



ÁÆTLUN UM LANDNOTKUN - LOKASKÝRSLA 2308223.DOCX

Greining á finnskum MAL samningum

Skýrsla – lokadrög
Sóknaráætlunarverkefni 2022-2023

SKJALANÚMER: NÚGILDANDI ÚTGÁFA: 1.0						
1.0	27.03.2023	Til samþykktar	ÓK	JKÁ	ÓK	JKÁ
ÚTGÁFA	DAGS. ÚTG	ÚTGÁFUSTAÐA	HÖFUNDUR	RÝNIR	SAMÞYKKT	VERKKAUPI

Efnisyfirlit

1. Samantekt	1
2. Inngangur.....	4
3. MAL samningar ríkis og sveitarfélaga í Finnlandi	6
3.1 Tilurð finnsku samninganna	6
3.2 Samningsaðilar.....	8
3.3 Samningaferlið	8
3.4 Innihald samninganna	9
4. Úrdráttur úr MAL samningunum 2019 í Helsinki og Turku	11
4.1 Samningsaðilar, tilgangur og markmið samningsins	11
4.2 Sjálfbært skipulag samfélagsins og samgöngukerfi með lítilli koltvísýringslosun ...	12
4.3 Húsnæði og lífsgæði	14
4.4 Aðrar ráðstafanir stjórnvalda er varða framkvæmd samningsins	17
4.5 Upphafspunktur, gildistími og eftirfylgni.....	18
5. MAL 2023 Plan	19
6. Málaflokkarnir á Íslandi í dag	22
6.1 Áskoranir í málaflokkunum á Íslandi í dag.....	22
6.2 Helstu stefnur í málaflokkunum á Íslandi.....	22
6.3 Landnotkun.....	23
6.4 Húsnæðismál	24
6.5 Samgöngumál	25
7. Möguleg svæðisafmörkun MAL samninga á Íslandi.....	26
8. Umfjöllun og niðurstöður	29
9. Heimildaskrá	31
Viðauki A - MAL samningarnir 2019 í Helsinki og Turku – nánari úrdráttur aðgerðanna A-1	
Viðauki B - MAL samningar í Helsinki og Turku (á sænsku)	B-7
Viðauki C - MAL samningar í Helsinki og Turku (íslensk þýðing).....	C-8
Viðauki D - Kynning Jarmo Linden frá ARA	D-1

1. Samantekt og niðurstöður

Skýrsla þessi er afrakstur vinnslu verkefnisins „Áætlun um landnotkun, húsnæði og samgöngu“ eins og það er skilgreint sem áhersluverkefni Höfuðborgarsvæðisins í sóknaráætlun landshluta. **Markmið verkefnisins er að kanna kosti þess að ríki og sveitarfélög á höfuðborgarsvæðinu komist að samkomulagi um heildstæða framtíðarsýn í málaflokkum landnotkunar, húsnæðis og samgangna, að finnskri fyrirmynd.** SSH myndaði starfshóp til að vinna verkefnið.

Í verkefnislýsingunni segir: *Verkefnið talar við sáttmála núverandi ríkisstjórnar um samstarf þar sem segir um húsnæðismál: Áætlanir í samgöngumálum, húsnæðismálum og skipulagsmálum verða samþættar og lagðar fram samhliða og þannig tryggt að samgöngur séu í þágu byggðar og loftslags til að uppfylla ferðapörf og skapa sjálfbær hverfi og sjálfbærar byggðir.*

MAL samningar

Tilgangur finnskra MAL samninga er að bæta samstarf milli sveitarfélaga í þéttbýli annars vegar og á milli sveitarfélaga og ríkis hins vegar varðandi samræmingu skipulags landnotkunar, húsnæðismála og samgangna. Meginmarkmiðið er að bæta virkni og samkeppnishæfni þéttbýlissvæða og tryggja jafnvægi í uppbyggingu sveitarfélaga. Meðal þeirra atriða sem tilgreind eru í samningum eru markmið um landnýtingu og húsnæðisuppbyggingu yfir samningstímabil og helstu þróunarverkefni er varða samgöngukerfið samhliða. Í samningunum eru tilteknar ákveðnar aðgerðir í málaflokkunum þremur, bæði almennar aðgerðir og ákveðnar framkvæmdir, þær tímasettar og kostnaðarmetnar eða kostnaðarskipting milli ríkis og sveitarfélaga sett fram. Við gerð samninganna hafa sameiginlegar samningaviðræður og fjárhagslegir hvatar verið lykilatriði fyrir ríkið til að færa umræðuna frá sérhagsmunum einstakra sveitarfélaga yfir í að efla sameiginlega hagsmuni og sjálfbæra þróun.

Samtals hafa verið gerðir samningar fyrir sjö þéttbýlissvæði í Finnlandi. Þeir byrjuðu upphaflega á Helsinki svæðinu en í dag eru þeir gerðir á öllum þéttbýlissvæðum með fleiri en 100.000 íbúa. Samningarnir eru til 12 ára en eru endurskoðaðir á 4 ára fresti. Í Finnlandi falla málaflokkarnir landnotkun og húsnæðismál undir umhverfisráðuneytið og setur ráðuneytið saman samningshóp fyrir MAL samningagerð og stýrir jafnframt samningaferlinu og viðuræðunum.

Í MAL samningunum frá 2019 fyrir Helsinki og Turku eru tilgreind eftirfarandi markmið:

- Sjálfbært skipulag samfélagsins með lítilli koltvísýringslosun.
- Að stuðla að snurðulausum hversdegi, virkum vinnumarkaði og þróttmiklu atvinnulífi.
- Vinna gegn aðskilnaði og húsnæðisskortri, auka fjölbreytileika íbúðabyggðar og bjóða fjölbreytt eignarhald íbúðarhúsnæðis.

Samgöngusáttmáli og rammamningur um húsnæðisuppbyggingu

Á Íslandi hafa verið unnir samningar sem varða samgöngu og húsnæðismál. Árið 2019 var skrifað undir samgöngusáttmála ríkis og sex sveitarfélaga fyrir höfuðborgarsvæðið um uppbyggingu samgönguinnviða til ársins 2034 og á árinu 2022 gerðu innviðaráðherra og Samband íslenskra sveitarfélaga rammamning um uppbyggingu 35 þús. íbúða á 10 árum. Á grundvelli rammamningsins var í janúar 2023 gerður 10 ára samningur milli ríkis og

Reykjavíkurborgar um uppbyggingu íbúðarhúsnæðis og er nú unnið að gerð samninga við önnur sveitarfélög. Er markmið þeirra samninga að tryggja næga og stöðuga uppbyggingu íbúða til samræmis við þörf, þar með talið íbúða þar sem húsnæðiskostnaður er viðráðanlegur. Að auki er ávallt í gildi svæðisskipulag höfuðborgarsvæðisins sem markar heildstæða stefnu fyrir þróun svæðisins til framtíðar. Hinir finnsku MAL samningarnir taka bæði til uppbyggingar húsnæðis og samgönguinnviða og ná því að miklu leyti yfir það sem fjallað er um í samgöngusáttmála höfuðborgarsvæðisins og einstökum samningum við sveitarfélög á Íslandi um húsnæðisuppbyggingu. Munurinn felst í því að MAL samningar samþætta þróun byggðar og uppbyggingu samgangna undir formerkjum sameiginlegrar sýnar samningsaðila um jafnvægi í húsnæðisuppbyggingu, gæði byggðar, samkeppnishæfni, lýðheilsu og samdrátt í losun gróðurhúsalofttegunda.

Tækifæri MAL samninga á Íslandi

Finnskir MAL samningar gætu nýst sem fordæmi fyrir þróun málaflokkanna skipulag, húsnæði og samgöngur á höfuðborgarsvæðinu en grundvöllur þeirra eru sameiginlegur skilningur ríkis og sveitarfélaga um sjálfbæra þróun byggðar, uppbyggingu íbúðarhúsnæðis, innviðakostnað og samhengið þar á milli. Samningarnir geta einnig nýst sem framfylgdartæki, þ.e. leið fyrir sveitarfélög og ríki til að aðgerðabinda þær mörgu stefnur og áætlanir sem til eru til staðar í málaflokkunum þremur.

Samgöngusáttmáli fyrir höfuðborgarsvæðið og rammasamkomulag ríkis og sveitarfélaga um húsnæðisuppbyggingu hafa skapað grundvöll fyrir sameiginlega sýn hagaðila í málaflokkum sem eru mikilvægir fyrir velferð og efnahagslegan stöðugleika.

Frekari samþættingu áætlana, þ.á.m. gerð húsnæðisstefnu fyrir Ísland, endurskoðaðrar Landsskipulagsstefnu, Byggðaáætlunar, Samgönguáætlunar og samninga sveitarfélaga um húsnæðisuppbyggingu, mætti koma í framkvæmd undir formerkjum MAL samninga milli ríkis og sveitarfélaga á höfuðborgarsvæðinu.

Niðurstöður

Starfshópurinn leggur til að unnið verði áfram að því að skoða hið finnska MAL samninga fyrirkomulag og meta hvort að slíkir samningar væru fýsilegir á Íslandi.

Markmið slíkrar vinnu gæti verið að takast á við helstu áskoranir sem ríki og sveitarfélög standa frammi fyrir í málaflokkunum skipulag, húsnæði og samgöngur og að samningsaðilar vinni sameiginlega að markmiðum um samdrátt í losun gróðurhúsalofttegunda, að auka fjölbreytta húsnæðisuppbyggingu, draga úr umferð, auka hlutdeild almenningssamgangna og virkra ferðamáta, styðja við sjálfbært skipulag byggðar og gæði byggðar og styrkja samkeppnishæfni gagnvart útlöndum.

Fyrir eru til staðar samgöngusáttmáli fyrir höfuðborgarsvæðið og rammasamningar um húsnæðisuppbyggingu sem hafa leitt til gerðar húsnæðissáttmála milli ríkis og Reykjavíkurborgar og samningsviðræður við önnur sveitarfélög standa yfir. Slíkir samningar gætu þróast yfir í MAL samninga þar sem tekið er heildstætt á áskorunum sem varða skipulag, húsnæði og samgöngur. Slík vinna myndi þó hvorki hafa áhrif á núverandi vinnu við uppfærslu samgöngusáttmálans né samningagerð milli sveitarfélaga og ríkis um uppbyggingu íbúða á grundvelli rammasamnings. Fremur yrði horft til þess að fyrirkomulag MAL samninga gæti tekið við þegar samgöngusáttmáli og samningar um íbúðaupbyggingu renna sitt skeið.

Starfshópurinn ræddi mögulega landfræðilega afmörkun slíkra samninga á Íslandi og taldi fýsilegast að byrja skoðun fyrir höfuðborgarsvæðið, þar sem fyrir liggur samþykkt svæðisskipulag, samgöngusáttmáli og reynsla af samningaviðræðum í fyrrnefndum málaflokkum. Reynsla frá Finnlandi sýnir að traust og samstarfsvilji sveitarfélaga þarf að liggja fyrir til grundvallar MAL samningaviðræðna.

Meðal annarra tengdra atriða sem rædd voru í starfshópnum var að hagaðilar myndu ræða um að formgera reglulega greiningu á stöðu verktakamarkaðarins, t.d. með stofnun sérstaks hóps, til að greina stöðu mannaflí og búnaðar fyrir þau verkefni sem tengjast mannvirkjagerð vegna samninganna.

Tillaga að næstu skrefum

1. Starfshópur mælir með að fyrirkomulag MAL samninga verði kynnt fyrir fulltrúum ríkis og sveitarfélaga á höfuðborgarsvæðinu haustið/veturinn 2023.
2. Séu hagaðilar sammála um áframhaldandi samstarf verði skrifað undir viljayfirlýsingu um nánari greiningu, kortlagningu áskorana og tækifæra og mat á fýsileika þess að taka upp MAL samninga fyrirkomulag á Íslandi, sem yrði unnin í samráð við fleiri hagaðila.
3. Verði ákveðið á grundvelli viljayfirlýsingarinnar að fýsilegt sé að láta reyna á gerð MAL samninga leggur starfshópur til að skipaður verði samningahópur fulltrúa samningsaðila sem hefji vinnu við undirbúning aðferðarfræði við gerð MAL samninga (sbr. MAL plan í Finnlandi).

2. Inngangur

Skýrsla þessi er afrakstur vinnslu verkefnisins „Áætlun um landnotkun, húsnæði og samgöngur“ “eins og það er skilgreint sem áhersluverkefni Höfuðborgarsvæðisins í sóknaráætlun landshluta (tillögur sendar stýrihópi Stjórnarráðsins um byggðamál, jan. 2022). Þar kemur fram að **markmið verkefnisins er að skoða að gera samkomulag milli ríkis (ríkisstofnana) og sveitarfélaga á höfuðborgarsvæðinu um framtíðarsýn í málaflokkum landnotkunar, húsnæðis og samgangna, að finnskri fyrirmynd.** Einnig, að lokaafurð verði skýrsla um niðurstöður verkefnisins ásamt næstu skrefum þar sem gert er ráð fyrir áframhaldandi vinnu undir hatti sóknaráætlunar.

Forsendur verkefnisins úr Sóknaráætlun höfuðborgarsvæðisins – áhersluverkefni¹:

Heiti verkefnis: Áætlun um landnotkun, húsnæði og samgöngur. **Númer verkefnis:** 013

Markmið: Skoðað verði að gera samkomulag milli ríkis (ríkisstofnana) og sveitarfélaga á höfuðborgarsvæðinu um framtíðarsýn í málaflokkum landnotkunar, húsnæðis og samgangna, að finnskri fyrirmynd.

Stutt verkefnalýsing: Fyrirmynd er svokallaðir MBT samningar milli finnska ríkisins og mismunandi landshluta í Finnlandi, sem samþætta landnotkun, húsnæði og samgöngur. Byggjast slíkir samningar á sameiginlegri framtíðarsýn hagaðila um sjálfbæra þróun svæðanna í ofangreindum málaflokkum.

Samningar gera einnig grein fyrir fjárfestingum í innviðum sem hagaðilar telja forsendu fyrir sjálfbærri þróun svæðanna, t.d. samgöngu- og veituinnsviði, skóla og þjónustuinnsviði, auk annarra innviði sem bæta lífsgæði og samkeppnishæfni svæðanna. Samningum er ætlað að auka samhæfingu uppbyggingu innviða og stuðla að kolefnishlutlausum landshlutum. Samningum er einnig ætla að draga úr umferð, auka uppbyggingu húsnæðis, tryggja félagslega blöndun og auka fjölbreytileika húsnæðis – í takti við fyrirhugaða íbúafjölgun.

Verkefnið talar við sáttmála núverandi ríkisstjórnar um samstarf þar sem segir um húsnæðismál: Áætlanir í samgöngumálum, húsnæðismálum og skipulagsmálum verða samþættaðar og lagðar fram samhliða og þannig tryggt að samgöngur séu í þágu byggðar og loftslags til að uppfylla ferðapörf og skapa sjálfbær hverfi og sjálfbærar byggðir (bls. 36).

Málaflokkur: Innviðaráðuneytið og/eða stofnanir ríkisins.

Samstarfsaðilar: Húsnæðis- og mannvirkjastofnun, Skipulagsstofnun.

