samarbetar för att utveckla en utsläppsnål och hållbar samhällsstruktur och ett hållbart trafiksystem för att stävja klimatförändringen samt utveckla näringslivets livskraft, trafiksäkerhet, digitalisering av trafiksystemet samt bostadsplanläggning och bostadsproduktion som motsvarar behoven. Målet är också att motverka segregation och bostadslöshet samt bidra till mångfalden i bostadsområdena och ett mångsidigt bostadsbestånd i regionerna.

I avtalet beskrivs visionerna för 2035 samt utvecklingsvägar och nödvändiga åtgärder för att uppnå målen för 2024–2027. Avtalet uppdateras vart fjärde år. I avtalet ingår de viktigaste och mest verkningsfulla åtgärderna för markanvändning, boende och utveckling av trafiksystemet som förutsätter samarbete mellan kommunerna eller mellan kommunerna och staten. Med tanke på genomförandet av avtalet är det viktigt att även kommunernas och statens övriga utvecklingsåtgärder stöder uppnåendet av målen i avtalet.

## Utgångspunkter för avtalet

De centrala utgångspunkterna för MBT-avtalet för Helsingforsregionen är:

- Internationella klimatavtal
- Den europeiska gröna given
- Regeringsprogrammet för statsminister Petteri Orpos regering 20.6.2023
- Den nationella energi- och klimatstrategin och ett planeringssystem som följer klimatlagen (den långsiktiga klimatplanen, anpassningsplanen, den klimatpolitiska planen på medellång sikt och klimatplanen för markanvändningssektorn)
- De riksomfattande målen för områdesanvändningen
- Den riksomfattande trafiksystemplanen för 2021–2032 (Trafik 12-planen)
- Trafiksäkerhetsstrategin 2022–2026
- Helsingforsregionens MBT 2023-plan och tillhörande bakgrundsutredningar
- Helsingforsregionens MBT-avtal 2020–2031

- Helsingforsregionens MBT-uppföljningsöversikt för perioden 2020–2023
- Uppföljningsöversikt av MBT-avtalens effektivitet

## Utveckling av den regionala planeringen och kunskapsunderlaget

### Vision 2035+

Det kontinuerliga regionala samarbetet kring planeringen av markanvändningen, boendet och trafiksystemet har möjliggjort en utveckling som har gjort Helsingfors stadsregion till Europas mest hållbara och fungerande metropolområde. Planeringen i Helsingforsregionen har grundat sig på stadsregionens och statens gemensamma syn på hur viktig regionens konkurrenskraft är för hela Finlands ekonomi. Besluten har fattats utifrån ett gemensamt kunskapsunderlag och förståelse för stadsregionens behov av att utveckla markanvändningen, boendet och trafiksystemet samt de åtgärder som dessa förutsätter på lång sikt (10–15 år) och på kort sikt (fyra år). Planering som grundar sig på aktuell information, kontinuerlig uppföljning och prognoser om framtiden har gjort det möjligt att snabbt förbereda sig på långsamma och plötsliga samt förutsedda och oförutsedda förändringar.

### Utvecklingsvägar för att uppnå visionen

I Helsingforsregionen fortsätter den kontinuerliga regionala planering som samordnar markanvändningen, boendet och trafiksystemet. Tillräckliga resurser reserveras för det regionala planeringssamarbetet.

Genom samarbete mellan kommunerna i stadsregionen, Helsingforsregionens trafik (HRT) och staten samt genom liknande mål och åtgärder säkerställer man att den regionala och riksomfattande planeringen är likriktad och effektiv. MBT-planen för Helsingforsregionen fungerar som ett centralt verktyg för samordningen. I utvecklingen av stadsregionen undviks deloptimering som är skadlig med tanke på regionens gemensamma intresse.

Informationsunderlaget för planeringen samt metoderna för planering och konsekvensbedömning utvecklas i samarbete mellan staten och stadsregionen. Den regionala och riksomfattande uppföljningen av åtgärderna i och effekterna av MBT-avtalen fortsätter. Uppföljningen utvecklas ytterligare och beaktar kraven i lagstiftningen om transeuropeiska transportnät (TEN-T). Man säkerställer att intressentgrupper som är centrala för planeringen i stadsregionen deltar i planeringen i tillräcklig omfattning och i rätt tid.

Det regionala trafiksystemet utvecklas i interaktion med det riksomfattande trafiksystemet. MBT-avtalsförfarandet och processerna i Trafik 12-planen samordnas.

Processen för stadsregionens MBT-planering och strukturen för beslutsfattandet förtydligas. Planeringens acceptabilitet och engagemanget i planen utvecklas genom kontinuerlig interaktion med de förtroendevalda.

### Åtgärder 2024–2027:

1. Den regionala planeringen av områdesanvändningen, boendet och trafiksystemet som grundar sig på samarbete mellan kommunerna och som grundar sig på MBT-avtalsförfarandet fortsätter. Kommunerna och HRT uppdaterar tillsammans MBT-planen för avtalsperioden 2028–2039. Man säkerställer att statliga experter deltar i planeringen i tillräcklig omfattning och i rätt tid. Kommunerna och staten förbinder sig att reservera de personalresurser och andra resurser som behövs för att utarbeta planen. Kommunerna säkerställer att Helsingforsregionens trafiksystemplan utarbetas i enlighet med förordningen om utveckling av ett transeuropeiskt transportnätverk (TEN-T) som en plan för hållbar stadstrafik (SUMP) före utgången av 2027.

2. I Helsingforsregionens trafiksystemplanering utnyttjar man de mest aktuella statliga bedömningsanvisningarna och deltar aktivt i arbetet med att utveckla dem. I planeringen av stadsspår följer kommunerna Transport- och kommunikationsverket Traficoms anvisning för projektbedömning för stadsspår.
3. Staten genomför en riksomfattande persontrafikundersökning 2025 och gör det möjligt för regionerna att delta i undersökningen. Kommunerna och HRT producerar utifrån mobilitetsundersökningar i Helsingforsregionen så jämförbar information om mobilitet som möjligt på nationell nivå.
4. Staten och stadsregionen samarbetar för att fortsätta och utveckla den riksomfattande uppföljningen av effekterna och finansieringen av MBT-avtalen. I utvecklingen beaktas TEN-T-förordningens genomförandeförordning bland annat i fråga om lämnande av uppgifter till Europeiska kommissionen.

## Hållbar och utsläppsnål samhällsstruktur och trafiksystem

### Vision 2035+

Samhällsstrukturen och trafiksystemet har möjliggjort en hållbar tillväxt i regionen, en smidig och trygg vardag samt konkurrenskraft för hållbara trafikformer. Boendet, arbetsplatserna och servicen har placerats i regionen så att allt fler invånare har möjlighet att röra sig på ett hållbart sätt och resekedjorna är smidiga. Samhällsstrukturen är enhetlig och tät, särskilt i anslutning till centrum och spårtrafik. Det riksomfattande trafiksystemet har utvecklats i enlighet med Trafik 12-planen.

