YM19/5511/2015

Valtion ja Helsingin seudun kuntien välinen maankäytön, asumisen ja liikenteen sopimus 2016–2019

Avtal mellan staten och Helsingforsregionens kommuner rörande markanvändning, boende och trafik 2016–2019

9.6.2016

Valtion ja Helsingin seudun kuntien välinen maankäytön, asumisen ja liikenteen sopimus 2016–2019

Sopijaosapuolet

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

Helsingin seudun kunnat: Espoo, Helsinki, Hyvinkää, Järvenpää, Kauniainen, Kerava, Kirkkonummi, Mäntsälä, Nurmijärvi, Pornainen, Sipoo, Tuusula, Vantaa, Vihti

Kuntayhtymät: Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä (HSL)

Sopimuksen tarkoitus ja tavoitteet

Sopimus perustuu valtion ja seudun kuntien yhteiseen tahtotilaan Helsingin seudun maankäytön, asumisen ja liikenteen kehittämisestä (MAL -sopimus). MAL-sopimuksen tavoitteena on yhdyskuntarakenteen ja liikennejärjestelmän yhteensovittaminen siten, että luodaan edellytyksiä tonttitarjonnan ja asuntotuotannon merkittävälle lisäämiselle. Sopijaosapuolet sitoutuvat yhdessä edistämään sopimuksen tavoitteiden ja toimenpiteiden toteuttamista.

Sopimuksen tarkoituksena on lisätä kuntien keskinäistä sekä seudun ja valtion välistä sitoutumista yhdessä sovittuihin tavoitteisiin. Sopimuksen keskeisiä tavoitteita ovat koko toiminnallisen kaupunkiseudun eheä yhdyskuntarakenne, yhteisvastuullinen asuntopolitiikka ja toimiva liikennejärjestelmä.

Sopimuksella luodaan edellytyksiä kasvattaa Helsingin seudun asuntotuotantoa kysyntää vastaavasti. Sopimuksessa otetaan huomioon voimakkaasti kasvaneesta maahanmuutosta lisääntynyt asuntotuotantotarve ja sen vaatima tonttituotanto. Rakennettavien asuntojen hallintamuodon ja kokonaistarpeen sijoittumisessa otetaan huomioon seudun eri osien olosuhteet, tarve ja resurssit.

Maankäyttöä, asuntotuotantoa ja liikennejärjestelmää ohjataan kokonaisuutena yhdyskuntarakennetta eheyttäen ja kestävää liikkumista edistäen. Digitaalisten liikennepalvelujen syntymistä edistetään ja kehitetään erilaisilla kokeiluilla. Sähkön ja mahdollisten muiden vähäpäästöisten energiamuotojen käyttöä joukkoliikenteessä lisätään.

Helsingin seudun MAL-sopimuksen lähtökohdat

Helsingin seudun MAL-sopimus 2016–19 on jatkoa Helsingin seudun MAL-aiesopimukselle 2012–15. Sopimuksen keskeisiä lähtökohtia ovat:

- Pääministeri Juha Sipilän hallitusohjelma, hallitusohjelman toimintasuunnitelma ja sen kärkihankkeet
- Helsingin seudun maankäyttösuunnitelma MASU 2050
- Helsingin seudun liikennejärjestelmäsuunnitelma HLJ 2015
- Helsingin seudun asuntostrategia 2025
- Maakuntakaava ja oikeusvaikutteiset yleiskaavat

Sopijaosapuolet toteavat, että syksyllä 2014 solmittu valtion ja Helsingin seudun kuntien välinen sopimus suurten infrahankkeiden tukemiseksi ja asumisen edistämiseksi on yhtenä lähtökohtana tälle sopimukselle.

Valtion ja pääkaupunkiseudun kaupunkien kanssa tehtävä kasvusopimus sekä valtion ja Helsingin seudun kesken mahdollisesti tehtävät muut yhteistyösopimukset sovitetaan yhteen MAL-sopimuksen 2016–19 kanssa siten, että ne kokonaisuutena vahvistavat elinkeinoelämän kasvua sekä luovat edellytyksiä MAL-sopimuksen tavoitteiden toteuttamiselle.