Tengsl við sóknaráætlun: Verkefnið er hluti af framfylgd sóknaráætlunar höfuðborgarsvæðisins 2020 – 2024 og fellur undir meginflokkinn „umhverfis- og samgöngumál.“

Tengsl við heimsmarkmið Sameinuðu þjóðanna: 03 – Heilsa og vellíðan, 07 – Sjálfbær orka, 09 – Nýsköpun og uppbygging, 11 – Sjálfbærar borgir og samfélag, 12 – Ábyrg neysla og framleiðsla, 13 – Aðgerðir í loftlagsmálum

¹ ÁHERSLUVERKEFNI Höfuðborgarsvæðisins 2022 (til 2024). Tillögur sendar stýrihópi Stjórnarráðsins um byggðamál. Jan 2022.

Lokaafurð: Skýrsla um niðurstöður verkefnisins ásamt næstu skrefum þar sem gert er ráð fyrir áframhaldandi vinnu undir hatti sóknaráætlunar.

Myndaður var starfshópur til að vinna verkefnið sem samanstóð af Jóni Kjartani Ágústssyni frá Samtökum sveitarfélaga á höfuðborgarsvæðinu (SSH), Önnu Guðmundu Ingvarsdóttur frá Húsnæðis- og mannvirkjastofnun, Árna Frey Stefánssyni frá Innviðaráðuneytinu, Bryndísi Friðriksdóttur frá Vegagerðinni, Ólafi Árnasyni frá Skipulagsstofnun og Þorsteini R. Hermannssyni frá Betri samgöngum. Verkefnisstjóri var Ólöf Kristjánsdóttir frá Mannviti.

Starfshópurinn fundaði sjö sinnum og fékk til sín gesti sem héldu kynningu og tóku umræður með hópnum. Rætt var við Jarmo Linden, framkvæmdastjóra (director) hjá ARA (The Housing Finance and Development Centre of Finland), Sini Puntanen director hjá HSL (Helsinki Regional Transport Authority) og Hanna Perälä Senior Ministerial Adviser hjá finnska samgönguráðuneytinu (Ministry of Transport and Communications).

Samkvæmt heimasíðu Finnska Umhverfisstofnunar² eru samningarnir kallaðir MBT-samningar (Avtal om markanvändning, boende och trafik) sem myndi útleggjast á íslensku sem LHS samningar (landnotkun, húsnæði og samgöngur). Í Finnlandi eru þeir kallaðir MAL samningar og í þessari skýrslu verður skammstöfunin MAL notuð.

Í skýrslunni er notað hugtakið virkir samgöngumáttar sem samheiti yfir göngu, hjólreiðar og notkun hlaupahjóla, rafmagnshlaupahjóla og rafmagnshjóla.

² Ministry of the Environment.

3. MAL samningar ríkis og sveitarfélaga í Finnlandi

Í þessum kafla er samantekt á fyrirkomulagi MAL samninga í Finnlandi. Upplýsingarnar eru fengnar úr kynningum og samtölum við Jarmo Linden, Sini Puntanen og Hanna Perala, sem vinnuhópurinn fundaði með eins og kom fram í inngangi, nema annarrar heimildar sé getið.

Líkt og fram kemur í verkefnislýsingu þessa verkefnis í sóknaráætlun höfuðborgarsvæðisins (sjá kafla 1) eru gerðir samningar milli finnska ríkisins og stærstu þéttbýlissvæðanna í Finnlandi sem samþætta landnotkun, húsnæði og samgöngur.

Tilgangur samninganna er að auðvelda og styðja við samstarf milli sveitarfélaga í þéttbýli og á milli sveitarfélaga og ríkis varðandi samræmingu skipulags landnotkunar, húsnæðismála og samganga. Meginmarkmiðið er að bæta virkni og samkeppnishæfni þéttbýlissvæða og tryggja jafnvægi í uppbyggingu sveitarfélaga. Meðal þeirra atriða sem tilgreind eru í samningunum eru markmið um landnýtingu og húsnæðisframleiðslu á næstu árum og helstu þróunarverkefni er varða samgöngukerfið.³ Við gerð samninganna hafa sameiginlegar samningaviðræður og fjárhagslegir hvatar verið lykilatriði fyrir ríkið til að færa umræðuna frá sérhagsmunum einstakra sveitarfélaga, og þeirri litlu hagræðingu sem því fylgir, yfir í að efla sameiginlega hagsmuni og sjálfbæra þróun.⁴

Samtals hafa verið gerðir sjö samningar, þ.e. samningar fyrir sjö svæði. Samningarnir eru til 12 ára og eru endurskoðaðir á 4 ára fresti. Fyrstu MAL samningarnir náðu yfir Helsinki svæðið en í dag eru þeir gerðir á öllum þéttbýlissvæðum með fleiri en 100.000 íbúa, sem eru Tampere, Turku, Oulu, Jyväskylä, Kuopio og Lahti. Samtals búa á þessum svæðum 55% af íbúafjölda Finnlands.

Viðmiðið um samninga fyrir þéttbýlissvæði sem hafa 100 þús. íbúa eða fleiri tengist Evrópusambandsreglugerð um þéttbýliskjarna (e. urban nodes.). Val á svæði tengist einnig því hvaða markmiðum er vilji til að ná og hvaða málefni fólk vill fjalla um. Samningar um þéttbýlissvæðin Helsinki, Tampere, Turku og Oulu fyrir 2020–2031 voru undirritaðir árið 2020. Árið 2021 voru undirritaðir samningar um Jyväskylä, Kuopio og Lahti. Fyrri samningar tóku til áranna 2016–2019.

Í Finnlandi hefur átt sér stað mikil uppbygging húsnæðis á vegum einkageirans. Finnska húsnæðismálastofnunin ARA sér um að niðurgreiða húsnæði og hefur niðurgreitt 1/3 af öllu húsnæði í Finnlandi og veitir bæði lán og styrki. Hluti af styrkjunum eru tengdir MAL samningunum.⁵

3.1 Tilurð MAL samninga

MAL samningarnir byrjuðu sem samgöngusáttmáli og voru hluti af samgönguáætlun (e. traffic system planning (PLJ)) Helsinki svæðisins, sem tók gildi á árunum fyrir aldamót og innihélt einnig endurskoðun á landnotkun. Í eftirfylgniskýrslu árið 2007 segir: „Taka ætti tillit til tengsla milli aðgerða varðandi þróun umferðar og landnotkunar á áþreifanlegri og markvissari hátt til að setja fram markmið“. Það lagði að hluta grunninn að gerð núverandi MAL-samninga.

³ Ministry of the Environment.

⁴ Kynning Jarmo Linden, ARA.

⁵ Kynning Jarmo Linden, ARA.

Fyrsta tilraun til samkomulags sem sameinar landnotkun og húsnæðisuppbyggingu var gerð af finnska umhverfissráðuneytinu árið 2000. Viljayfirlýsing um aukningu á byggingu íbúða og framboði lands var undirrituð af sveitarfélögunum á Helsinki svæðinu og páverandi húsnæðismálaráðherra. Viljayfirlýsingin raungerðist ekki vegna þess að sveitarfélögin náðu ekki samkomulagi um hvernig uppbygging leiguíbúða á viðráðanlegu myndi dreifast á milli þeirra.⁶

Í finnska ríkisstjórnarsáttmálanum 2019 (e. Government Programme 2019)⁷ segir m.a.:

- *Við munum halda áfram þéttbýlisþróunarsamstarfi ríkisins og stórra þéttbýlissvæða með MAL samningunum um landnotkun, húsnæði og samgöngur og gera samningana meira bindandi. Við munum byggja upp kolefnishlutlaus þéttbýlissvæði, auka húsnæðisuppbyggingu og auka hlutfall sjálfbærra ferðamáta.*
- *Við munum vinna í því að berjast gegn aðskilnaði og heimilisleysi og auka fjölbreytni í íbúðasamsetningu hverfa. Ríkið mun tryggja nægilegar fjárfestingar í almenningssamgöngum og styrki til mannvirkjagerðar sveitarfélaga og ráðstafa lóðum sínum sérstaklega til að framleiða húsnæði á viðráðanlegu verði og byggja upp sjálfbært samgöngukerfi.*
- *MAL samningar munu tryggja að sveitarfélög hafi nægilegt land til að hægt sé að búa til fjölbreyttar íbúðir til lengri tíma lítið. MAL samningar munu stuðla að þéttingu byggðar (e. infill development) og umskiptum yfir í markaðsdrifnar bílastæðalausnir.*
- *Hægt er að útvíkka MAL samningana þannig að þeir nái til nýrra landssvæða og ríkið auki þátttöku sína sem því nemur. Gildistími MAL samninga verður framlengdur í 12 ár og samningunum breytt í rúllandi samninga (e. rolling agreements).*
- *Einnig er hægt að útvíkka MAL samningana til að ná til nýrra þéttbýliskjarna með meira en 100.000 íbúa.*
- *Við munum auka magn ríkisstyrks húsnæðis á viðráðanlegu verði á vegum húsnæðismálastofnunar Finnlands (ARA) sem viðbót við það framboð sem er af markaðsdrifnu húsnæði og einkahúsnæði og til að jafna sveiflur á markaðnum. Við munum auka stofnstyrki til langtíma vaxtabóta til að ná til allra svæða með MAL samningum. Upphæð styrkjanna er 10.000 evrur á íbúð á Helsinki svæðinu og 3.000–5.000 evrur á íbúð á öðrum svæðum MAL samninganna. Við munum kynna stofnstyrki með 20% bónus fyrir viðarbyggingar. Markmiðið er að auka hlutfall húsnæðis á viðráðanlegu verði á vegum ARA í að minnsta kosti 35%, þó þannig að það leiði ekki til svæða með aðeins eina tegund húsnæðiseignarhalds.*
- *MAL samningurinn fyrir Helsinki svæðið mun taka mið af vaxtaráskorunum svæðisins og fela í sér aðgerðir til að berjast gegn aðskilnaði.*
- *Við munum samþætta markmiðið um að uppræta heimilisleysi inn í MAL samninginn fyrir landið í heild og samninga þéttbýlissvæðanna.*

⁶ Kynning Jarmo Linden, ARA.

⁷ Finnish Government.

Húsnæðismálaráðherra Finnlands gaf út skýrslu um útvíkkun MAL samninga þ.a. nýjum svæðum yrði bætt við árið 2019. Gerðir voru MAL samningar fyrir 2020-2023/2031 fyrir ríkið og sveitarfélögin á Helsinki svæðinu og fyrir Tampere, Turku og Oulu svæðin.⁸

Fyrir Helsinki svæðið voru sett markmið varðandi húsnæðisuppbyggingu um að 66.000 nýjar íbúðir yrðu byggðar á árunum 2020-2023, þar af 18.200 íbúðir sem félagslegt húsnæði á vegum finnsku húsnæðismálastofnunarinnar (ARA). Það gerir 27,6% af öllum íbúðunum (4.600 íbúðir á ári).

Samningarnir innifela einnig fjárfestingar ríkisins í almenningssamgöngum og öðrum samgönguúrþótum og byggja á sameiginlegri ábyrgð um að þróa þéttbýlissvæði á sjálfbæran hátt. Markmið finnska ríkisins er að Finnland verði kolefnishlutlaust árið 2035.

3.2 Samningsaðilar

Samningsaðilar MAL samninga eru finnska ríkið, sveitarfélög á þéttbýlissvæðum sem um ræðir og eftir atvikum fleiri hlutaðeigandi.

Á Helsinki svæðinu er það 14 sveitarfélög sem koma að samkomulaginu ásamt almenningssamgöngufyrirtæki svæðisins (HSL). Á Tampere svæðinu er samtök sveitarfélaga á svæðinu einnig samningsaðili.

Frá ríkinu eru umhverfisráðuneytið, ráðuneyti samgangna og samskipta, ráðuneyti efnahags- og atvinnumála, fjármálaráðuneytið, finnska húsnæðismálastofnunin (ARA), finnska samgönguinnviðastofnunin (e. Finnish Transport Infrastructure Agency), finnska samgöngu- og samskipta stofnunin Traficom (e. Finnish Transport and Communications Agency Traficom) og miðstöð efnahags-, samgöngu- og umhverfismála á svæðinu sem um ræðir (e. Centre for Economic Development, Transport and the Environment).⁹

Í samtali starfshópsins við Jarmo Linden kom fram að þátttaka sveitarfélaga í tilheyrandi samkomulagi fari ekki einvörðungu eftir landfræðilegri legu. Lögð sé áhersla á að ná fyrst og fremst yfir starfhæft (e. functional) þéttbýli eftir því sem við á, en einnig hefur samstarfsvilji sveitarfélaga áhrif. Það geti byggst á samvinnu milli sveitarfélaganna í gegnum tíðina og vilja þeirra til að semja. Sem dæmi nefndi Linden að á milli Helsinki og Tampere er 2 klst ferðatími og þessi svæði eru með sitthvorn MAL samninginn. Milli Helsinki og Lahti er um 1 klst ferðatími með lest og þessi svæði eru einnig með sitthvorn MAL samninginn. Sveitarfélögin fjórtán í Helsinki, sem eru hluti MAL samning þessa svæðis eiga saman tvo fulltrúa í samningaviðræðunum enda ríkir traust á milli þeirra við samningagerð. Í samtölum við fulltrúa frá Finnlandi kom fram að MAL samningar hafa aukið traust á milli sveitarfélaga.

3.3 Samningaferlið

Í Finnlandi falla málaflokkar um landnotkun og húsnæðismál undir umhverfisráðuneyti og ber ráðuneytið ábyrgð á því að setja saman samningshóp fyrir MAL samningagerð og stýrir jafnframt samningaferli og -viðræðunum. Samningar eru endurskoðaðir á 4 ára fresti. Tími sem tekur að komast að samkomulagi er mismunandi, en getur tekið allt að eitt ár.

⁸ Ministry of the Environment.

⁹ Ministry of the Environment.

Ferlið hefst með gerð MAL samningaáætlunar (MAL plan, sjá einnig kafla 5) sem er unnin af sérfræðihópum í landnotkun, húsnæðismálum og samgöngumálum sem samanstanda af fulltrúum frá sveitarfélögunum, rekstraraðila almenningssamgangna og ríkinu. Í framhaldi er samningurinn unnin með þátttöku fulltrúar frá hverju sveitarfélagi.

Við vinnslu MAL samninga eru haldnir reglulegir fundir hjá fulltrúum ríkisins sem vinna að samningagerð. Fundarhöld taka mið af stöðu samningavinnu hverju sinni og geta átt sér stað vikulega, mánaðarlega eða með lengra millibili. Fjárhagsáætlunargerð og kosningar hafa til dæmis áhrif á umfang funda- og samningaviðræðna.

MAL samningur er að grunni til samningaferli og er lykilatriði hvaða sveitarfélag á viðkomandi svæði tekur að sér að vera leiðandi fyrir sveitarfélög í viðræðunum. Svæðið sjálft forgangsraðar það sem taldar eru vera mikilvægar fjárfestingar, t.d. í samgöngumálum, og ríkið svarar til um að hve miklu leyti það getur greitt fjárframlög til þeirra, og var nefnt sem dæmi 30% mótframlag í lestarsamgöngur. Á móti leggja sveitarfélög fram tillögu þess efnis um þau muni byggja mikið af félagslegu húsnæði.