Helsingforsregionen har förbättrat sin konkurrenskraft i förhållande till andra metropolområden och är internationellt attraktiv för såväl arbetskraft som företag. Regionens samhällsstruktur, bostadsutbud och trafiksystem har gjort det möjligt för arbetsgivare att få kompetent arbetskraft och ha en bra verksamhetsmiljö. I regionen har man tryggat ett tillräckligt utbud av företagstomter av olika storlek och goda förutsättningar för byggande av lokaler och kontor för företag och annan verksamhet. I utvecklingen av markanvändningen och trafiksystemet har man förberett sig på en ökning av produktions- och logistikfunktionerna längs huvudlederna och beaktat att kontorsarbetsplatserna koncentreras till områden som är lättillgängliga med hållbara färdssätt. Inom regionen har man sett till att de riksomfattande transporterna är smidiga genom att säkerställa fungerande förbindelser till centrala logistiska knutpunkter såsom hamnar, flygplatser och centrala logistikområden. Rastplatser för tung trafik har byggts i anslutning till huvudstadsregionens infartsleder och i Ring III-zonen.

Investeringarna i utvecklingen av det regionala trafiksystemet har utnyttjats till fullo och de stöder uppnåendet av internationella och nationella klimatmål. År 2035 utgör andelen resor med hållbara färdssätt i Helsingforsregionen minst 65 procent. Kollektivtrafikens servicenivå är god i områden där det är möjligt att ordna den på ett kostnadseffektivt sätt. Nya mobilitetstjänster stöder kollektivtrafiksystemet. För att möjliggöra en god servicenivå inom närtågstrafiken har depåer byggts på de banriktningsplatser som fungerar bäst för tågtrafiken och är mest kostnadseffektiva. Den omfattande distributionsinfrastrukturen för alternativa drivkrafter betjänar person- och godstrafikens behov och har påskyndat övergången till rena drivkrafter. Säkerheten för alla trafikformer och färdssätt har förbättrats i enlighet med den nationella trafiksäkerhetsstrategin.

### Utvecklingsvägar för att uppnå visionen

*Planläggningen möjliggör en tätare samhällsstruktur genom att placera ny bostadsproduktion i de primära utvecklingszoner för markanvändningen som fastställts i MBT 2023-planen, i synnerhet i områden som stöder sig på centrum och spårtrafik. Man säkerställer att planreserven för flervåningshustomter är tillräcklig. Genom korrekt riktade investeringar i kollektivtrafiksystemet säkerställs förutsättningarna för*

tillräcklig bostadsplanläggning. Stationsområdena utvecklas som täta centrum med blandade funktioner i en nätverksliknande stadsstruktur.

Näringslivets verksamhetsförutsättningar förbättras i enlighet med utvecklingsbilden för näringslivet 2040 som ingår i MBT 2023-planen genom att utveckla centrala näringsområden och säkerställa tillräckliga utrymmesreserveringar för olika näringsverksamheters behov. Koncentrationerna av kontorsarbetsplatser i regionen utvecklas till täta, mångsidiga arbetsmiljöer med blandad struktur. I utvecklingen av markanvändningen och trafiksystemet förbereder man sig på en ökning av produktions- och logistikfunktionerna längs huvudlederna.

Utsläppen från trafiken minskas genom åtgärder som minskar ökningen av trafikarbetet och genom att främja övergången till mer hållbara sätt att röra sig. De hållbara transportsättens konkurrenskraft i förhållande till personbilen förbättras. Servicenivån för kollektivtrafiktjänster och mobilitetstjänster samt knutpunkter för trafiken förbättras. Kollektivtrafikens ekonomiska hållbarhet säkerställs för att möjliggöra en förbättring av kollektivtrafikens servicenivå och rimliga biljettpriser. Mängden gång och cykling och deras andel av färdställen utökas genom att satsa på infrastrukturen och förhållandena för dessa färdställen året runt. Exponeringen för trafikbuller minskas i planeringen av områdesanvändningen, genom att öka andelen hållbara färdställen och genom att genomföra bullerbekämpning särskilt på platser som förutsätter det på grund av allt tätare markanvändning. Trafiksäkerheten i Helsingforsregionen utvecklas i enlighet med de riksomfattande målen. Särskild uppmärksamhet fästs vid säkerheten för gång och cykling när deras andel av trafikarbetet och färdställen ökar.

Helsingforsregionens väg- och gatunät utvecklas i första hand med beaktande av kollektivtrafikens och logistikens behov och utifrån bland annat klassificerings- och servicenivåarbetet för Helsingforsregionens vägnät. Regionens riksomfattande förbindelser och tillgänglighet utvecklas i enlighet med Trafik 12-planen genom att beakta bland annat smidiga resekedjor och förbindelser till knutpunkter för internationell trafik, såsom Helsingfors-Vanda flygplats och hamnar samt förbättring av trafiksäkerheten. Helsingforsregionens ställning som urban knutpunkt enligt TEN-T-förordningen stärks genom samarbete mellan kommunerna och staten i genomförandet av europeiska transportkorridorer och utnyttjandet av EU-finansiering.

Nya depåer för närtågstrafiken byggs i riktning mot Stambanan, Kustbanan och Ringbanan. Bankapacitetens tillräcklighet säkerställs också med hjälp av digitalisering. I planeringen av områdesanvändningen beaktas behoven hos distributionsnätet för alternativa drivkrafter och rastplatserna för den tunga trafiken. På rastplatserna för den tunga trafiken möjliggörs distribution av alternativa drivkrafter.

I regionens trafiksystemplanering och kommunernas trafikplanering beaktas utvecklingen av trafiktjänsterna och automatiseringen, och informationen om trafiken utnyttjas till fullo. Nya mobilitetstjänster och transporttjänster som digitaliseringen möjliggör främjas utifrån konsekvensbedömningar så att ibruktagandet av dem stöder övergången till ett hållbart och utsläppsnålt trafiksystem.

## **Åtgärder 2024–2027:**

### **Bostadsproduktionen placeras i markanvändningens primära zoner**

5. Kommunerna placerar minst 95 procent av den nya bostadsproduktionen i de primära markanvändningszoner som presenteras i MBT 2023-planen.
6. Staten anvisar statligt ägd mark för bostadsproduktion genom att sälja, byta och vid behov utnyttja markanvändningsavtal. Områden som lämpar sig för bostadsbyggande och utveckling av offentliga tjänster och som frigörs från statens behov överläts till rimligt pris i första hand

till kommunerna och i andra hand till någon annan som erbjuder bostadsproduktion på området.

### **Utveckling av kollektivtrafikinfrastrukturen**

#### **Vandaspårvagnen**

7. Vanda och Helsingfors stad inleder förverkligandet av Vandaspårvagnen i enlighet med projektplanen. Totalkostnadskalkylen enligt projektplanen för Vandaspårvagnen är 606 miljoner euro, varav kostnaderna för byggandet av spårvägen för närvarande har konstaterats uppgå till 594 miljoner euro. Staten understöder Vandaspårvagnen med högst 30 procent och högst 144,1 miljoner euro av kostnaderna för byggandet av spårvägen (inkl. förbindelse-spåren till depån). Byggandet inleds 2025 och stödet betalas alltid i efterhand utifrån de faktiska kostnaderna för föregående år.