Maankäytön, asumisen ja liikenteen toimenpiteet

Tässä sopimuskohdassa esitetään sovitut maankäytön, asumisen ja liikenteen toimenpiteet sekä osapuolten osallistuminen toimenpiteiden rahoitukseen. Toimenpiteiden toteutumista seurataan ja mitataan sopimuksen kohtien *Sopimuksen toteutumisen arviointi* ja *Sopimuksen voimassaolo, jatkotoimet, uudistaminen ja seuranta* mukaisesti. Sovitut toimenpiteet on esitetty seuraavina asiakokonaisuuksina:

- *Asuntotuotantotarpeeseen vastaaminen*
- *Maankäytön, asumisen ja liikenteen yhteensovittaminen*
- *Liikennepalvelut ja liikenneinfrastruktuuri*

Asuntotuotantotarpeeseen vastaaminen

Osapuolten yhteisenä tavoitteena koko sopimuskaudeksi on 60 000 asunnon rakentaminen Helsingin seudulla siten, että asuntotuotanto on yhteensä 13 500 asuntoa vuonna 2016 ja kasvaa vuosittain 1000 asunnolla ollen vuonna 2019 yhteensä 16 500 asuntoa. Kuntakohtaiset sitovat asuntoasemakaavojen kerrosalamäärät, asuntotuotantotavoitteet, ARA-tuotannon tavoitteet ja asumisen ja asemakaavoituksen ensisijaiset kohdealueet on esitetty liitteissä 1-3. Valtion tukeman tavallisen 40-vuotisen korkotukivuokra-asuntotuotannon, erityisryhmien vuokra-asuntotuotannon, asumisoikeusasuntotuotannon ja uuden lyhyen korkotukivuokra-asuntotuotannon tuotantotavoite on koko sopimuskaudella pääkaupunkiseudun osalta yhteensä noin 30 prosenttia pääkaupunkiseudun ja KUUMA-kunnissa yhteensä noin 20 prosenttia KUUMA-seudun kokonaistavoitteesta.

Asuntotuotannon kokonaistavoitteessa otetaan huomioon kunnan toiminnasta riippumattomat tekijät mm. talouden suhdannevaihtelu ja asuntomarkkinatilanne.

<u>Kuntien toimenpiteet</u>

Helsingin seudun kunnat sitoutuvat siihen, että koko sopimuskaudella valmistuu asuntotonttien asemakaavoja yhteensä 6,2 miljoonaa (edellisen sopimuskauden yli- ja alijäämä huomioon ottaen) kerrosalaneliömetriä (keskimäärin 1,5 milj. kem2/vuosi) ja että liitteessä 1 esitetty kuntakohtainen asuntoasemakaavoitusmäärä saavutetaan kaikissa sopimuskunnissa.

Pääkaupunkiseudun kunnat huolehtivat tontinluovutuksessaan tai maankäyttösopimuksissaan siitä, että pääkaupunkiseudun asuntotuotantotavoitteesta noin 20 prosenttia on valtion tukemaa tavallista 40-vuotista korkotukivuokra-asuntotuotantoa ja erityisryhmien vuokra-asuntotuotantoa. KUUMA-kunnat huolehtivat tontinluovutuksessaan siitä, että KUUMA-seudun asuntotuotantotavoitteesta noin 10 prosenttia on valtion tukemaa tavallista 40-vuotista korkotukivuokra-asuntotuotantoa ja erityisryhmien vuokra-asuntotuotantoa. Tavallisen 40-vuotisen korkotukivuokra-asunnon tuotantotavoite sovitetaan yhteen valtion käynnistysavustusten määrän kanssa.

Ensisijaiset kohdealueet sijoittuvat yhdyskuntarakenteen, joukkoliikenteen ja palveluiden suhteen hyvin saavutettaville alueille. Kohdealueiden määrittelyssä hyödynnetään muun muassa MASU 2050 mukaisia vyöhykkeitä, HSL:n SAVU-vyöhykkeitä sekä Urban Zone-vyöhyketarkastelua.

Kunnat sitoutuvat varmistamaan markkinatilanne huomioiden ensisijaisten asuntoalueiden asemakaavojen toteuttamisedellytykset ja tonttien käyttöön saamisen tämän sopimuksen tavoitteiden ja kysynnän mukaisesti. Sitoutumisen ehtona on, että valtio on huolehtinut sille kuuluvista alueen toteuttamiseksi tarvittavista toimenpiteistä.

Valtion toimenpiteet

Valtio osoittaa tavallisille 40-vuotisille korkotukivuokra-asunnoille 10 000 euron asuntokohtaisia käynnistysavustuksia yhteensä vähintään 10 milj. euroa/vuosi sopimuksessa osoitetuille asumisen ensisijaisille kohdealueille rakennettaville asunnoille.

Valtio osoittaa kunnallistekniikka-avustusta vähintään 8 milj. euroa/vuosi sopimuksessa osoitetuille asumisen ensisijaisille kohdealueille. Painopiste kunnallistekniikka-avustusten kohdentamisessa on täydennysrakentamisessa.