Það var mat fulltrúa finnsku húsnæðismálastofnunarinnar (ARA) sem rætt var við, að fyrirbyggjandi MAL samningar hefðu verið árangursríkir. Án þeirra hefðu verkefni sem falla undir samninga orðið ómarkvissari og jafnvel ekki komist til framkvæmda. Aðspurður um lagalegt gildi samninganna kom fram að þeir væru ekki lagalega bindandi, en teldust siðferðislega bindandi og að traust ríkti milli samningsaðila um efni þeirra.

3.4 Innihald samninganna

Markmið MAL samninganna er að skapa aðstæður fyrir fjölbreytt framboð á lóðum fyrir íbúðarhúsnæði og byggingu íbúðarhúsnæðis í því skyni að mæta þörfum svæðisins auk þess að tryggja betri samhæfingu samgöngukerfisins og fjárfestinga í samgöngum og landnotkun. Samningar tilgreina hversu mikið íbúðarhúsnæði eigi að byggja í hverju sveitarfélagi og hvar skuli byggja. Er talið að samningarnir hafa stuðlað að því að meira land innan samningssvæða hafi verið skipulagt fyrir uppbyggingu en upphafleg markmið gerðu ráð fyrir, og næstum 90% af nýrri uppbyggingu hefur verið staðsett á þeim svæðum sem lögð var áhersla á að byggja upp (e. target areas).

Í samtali starfshópsins við Jarmo Linden kom fram að mikil áhersla er lögð á almenningssamgöngur í MAL samningunum, hvort sem er á Helsinki svæðinu eða öðrum svæðum.

Uppbyggingu annarra innviða á borð við skóla og leikskóla er utan gildissviðs MAL samninganna. Finnska húsnæðismálastofnunin veitir hins vegar styrki vegna aukins kostnaðar til að koma í veg fyrir tafir við uppbyggingu íbúðarhúsnæðis, eins og hreinsun mengunar í landi eða uppkaup landeiganda.

Kostnaðarþátttaka ríkisins í innviðaverkefnunum skv. MAL samningunum er að jafnaði 30% en í samtölum við hagaðila kom fram að sú tala hafi orðið til fyrir 40 árum við framkvæmd umfangsmikils lestarverkefnis á Helsinki svæðinu. Viðmiðið er hins vegar breytilegt og dæmi eru um allt að 100% kostnaðarþáttöku ríkisins í smærri þéttbýlissvæðum.

Fram kom við gerð skýrslunnar að aukinn kostnaður verkefna sé sífelld áhætta. Komi svo til að verkefni fari langt fram úr áætlun hefur það áhrif á umfang og fjölda verkefna við

endurskoðun MAL samninga. Einnig kom fram að kostnaðarþátttaka ríkisins er að jafnaði 30% að hámarki.

Markmið MAL samninganna koma að miklu leyti frá finnska ríkinu og eru þau eru endurskoðuð á fjögurra ára fresti – ekki eru mörg dæmi þess að markmið breytist mikið við endurskoðun.

Skipulagsáætlanir sveitarfélaga og umhverfismatsferill mynda grunninn í MAL samningavinnu, en MAL samningaferlið er ekki stjórnsýslulega afmarkað með sérstökum lögum eða reglugerðum og samningarnir ekki lagalega bindandi.

Tillögur að innviðaverkefnum fyrir MAL samninga geta verið mislangt á veg komin, allt frá hugmyndastigi yfir í frumhönnun og er unnið með margskonar konar upplýsingar og kostnaðaráætlanir í samningavinnunni. Hluti af MAL samningavinnu er matsferli unnið af ráðgjöfum. Ekki er um að ræða hefðbundið umhverfismatsferli en það byggir á sambærilegri aðferðafræði.

Nánar er gert grein fyrir matsferli við samningaviðræður í mynd 2, kafla 5 og á mynd 3 má sjá lista yfir efnispætti matsferlis sem er hluti MAL 2023 samningsvinnunnar fyrir Helsinki svæðið.

4. Úrdráttur úr MAL samningunum 2019 fyrri Helsinki og Turku

Í þessum kafla er úrdráttur á helstu atriðum samninga frá 2019 sem gerðir voru fyrir Helsinki og Turku, en samningarnir í heild sinni eru í viðauka með skýrslu þessari í sænskri og íslenskri þýðingu.

Helsinki er höfuðborg Finnlands og jafnframt stærsta borg landsins með yfir 650.000 íbúa árið 2019. Á öllu Helsinkisvæðinu búa um 1,3 milljónir íbúa. Stærð Helsinki er 715 km², þar af er sjór 500 km² og íbúapétteleiki árið 2019 var 3.041 íbúar/km².¹⁰

Turku er elsta og fimmta stærsta borg Finnlands, en þar bjuggu um 190.000 manns árið 2019. Borgin er í suðvesturhluta Finnlands og er miðpunktur þriðja stærsta þéttbýlissvæðis landsins, þar sem búa um 300.000 manns.¹¹

Til samanburðar búa tæp 138.000 manns í Reykjavík (1. september 2022) og íbúar höfuðborgarsvæðisins alls eru um 245.000.¹² Þéttleiki í Reykjavík er um 500 íbúar/km² en rúmlega 1.000 íbúar/km² ef aðeins er talið með flatarmál byggðra hverfa.¹³

Kaflauppbýgging samninganna beggja er svipuð og megindráttum á þessa leið:

1. Samningsaðilar, tilgangur og markmið samnings
2. Sjálfbært skipulag samfélagsins og samgöngukerfi með lítilli koltvísýringslosun
3. Húsnæði og lífsgæði
4. Aðrar ráðstafanir stjórnvalda er varða framkvæmd samningsins
5. Upphafspunktur og gildistími
6. Eftirfylgni

Með Helsinki samningnum fylgja tveir viðaukar: 1) Helstu þróunarsvæðin til landnotkunar samkvæmt MAL samningnum frá 2019. 2) Skipting markmiða varðandi byggingu og skipulag húsnæðis eftir sveitarfélögum.

4.1 Samningsaðilar, tilgangur og markmið samningsins

Í báðum samningum eru helstu samningsaðilar:

- Ríkið: Umhverfisráðuneyti (sem fer með húsnæðismál), samskiptaráðuneyti (samgönguráðuneyti), atvinnu- og efnahagsráðuneyti, fjármálaráðuneyti, samgöngustofnanir, ARA - Fjármögnunar- og þróunarmiðstöð íbúðabyggingar (finnska systurstofnun HMS).
- Sveitarfélögin á svæðinu (14 talsins í Helsinki og 13 talsins í Turku).
- Samvinnuáætlun sveitarfélaga (í Helsinki er vísað í samvinnuáætlun um samgöngur).

Samningurinn inniheldur áætlun næstu 12 ára fyrir Helsinki svæðið og vegvísi um framkvæmd slíkrar áætlunar. Útkoma og aðgerðir áætlunarinnar og vegvísinsins eru endurskoðaðar á

¹⁰ Wikipedia. Sótt í nóvember 2022 af <https://is.wikipedia.org/wiki/Helsinki>

¹¹ Wikipedia. Sótt í nóvember 2022 af <https://is.wikipedia.org/wiki/Turku>

¹² Þjóðskrá.

¹³ Wikipedia. Sótt í nóvember 2022 af <https://is.wikipedia.org/wiki/Reykjavík>

hverju kjörtímabili. Verkefnin sem tilgreind eru í samningunum eiga við um fyrstu fjögur ár samningstímans, þ.e.a.s. árin 2020-2023, nema annað sé tekið fram. Ráðstafanir fyrir árin þar á eftir verða tilgreindar í MAL samningum sem gerðir verða í framtíðinni.

Í báðum samningunum er tilgreindur sambærilegur tilgangur og markmið. Samningarnir byggjast á sameiginlegri sýn sveitarfélaganna og stjórnvalda um framtíðarþróun svæðisins. Markmið þeirra er líkt og áður segir að skapa aðstæður fyrir fjölbreytt framboð á lóðum fyrir íbúðarhúsnæði og byggingu íbúðarhúsnæðis í því skyni að mæta þörfum svæðisins auk þess að tryggja betri samhæfingu samgöngukerfisins og fjárfestinga í samgöngum og landnotkun.

Markmiðið er:

- Sjálfbært skipulag samfélagsins með lítilli koltvísýringslosun.
- Að stuðla að snurðulausum hversdegi, virkum vinnumarkaði og þróttmiklu viðskiptalífi.
- Vinna gegn aðskilnaði og húsnæðisskortri, auka fjölbreytileika íbúðabygginga og bjóða ólíkt eignarhald íbúðarhúsnæðis

4.2 Sjálfbært skipulag samfélagsins og samgöngukerfi með lítilli koltvísýringslosun

Í báðum samningum er framtíðarsýn (Vision 2030+) og þróunaráætlun í þessum kafla.

Vision 2030+

Helsinki

Skipan samfélagsins og samgöngukerfið myndar eina heild sem stuðlar að sjálfbærum vexti í héraðinu, að snurðulausum og öruggum hversdegi og tryggir samkeppnishæfa og sjálfbæra ferðamáta. Staðsetning íbúðarhúsnæðis, atvinnuhúsnæðis og þjónustu ræðst af skipulagi sem miðast við val á sjálfbærum ferðamátum.

Árið 2030 munu 85% af íbúum héraðsins búa innan svæða þar sem aðgangur er að sjálfbærum samgöngum samkvæmt MAL samningnum frá 2019 (2018: 72%). Árið 2030 verða 65% ferða um Helsinki svæðið með sjálfbærum samgöngum (2018: 57%).

Turku

Allt þéttbýli býður upp á þægileg og aðlaðandi svæði fyrir gangandi, hjólandi og almenningssamgöngur. Stöðugt er dregið úr fjölda bílferða og fjöldi ferða gangandi, hjólandi og í almenningssamgöngum eykst til muna.

Þróunaráætlun

Helsinki

Hægt er að auka hlutfall íbúðar- og atvinnuhúsnæðis á helstu svæðum sjálfbærra samgangna samkvæmt MAL samningnum frá 2019 með ítarlegu skipulagi sem sér til þess að taka frá lóðir fyrir margra hæða íbúðarhúsnæði til að stuðla að skilvirkum húsnæðismarkaði. Auka þarf landnýtingu, sér í lagi á svæðum fyrir lestarumferð og aðrar stoðleiðir almenningssamgangna.

Turku

Þéttbýli er ýtt saman m.þ.a. stýra íbúðarhúsnæði, atvinnuhúsnæði og þjónustu að svæðum gangandi, hjólandi og almenningssamgangna. Markmiðið er að auka hlutfall sjálfbærra ferðamáta m.þ.a. bæta aðstæður fyrir gangandi og hjólandi og gera úrbætur í þéttbýli.

Aðgerðir

Í samningunum eru tilgreindar aðgerðir undir hverjum efniskafla. Hér fyrir neðan hafa þær verið teknar saman í töflu, en í Viðauka A er úrdráttur úr samningunum þar sem þeim er lýst betur. Verkefnin sem tilgreind eru í töflunum hér á eftir eiga við um fyrstu fjögur ár samningstímans, þ.e.a.s. árin 2020-2023, nema annað sé tekið fram.

Tafla 1: Sjálfbært skipulag samfélagsins og samgöngukerfi með lítilli koltvísýringslosun – Helsinki – Samantekt aðgerða

	Ríki	Sveitarfélög
90% húsnæðisuppbyggingar á þróunarsvæðum		x
Tæknistyrkur til sveitarfélaganna	10 m EUR	
Ríkislandi úthlutað fyrir íbúðarhúsnæði	x	
Lestarkerfi - lestarstöðvar (skipulag & hönnun)	30% (max 3 m EUR)	70%
Lestarkerfi - ríkisleið til Espoo (framkvæmd)	50% (max 137,5 m EUR)	50%
Lestarkerfi - Tengibílastæði & aukin afköst.	x	x
Hraðsporvagnakerfi - (skipulag & framkvæmdir)	30%	70%
Almenningssamgöngur – styrkir (loftslagstengd verkefni, stafræn umbylting og bætt þjónusta)	35 m EUR	
Neðanjarðarlestarkerfi - aukin afköst og sjálfvirknivæðing	Samið um kostnaðarskiptingu (Heildarkostnaður 6 m EUR á tímabilinu)	Samið um kostnaðarskiptingu
Umferðarkerfi - park&ride, bike&ride, hljóðvarnir, umferðaröryggi og skilvirkni	50% (15 m EUR)	50%
Þjónustusvæði fyrir þungaumferð	75% (max 15 m EUR)	25%
Gangandi og hjólandi - styrkir	7 m EUR	50% mótframlag ef sótt er um styrk
Undirbún. lagasetningar um þrengslaskatt	x	
Aukin samræming mismunandi ferðamáta		x

Tafla 2: Sjálfbært skipulag samfélagsins og samgöngukerfi með lítilli koltvísýringslosun – Turku – Samantekt aðgerða

	Ríki	Sveitarfélög
--	------	--------------

Uppfærsla á skipulagslíkani		x
80% af lóðum nýtt fyrir íbúðarhúsnæði		x
Aukin þjónusta og atvinnuhúsnæði við göngu- og hjólasvæði og miðpunkta alm.samgangna		x
Áætlun t.a. ná markmiðum um sjálfbært ferðamátaval		x
Styrkir til þróunar á umhverfi f. gangandi og hjólandi	50% (5,33 m EUR)	50%
Styrkja almenningssamgöngur m.þ.a. þetta byggð í kringum biðstöðvar		x
Almenningssamgöngur - Uppbygging stoðkerfis og endurnýjun leiða. Sérakreinar lagðar.		x
Áætlun um lagningu spurvagna	30% (max 4,5 m EUR)	70%
Biðstöðvar stofnleiða byggðar og endurbætur á öðrum. Þróun upplýsingakerfis.		
Almenningssamgöngur – ríkisstyrkur	6,8 m EUR	
Almenningsamgöngur – loftslagsstyrkur (orkuskipti)	4,76 m EUR	
Almenningssamgöngur – styrkur t.a. innleiða stafræna tækni og þróa farmiða- og greiðslukerfi	7 m EUR	50% mótframlag ef sótt er um styrk
Bíla- og hjólastæði við lestar- og strætisvagnstöðvar		
Styrkir fyrir skilvirk umbótaverkefni fyrir samgöngukerfið, sér í lagi fyrir almenningssamgöngur, gangandi, hjólreiðar og umferðaröryggi	6,6 m EUR	50% (skilyrði að sveitarfélögin leggi fram samsvarandi upphæð)
Ýmis verkefni t.a. þróa rekstrarsamhæfi mismunandi ferðamáta, upplýsingakerfi, farmiðakerfi, stafræna gagnagrunna fyrir umferð og færð í rauntíma, snjallumferð, snjallstýringu umferðarljósa (forgang fyrir almenningssamgöngur ofl.).		x
Ýmis verkefni t.a. styrkja orkuskipti, með stefnu um bílastæðamál, me innkaupum, með stækkun hleðslunets		x
Þróa leiðir t.a. skipuleggja vörudreifingu í miðborginni		x

4.3 Húsnæði og lífsgæði

Vision 2030+

Helsinki

Áætlað er að árið 2030 verði lokið við að byggja u.þ.b. 200.000 ný heimili og 90% af þeim verði á aðalþróunarsvæðum fyrir landnotkun. Skipulag íbúðarhúsnæðis er hæfismiðað og tryggir að hægt sé að byggja fjölbreyttar gerðir miðað við stærð og eignarhald í takt við íbúafjölgun á svæðinu. Berskjaldaðir hópar hafa fullnægjandi aðgengi að hentugum húsnæðislausnum og enginn húsnæðisskortur ríkir á Helsinki-svæðinu. Mannvirkjagerð úr timbri eykst bæði hvað húsnæði og önnur mannvirki varðar.