#### **Lastningsplatserna vid Santarata och i Haxböle flyttas till Svedåkersgränden**

8. Staten (Trafikledsverket) överlåter villkorligt industritomter och lastningsplatsen i Haxböle samt områden vid Santarata till Vanda stad utan separat ekonomisk ersättning. Enligt Vanda stads preliminära uppskattningar är nuvärdet på de områden som överläts i enlighet med den gällande detaljplanen cirka 5 miljoner euro och med beaktande av framtida byggmöjligheter mellan 35 och 45 miljoner euro. Ett villkor för överföringen av äganderätten är att ett genomförandeavtal har ingåtts mellan Vanda stad och Trafikledsverket om byggandet av en ersättande lastningsplats med tillräcklig funktionalitet på Svedåkersgränden.

Besittningen av de områden som för närvarande används för lastning (lastningsplatsen i Haxböle och områdena vid Santarata) kan överlåtas till Vanda stad till fullo när det nya lastningsplatsområdet på Svedåkersgränden har förverkligats och tagits i bruk. Vanda stad svarar för alla planerings- och genomförandekostnader för lastningsplatsen på Svedåkersgränden och dess trafikförbindelser samt för rivningskostnaderna vid Santarata. Vanda stad överlåter de markområden som krävs för att bygga på Svedåkersgränden till Trafikledsverket. Lastningsstationen på Svedåkersgränden genomförs så att den till sina trafiktekniska och funktionella egenskaper samt den servicenivå som banhållningen förutsätter motsvarar nuvarande lastningsplats i Haxböle. Vanda stad har uppskattat kostnaderna för genomförandet av den nya lastningsplatsen till 5–7,2 miljoner euro (moms 0 %) och att ändringarna i säkerhetsanordningssystemet i anslutning till den placeras i Dickursbyområdet. Kostnaderna för genomförandet preciseras i samband med att järnvägsplanen utarbetas. Lastningsområdet på Svedåkersgränden förblir i Trafikledsverkets ägo, och verket sköter underhållet.

Trafikledsverket utarbetar järnvägsplanen för Svedåkersgränden, där man också avgör nedläggningen av Santarata, parallellt med detaljplaneringen av området under åren 2025–2026. Trafikledsverket strävar efter att inleda utarbetandet av järnvägsplanen och markundersökningarna i Vanda stad före utgången av 2024. Trafikledsverket strävar efter att inleda utarbetandet av byggplanen utan obefogat dröjsmål efter att detaljplaneringen och järnvägsplanens lösningar och de yttre gränserna för det framtida järnvägsområdet har säkerställts. Avtalsparternas gemensamma mål är att den nya lastningsplatsen har byggts och tagits i bruk samt att industritomterna och lastningsplatsen i Haxböle och områdena vid Santarata har överlåtits till Vanda stad före 2031, lastningsområdet på Svedåkersgränden har överlåtits till Trafikledsverket och att besittningsrätten till områdena har överlåtits senast

under 2034. Staten och Vanda stad förbinder sig till fortsatta förhandlingar om tidtabellen för genomförandet av projektet riskerar att fördröjas.

### Utveckling av stationer och resekedjor

9. Staten (Trafikledsverket) anvisar sammanlagt 15 miljoner euro åren 2025–2028 för planering och genomförande av reparations- och förbättringsåtgärder på stationerna i statens bannät inom Helsingfors stads område. Den statliga finansieringen riktas till infrastruktur som staten äger och ansvarar för. Helsingfors stad genomför på motsvarande stationer nödvändiga åtgärder för sin egen infrastruktur och finansierar det själv. Projekten ska inledas före utgången av 2028 och genomförandet av dem kan fortsätta till 2029. Projekten främjar i synnerhet funktionaliteten, säkerheten, tillgängligheten och trivseln på stationerna ur passagerarnas synvinkel. Statlig finansiering kan också riktas till pendlarparkering vid de stationer som ska förbättras i enlighet med de kostnadsfördelningsprinciper som utarbetats för regionen. Man prioriterar de stationer på Stambanan som är i störst behov av brådskande åtgärder på grund av de dåliga förhållanden och den station på Kustbanan som är i störst behov av brådskande åtgärder med tanke på trafiksystemet. Närmare avtal om de projekt som ska främjas ingår i samarbete mellan Helsingfors stad och Trafikledsverket. Projektens framsteg följs upp i det kontinuerliga trafiksystemarbetet som en del av verkställandet av MBT-avtalet. Finansieringen kan också användas för att utarbeta den utredning som presenteras i åtgärd 11 (bytesförbindelser till centralstationen och gångförhållanden).
10. Staten (Trafik- och kommunikationsverket Traficom) förbinder sig att hjälpa till med kostnaderna för grundlig renovering och förbättring av de metro- och tågstationer som Helsingfors stad har finansieringsansvar för med sammanlagt högst 15 miljoner euro och med en finansieringsandel på högst 30 procent per station åren 2024–2028. Projekten främjar i synnerhet funktionaliteten, säkerheten, tillgängligheten och trivseln på stationerna ur passagerarnas synvinkel. Staten förbinder sig att hjälpa till med kostnader som är nära förknippade med byggandet och planeringen av förbättringar av tåg- och metrostationer. Helsingfors stad beviljas understöd på ansökan. Vilka projekt som stöds avtalas närmare i samarbete mellan staten och Helsingfors stad.
11. Helsingfors stad och staten (Trafikledsverket) utreder i samarbete med VR hur centralstationens anslutningsförbindelser och gångförhållanden ska förbättras (2025–2026).
12. Kommunerna inrättar ett regionalt nätverk av stationsaktörer som har i uppgift att genom samarbete mellan flera aktörer främja förbättring och underhåll av tågstationernas och stationsområdenas infrastruktur i enlighet med MBT 2023-planen samt utveckla tågstationsområdena som knutpunkt för trafiken med tanke på resekedjorna och passagerartjänsterna. Staten deltar i nätverkets verksamhet. När åtgärder vidtas beaktas på ett genomgående sätt förbättringen av stationernas tillgänglighet till exempel i anslutning till skyltning och vinterunderhåll vid stationerna och med hjälp av dem realiserar delvis den nationella tillgänglighetsvisionen. I utvecklingen av stationsomgivningarna beaktas utrymmesbehoven för gång- och cykeltrafik, fjärrbusstrafik och andra transporttjänster (pendlarparkering, bilpool och cykelpool, taxitjänster, mikromobilitet).
13. Staten har förberett sig på att finansiera statsandelen för en pendlarparkering vid Kervo station med 4,6 miljoner euro som en del av fullmakten för fas 2 av Helsingfors-Riihimäki. Projektet genomförs enligt kostnadsfördelningsprinciperna för pendlarparkering i Helsingforsregionen. Kervo stad ansvarar för genomförandet av projektet.