Valtio vaikuttaa omistajaohjauksessaan siihen, että valtion tarpeista vapautuvat, asuntorakentamiseen soveltuvat alueet luovutetaan kohtuuhintaisesti ensisijaisesti kunnille tai toissijaisesti muulle alueen lopulliselle omistajalle. Kuntien asunto-ohjelmissaan kohtuuhintaiseen vuokra-asuntotuotantoon osoittamat tontit valtio myy ensisijaisesti asianomaiselle kunnalle ARA-hintaan.

Valtio-omisteinen A-Kruunu rakennuttaa omistukseensa tavallisia 40-vuotisia korkotuettuja ARA-vuokra-asuntoja Helsingin seudulla. Valtio myötävaikuttaa tontinluovutuksessaan siihen, että yhtiölle asetetut asuntotuotantotavoitteet toteutuvat.

ARA ottaa huomioon päätöksenteossaan sopimuksen asuntotuotantotavoitteet ja suuntaa pääosan asumisoikeusasuntojen tuesta Helsingin seudulle.

Valtion tukeman asuntotuotannon lisäämiseksi valmistellaan lainsäädäntöhanke vuokra-asuntojen rakentamiseen tarkoitetusta uudesta 10 vuoden välimallista.

Maankäytön, asumisen ja liikenteen yhteensovittaminen

Kuntien toimenpiteet

Maankäytön, asumisen ja liikenteen suunnittelussa syvennetään kuntien yhteistyötä. Helsingin seudun maankäyttösuunnitelmaa MASU 2050, asuntostrategiaa ja liikennejärjestelmäsuunnitelmaa HLJ toteutetaan kuntarajoista riippumattomana toiminnallisena kokonaisuutena. Helsingin seutu jatkaa maankäytön, asumisen ja liikenteen yhteissuunnittelua viime sopimuskaudella tehdyltä pohjalta. Suunnitelmia tarkistettaessa otetaan huomioon MAL-sopimuksen tarkoitus ja tavoitteet. Näiden suunnitelmien valmistelusta ja sopijaosapuolten osallistumisesta valmistelun kustannuksiin sovitaan erikseen.

Pääkaupunkiseudun kunnat tekevät selvityksen maankäyttö- ja rakennuslain 46 a) §:n mukaisen yhteisen yleiskaavan aikataulusta. Seudun muiden kuntien alueille laadittavien yhteisten yleiskaavojen tarpeesta ja aikataulutuksesta tehdään selvitys sopimuskauden aikana.

Valtion toimenpiteet

Valtio ja sen aluehallintoviranomaiset edistävät sopimuksen toteuttamista oman toimivaltansa puitteissa.

Kaavoitusta ja rakentamisen lupajärjestelmiä sujuvoitetaan rakentamisen helpottamiseksi ja nopeuttamiseksi.

Lisäksi osapuolet pyrkivät vaikuttamaan pelastuslain väestönsuojanormituksen merkittävään lieventämiseen sekä asunto-osakeyhtiölain päätöksenteon helpottamiseen täydennysrakentamisen edistämiseksi muun muassa selvittämällä mahdollisuudet lain yksimielisyysvaatimusten lieventämiseen. Osapuolet edistävät puurakentamista hallitusohjelman kärkihankkeen mukaisesti.

Liikennepalvelut ja liikenneinfrastruktuuri

Osapuolet nostavat kestävien kulkutapojen palvelutasoa ja mahdollistavat tietoon perustuvien digitaalisten palvelujen syntymistä käyttäjille henkilö- ja tavaraliikenteessä.

Valtio osoittaa tukea pieniin kustannustehokkaisiin liikennehankkeisiin (ns. MAL-raha) sopimuskaudella yhteensä 15 milj. euroa ja edellyttää kuntien käyttävän vastaavan summan toimenpiteisiin. Tuesta kohdennetaan puolet pääkaupunkiseudulle ja puolet KUUMA-kuntiin. Lähtökohtana ovat HLJ 2015 laadinnan yhteydessä valmisteltu Pienet kustannustehokkaat toimet -hanke (KUHA) ja sen eri teemat (kävely ja pyöräily, joukkoliikenne ja liityntäpysäköinti, logistiikan yhteydet ja palvelut, tiivistyvän maankäytön tukeminen, meluntorjunta). Teemojen toimenpiteillä edistetään liikennejärjestelmän toimivuutta ja turvallisuutta voimakkaasti kasvavalla alueella.