Turku

Ekkert húsnæðisleysi ríkir í Turku-héraði. Í kringum 40.000 ný heimili hafa verið reist í héraðinu. Hlutdeild framkvæmda við ARA-íbúðarhúsnæði á hóflegu verði hefur verið aukin.

Þróunaráætlun

Helsinki

Tryggja skal fjölbreytta dreifingu á stóru íbúðarhúsnæði af ólíkum toga og eignarhaldi, auk þess að skapa aðstæður til að íbúum standi til boða húsnæði á hóflegu verði, þar með talið berskjaldaðir hópar. Hluti ARA-húsnæðis (íbúðir byggðar með húsnæðisstuðningi frá ARA) er aukinn í 35% skv. áætlun ríkisstjórnarinnar, þó með jafnari dreifingu innan hvers svæðis fyrir sig. Unnið er gegn neikvæðum aðskilnaði með fjölbreyttu framboði á íbúðarhúsnæði í íbúðabyggð og frekari þróun samgangna. Skipulagið miðast við að tryggja framboð og aðgengi að þjónustu fyrir ólíka þjóðfélagshópa og að aðlaðandi svæðum til afþreyingar. Gripið er til aðgerða til að draga úr húsnæðisleysi skv. áætlun ríkisstjórnarinnar um að afnema húsnæðisleysi á tveimur kjörtímabilum.

Turku

Markmið sveitarfélaga Turku-héraðs er að byggja samanlagt 13.000 heimili á árunum 2020-2023 og þar af skal hlutfall íbúðarhúsnæðis á hóflegu verði vera a.m.k. 20%. Hlutdeild ríkisins í byggingu ARA-íbúðarhúsnæðis á hóflegu verði verður aukin, þannig að hlutdeild ríkisins sé nær 35% eins og tilgreint er í stjórnaráætlun, en þess skal gætt að þróun svæðanna sé jöfn.

Aðgerðir

Tafla 3: Húsnæði og lífsgæði – Helsinki – Samantekt aðgerða

	Ríki	Sveitarfélög
Vinna lóðauppdrætti fyrir 6 milljón m ² íbúðarhúsnæðis og áætlanir um aðalþróunarsvæðin		x
Ríkisstyrktir leigubústaðir verða samtals 30% af heildarframkvæmdum við byggingu íbúðarhúsnæðis.		x
Rannsókn á hvernig auka skal hlutdeild ríkisaðstoðar við byggingu íbúðarhúsnæðis	x	x
Styrkur fyrir leigubústaði til 40 ára á aðalþróunarsvæðum	20 m EUR eða 10 þús EUR á hvert íbúðarhúsnæði árlega	

Árlegur styrkur til byggingar á marglyftu húsnæði	12 þús EUR á hvert íbúðarhúsnæði árlega	
Ríkisrekið fyrirtæki byggir ríkisstyrkt leiguhúsnæði til 40 ára sem verður í eigu þess, 800 heimili árlega, þar af 15% marglyft.	x	
Vinna gegn og draga úr húsnæðisleysi í því markmiði að minnka það um helming fyrir árið 2023	x	x

Tafla 4: Húsnæði og lífsgæði – Turku – Samantekt aðgerða

	Ríki	Sveitarfélög
uppfæra áætlun um húsnæðis- og landnotkun		x
Framkvæmdir á leiguhúsnæði, upphafsstyrkur (+20% ef timburgrind)	3 þús EUR á hvert íbúðarhúsnæði	
Tæknistyrkur	15 m EUR á ári	
Fjármögnun t.a. sveitarfélögin ná markmiðum við byggingu íbúðarhúsnæðis á hóflegu verði. Stuðningur við íbúðir eldri borgara, lyftur og aðgengismál.	x	
Hæstu lóðaverðum sem njóta ríkisstyrkja breytt		x
Sjá t.p.a. 20% af nýju íbúðarhúsnæði í borgarkjörnum sé fjölskylduhúsnæði með a.m.k. tveimur svefnherbergjum		x
Skera húsnæðisleysi niður um helming fyrir árslok 2022		x
Úthverfi þróuð á heildstæðan hátt t.a. koma í veg fyrir aðskilnað í úthverfum	x	x
Græn svæði og náttúrusvæði aðgengileg og fullnægjandi fjöldi trjáa m.t.t. loftgæða		x
Áætlun um menningarumhverfi uppfærð		x
Sveitarfélög stuðla að kolefnishlutlausri og sjálfbærri orkuframleiðslu á skipulagssvæðunum. Ríkið heimili viðskipti á rafmagni á milli íbúðarhúsnæðis og fasteignafyrirtækja	x	x

Í samningnum fyrir Turku er einnig kaflinn *Lífskraftur svæðisins*, með 10 aðgerðum til viðbótar. Framtíðarsýn er m.a.: Sameinuð íbúðarbyggð og vinnustaðasvæði Suður-Finnlands hefur vaxið sem tengipunktur fyrir umferð á milli austurs og vesturs. Innlent og alþjóðlegt aðgengi að svæðinu er tryggt, bæði fyrir farþega- og farmflutninga. Umferðartengingar eru virkar og markmiðum var náð um þjónustustig lesta- og vegakerfisins sem hvetja til notkunar almenningssamgangna til vinnu og auka sjálfbærar samgöngur.

Sett eru fram eftirfarandi þróunaráætlun og aðgerðir:

Starfsumhverfi atvinnulífsins er tryggt með því að bæta innra og ytra aðgengi fyrir alla flutningsmáta. Tekið er mið af mikilvægum viðskiptasvæðum í samgönguskipulaginu. Þróun á samtengdu og sjálfbæru svæði íbúðarbyggðar og vinnumarkaðar og lögð er áhersla á staðsetningu biðstöðva. Ferðaþjónusta skerjagarðsins er styrkt með bættu aðgengi. Ferðatími á milli borganna styttest verulega og gengið er úr skugga um að hægt sé að ná til ólíkra svæða á hóflegum tíma með hvaða ferðamáta sem er eða með því að tvinna saman ólíka ferðamáta.

Tafla 5: Lífskraftur svæðisins – Turku – Samantekt aðgerða

	Ríki	Sveitarfélög
Vinna áætlun um háhraðalest milli Turku og Helsinki	x	x
Þróa umferðarmiðstöð héraðsins	x	x
Hefja framkvæmdir við breytingar á lestarstöðinni í Turku og tvöföldun lestarsporsins Kuppis-Turku	50%	50%
Turku höfn er þróuð með nýju fyrirkomulagi umferðar og byggingar nýrrar farþegalestar	x	x
Áætlun t.a. svæði fyrir þungaumferð séu staðsett við hringveginn, með möguleika til gasáfyllingar í framtíðinni	x	x
Sveitarfélögin skapa notkunarskilyrði fyrir flugumferð með úrbótum á tengingum fyrir almenningssamgöngur og fraktflutninga og ljúka við skipulag fyrir nágrenni flugvallarins.		x
gera þróunaráætlanir varðandi staðsetningu biðstöðva fyrir lestarkerfið	x	x
Aðgerðir t.a. bæta aðstæður fyrir hjólréiðar	x	x
taka frá strandsvæði fyrir afþreyingu og þjónustu við ferðamenn		x

4.4 Aðrar ráðstafanir stjórnvalda er varða framkvæmd samningsins

Helsinki

Þingið lýkur breytingum á lögum um landnotkun og mannvirkjagerð skv. áætlun stjórnvalda. Tekið verður tillit til sérstakra skipulagsparfa borgarsvæða með samvinnu við hagaðila.

Samgönguáætlun á landsvísu fyrir árin 2021–2032 verður undirbúin þ.a. hægt sé að samþykkja áætlunina vorið 2021. Áætlunin víkkar út þennan samning með aðgerðum fyrir árin 2024-2031. Í samningnum eru talin upp nokkur skipulagsmál sem er forgangsatriði sveitarfélaganna að séu innifalin í samgönguáætluninni á landsvísu. Þ.á m. er þróun á nokkrum leiðum, þ.m.t. þjóðvegaleiðum. Einnig er nefnt sjálfvirk og samfellt lestarkerfi, tvær hraðleiðir sporvagna og þróunaráætlun fyrir austlægt neðanjarðarlestarkerfi.

Aðrar ráðstafanir stjórnvalda sem eru nefndar eru:

- Undirbúningur vegvísis fyrir samgöngur án jarðefnaeldsneytis.
- Opnun lestarsamgangna í samkeppnisskyni eins og tilgreint er í áætlun ríkisstjórnarinnar og skv. niðurstöðum samkeppnisrannsókna á samgöngum HRT.
- Ríkið gerir umbætur á sköttum og gjöldum fyrir sjálfbærar samgöngur.
- Árið 2020 verður innleidd langtímaáætlun fyrir þróun húsnæðisstefnunnar sem tekur mið af húsnæðismarkaði í þéttbýli.
- Ríkið hrindir af stað stjórnsýslulegri þróunaráætlun fyrir úthverfin í samvinnu við sveitarfélögin.
- Stjórnvöld fylgja áætluninni um sjálfbæra borg fram til ársins 2023.
- Framkvæmd samningsins um kerfi fyrir nýsköpunarstarfsemi sem er í undirbúningi.

Turku

Samvarandi kafli í Turku samningnum er svipaður og telur upp sömu ráðstafanirnar að mestu leyti, nema til viðbótar eru eftirfarandi atriði nefnd:

- Ríkið hrindir af stað samvinnuáætlun vegna húsnæðisleysis og um sjálfbæra borg.
- Ríkið styður byggingu íbúðarhúsnæðis á hóflegu verði með styrkveitingum til breytinga á notkun húsnæðis t.a. breyta fyrirliggjandi íbúðarhúsnæði í ríkisstykt (ARA) íbúðarhúsnæði.
- Ríkið styður aðgengi að íbúðarhúsnæði með styrkjum fyrir lyftur og aðgengismál og styður innleiðingu á rafhleðsluáðstöðu.

Einnig er í Turku samningnum, líkt og í Helsinki samningnum, fjallað um að ríkið geri samgönguáætlun á landsvísu fyrir vorið 2021 sem feli í sér 12 ára áætlun. Talin eru upp verkefni sem sveitarfélög héraðsins og héraðssamtökin hafi sett í forgangsörð. Þ.á m. eru fjögur lestarverkefni og fimm þjóðvegaverkefni sem eru leiðir sem tengja Turku við aðrar borgir á suðvestur Finnlandi.

4.5 Upphaf, gildistími og eftirfylgni

Í samning fyrir Helsinki segir eftirfarandi (sambærilegur texti er í samning fyrir Turku):

Samningurinn miðast við áætlun um landnotkun, húsnæði og samgöngur á Helsinki svæðinu sem samþykkt var árið 2019. Í MAL samningnum frá 2019 kom fram lögbundið markmið um að draga úr útblæstri vegna umferðar um 50% fyrir árið 2030 (samanborið við árið 2005).

Markmiðin til lengri tíma samkvæmt þessum samningi eiga við um árin 2020-2031. Samningurinn rennur út þann 31. desember 2023. Samningurinn verður endurnýjaður fyrir árslok 2023 og breytingar gerðar á áætluninni og vegvísinum samkvæmt núverandi samningi og fyrrnefnd atriði skilgreind frekar með tilliti til alþjóðlegra, innlendra og svæðisbundinna markmiða. Á sama tíma verður undirritaður samningur um ráðstafanir árin 2024-2027 til að framkvæma áætlunina fyrir árið 2035 samkvæmt breyttum vegvísi.

Skilyrði fyrir því að ríkið taki þátt í þessum samningi og uppfylli þær fjárhagsráðstafanir sem tilgreindar eru, er að sveitarfélögin standi við skuldbindingar sínar skv. samningnum.

Framkvæmd samningsins er fylgt eftir árlega á eftirfylgnifundi fulltrúa samningsaðilanna. Fundurinn er undirbúinn af MAL samningsnefndinni. Eftirfylgnifundurinn getur breytt efni samningsins ef þörf krefur hvað eftirstöðvar samningstímans varðar ef umtalsverðar breytingar á aðstæðum gefa ástæðu til.

5. MAL 2023 Plan

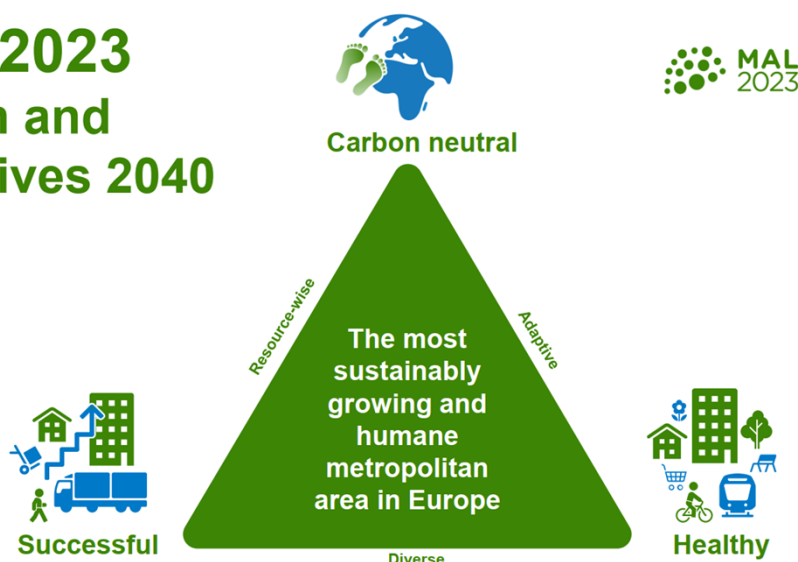
Gerð næsta MAL samnings fyrir Helsinki svæðið er í vinnslu um þessar mundir milli sveitarfélaganna á Helsinki svæðinu, undir vinnuheitinu „MAL 2023 Plan“. Um er að ræða stefnumiðað landnotkunar, húsnæðis- og samgönguskipulag á Helsinki svæðinu sem veitir leiðbeiningar um sjálfbærar lausnir til lengri tíma litið og forgangsraðar lykilaðgerðum til skamms tíma.

MAL 2023 áætlunin bætir við og endurskoðar fyrri MAL 2019 áætlun byggð á uppfærðum markmiðum og breytingum í rekstrarumhverfi. Endanleg niðurstaða verður áætlun sem á að taka gildi árið 2023 og tekur til staðsetningar landnotkunar, húsnæðisuppbyggingar og þróunar svæðisbundins samgöngukerfis sem tekur til allra ferðamáta. Samningurinn er „rúllandi“ samningur fyrir árin 2020-2031“ sem þýðir að haustið 2023 verður samið um sértæk markmið fyrir árin 2024-2027. Framkvæmd MAL samningsins verður undir eftirliti skrifstofu MAL samningsins og gögn verða tekin saman og samræmd af Umhverfisstofnun Helsinki svæðisins (HSY).