14. Kommunerna i Helsingforsregionen kan ansöka om statsunderstöd för att förbättra förhållandena för gång- och cykeltrafiken i kommunens gatunät. Traficom genomför ansökan om statsunderstöd och beviljar finansiering.

### **Utveckling av kollektivtrafik**

15. Staten understöder Helsingforsregionens offentliga persontrafiktjänster med 18,8 miljoner euro 2024–2027. Ett villkor för statsunderstöd är att stadsregionen genomför de åtgärder för att utveckla kollektivtrafiksystemet som anges nedan. Kommunerna strävar efter att utveckla kollektivtrafikens servicenivå och öka passagerarantalet genom följande åtgärder:
- HRT planerar kollektivtrafikutbudet och ändringarna i det så att det motsvarar kundernas behov. Utvecklingen av spårtrafiken och de starka kollektivtrafikförbindelserna fortsätter under de närmaste åren. På busstrafikens stamlinjenät erbjuder tätare turer och utökade trafikeringstider en attraktiv kollektivtrafiktjänst. Avsikten är att Kronobroarnas spårtrafik ska bli en del av den spårbundna stadstrafiken under 2027. Pilotprojekt för ny teknik inom kollektivtrafiktjänsterna utvecklas utifrån det verkliga kundbehovet. Försök genomförs vid behov till exempel i anslutning till automatisk körning och anropsstyrd trafik.
  - HRT arbetar tillsammans med kommunerna och NTM-centralen för snabbare kollektivtrafik, till exempel med hjälp av signalprioritet och kollektivtrafikfiler. HRT utvecklar uppföljningen av smidigheten så att de behov av snabbare anslutningar som betjänar passagerarna mest kan identifieras tillförlitligt med hjälp av data.
  - HRT planerar undantagsrutter, ordnar vid behov ersättande trafik samt samarbetar proaktivt med andra aktörer i regionen. Helsingfors utvecklar en metod för att sammanställa de kommande årens behov av undantagstrafik från olika källor (kommunerna, Stadstrafik Ab, Trafikledsverket) för att undvika samtidiga avbrott på viktiga kollektivtrafikrutter och säkerställa att Helsingforsregionens trafiksystem fungerar även i undantagssituationer. HRT deltar i utvecklingsarbetet.
  - HRT:s mål är att alla bussar i trafik år 2035 ska vara utsläppsfria el- eller bränslecellbussar. HRT har också årligen ordnat en miljöbonustävling där fossilt dieselbränsle ersätts med biobränsle och därmed minskar utsläppen från kollektivtrafiksystemet. Avsikten är att fortsätta miljöbonustävlingen tills hela bussflottan har blivit utsläppsfri.
  - HRT uppdaterar informationssystemen och applikationerna för kollektivtrafikens reseinformation för att bättre än tidigare erbjuda information i realtid om tidtabeller, rutter och avvikelser. Mobil- och webbtjänsternas användarvänlighet och tillförlitlighet förbättras. Dessutom utvecklas distributionen av passagerarinformation på ett mångsidigt sätt i olika kanaler. Som en del av projektet METKA som syftar till att öka metrons kapacitet förnyas metrostationernas system och tågens informationssystem vid anskaffning av nya metrotåg.
  - HRT satsar på kundorienterad marknadsföring av kollektivtrafiken för att öka passagerarantalet, till exempel digital marknadsföring för utvalda målgrupper.
16. Staten sammanställer riktlinjer för persontågtrafikens framtid. Som en del av helheten granskas i samarbete med kommunerna möjligheterna att utöka närtågstrafiken i Helsingforsregionen. Särskild uppmärksamhet fästs vid fördelningen av utbudet enligt behov. Samfinansiering är utgångspunkten för planeringen, utvecklingen och genomförandet av den regionala tågtrafiken.

### **Främjande av smidiga transportkedjor och ändringar i den tunga trafikens drivkraft**

## Rastplatser för tung trafik och distributionsinfrastruktur för alternativa drivkrafter

17. Staten och kommunerna främjar genomförandet av rastplatser för den tunga trafiken för näringslivets transportbehov. På rastplatserna möjliggörs distribution av alternativa drivkrafter.
18. För att uppfylla målen i AFIR-förordningen om distributionsinfrastrukturen för alternativa bränslen ska regionen före 2025 ha minst två områden för behovet av laddningsstationer för tung materiel och före 2030 ett område för behovet av en tankstation för väte. Dessutom säkerställer kommunerna att det i regionen finns minst två områden för distribution av kondenserad metan. I fråga om eldistributionsnätets kapacitet beaktas målen för laddningsstationernas uteffekt enligt AFIR-förordningen i de områden som anvisas för tung trafik.
19. Staten utvidgar kunskapsunderlaget om behoven av att utveckla rastplatserna för den tunga trafiken i samarbete med olika aktörer. I regionens trafiksystemarbete främjar kommunerna och staten aktivt utvecklingen av rastplatserna genom att undanröja hinder för genomförandet av dem. Staten förbereder sig på att reservera finansiering för förverkligandet av rastplatser i regionen när planerna och vägplanerna som möjliggör rastplatser är klara.
20. Vägplanen för byggande av en rastplats för tung trafik i anslutning till den planskilda anslutningen på riksväg 3 och landsväg 132 i Vanda och Nurmijärvi färdigställs i slutet av 2024. Den preliminära kostnadskalkylen för rastplatsen är cirka 15 miljoner euro. Vanda stad och Nurmijärvi kommun planlägger området. Statens och kommunernas mål är att projektet ska vara redo för genomförande 2027. Nurmijärvi kommun ser till att affärsverket Nurmijärven Vesi anvisar en anslutning till sitt nätverk, varifrån man på projektets bekostnad bygger en vattenförsörjningslinje till rastplatsen.
21. Kommunerna säkerställer genom planläggning och markförvärv under 2024–2027 att det utöver den planerade rastplatsen i anslutning till den planskilda anslutningen på riksväg 3 och landsväg 132 finns två andra nya områden reserverade för rastplatser för tung trafik. Dessa två nya områden ligger i närheten av regionens centrala infartsleder, lämpar sig för parkering nattetid och är tillräckligt omfattande. Dessutom anvisar kommunerna områden som lämpar sig för kortvarig parkering nära betydande logistikknutpunkter. Kommunerna och staten ser till att befintliga rastplatser utvecklas. Staten ansvarar för utarbetandet av de vägplaner som de nya rastplatserna förutsätter.
22. Kommunerna och staten främjar elektrifieringen av trafiken och användningen av alternativa drivkrafter. Staten utarbetar ett nationellt program för distributionsinfrastruktur och främjar informationsutbytet mellan kommunerna om utvecklingen av distributionsinfrastrukturen till exempel i ett projekt som MBT-nätverket inledde 2024.
23. Kommunerna utvecklar destinationsladdningen på de parkeringsplatser som de förfogar över, såsom i anslutning till motionsplatser och pendlarparkeringar. Kommunerna utvecklar förutsättningarna för gatuladdning enligt efterfrågan. Laddningsinfrastrukturen för elbilar utvecklas också på parkeringsområden och parkeringsanläggningar. Med tanke på att fjärrbusstrafiken genomför drivkraftsändringar utreder kommunerna möjligheterna att utveckla laddningsinfrastrukturen i multimodala passagerarterminaler som möjliggör olika trafikformer. Helsingfors stad stöder övergången till förnybara energikällor i hamnarna genom sin ägarpolitik och ser till att fartygen i Helsingfors hamnar i enlighet med AFIR-förordningen har tillgång till elnätet i land senast från och med slutet av 2029. Helsingfors stad bedömer förutsättningarna för och behovet av att i sina hamnar erbjuda fartygsbränslen som utvecklas.

## Digitalisering av trafiken

24. Kommunerna förbinder sig att samarbeta med statens trafikförvaltning och andra MBT-regioner för att utveckla interoperabla koncept och lösningar för att administrera och dela digital trafikinformation. I samarbetet fastställs de väsentliga trafikuppgifterna och en plan utarbetas för hur informationen ska samlas in och delas i den nationella kontaktpunkten. Planen ska säkerställa att de koncept, insamlingsätt och informationssystem som används är kompatibla samt att standarder som följer regleringen inom branschen används. Staten möjliggör ett öppet samarbetsforum genom vilket man strävar efter att koppla aktörerna inom kommunsektorn närmare till utvecklingen av trafikens digitala verksamhetsmiljö. I samarbetet utnyttjas utredningar som redan gjorts i MBT-regionerna.
25. Kommunerna skickar in redan insamlad trafikinformation om gatunäten till den nationella kontaktpunkten i den standardform som regleringen inom branschen förutsätter.
26. HRT och kommunerna genomför regionens färdplan för automatisering av transporter och främjar utnyttjandet av ny teknik för att effektivisera trafiksystemet. Staten utvecklar lagstiftningen för att möjliggöra framtida automatiseringsapplikationer för permanent bruk.
27. Kommunerna främjar beaktandet av de nya trafik- och transportsätt som digitaliseringen och automatiseringen möjliggör i planläggningen, trafikplaneringen och planeringen av gatuutrymmen. Staten producerar information om beaktandet av de nya mobilitets- och transportsätt som digitaliseringen och automatiseringen möjliggör i planeringen av gatuutrymmen i samband med beredningen av lagen om samhällsbyggande.

#### **Projekt för förbättring och planering av trafikledsnätet**

28. Staten anvisar sammanlagt 17,8 miljoner euro 2025–2028 för små samfinansierade förbättringsprojekt inom statens trafikledsnät i KUUMA-regionen. Projekten ska inledas före utgången av 2028 och genomförandet av dem kan fortsätta till 2029. Med dessa samfinansierade projekt främjas trafiksäkerheten, hållbar rörlighet och samhällsstrukturen samt andra mål i MBT-avtalet. Finansiering kan riktas till planering och genomförande av investeringar i förbättring av statens landsvägar och järnvägar samt till planering och genomförande av pendlarparkeringar i anslutning till statens trafikleder. Kommunernas finansieringsandelar kan också användas för de gatuarrangemang som genomförandet av statens trafikledsprojekt förutsätter. Projekthelheten finansieras av staten och kommunerna med kostnadsfördelningen 50/50. I det kontinuerliga trafiksystemarbetet kommer man i samarbete mellan kommunerna i KUUMA-regionen, Trafikledsverket och NTM-centralen överens om vilka projekt som ska främjas som en del av genomförandet av MBT-avtalet.
29. Staten anvisar sammanlagt 2 miljoner euro för gemensamma planeringsobjekt i statens trafikledsnät i KUUMA-regionen. Planeringshelheten finansieras genom en kostnadsfördelning som avtalas separat mellan staten och KUUMA-kommunerna. Planeringsprojekten avtalas i det kontinuerliga trafiksystemarbetet i samarbete mellan kommunerna i Helsingforsregionen, Trafikledsverket och NTM-centralen som en del av genomförandet av MBT-avtalet. Planeringsprojekten kan vara bland annat riksväg 25 Kapuli planskilda anslutning i Mäntsälä och Mellersta Nylands norra logistikförbindelse Träskända–Nurmijärvi. Staten har utarbetat en vägplan för förbättring av stamväg 50 (Ring III) vid Masaby och Majvik i Kyrkslätt. Som en del av möjligheterna att utöka närtågstrafiken i Helsingforsregionen kan man utreda möjligheterna och förutsättningarna att inleda trafik mellan Kervo och Nickby i Sibbo. Utifrån resultaten av utredningarna bedöms förutsättningarna för att inleda utarbetandet av järnvägsplanen.

#### **Utveckling av trafikledsnätet**

#### **Ändring av vägnars trafikmiljö för att förtäta markanvändningen**

30. Staten utreder i samarbete med kommunerna i huvudstadsregionen vilken roll och riksomfattande betydelse huvudlederna i huvudstadsregionen har under 2025. I samband med utredningen bildar staten en ståndpunkt om vilka vägvägsnitt som behöver förbli statliga landsvägar även när markanvändningen blir förtätas och för vilka vägvägsnitt man kan bedöma administrativa ändringar eller andra åtgärder med vilka trafikmiljön vid infartslederna till Helsingfors kan ändras så att den möjliggör en tätare samhällsstruktur.

När utredningen är klar kan kommunerna och staten tillsammans diskutera administrativa förändringar av enskilda trafikleder och andra möjligheter att ändra trafikmiljön så att den stöder lägre körhastigheter och en tätare samhällsstruktur.

#### **Utveckling av Rv 4 Lahtisleden**

31. I Lahtisledens (rv 4) transportkorridor finns två projekthelheter: 1) Utveckling av den planskilda anslutningen på Ring I–Ring III och Luftbron (rv 4) 2) Helsingfors stads planerade snabbspårväg Vik–Malm och tillhörande åtgärder på rv 4 Forsbyvägen–Ring I, Forsby spårvägsdepå samt en betydande ökning av markanvändningen i området.

Hastighetsbegränsningen 80 km/h har för närvarande godkänts som planeringsgrund för genomförandet av åtgärderna på sträckan rv 4 Forsbyvägen–Ring I för snabbspårvägen Vik–Malm. I samband med planläggningen utreder Helsingfors stad förutsättningarna för utveckling av markanvändningen i området kring Lahtisleden innanför Ring I. Utgångspunkten för utredningarna är förhandsutredningen om utvecklingen av Lahtisleden (rv 4) på sträckan Forsbyvägen–Ring I samt de faktorer som identifierats i den och som ska beaktas i den fortsatta planeringen, inklusive en nätverksgranskning i anslutning till en eventuell lägre hastighetsbegränsning och den markanvändning som den möjliggör. Fortsatta diskussioner förs mellan Helsingfors stad och staten utifrån den utredning (åtgärd 30) som ska färdigställas 2025 när den är klar.