Við gerð þessa samkomulags eru ýmsar áskoranir¹⁴:

1. Ákvarðanataka á mörgum stöðum og stigum (e. multilevel system of decision making).
2. Lítil bein samskipti við íbúa.
3. Óæskileg mál fyrir sveitarfélög sem þarf að leysa fyrir svæðið í heild. Til dæmis geymsluaðstaða vagna almenningssamgangna (e. Depot) og hvíldarsvæði fyrir vöruflutningabílstjóra.
4. Auðvelt að setja metnaðarfull markmið en erfitt að ákveða skilvirkar aðgerðir. Til dæmis veggjöld.

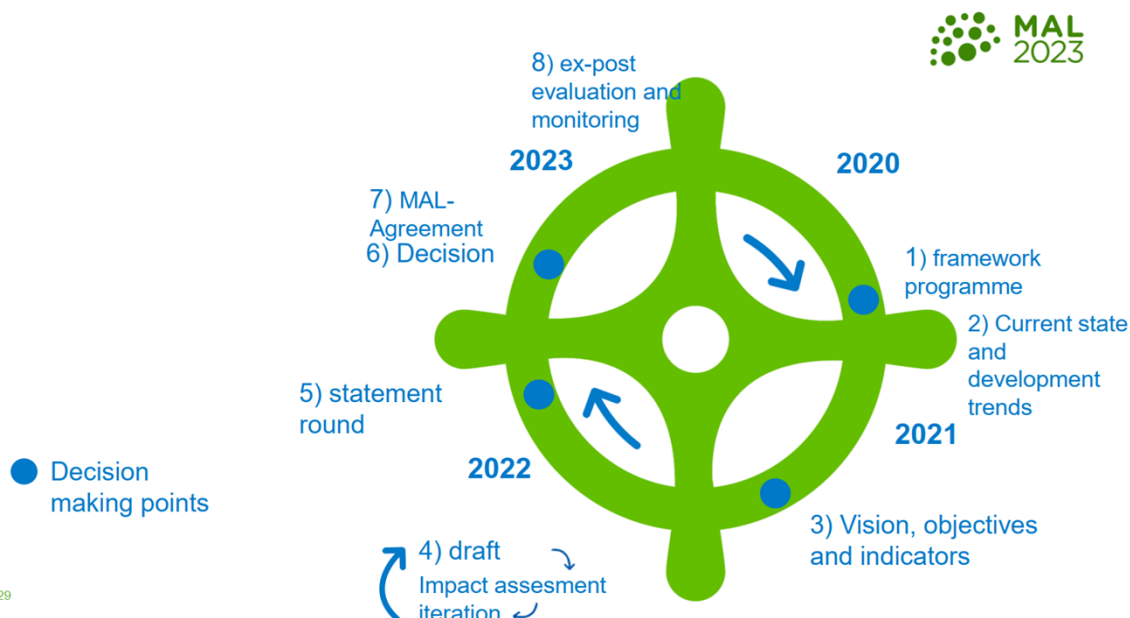
MAL 2023 -vision and objectives 2040



¹⁴ Glærur frá Sini Puntanen, HSL

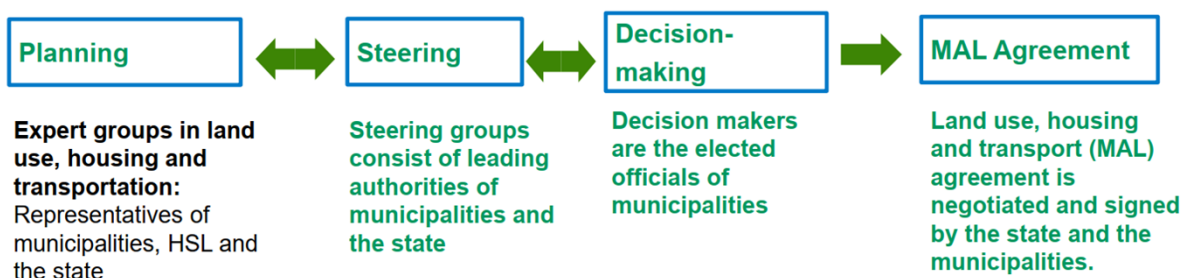
Mynd 1: Sýn og tilgangur MAL 2023 áætlunarinnar fyrir Helsinki svæðið.¹⁵

MAL 2023-Timetable



Mynd 2: Tímalína MAL 2023 samningsvinnunnar fyrir Helsinki svæðið.

Organising land use, housing and transport planning in the Helsinki region



With many groups and stakeholders involved, communication is complex.

- Dialogue is the key
- Emphasis on officials and politicians
- Methods based on project phase and target group

Mynd 3: Samskipti milli vinnuhópa og hagaðila við gerð MAL 2023 samningsins fyrir Helsinki svæðið.

¹⁵ Glærur frá Sini Puntanen, HSL.

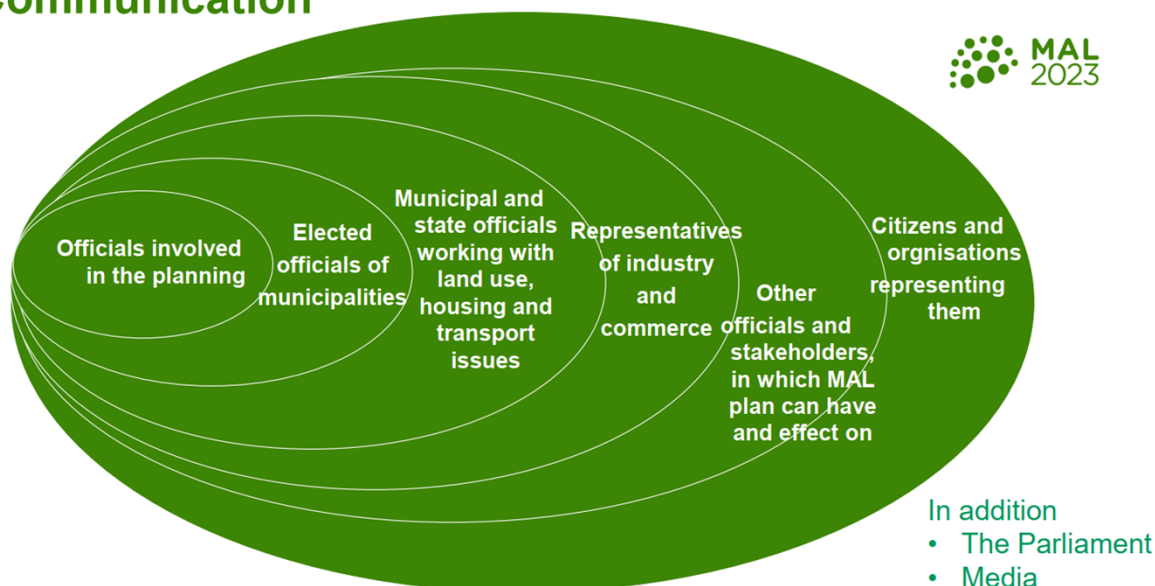
MAL 2023 impact assessment matrix



CARBON NEUTRAL	HEALTHY	PROSPEROUS
Greenhouse gas emissions	Location, variety, and sufficiency of housing production	Socio-economic efficiency
Carbon sinks and storages	Access to services	Public finance
Energy consumption	Mobility	Agglomeration
Resource efficiency	Transportation costs	Land use and transport
Urban structure	Urban green space	Broader socio-economic impacts
Sustainable transport and mobility	Segregation	Competitiveness and conditions for business and industry
Biodiversity	Health and well-being	International competitiveness
Landscape and built environment	Exposure to traffic noise and air pollution	Functioning housing markets
Water	Traffic safety	Functioning labour markets
Climate change adaptation	Quality and attractiveness of the living environment	Regional accessibility
	Vulnerable groups	Smoothly running everyday-life and other pull factors, such as health and safety

Mynd 4: Efnispættir matsferlis sem er hluti MAL 2023 samningsvinnunnar fyrir Helsinki svæðið.

Communication



Mynd 5: Samráð við gerð MAL 2023 samningsins fyrir Helsinki svæðið.

6. Málaflokkarnir á Íslandi

Í þessum kafla er gert stuttlega grein fyrir stöðu málaflokkanna skipulag/landnotkun, húsnæði og samgöngur á Íslandi.

6.1 Áskoranir

Ýmsar áskoranir eru í málaflokkunum landnotkun, húsnæði og samgöngur og ekki síst samræmingu á milli þeirra. Meðal atriða sem oft er rætt um má nefna:

Áskoranir

- Húsnæðisskortur og hátt íbúðaverð.
- Miklar sveiflur milli ára í framboði húsnæðis. Framboð lóða og þörf á húsnæðisuppbýggingu helst oft ekki í hendur.
- Ótryggur leigumarkaður og hátt leiguverð.
- Mikil bílaumferð, mengun og rýmispörf sem henni fylgir.
- Hlutfall virkra samgöngumáta og almenningssamgangna í ferðamátavali lægra en í löndunum sem við berum okkur saman við.
- Dreifð byggð og aðskilnaður mismunandi landnotkunarflokka, þ.e. íbúða, verslunar, þjónustu og atvinnuhúsnæðis.
- Ójöfn dreifing á milli sveitarfélaga á húsnæði fyrir tekjulægri hópa, stúdenta og eldri borgara.
- Afgreiðsla og staðfesting skipulags- og byggingarmála er oft talin flöskuháls, þ.e. skipulags- og byggingarfulltrúembætti og tilheyrandi pólitísk ráð.

Hluti áskorana sem glímt er við á Íslandi er smár verktakamarkaður og miklar sveiflur í umfangi og fjölda verkefna í mannvirkjagerð, þ.e. húsnæðisuppbýggingu og samgöngumannvirkjum. Langtímaáætlanagerð, eftirfylgni með henni og samræming milli mismunandi sviða innan mannvirkjagerðar, er mikilvæg til að tryggja jafnvægi í umfangi verkefna og framboði mannafla til að undirbúa, hanna og framkvæma verkefni. Í finnska fjármálaráðuneytinu starfar hópur sem kemur saman á sex mánaða fresti og greinir stöðuna á verktakamarkaðnum. Það er gert til að fylgjast með stöðu mannafla fyrir verkefni og til að viðhalda jafnvægi. Skoða mætti sambærilegt samstarf á Íslandi.

6.2 Helstu stefnur í málaflokkunum á Íslandi

Líkt og fram kemur í inngangi skýrslunnar segir eftirfarandi í samstarfssáttmála núverandi ríkisstjórnar: *Áætlanir í samgöngumálum, húsnæðismálum og skipulagsmálum verða samþættar og lagðar fram samhliða og þannig tryggt að samgöngur séu í þágu byggðar og loftslags til að uppfylla ferðapörf og skapa sjálfbær hverfi og sjálfbærar byggðir.*

Tafla 6: Samantekt á helstu stefnum ríkis og sveitarfélaga í málaflokkunum landnotkun, húsnæði og samgöngur.

	Ábyrgðaraðili	Landnotkun/ skipulag	Húsnæðis- mál	Samgöngu- mál
Landsskipulagsstefna	Innviðaráðuneyti	x	x	x
Svæðisskipulag Höfuðborgarsvæðisins	SSH	x	x	x
Aðalskipulög sveitarfélaganna	Sveitarfélögin	x	x	x
Húsnæðisstefna (í vinnslu)	Innviðaráðuneyti		x	
Samgönguáætlun	Innviðaráðuneytið			x
Samgöngusáttmáli höfuðborgarsvæðisins	Betri samgöngur			x
Byggðaáætlun	Innviðaráðuneytið	x	x	x
Stefna í málefnum sveitarfélaganna	Innviðaráðuneytið	x		
Aðgerðaáætlun í loftslagsmálum	Umhverfis- orku- og loftslagsráðuneytið	x	x	x
Húsnæðisáætlanir sveitarfélaga	Sveitarfélögin		x	

Það er mat starfshóps skýrslunnar að fyrirkomulag MAL samninga á Íslandi gæti stuðlað að aukinni samþættingu stefnumörkunar ríkis og sveitarfélaga í málaflokknum skipulag/landnotkun, húsnæði- og samgöngumál.

6.3 Skipulag/landnotkun

Húsnæðis- og skipulagsmál heyra undir Innviðaráðuneytið, þ.á m. Skipulagsstofnun og Húsnæðis- og mannvirkjastofnun. Skipulagsstofnun sinnir stefnumótun, stjórnsýslu og leiðbeiningum um skipulag og framkvæmdir með sjálfbæra nýtingu auðlinda og vandaða byggð að leiðarljósi.

Landsskipulagsstefna felur í sér stefnu í skipulagsmálum fyrir landið í heild til leiðbeiningar fyrir skipulagsgerð sveitarfélaga og aðra áætlanagerð um þróun byggðar og landnýtingu. Skipulagsstofnun annast gerð landsskipulagsstefnu og hefur umsjón með kynningu stefnunnar og eftirlit með framfylgd hennar.

Í aðalskipulagi setur sveitarfélag stefnu sína um landnotkun, náttúruvernd og þróun byggðar í öllu sveitarfélaginu.¹⁶

¹⁶ Skipulagsstofnun.

Að auki gera sveitarfélögin á höfuðborgarsvæðinu í sameiningu svæðisskipulag fyrir höfuðborgarsvæðið skv. ákvæðum skipulagslaga, en slíkt er valkvætt í öðrum landshlutum.

6.4 Húsnæðismál

Húsnæðis- og mannvirkjastofnun

Hlutverk Húsnæðis- og mannvirkjastofnunar¹⁷ er m.a. að tryggja aðgengi almennings að viðunandi húsnæði á viðráðanlegu verði, hvort sem er til eignar eða leigu. Stofnunin sér um framkvæmd húsnæðisstefnu stjórnvalda, rannsóknir og upplýsingagjöf á húsnæðismarkaði. HMS sér m.a. um að veita húsnæðisstuðning í formi húsnæðisbóta, lána til tekju- og eignalægri heimila, hlutdeildarlán til fyrstu kaupenda og stofnframlög til uppbyggingar íbúða innan almenna íbúðakerfisins.

Frá árinu 2016 þegar lög um stofnframlög tóku gildi hafa stjórnvöld úthlutað framlögum upp á 30 milljarða til uppbyggingar á yfir 3.000 hagkvæmum leiguíbúðum víðsvegar um landið. Haustið 2022 höfðu rúmlega 660 íbúðir verið teknar í notkun á því ári, sem er um þriðjungur af öllum nýjum íbúðum sem höfðu komið á markað á því ári.

Á heimasíðu HMS kemur fram hvað horft sé til við mat á umsóknum. Á matspáttunum sést að gerðar eru kröfur um hagkvæmni íbúða og félagslega blöndun og að gerð er tenging við samgöngur á þann hátt að horft er til almenningssamgangna. Ekki er talað sérstaklega um eða hvatt til þess að horfa til sjálfbærni við skipulag eða byggingar íbúðanna.