32. Staten utvecklar tillsammans med Helsingfors stad Lahtisleden (rv 4) på sträckan Ring I–Ring III och Luftbrons planskilda anslutning i enlighet med vägplanen. Den totala kostnadskalkylen för åtgärderna på riksväg 4 är 138,1 miljoner euro (MAKU 2020=100, 145). Statens andel av dessa kostnader är högst 64 miljoner euro och Helsingfors stads andel är högst 74,1 miljoner euro. Kostnadsfördelningen motsvarar den indexförhöjda kostnadsfördelning som presenteras i vägplanen. Parterna upprättar ett separat verkställighetsavtal för projektet. Man strävar efter att inleda projektet före 2026. Dessutom genomför Helsingfors stad utvecklingsåtgärder för gatunätet i anslutning till projektet.

#### **Lv 101 Ring I Maarinsolmu planskilda anslutning (Esbo)**

33. Staten inleder förbättring av Ring I (lv 101) vid Maarinsolmu i Esbo. Kostnadskalkylen för projektet är cirka 59,1 miljoner euro (MAKU-index 145, 2020=100), varav statens andel är högst 33,7 miljoner euro och Esbo stads andel är högst 25,4 miljoner euro. Parterna upprättar ett separat verkställighetsavtal för projektet. Projektet kan inledas 2025.

#### **Björkholmens planskilda anslutning på Västerleden (Helsingfors)**

34. Staten förbereder sig på att genomföra Björkholmens planskilda anslutning på stamväg 51 Västerleden. Projektet betjänar markanvändningen i Helsingfors och kostnadskalkylen är cirka 52 miljoner euro (MAKU-index 145, 2020=100).

Beslut om den statliga finansiering som byggandet av Björkholmens planskilda anslutning förutsätter kan fattas när tidtabellen för utvecklingen av markanvändningen i området är klar och när projektets planeringsberedskap gör det möjligt att genomföra projektet, tidigast i slutet av 2025. Den statliga finansieringen av projektet uppgår till högst 14,3 miljoner euro och Helsingfors stad ansvarar för resten. Separata planerings- och verkställighetsavtal mellan parterna upprättas för projektet.

Om projektet inte är redo för genomförande före utgången av mars 2026, riktas 14,3 miljoner euro till åtgärd 10 för åren 2026–2028. Beslutet avtalas mellan staten och Helsingfors stad.

### **Kustbansbanan (Grankulla)**

35. Tillsammans med staten (Trafikledsverket) genomför Grankulla den del av Kustbansbanan som ligger inom Grankulla stads område så att rutten fortsätter oavbrutet i Esbo stad och bildar en enhetlig kvalitetskorridor för cykling i stadsregionen. Staten anvisar högst 2,6 miljoner euro till Grankulla stad för genomförandet av banan. Kostnadskalkylen för den del av banan som ligger i Grankulla stad är 6 miljoner euro. Kustbansbanan genomförs parallellt med Esbo stadsbaneprojekt under 2024–2027.

### **Planering av depåhelhet för närtågstrafiken**

36. Kommunerna säkerställer utvecklingen av den riksomfattande trafiken och närtågstrafiken genom att förverkliga tre nya depåer för närtågstrafiken utifrån tågtrafikens behov. Pääkaupunkiseudun Junakalustoyhtiö Oy ansvarar för genomförandet av depåerna. De nya depåerna byggs på Stambanan i Kervo, på Kustbanan i Esbo eller Kyrkslätt samt utifrån depåutredningen för närtågstrafiken på Ringbanan i Petas eller Käinby.
37. I budgeten för 2021 fick Traficom fullmakt att förbinda sig att planera depåerna i närtågstrafikområdet så att bidragsraterna sammanlagt uppgår till högst 3 000 000 euro och högst 30 procent av planeringskostnaderna. Cirka 2 973 000 euro återstår av finansieringen. Staten förbinder sig att vid behov ombudgetera finansieringen som löper ut 2024–2027. Bidraget riktas till kommunerna.
38. Esbo stad och Kyrkslätt kommun utarbetade en utredning om alternativa placeringsorter för depåerna för närtågstrafiken på Kustbanan under 2024. På basis av utredningen inleder kommunerna planläggningen av vardera depån för senast under 2025 i sina egna områden. Målet är att de planer som möjliggör genomförandet av depån framskrider så att man före utgången av 2027 kan besluta om var depån ska genomföras utifrån en trafikmässig granskning, funktionalitet och kostnadskalkyler.

Som en del av främjandet av tillväxt utreder staten, Esbo stad och Kyrkslätt kommun tillsammans under 2025 förutsättningarna för att sälja statligt ägda fastigheter i närheten av Kustbanan i Esbo och Kyrkslätt till Esbo stad och Kyrkslätt kommun. Objekt som granskas kan vara till exempel fastigheter i Alberga, Stadsberget och Esbo centrum i Esbo samt fastigheter i närheten av stationsområdet, i centrum och i Masaby i Kyrkslätt. Målet är att göra det möjligt att utveckla markanvändningen i kommunerna i fråga i enlighet med kommunernas mål i en

situation där en depå för närtågstrafiken som är väsentlig för utvecklingen av regionens trafiksystem ligger inom kommunernas område. En depå för närtågstrafiken gör det möjligt att utöka tågtrafiken i framtiden.

För statens del deltar FM och vid behov andra aktörer såsom Senatfastigheter i utredningen av fastighetsförsäljningen. Ett villkor för försäljning av fastigheter till Esbo eller Kyrkslätt är att beslut har fattats om placeringen av depån för närtågstrafiken.

39. På uppdrag av kommunerna inleder Pääkaupunkiseudun Junakalustoyhtiö Oy projektplaneringen för depån i Jäspilä i Kervo.
40. Vanda stad inleder planläggningen av depån för närtågstrafiken på Ringbanan. På Vanda stads initiativ inleder Pääkaupunkiseudun Junakalustoyhtiö Oy ett förfarande för miljökonsekvensbedömning för Ringbanans depå.
41. En stor del av statens markegendom i Helsingfors ligger på Ilmala bangårdsområde. Om utrymmesbehoven för trafiken och banhållningen i området kunde flyttas någon annanstans och göras tätare, skulle det vara möjligt att i området utveckla en regionalt betydande mängd bostadsbyggande som grundar sig på tät markanvändning och som ligger centralt i regionen och förenhetligar stadsstrukturen.

Staten och Helsingfors stad gör tillsammans en utredning där man undersöker förutsättningarna för förändringar i markanvändningen i Ilmalaområdet. Målet är att kartlägga förutsättningarna och skapa en vision för förändringarna på olika sikt med beaktande av eventuella nya trafikmässigt användbara och ekonomiskt förnuftiga placeringssorter för funktioner som är kritiska med tanke på det regionala och riksomfattande trafiksystemet eller alternativa sätt att ordna dem tätare i Ilmalaområdet. Utgångspunkten är att i samarbete mellan staten och Helsingfors stad utveckla markanvändningen i området på lång sikt så att ömsesidig nytta kan identifieras.

Helsingfors stad står för kostnaderna för utredningen. För statens del deltar FM, MM, KM och Trafikledsverket samt vid behov andra aktörer såsom Senatfastigheter i utredningen.

Målet är att utredningen ska bli klar under 2025. Utifrån utredningen fattas beslut om eventuella fortsatta åtgärder våren 2026, såsom att söka nya placeringssorter för funktioner och att planläggningen av delområden i Ilmala som redan nu är utvecklingsdugliga och som är fria från kritiska funktioner framskrider, och om eventuella marköverlåtelse i dessa delområden. Staten har inte anvisat finansiering för att genomföra eventuella fortsatta åtgärder 2024–2027 med undantag av fortsatta utredningar. De fortsatta utredningarna planeras så att resultaten av dem är tillgängliga som en del av följande MBT-plan så att kommunerna och staten kan komma överens om verkställandet av dem i följande MBT-avtal eller i något annat sammanhang.

I planeringen av lösningar som ersätter eller förtätar funktionerna i Ilmala ska man beakta utvecklingsutsikterna för järnvägstrafiken på riksnivå och i Helsingforsregionen samt behoven av depåfunktioner och deras placering på platser som är logistiskt och funktionellt godtagbara. Förutsättningarna för depå- och banhållningsfunktioner på åtminstone nuvarande nivå tryggas i Ilmala tills ersättande användbara och ekonomiskt förnuftiga lösningar är färdiga och i bruk. Först därefter kan staten avstå från de delområden som frigjorts från verksamheten.

## Trafik 12-planen

42. Staten utvecklar det riksomfattande trafiksystemet i enlighet med Trafik 12-planen. I utvecklingen av statens trafikledsnät beaktas bland annat kraven på europeiska transportkorridorer i enlighet med TEN-T-förordningen.
43. Prioriteringarna för Helsingfors stadsregion i utvecklingen av det riksomfattande trafiksystemet är följande:
- Investeringsprojekt 2024–2027
    - Tilläggsåtgärder för Esbo stadsbana
    - Ökning av bankapaciteten Helsingfors–Böle
    - Förbättring av rv 3 Tavastehusleden på sträckan Ring I–Gruvsta (Helsingfors)
    - Sv 50 Masabyporten (Kyrkslätt)
    - Stambanan Böle–Riihimäki, fas 3
    - Förbättring av rv 25 på sträckan Hangö–Mäntsälä
    - Staten anvisar finansiering för genomförande av tre rastplatser för tung trafik
  - Investeringsprojekt 2028–2031
    - Kervo–Nickby banförbindelse
    - Mellersta Nylands norra logistikförbindelse (Träskända och Nurmijärvi)
    - Hamntunneln och förbindelserna till den (Helsingfors)
    - Rv 25 Kapuli planskilda anslutning (Mäntsälä)
  - Investeringsprojekt 2032–2035
    - Rv 4 Ring III–Kervovägen
    - Lappböle station (Vanda)
  - Främjande av hållbar trafik och stöd till sådan
    - Staten höjer stödet till Helsingforsregionens kollektivtrafik för att möjliggöra en bättre servicenivå inom kollektivtrafiken.
    - Staten genomför för sin del de delar av det regionala huvudnätet för cykling som saknas samt säkerställer en god kvalitetsnivå och vinterunderhåll före 2031. Av finansieringsbehovet för genomförandet av huvudnätet för cykling riktas 30 miljoner euro till statens trafikledsnät.
    - Staten riktar särskilt stöd till genomförandet av offentliga laddningsstationer för tung trafik.
    - Staten understöder även i fortsättningen stadsspår- och stationsprojekt med en finansieringsandel på minst 30 procent (tåg- och metrostationer, utvecklingsprojekt för bannätet, snabbspårvägsprojekt, depåer för tågtrafiken, metroprojekt, pendlarparkeringar vid stationer). De objekt som nämns i MBT 2023-planens investeringsprogram är pendlarparkeringen i Hyvinge, förnyandet av den automatiska kontinuerliga tågkontrollen i metron, snabbspårvägen Hagnäs–Västra hamnen och snabbspårvägen Joker 0.
  - Bastrafikledshållning

- Staten säkerställer underhåll av vägnätet på den nivå som näringslivets verksamhetsförutsättningar kräver.
- Staten deltar även under de kommande MBT-avtalsperioderna i finansieringen av programmet för små projekt med en fördelning på 50/50.

## Boende och kvaliteten på livsmiljön

### Vision 2035+

Fram till 2035 har cirka 180 000 nya bostäder byggts i regionen, varav 95 procent ligger i regionens primära utvecklingszoner för markanvändning. Bostadsplanläggningen och bostadsproduktionen håller hög kvalitet och är kvantitativt tillräcklig samt möjliggör befolkningstillväxt i regionen.

Regionens bostadsproduktion är mångsidig vad gäller bostädernas storlek och besittningsform och det finns mångsidiga boendeanternativ för olika befolkningsgruppers behov. Regionens bostadsmarknad stöder tillgången på arbetskraft och arbetsmarknadens funktion. Man har lyckats förebygga segregation i bostadsområdena. Det mångsidiga bostadsbeståndet i bostadsområdena stärker regionens sociala hållbarhet. Det finns också tillräckligt med boendelösningar som motsvarar behoven för de mest utsatta befolkningsgrupperna och bostadslösheten har eliminerats i Helsingforsregionen.

### Utvecklingsvägar för att uppnå visionen

*En detaljplanereserv som lämpar sig för bostadsproduktion hålls på den nivå som det långvariga behovet av bostadsproduktion förutsätter och i regionen färdigställs bostäder enligt befolkningstillväxtens behov.*

*I regionen tryggas ett bostadsbestånd med mångsidig storleksfördelning och olika besittningsformer samt förutsättningar för boende till rimligt pris så att det även finns boendelösningar för utsatta personer. Det höga boendepriiset åtgärdas i första hand genom att säkerställa tillräcklig bostadsproduktion. För att säkerställa att bostadsbeståndet är mångsidigt och att bostadsmarknaden fungerar genomförs både fritt finansierad och statsstödd bostadsproduktion. Segregationen bekämpas genom att trygga ett mångsidigt utbud av bostäder i bostadsområdena och utveckla trafikförbindelserna samt genom att i planläggningen sörja för tjänsternas tillgänglighet för olika befolkningsgrupper samt för närrekreationsområdenas tillgänglighet och kvalitet.*

*Bostadslösheten minskas och förebyggs aktivt.*

### Överenskomna åtgärder:

44. Kommunerna i Helsingforsregionen ser till att detaljplanereserven som lämpar sig för bostadsproduktion motsvarar behovet av bostadsproduktion för minst fem år.
45. Det långsiktiga målet är att det i Helsingforsregionen ska färdigställas i genomsnitt 16 500 nya bostäder per år. Vid uppföljningen av målet för bostadsproduktionen beaktas faktorer som är oberoende av kommunernas verksamhet, bland annat konjunkturläget. Enligt uppskattning kommer i genomsnitt 10 000 bostäder per år att färdigställas i regionen 2024–2027.
46. Kommunerna ser med hjälp av markpolitiken och detaljplaneringen till att förutsättningarna för att inleda bostadsproduktion tryggas särskilt i de primära utvecklingszonerna för markanvändningen med beaktande av byggandets kostnadsutveckling och konkurrens. Kommunerna rapporterar om åtgärder som påskyndar inledandet av bostadsproduktionen som en del av den årliga uppföljningen av genomförandet av MBT-avtalen.
47. Staten riktar den statsunderstödda bostadsproduktionen till de primära markanvändningszonerna i MBT 2023-planen.