Húsnæðisáætlanir sveitarfélaga

Á árinu 2018 voru húsnæðisáætlanir sveitarfélaga lögfestar. Var sveitarfélögum þar með gert skylt að greina þörf fyrir íbúðarhúsnæði í sveitarfélaginu með tilliti til mismunandi búsetuforma, gera áætlun til fjögurra ára um hvernig þeirri þörf skyldi mætt og tryggja framboð lóða til að áætlunin gengi eftir. Sveitarfélög skila húsnæðisáætlun sinni til HMS sem tekur saman upplýsingar um uppbyggingu á landsvísu byggða á niðurstöðum húsnæðisáætlana og hvort þær samræmist metinni íbúðapörf út frá lýðfræðilegri þróun og spá um mannfjöldaþróun. Fyrstu árin skiluðu sveitarfélögin húsnæðisáætlunum sínum í formi langra skýrslna og reyndist erfitt að ná út úr þeim samanburðarhæfum upplýsingum. Húsnæðisáætlanir voru þá gerðar stafrænar og hafa sveitarfélög skilað þeim þannig frá og með árinu 2021. Í niðurstöðum húsnæðisáætlana sveitarfélaga sem gerðar voru á árinu 2022 var það mat sveitarfélaga að byggja þyrfti 4.700 íbúðir á ári næstu fimm árin til að mæta íbúðapörf. Á sama tíma mat HMS þörf fyrir uppbyggingu á bilinu 3.500-4.000 íbúðir árlega. Húsnæðisáætlanir eru mikilvægt stjórnþæki stjórnvalda í húsnæðismálum til þess að tryggja stöðugleika í uppbyggingu íbúða og að byggt verði í takt við þörf á hverum tíma. Þær eru endurskoðaðar árlega. Núna taka húsnæðisáætlanir mið af markmiðum rammisamnings um að jafnaði skuli 5% nýrra íbúða vera félagslegt húsnæði og 30% nýrra íbúða íbúðir á viðráðanlegu verði en sveitarfélög geta rökstutt ef þau telja ekki þörf á því.

Rammisamningur um húsnæðisáætlun

¹⁷ Húsnæðis- og mannvirkjastofnun.

Þann 12. júlí 2022 var undirritaður rammisamningur um húsnæðisáætlun til tíu ára.¹⁸ Aðilar að samningnum eru innviðaráðuneyti, Húsnæðis- og mannvirkjastofnun og Samband íslenskra sveitarfélaga. Tilgangur rammisamningsins er að auka framboð nýrra íbúða til að mæta fjárféðanlegri íbúðapörf ólíkra hópa samfélagsins til skemmri og lengri tíma og stuðla að auknum stöðugleika og jafnvægi á húsnæðismarkaði á næstu tíu árum. Í rammisamningnum kemur fram áætlun á landsvísu um byggingu 4.000 íbúða árlega á næstu fimm árum og 3.500 íbúða árlega næstu fimm ár eftir það til að mæta áætlaðri þörf fyrir íbúðarhúsnæði. Innviðaráðherra kynnti efni samkomulagsins fyrir fjölmiðlum.

Um er að ræða fyrsta samning milli ríkis og sveitarfélaga af þessum toga. Samningnum fylgir viðauki með tuttugu og fjórum tímasettum aðgerðum en gert er ráð fyrir að sú aðgerðaáætlun verði uppfærð árlega. Aðgerðaáætlun felur m.a. í sér útfærslu á [niðurstöðum starfshóps](#) um aðgerðir og umbætur á húsnæðismarkaði, sem kynntar voru í maí sl., og skipaður var fulltrúum ríkis, sveitarfélaga og aðila vinnumarkaðarins. Nánar um efni samkomulagsins vísast til [fréttar á heimasíðu innviðaráðuneytisins](#).

Öllum sveitarfélögum er boðið til viðræðna um samning um húsnæðisuppbyggingu innan hvers sveitarfélags en einnig kemur til greina að sveitarfélög sem t.d. mynda sameiginlegt atvinnusvæði, sameinist í samning. Fyrsta skref í þeim viðræðum er að HMS og viðkomandi sveitarfélag framkvæma stöðumat þar sem farið er yfir stöðu á uppbyggingu íbúða, þarfragreiningu, stöðu lóða og annarra þátta sem máli skipta. Á grundvelli slíks stöðumats, uppfærðar húsnæðisáætlunar og þeirra markmiða sem fram koma í rammisamningnum semja svo einstök sveitarfélög við ríkið um uppbyggingu í takt við þörf.

6.5 Samgöngumál

Samgönguáætlun

Innviðaráðuneytið fer með málaflokkinn samgöngur á landsvísu og skal ráðherra leggja tillögu til þingsályktunar um stefnu í samgöngumálum, samgönguáætlun, til fimmtán ára fyrir Alþingi að lágmarki á þriggja ára fresti. Með henni setja stjórnvöld fram stefnu og markmið fyrir allar greinar samgangna. Samhliða skal leggja fram fimm ára áætlun um framkvæmdir, aðgerðaáætlun, fyrir fyrsta tímabil stefnunnar sem einnig skal endurskoðuð minnst á þriggja ára fresti.¹⁹

Samgöngusáttmálinn

Ríkið og sex sveitarfélög á höfuðborgarsvæðinu, Garðabær, Hafnarfjörður, Kópavogur, Mosfellsbær, Reykjavík og Seltjarnarnes, undirrituðu árið 2019 samkomulag um uppbyggingu á samgönguinnviðum og almenningsamgöngum á höfuðborgarsvæðinu til fimmtán ára. Samkomulagið felur í sér sameiginlega framtíðarsýn og heildarhugsun fyrir skipulagssvæðið. Markmiðið er að auka öryggi, bæta samgöngur fyrir alla ferðamáta og minnka tafir, stórefla

¹⁸ Samband íslenskra sveitarfélaga.

¹⁹ Stjórnarráðið. Sótt í febrúar 2023 af <https://www.stjornarradid.is/verkefni/samgongur-og-fjarskipti/samgonguaetlun/>.

almenningsamgöngur og draga úr mengun af völdum svifryks og losun gróðurhúsalofttegunda til að standa við loftslagsmarkmið stjórnvalda og sveitarfélaga.²⁰

²⁰ Stjórnarráðið. Sótt í febrúar 2023 af <https://www.stjornarradid.is/verkefni/samgongur-og-fjarskipti/samgonguaaetlun/sattmali-um-samgongur-a-hofudborgarsvaedinu/>.

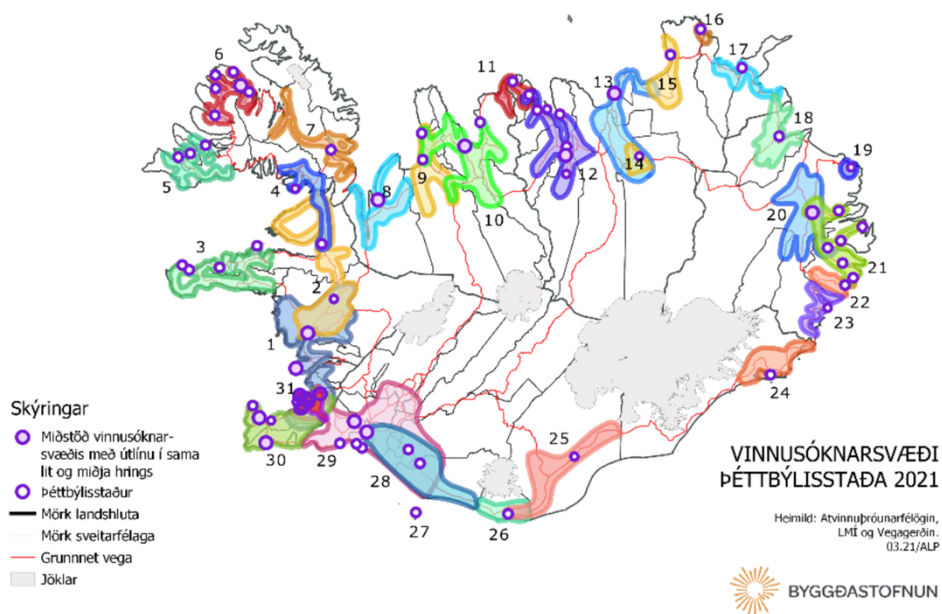
7. Möguleg svæðisafmörkun MAL samninga á Íslandi

Í Finnlandi hafa MAL samningar verið gerðir fyrir sjö stærstu þéttbýlissvæði landsins og eru þau öll með 100.000 íbúa eða meira. Reynslan frá Finnlandi er að það hvaða sveitarfélög innan ákveðins þéttbýlissvæðis taka þátt ræðst ekki endilega eingöngu af landfræðilegri legu, heldur einnig samstarfi þeirra, þ.e. hvaða sveitarfélög hafi í gegnum tíðina unnið saman.

Samkvæmt mannfjöldatölum frá 1. janúar 2022 búa tæplega 240 þúsund manns á höfuðborgarsvæðinu í dag, eða 63% landsmanna. Næststærsta þéttbýlið er Keflavík og Njarðvík með rúmlega 20 þúsund íbúa. Á Akranesi búa tæplega 8 þús. manns og í Hveragerði tæplega 3 þúsund manns. Samanlagður íbúafjöldi á höfuðborgarsvæðinu, í Reykjanesbæ, Akranesi og Hveragerði er því um 270 þúsund manns. Ef sveitarfélaginu Árborg er bætt við, sem er með rúmlega 10 þúsund íbúa, er íbúafjöldinn um 280 þúsund manns.²¹

Auk stærðar svæðis og sögu um samstarf sveitarfélaga er einnig hægt að skoða vinnusóknarsvæði. Samkvæmt könnun sem Akranesbær lét gera fyrir sig í júní 2020 sækir 30% íbúa Akraness vinnu eða nám til höfuðborgarsvæðisins.

Í skýrslunni „Vinnu- og skólasóknarsvæði og almenningssamgöngur“²² frá 2021 eru vinnu- og skólasóknarsvæði á Íslandi kortlögð.



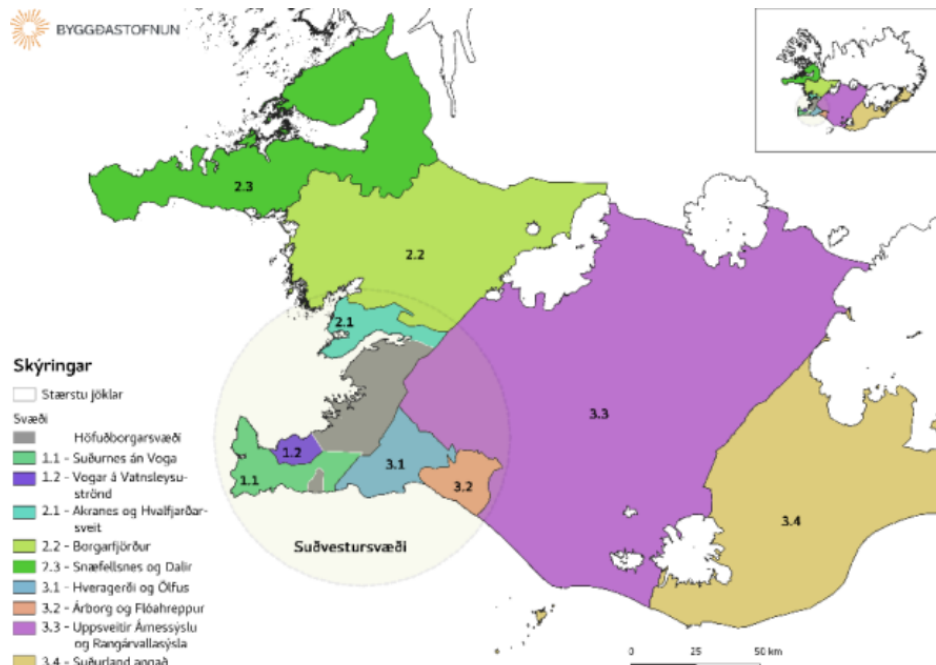
Mynd 6: Vinnusóknarsvæði þéttbýlisstaða 2021.

Í skýrslunni segir: „Vinnusókn til höfuðborgarsvæðisins er mikilvæg fyrir nálæg byggðarlög en flestir sækja vinnu í heimabyggð eða til annarra byggðarlaga í sama landshluta. Á öllu suðvestursvæðinu frá Akranesi um Suðurnes að Árborg er vinnusókn til höfuðborgarsvæðisins um og yfir 10% af vinnumarkaði en vinnusókn yfir 20% er bundin við þrengri hring frá Akranesi um Voga á Vatnsleysuströnd að Hveragerði. Niðurstöður benda til þess vinnusókn á

²¹ Hagstofa Íslands.

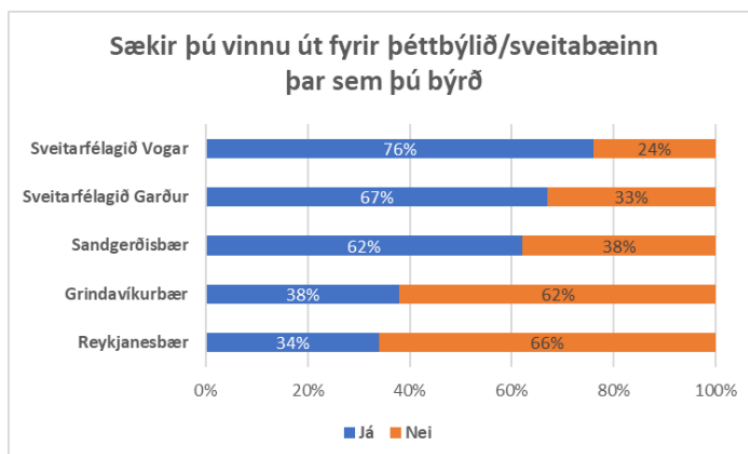
²² Byggðastofnun. (2021).

suðvestursvæðinu sé að mestu bundin við 45 mínútna akstursfjarlægð til Reykjavíkur.“ Sjá eftirfarandi mynd. Um samgöngumál segir t.d. um Suðurnes að afgerandi meirihluti ferðast til vinnu með einkabíl og 13 af hverjum hundrað ferðast í bíl eða rútu á vegum vinnuveitanda en aðeins einn af hverjum 100 með almenningssamgöngum.

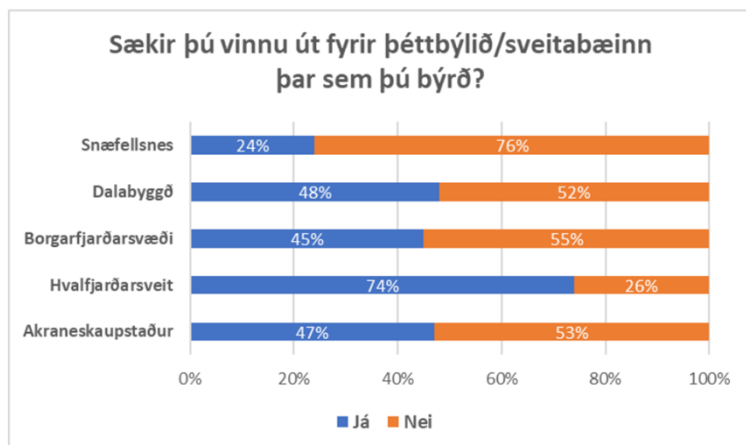


Mynd 7: Skilgreining suðvestursvæðis í um 45 mín akstursfjarlægð frá Reykjavík.

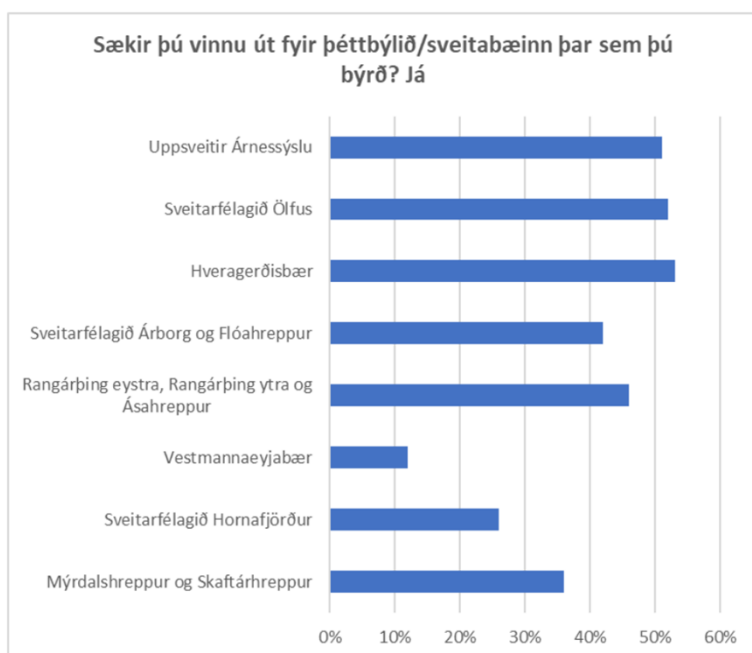
Eftirfarandi myndir úr skýrslu Byggðastofnunar sýna vinnusókn íbúa í sveitarfélögunum umhverfis höfuðborgarsvæðið.



Mynd 8: Vinnusókn á Suðurnesjum 2018.



Mynd 9: Vinnusókn á Vesturlandi 2018.



Mynd 10: Vinnusókn á Suðurlandi 2018.

Ef gerður yrði MAL samning um vinnusóknarsvæðið höfuðborgarsvæðið, hvort sem um væri að ræða Akranes-Voga-Hveragerði eða Borgarnes-Reykjanesbæ-Selfoss, þyrfti að taka auka vægi almenningssamgangna milli þéttbýlissvæðanna. Móta þyrfti mælikvarða um ferðamátaval á milli sveitarfélaganna og ákvarða stefnu um þéttleika byggðar til að búa til grundvöll fyrir skilvirkar almenningssamgöngur. Þegar skoðaður er kostnaður fólks við búsetu er mikilvægt að leggja saman bæði húsnæðiskostnað og samgöngukostnað.

Vert er að skoða einnig sérstaklega tengingu við Keflavíkurflugvöll vegna þeirrar sérstöðu sem hann hefur sem alþjóðaflugvöllur og vegna fjölda ferðamanna og íbúa Reykjanes sem ferðist á milli til og frá höfuðborgarsvæðisins. Ef lest eða hraðvagnakerfi yrði byggt upp milli höfuðborgarsvæðisins og Keflavíkurflugvallar gætu orðið breyttar forsendur fyrir búsetu og vinnu á Reykjanesinu.

8. Umfjöllun og niðurstöður

Líkt og kom fram í kafla 3 er tilgangur MAL samninganna að auðvelda og styðja við samstarf milli sveitarfélaga í þéttbýli og á milli sveitarfélaga og ríkis varðandi samræmingu skipulags landnotkunar, húsnæðismála og samgangna. Meginmarkmiðið er að bæta virkni og samkeppnishæfni þéttbýlissvæða og tryggja jafnvægi í uppbyggingu sveitarfélaga. Meðal þeirra atriða sem tilgreind eru í samningunum eru markmið um landnýtingu og húsnæðisframleiðslu á næstu árum og helstu þróunarverkefni er varða samgöngukerfið.

Í samtölum starfshóps skýrslunnar við tengiliði í Finnlandi hefur komið fram að við gerð MAL samninga hafa sameiginlegar samningaviðræður og fjárhagslegir hvatar verið lykilatriði fyrir ríkið til að færa stefnumörkun í húsnæðis, samgöngu og skipulagsmálum frá sérhagsmunum einstakra sveitarfélaga yfir í að efla sameiginlega hagsmuni og sjálfbæra þróun.

Í MAL samningunum frá 2019 fyrir Helsinki og Turku voru tilgreind eftirfarandi fjögur markmið:

- Sjálfbært skipulag samfélagsins með lítilli koltvísýringslosun.
- Að stuðla að snurðalausum hversdegi, virkum vinnumarkaði og þróttmiklu viðskiptalífi.
- Vinna gegn aðskilnaði og húsnæðisskortri, auka fjölbreytileika íbúðabygginga og bjóða ólíkt eignarhald íbúðarhúsnæðis.

MAL samningar geta nýst í viðræðum ríkis við sveitarfélaga vegna uppbyggingar, innviðakostnað og samþættingar milli málaflokka. Samningarnir hafa einnig reynst vel sem framfylgdartæki, þ.e. leið fyrir sveitarfélög og ríki til að aðgerðabinda þær mörgu stefnur og áætlanir sem til eru í málaflokkunum þremur. Eins og fram kemur í verkefnislýsingu þá talar verkefnið við áherslur í sáttmála núverandi ríkisstjórnar um samstarf þar sem segir: „*Áætlanir í samgöngumálum, húsnæðismálum og skipulagsmálum verða samþættar og lagðar fram samhliða og þannig tryggt að samgöngur séu í þágu byggðar og loftslags til að uppfylla ferðabörf og skapa sjálfbær hverfi og sjálfbærar byggðir*“.

Árið 2019 var skrifað undir samgöngusáttmála ríkis og sex sveitarfélaga fyrir höfuðborgarsvæðið og undanfarið hefur verið unnið að gerð rammamálanna ríkis og sveitarfélaga um uppbyggingu húsnæðis. Að auki er ávallt í gildi svæðisskipulag höfuðborgarsvæðisins.

Gerð MAL samnings gæti komið í stað aðskildra samgöngu- og húsnæðissáttmála fyrir höfuðborgarsvæðið og samþætt við áherslur Landsskipulagsstefnu, svæðisskipulags og annarra opinberrar stefnumörkunar. Þesskonar samningur gæti stuðlað að stöðugra framboði íbúðarhúsnæðis, að nægjanlegt húsnæði sé til staðar þar sem atvinnan er staðsett, að staðsetning uppbyggingar sé vandlega ígrunduð og taki tillit til almenningsgangna, að hugað sé að vistvænu húsnæði, og síðast en ekki síst að stöðugleiki í uppbyggingu húsnæðis á viðráðanlegu verði sé tryggður. Í finnsku MAL samningunum eru áherslur um gæði byggðar, vistvæna samgöngumáta og loftslagsmál áberandi.

Með frekari samþættingu áætlana og þá gerð húsnæðisstefnu, endurskoðaðrar Landsskipulagsstefnu, Byggingaáætlunar og Samgönguáætlunar geti skapast grundvöllur fyrir þesskonar samningum og er MAL fyrirkomulag mögulegur farvegur til að koma þeim í framkvæmd.

Niðurstöður

Starfshópurinn leggur til að unnið verði áfram að því að skoða hið finnska MAL samninga fyrirkomulag og meta hvort að slíkir samningar væru fýsilegir á Íslandi.

Markmið slíks samnings gæti verið að takast á við helstu áskoranir sem ríki og sveitarfélög standa frammi fyrir í málefnum landnotkunar, húsnæðis og samgangna og að samningsaðilar vinni sameiginlega að markmiðum um samdrátt í losun gróðurhúsalofttegunda, að auka fjölbreytta húsnæðisuppbyggingu, draga úr umferð, auka hlutdeild almenningssamgangna og virkra ferðamáta, styðja við sjálfbært skipulag byggðar og gæði byggðar og styrkja samkeppnishæfni gagnvart útlöndum.

Annars er vísað til kaflans „Samantekt og niðurstöður“ á bls. 1 – 3.

9. Heimildaskrá

1. Ministry of the Environment. Sótt í nóvember 2022 af <https://ym.fi/en/agreements-on-land-use-housing-and-transport>.
2. Finnish Government. Sótt í nóvember 2022 af <https://valtioneuvosto.fi/en/-/3.1.1-housing-policy>
3. Wikipedia. Sótt í nóvember 2022 af <https://is.wikipedia.org/wiki/Helsinki>
4. Wikipedia. Sótt í nóvember 2022 af <https://is.wikipedia.org/wiki/Turku>
5. Þjóðskrá. Sótt 26. nóvember 2022 af <https://www.skra.is/um-okkur/frettir/frett/2022/09/02/lbuafjoldi-eftir-sveitarfelogum-september-2022/>
6. Wikipedia. Sótt í nóvember 2022 af <https://is.wikipedia.org/wiki/Reykjavik>
7. Skipulagsstofnun. Sótt í febrúar 2023 af <https://www.skipulag.is/>.
8. Húsnæðis- og mannvirkjastofnun. Sótt í september 2022 af <https://hms.is/>.
9. Samband íslenskra sveitarfélaga. Sótt í september 2022 af <https://www.samband.is/frettir/rammasamningur-um-husnaedisuppbbyggingu/>.
10. Stjórnarráðið. Sótt í febrúar 2023 af <https://www.stjornarradid.is/verkefni/samgongur-og-fjarskipti/samgonguaaetlun/>.
11. Stjórnarráðið. Sótt í febrúar 2023 af <https://www.stjornarradid.is/verkefni/samgongur-og-fjarskipti/samgonguaaetlun/sattmali-um-samgongur-a-hofudborgarsvaedinu/>.
12. Hagstofa Íslands. Sótt í febrúar 2023 af <https://hagstofa.is/utgafur/frettasafn/mannfjoldi/mannfjoldinn-1-januar-2022/>.
13. Byggðastofnun. (2021). *Vinnu- og skólasóknarsvæði og almenningssamgöngur*.

Viðauki A - MAL samningarnir 2019 í Helsinki og Turku – nánari úrdráttur aðgerðanna

Sjálfbært skipulag samfélagsins og samgöngukerfi með lítilli koltvísýringslosun Aðgerðir

Helsinki

1. Sveitarfélögin eigna a.m.k. 90% af nýja húsnæðisskipulaginu helstu þróunarsvæðum.
2. Ríkið leggur til a.m.k. 10 milljón evrur á ári í tæknistyrk til sveitarfélaganna.
3. Stjórnvöld úthluta landi fyrir íbúðarhúsnæði með sölu eða skiptum á landsvæðum.
4. Fjárfestingar í þróun lestarumferðar:
 - a. Sveitarfélögin og HRT finna lausn í samvinnu við Samgöngustofnun Finnlands t.a. ákvarða staðsetningu nýrra lestarstöðva á Kustbanan, Ringbanan og Stambanan. Viðkomandi sveitarfélög sjá um skipulag stöðvanna skv. lögum. Samgöngustofnun Finnlands tekur þátt í hönnunarstarfinu, einkum þeim hlutum stöðvanna sem kalla á framkvæmdir við samgöngukerfi ríkisins. Ríkið tekur þátt í hönnunarkostnaði og er hlutur þess 30%, þó að hámarki 3 milljónir evra. Ríkið kann að úthluta landi fyrir stöðvarnar og hvetur aðra landeigendur til að eiga í góðu samstarfi við borgirnar. Hlutdeild sveitarfélaganna í fjármögnun er 70%.
 - b. Ríkið áætlað að byggja ríkisleið til Espoo skv. lestaráætluninni. Hlutdeild ríkisins í framkvæmdakostnaði er 50%, þó að hámarki 137,5 milljón evrur.
 - c. Ríkið og sveitarfélögin hefja framkvæmdir á tengibílastæðum í Kervo.
 - d. Gripið verður til aðgerða t.a. auka afköst lestarumferðar á milli Helsinki og Böle.
5. Sveitarfélögin halda áfram skipulagsvinnu við svæðisbundið hraðsporvagnakerfi, koma framkvæmdum í verk og fjármagna 70% af heildarkostnaði framkvæmdanna.
6. Áætlað er að ríkið styrki skipulag almenningssamgangna á Helsinki-svæðinu á tímabilinu 2020-2023 um 35 milljón evrur. Styrkirnir styðja við almenningssamgöngur í stærri þéttbýliskjörnum, fela í sér loftslagstengda styrki fyrir almenningssamgöngur og styrki fyrir stafræna umbyltingu og bættri þjónustu í umferðinni. Styrkirnir eru veittir á grundvelli umsókna sem berast.
7. Helsinki og Espoo í samstarfi við HRT skipuleggja framkvæmdir til að auka afköst neðanjarðarlestakerfisins og vinna að sjálfvirkniáætlun sem kemur til framkvæmda árin 2024-2030. Heildarkostnaður er áætlaður um 341 milljón evra, þar sem 6 milljónir eru á áætlun fyrir árin 2020-2023. Ríkið og sveitarfélögin semja sérstaklega um kostnaðardreifingu, ef þörf krefur.
8. Ríkið úthlutar 15 milljónum evra til mikilvægra og kostnaðarhagkvæmra framkvæmda til að bæta umferðarkerfið á Helsinki-svæðinu á tímabilinu 2020-2023. Markmiðið er

að auka framkvæmdir við bíla- og hjólastæði við skiptistöðvar, draga úr útsetningu fyrir hávaða og auka umferðaröryggi og skilvirkni flutninga. Sveitarfélögin skulu leggja fram jafnháa upphæð og ríkið til að hljóta úthlutun úr ríkissjóði.

9. Á grundvelli rannsóknar NTM-miðstöðvarinnar skal Samgöngustofnun Finnlands, NTM-miðstöðin í Uusimaa og sveitarfélögin á svæðinu kynna áætlanir samkvæmt lögum um landnotkun og mannvirkjagerð fyrir tvö þjónustusvæði fyrir þungaumferð. Ríkið úthlutar að hámarki 15 milljón evrum til framkvæmda, þó mest 75% af kostnaði.
10. Ríkið úthlutar styrkjum til þróunar fyrir gangandi og hjólandi á Helsinki-svæðinu.
 - a. Ríkið úthlutar 2,5 milljónum evra á tímabilinu 2020-2023. Frumforsenda fyrir fjármögnun er að sveitarfélögin leggi til jafnháa upphæð.
 - b. Árið 2020 verður a.m.k. 4,5 milljónum evra úthlutað í ríkisstyrki sem hægt er að nota til framkvæmda í Helsinki, Turku, Tampere og Oulu. Sveitarfélögin skulu bera 50% af kostnaðinum fyrir framkvæmdirnar sem hljóta styrki.
 - c. Við undirbúning fjárlaga og samgönguáætlunar á landsvísu tekur ríkið tillit til fjármögnunarþarfa til stuðnings við gangandi og hjólandi.
11. Ríkið hóf undirbúning lagasetningar sem gerir kleift að innleiða þrengslaskatt.
12. Sveitarfélögin og HRT uppfæra MAL-áætlunina í samráði við ríkið fyrir árin 2024-2035. Samningsaðilar skuldbinda sig til að eiga mannauð og aðföng t.a. undirbúa áætlunina.
13. Fyrir utan áðurnefndar aðgerðir skuldbinda sveitarfélögin í Helsinki-héraði sig, að höfðu samráði við ríkið eftir þörfum, til að
 - a. auka samvinnu mismunandi ferðamáta og skapa stafrænt gagnaumhverfi fyrir samgöngubjónustu
 - b. kynna umfang áætlunarinnar og auka upplýsingagjöf fyrir ferðalanga í rauntíma
 - c. búa til svæðisbundinn vegvísi sjálfvirknivæðingar samgangna.