## Övriga statliga åtgärder som är viktiga med tanke på genomförandet av avtalet

- Lagstiftningen om områdesanvändningen revideras i enlighet med regeringsprogrammet för statsminister Petteri Orpos regering. Detta gäller områdesanvändningslagen, lagen om samhällsutveckling och lagen om samhällsbyggande.
- Programmet för att eliminera långtidsbostadslöshet utarbetas i enlighet med regeringsprogrammet för statsminister Petteri Orpos regering. Inom ramen för programmet för att eliminera långtidsbostadslöshet stöds projekt som minskar bostadslösheten och utvecklar samarbetet mellan programstäderna och välfärdsområdena.
- Energi- och klimatstrategin och den klimatpolitiska planen på medellång sikt (KAISU) uppdateras i enlighet med regeringsprogrammet.
- Den riksomfattande trafiksystemplanen bereds för åren 2025–2036.
- Marknaden för persontågtrafik på marknadsvillkor öppnas för genuin konkurrens i enlighet med statsminister Petteri Orpos regeringsprogram. Konkurrensen inom persontågtrafiken utökas genom att det görs möjligt för kommuner, samkommuner och regioner att ordna upphandlad trafik.
- Överlåtelse av statens jordegendom till städer och kommuner för utveckling utreds före utgången av 2026 i Delegationen för statens fastighetsärenden i samarbete med städerna och kommunerna.
- I den nationella restaureringsplanen som ska beredas fastställs nationella metoder för att uppnå målen i EU:s restaureringsförordning samt en tillfredsställande nivå på stadsgrönska och trädbeståndets krontäcke.
- Som en del av den avtalsenliga stadspolitiken och för att genomföra den stärks städernas roll i enlighet med Petteri Orpos regeringsprogram. Utöver MBT-avtalen samarbetar städerna Helsingfors, Esbo, Vanda, Tammerfors, Åbo och Uleåborg i en strategisk samsamarbetsallians samt med Jyväskylä, Lahtis och Kuopio genom livskraftspartnerskap. Dessutom verkställer staten tillsammans med universitetsstäder, universitetscentra och städer i huvudstadsregionen ekosystemavtal som stärker innovationsverksamheten (2021–2027). Genom åtgärderna i avtalet kan man i tillämpliga delar komplettera och stödja livskraftsmålen i stadsregionens MBT-avtal.

## Giltighet

Detta avtal är i kraft 13.12.2024–31.12.2035. Avtalet uppdateras 2027–2028 så att visionerna och utvecklingsvägarna i detta avtal granskas och preciseras i förhållande till internationella, nationella och regionala mål. Samtidigt avtalas konkreta åtgärder för åren 2028–2031 som främjar uppnåendet av visionerna. Utgångspunkten för åtgärderna inom trafiken är Trafik 12-planen för 2025–2036. Vid valet av konkreta åtgärder beaktas genomförandet av detta avtal och åtgärdernas effektivitet. Statsparternas förbindelse till avtalet fastställs genom ett principbeslut av statsrådet där riktlinjerna för statens vilja och stöd dras upp inom ramen för den offentliga ekonomiplanen och budgetarna. Statens finansieringsåtgärder förutsätter riksdagens beslut. Statens villkor för att förbinda sig till detta avtal och genomföra de finansieringsåtgärder som ingår i avtalet är att kommunerna i regionen har genomfört de åtgärder som ingår i avtalet och som kommunerna har behörighet att genomföra. För att kommunerna i regionen ska kunna förbinda sig till avtalet förutsätts på motsvarande sätt att staten har vidtagit de åtgärder som avtalats i avtalet.

## Uppföljning

Genomförandet av avtalet följs upp av ett årligt uppföljningsmöte som avtalsparternas representanter deltar i. För beredningen av mötet ansvarar MBT-avtalssekretariatet. Till de frågor som ska följas upp hör genomförandet av de mål och åtgärder som avtalats i detta avtal.

En arbetsgrupp bestående av avtalsparterna och dem som tar fram regionuppgifterna ansvarar för sammanställningen av uppföljningsmaterialet. För upprätthållande och koordinering av uppföljningsmaterialet ansvarar samkommunen Helsingforsregionens miljötjänster (HRM) som samlar in behövliga uppföljningsuppgifter av de andra avtalsparterna under styrning av MBT-avtalssekretariatet. Uppföljningsrapporten behandlas årligen på avtalsparternas gemensamma uppföljningsmöte och godkänns gemensamt. Syftet med uppföljningsmötena är att stödja genomförandet av avtalen. Avtalens effektivitet följs upp nationellt med två års mellanrum. I samband med uppföljningsmötet förbereder man sig vid behov på att justera avtalets innehåll för den återstående avtalsperioden på grund av betydande förändringar i omständigheterna.

## Underskrifter

Helsingissä x.x.2024 / Helsingfors den x x-ber 2024

### Miljöministeriet

Kai Mykkänen  
Miljö- och klimatminister

### Finansministeriet

Riikka Purra  
Finansminister

### Esbo stad

Jukka Mäkelä  
Stadsdirektör

### Grankulla stad

Christoffer Masar  
Stadsdirektör

### Hyvinge stad

Johanna Luukkonen  
Stadsdirektör

### Kervo stad

Kirsi Rontu  
Stadsdirektör

### Mäntsälä kommun

Hannu Laurila  
Kommundirektör

### Borgnäs kommun

Antti Kuusela  
Kommundirektör

### Kommunikationsministeriet

Lulu Ranne  
Kommunikations- och inrikesminister

### Arbets- och näringsministeriet

Anna-Kaisa Ikonen  
Kommun- och regionminister

### Helsingfors stad

Juhana Vartiainen  
Borgmästare

### Vanda stad

Pekka Timonen  
Stadsdirektör

### Träskända stad

Iiris Laukkanen  
Stadsdirektör

### Kyrksläotts kommun

Virpi Sailas  
Kommundirektör

### Nurmijärvi kommun

Outi Mäkelä  
Kommundirektör

### Sibbo kommun

Mikael Grannas  
Kommundirektör

**Tusby kommun**

Kalle Ikkelä  
Borgmästare

**Vichtis kommun**

Erkki Eerola  
Kommundirektör

**Finansierings- och utvecklingscentralen för boendet ARA Transport- och kommunikationsverket Traficom**

Hannu Rossilahti  
Överdirektör

Jarkko Saarimäki  
Generaldirektör

**Närings-, trafik- och miljöcentralen i Nyland Trafikledsverket**

Petri Knaapinen  
Överdirektör

Kari Wihlman  
Generaldirektör

**Samkommunen Helsingforsregionens trafik HRT**

Vesa Silfver  
Verkställande direktör