Turku

Snyrtileg og aðlaðandi borg fyrir fótgangandi og hjólréiðar (öll úthverfi)

1. Sveitarfélögin undirbúa uppfærslu á skipulagslíkaninu.
2. Sveitarfélögin nýta a.m.k. 80% af lóðum fyrir íbúðarhúsnæði.
3. Sveitarfélögin sjá til þess að viðhalda og auka þjónustu og atvinnuhúsnæði við göngu- og hjólréiðasvæði og miðpunkta almenningssamgangna.
4. Sveitarfélögin taka mið af sjálfbærum ferðamátum við allt skipulag sitt. Þau útbúa framkvæmdaáætlun t.a. ná markmiðum um ferðamáta skv. samgönguáætlun héraðsins.
5. Ríkið úthlutar fjárstyrkjum til þróunar á umhverfi fyrir gangandi og hjólandi:
 - a. Ríkið úthlutar 0,83 milljónum evra árin 2020-23 til aðgerða sem hvetja til göngu og hjólréiða í samgöngukerfi ríkisins í Turku-héraði. Skilyrði fyrir fjármögnun er að sveitarfélögin leggi fram samsvarandi upphæð.
 - b. Sveitarfélögin í Turku-héraði geta sótt um ríkisstyrki t.a. bæta aðstæður fyrir gangandi og hjólandi í gatnakerfi sveitarfélaganna. Styrkir að upphæð 4,5

milljón evrur fyrir árin 2020-2023 eru lausir til umsóknar fyrir Helsinki-, Turku-, Tampere- og Oulu-héruð. Hlutdeild sveitarfélaganna í fjármögnun verkefnanna er 50%. Traficom hefur umsjón með umsóknum og sér um úthlutun fjárveitinga.

Borg með almenningssamgöngum og þjónustu

6. Sveitarfélögin styrkja almenningssamgöngur í þéttbýli m.þ.a. þetta byggð og þjónustu á svæðum í kringum biðstöðvar og skilvirkustu svæðin í úthverfum.
7. Sveitarfélögin hefja fyrsta áfanga stoðkerfisins árið 2022 og í framhaldinu hefst endurnýjun leiða. Akreinar verða lagðar fyrir almenningssamgöngur.
8. Turku innleiðir áætlun um lagningu sporvagna. Ríkið úthlutar styrk sem nemur 30% og að hámarki 4,5 milljónir evra fyrir skipulagningu og framkvæmd sporvagnanna. Ákvörðun um hlutdeild ríkisins í fornminjauppgreiftri við framkvæmdina verður tekin.
9. NTM-miðstöðin og Föli (almenningssamgöngur) vinna að heildstæðri áætlun um biðstöðvar. Byggðar verða biðstöðvar stofnleiða og endurbætur á öðrum biðstöðvum eru gerðar eins og kostur er. Þróun upplýsingakerfis fyrir biðstöðvar verður haldið áfram.
10. Áætlað er að ríkið styrki þjónustu almenningssamgangna í Turku-héraði á samningstímanum um 6,8 milljónir evra árin 2020-2023. Jafnan eru ríkisstyrkir veittir fyrir almenningssamgöngur í samræmi við reglugerð ESB um almenningssamgöngur.
 - a. Að auki styrkir ríkið almenningssamgöngur í tengslum við loftslagsmál um 4,76 milljón evrur sem Turku-hérað hefur kost á að sækja um á samningstímanum árin 2020-2023. Ríkisstyrkurinn er sér í lagi ætlaður rafknúnum almenningssamgöngum og nota má styrkinn til að þróa frekar búnað og þjónustu fyrir almenningssamgöngur með hreinum drifkrafti og til kaupa á þjónustu við almenningssamgöngur. Styrkþegi skal tilkynna um minnkun losunar sem náð var með aðstoð styrksins.
 - b. Þar að auki úthlutar ríkið styrkjum samtals að upphæð 7 milljón evra sem allir helstu þéttbýliskjarnar geta sótt um, til að innleiða stafræna tækni og auka þjónustustig árin 2020-2021. Markmið styrkjanna er auk þess að þróa farmiða- og greiðslukerfi. Frumskilyrði fyrir ríkisstyrk er að sveitarfélögin noti samsvarandi upphæðir til framkvæmda aðgerðanna.
11. Bíla- og hjólastæði við lestar- og strætisvagnstöðvar eru þróuð við tengipunkta stofnleiða og endastöðvar.
12. Ríkið veitir styrk að upphæð 6,6 milljón evra til skilvirkra umbótaverka fyrir samgöngukerfi Turku-héraðs árin 2020-2023. Sér í lagi t.a. bæta aðstæður fyrir almenningssamgöngur, gangandi, hjólréiðar og umferðaröryggi. Fjármögnuninni er stýrt og aðgerðum forgangsraðað í samvinnu sveitarfélaganna, Samgöngustofnunar Finnlands og NTM-miðstöðvanna. Skilyrði er að sveitarfélögin leggi fram samsvarandi upphæð til aðgerðanna.
13. Sveitarfélögin þróa áfram fyrirkomulag um rekstrarsamhæfi allrar þjónustu auk viðmóta upplýsingakerfa og taka í notkun nýjar gerðir farmiða.
14. Sveitarfélögin vinna að áætlun í samvinnu við ríkið og útbúa stafrænan gagnagrunn til sjálfvirknivæðingar samgangna auk innleiðingar á tækni og nýrri þjónustu fyrir

samhæfingu ferðamáta. T.d. kort með leiðar- og staðsetningargögnum sem veita öikumönnum upplýsingar um staðsetningar, vörur, umhverfisaðstæður o.f.l.

15. Turku hleypir af stökkunum verkefnum varðandi snjallumferð.

Sjálfbær bílaumferð og greiðar samgöngur fyrir viðskipti

16. Sveitarfélögin þróa, undir stjórn Turku, gagnagrunn fyrir umferð í rauntíma sem inniheldur m.a. upplýsingar um umferðarslys, vegavinnu, umferð á háannatíma og snjóruðning hjólastíga.

17. Sveitarfélögin styrkja orkuskipti með stefnum sínum um bílastæðamál.

18. Við innkaup skipta sveitarfélögin yfir í ökutæki knúin rafmagni eða lífoldsneyti og kaupa búnað með minni koltvísýringslosun.

19. Sveitarfélögin gera áætlun um að stækka hleðslunetið fyrir rafbíla og önnur rafknúin farartæki á almenningssvæðum.

20. Sveitarfélögin þróa leiðir t.a. skipuleggja vörudreifingu í miðborginni í samvinnu við fyrirtæki. Lögð er áhersla á að öll aðfangakeðjan gangi vandræðalaust fyrir sig og að tryggja öryggi á miðborgarsvæðinu, m.a. með möguleika á vörudreifingu að næturlagi.

21. Sveitarfélögin þróa umferðarstjórnun við viðburði, vega- og gatnaframkvæmdir og snjallstjórnun með umferðarljósum (forgang fyrir almenningssamgöngur ofl.).

Húsnæði og lífsgæði

Aðgerðir

Helsinki

14. Sveitarfélög Helsinki-svæðisins skuldbinda sig til að vinna lóðauppdrætti fyrir íbúðarhúsnæði sem er 6 milljón m². Kveðið er á um staðsetningar í samningnum. Markmiðið er að byggja 16.500 ný heimili í Helsinki-héraði árin 2020-2023.

15. Sveitarfélögin skuldbinda sig við markmið ítarlegra áætlana um aðalþróunarsvæðin ásamt greiðu aðgengi að lóðum.

16. Ríkisstyrktir leigubústaðir verða samtals 30% af heildarframkvæmdum við byggingu íbúðarhúsnæðis. Sveitarfélögin skulu í framsali sínu á landi og samningum um landnotkun sjá til þess að 20% af íbúðarhúsnæði sem er byggt á svæðinu sé ríkisstyrkt, ásamt hefðbundnu leiguhúsnæði til 40 ára og leiguhúsnæði fyrir hópa með sérþarfir.

17. Sveitarfélög Kuuma byggja ríkisstyrkt leiguhúsnæði sem verður samtals 20% af heildarframkvæmdum við byggingu íbúðarhúsnæðis á svæðinu. Sveitarfélög Kuuma skulu í framsali sínu á landi og samningum um landnotkun sjá til þess að 10% af íbúðarhúsnæði sem er byggt á svæðinu sé ríkisstyrkt, ásamt hefðbundnu leiguhúsnæði til 40 ára og leiguhúsnæði fyrir hópa með sérþarfir.

18. Samningsaðilarnir vinna í sameiningu að rannsókn á því hvernig skal auka hlutdeild ríkisaðstoðar við byggingu íbúðarhúsnæðis á svæðinu.

19. Ríkið veitir 20 milljón evra í ríkisstyrki árlega, eða 10.000 evrur á hvert íbúðarhúsnæði fyrir hefðbundna, ríkisstyrkta leigubústaði til 40 ára sem byggja verður á aðal

þróunarsvæðum fyrir landnotkun samkvæmt MAL-samningnum frá 2019. Ríkisstyrkur til byggingar á marglyftu íbúðarhúsnæði úr timbri á aðal þróunarsvæðunum nemur 12.000 evrum á hvert íbúðarhúsnæði.

20. Ríkisrekna fyrirtækið A-Kruunu byggir ríkisstyrkt leiguhúsnæði til 40 ára sem verður í eigu þess. Markmiðið er að auka byggingarframkvæmdir frá árinu 2021 og fyrirtækið haldi áfram byggingu 800 heimila árlega, eða 600 í Helsinki-héraði, og þar af verði 15% marglyft íbúðarhúsnæði.
21. Sveitarfélög héraðsins skuldbinda sig ásamt ríkinu til að vinna gegn og draga úr húsnæðisleysi í því markmiði að minnka það um helming fyrir árið 2023. Helsinki, Espoo, Vantaa, Hyvinkää og Träskända eru þau sveitarfélög héraðsins sem taka þátt árin 2020–2022 í samvinnuáætlun við að sporna gegn húsnæðisleysi árin 2020–2022, auka framboð á íbúðarhúsnæði á hóflegu verði fyrir heimilislausa og renna stoðum undir starf sveitarfélaganna gegn húsnæðisleysi.

Turku

Aðlaðandi höfuðborgarsvæði sem iðar af lífi

1. Sveitarfélögin uppfæra áætlun um húsnæðis- og landnotkun þar sem umfang íbúðabygginga, dreifing og hlutdeild ARA-framkvæmda fyrir árin 2022-2025 er tilgreint.
2. Ríkið fjármagnar framkvæmdir á leiguhúsnæði og er upphafsstyrkur fyrir hvert íbúðarhúsnæði 3.000 evrur. Styrkurinn er aukinn um 20% ef byggt er með timburgrind.
3. Ríkið veitir tæknistyrki til sveitarfélaga á MBT-svæðinu (samtals 15 milljónir evra á ári).
4. Ríkið veitir fjármögnun til að sveitarfélögin nái umsömdum markmiðum við byggingu íbúðarhúsnæðis á hóflegu verði í héraðinu. ARA beinir stuðningsaðgerðum að mikilvægum svæðum í þéttbýli og aðstoðar við byggingaframkvæmdir og félagsbústaði fyrir aldraða með stuðningi við lyftur og aðgengismál.
5. Sveitarfélögin breyttu árið 2020 hæstu lóðaverðunum sem njóta ríkisstyrkja fyrir íbúðarhúsnæði. Lóðaverði er breytt eftir þörfum á samningstímanum.
6. Sveitarfélögin sjá til þess að a.m.k. 20% af nýju íbúðarhúsnæði í borgarkjörnum sé fjölskylduhúsnæði með a.m.k. tveimur svefnherbergjum.
7. Sveitarfélögin skuldbinda sig til að draga úr húsnæðisleysi með það að markmiði að skera húsnæðisleysi niður um helming fyrir árslok 2022.
8. Sveitarfélögin gefa gaum að jafnri þróun á íbúðabyggðum sínum. Ríkið hrindir af stað áætlun um þróun úthverfa. Lögð er áhersla á að úthverfin skuli þróa á heildstæðan og kerfisbundinn hátt með víðtækri samvinnu t.a. koma í veg fyrir aðskilnað í úthverfum.
9. Sveitarfélögin leggja höfuðáherslu á að net grænna svæða nái yfir sveitarfélagamörk. Náttúruumhverfi innan borgarmarka verður látið standa óhreyft. Ákvarðaðar eru staðlaðar vegalengdir í næsta afþreyingarsvæði. Fullnægjandi fjöldi trjáa skal haldið eftir í þéttbýli m.t.t. loftgæða.
10. Áætlun um menningarumhverfi verður uppfærð og sveitarfélögin skulu styrkja eiginleika héraðsins, t.d. ríkulegt náttúruumhverfi og ríkulegan menningararf.

11. Sveitarfélögin leita leiða t.a. stuðla að kolefnishlutlausri og sjálfbærri orkuframleiðslu á skipulagssvæðunum. Ríkið gerir lagabreytingar t.a. heimila viðskipti á rafmagni á milli íbúðarhúsnæðis og fasteignafyrirtækja.

Lífskraftur svæðisins

Aðgerðir

Turku

1. Ríkið og sveitarfélögin vinna áfram áætlun um háhraðalest milli Turku og Helsinki.
2. Turku heldur áfram samstarfi sínu við ríkið til að þróa umferðamiðstöð héraðsins.
3. Ríkið og Turku hefja framkvæmdir við breytingar á lestarstöðinni í Turku og tvöföldun lestarsporsins Kuppis-Turku. Kostnaðinum skal skipt jafnt á milli ríkis og borgar.
4. Turku höfn er þróuð með nýju fyrirkomulagi umferðar og byggingar nýrrar farpegalestar. Turku og ríkið gera með sér samning um eignarhald járnbrauta við höfnina og leita eftir heildstæðri fjármögnun fyrir járnbrautarframkvæmdirnar hjá sjóðum ESB fyrir samtengda Evrópu (Connecting Europe Facility, CEF).
5. Sveitarfélögin og ríkið gera með sér áætlun t.a. svæði fyrir þungaumferð séu staðsett við hringveginn, með möguleika til gasáfyllingar í framtíðinni.
6. Sveitarfélögin skapa notkunarskilyrði fyrir flugumferð með úrbótum á tengingum fyrir almenningssamgöngur og fraktflutninga og ljúka við skipulag fyrir nágrenni flugvallarins.
7. Hagsmunaaðilar, sveitarfélögin og ríkið gera þróunaráætlanir varðandi staðsetningu biðstöðva fyrir lestarkerfið sem hluti af vinnu við samgöngukerfi svæðisins.
8. Turku, í samvinnu við ríkið, hrindir í framkvæmd Core-þróunaráætluninni í Kuppis til að sameina Kuppis and Österås. Þetta verkefni stuðlar að því að mikilvægur borgarkjarni rís í héraðinu sem verður um leið mikilvægur miðpunktur samgangna.
9. Samningsaðilar hrinda af stað aðgerðum t.a. bæta aðstæður fyrir hjólreiðar skv. þróunaráætlun litla hringvegarins við skerjagarðinn.
10. Sveitarfélögin taka frá strandsvæði fyrir afþreyingu og þjónustu við ferðamenn. Aðgengi ferðapjónustu í skerjagarðinum er aukið.

Viðauki B - MAL samningar í Helsinki og Turku (á sænsku)

Viðauki C - MAL samningar í Helsinki og Turku (íslensk þýðing)

Viðauki D - Kynning Jarmo Linden frá ARA