Valtio osoittaa seudulle suurten kaupunkien joukkoliikennetukea 19 milj. euroa koko sopimuskaudella. Tuki osoitetaan sellaisiin kohdassa "Osapuolet yhteistyössä edistävät" esitettyihin toimenpiteisiin, joilla edistetään yhteisten joukkoliikenteen lippu- ja maksu- sekä informaatiojärjestelmien toimivuutta ja uudistamista sekä mahdollistetaan tietoon perustuvien digitaalisten liikennepalvelujen syntymistä. Joukkoliikenteeseen kohdistuvaa rahoitusta tulee seudulle lisäksi ELY-keskuksen joukkoliikenteen määrärahasta ja lähijunaliikenteen ostoista.

Osapuolet sitoutuvat yhteistyössä toteuttamaan liityntäpysäköinti-investoinnit oheisen kustannusjaon mukaisesti. Hankeohjelma laaditaan vuoden 2016 aikana HLJ-yhteistyössä. Valtion rahoitusosuus liityntäpysäköinti-investointeihin kohdennetaan joko osana isoja kehittämishankkeita, ns. MAL-rahalla (pienet kustannustehokkaat hankkeet) tai joukkoliikenneavustuksen kautta.

Taulukko 1. Liityntäpysäköintihankkeiden kustannusjako

	Sijaintikunta	**Kohdekunta**	**Kotikunta**	**Valtio**
A1 ja A2 Seudullisesti merkittävä alue	30-50 %	10-20 %	10-20 %	30-50 %
B Paikallisesti merkittävä alue	50-70 %			30-50 %
C Pysäköintijärjestelmän kohteet ja pelkkä pyöräpysäköinti	0-100 %			0-100 %

Valtio osoittaa Raide-Jokerin toteuttamiseen vuosina 2017–2019 yhteensä 84 miljoonaa euroa, mikä vastaa 30 prosenttia varsinaisen radan hankesuunnitelman alkuperäisestä kustannusarviosta. Hankkeen tarkemmasta toteutuksesta ja siihen sisältyvästä Kehä I:n tasauksen kustannusjaosta (kustannusarvio 12 M€) sovitaan erikseen.

Pisara-radan suunnitelmien valmistuttua (alkuvuosi 2017) tehdään arvio hankkeen toteuttamisen aikataulusta ja rahoituksesta. Rahoituksen osalta hyödynnetään syksyllä 2014 tehtyä työtä (Pisararadan rahoitusmallityöryhmä).

Valtio ja kunnat toteuttavat sopimuskaudella 2016–2019 Klaukkalan ohikulkutien Mt 132 (kustannusarvio 42 M€). Hankkeen kustannusjaosta sovitaan erikseen.

Liikenteen kysyntään vaikuttavan tiemaksun valmistelua jatketaan seudun ja valtion yhteistyönä. Valmistelun lähtökohtana on, että kerätyt varat voidaan käyttää seudun liikennejärjestelmän rahoittamiseen seudun yhteisesti päättämällä tavalla eikä menettely vähennä valtion pitkän aikavälin mukaista keskimääräistä liikennerahoitusta seudulla.

HLJ:n infrastruktuurin kehittämishankkeet 2016 – 2019 on esitetty liitteessä 4.

Osapuolet yhteistyössä edistävät:

- yhteentoimivan tunnistepohjaisen lippu- ja maksujärjestelmän käyttöönottoa
- reaaliaikaisen matkustajainformaation kattavuutta ja laatua, avoimen datan ja rajapintojen käyttöä sekä avoimeen sovelluskoodiin perustuvia ratkaisuja
- matkaketjujen toimivuutta kansainvälisessä ja valtakunnallisessa liikenteessä erityisesti keskeisissä solmu-/vaihtokohteissa
- Helsinki-Vantaan lentokenttäaluetta kehitetään maamme merkittävimpänä kansainvälisenä lentokenttänä
- toimivien seudullisten joukkoliikennepalvelujen toteutumista ja yhtenäisen joukkoliikennealueen muodostamista seudulle
- raskaan liikenteen pysäköintiä koskevien seudullisten linjausten laadintaa
- uusien käyttövoimien lisäämistä joukkoliikenteessä

Valtion liikenteeseen kohdistuvia rahoitusvälineitä ja tukia ohjataan kokonaisuutena, jotta vaikuttavuus paranee. Toteuttamis- ja rahoitusohjelmat sovitaan sopijaosapuolten yhteistyöprosessina osana jatkuvaa liikennejärjestelmäsuunnittelua.

Sopimuksen toteutumisen arviointi

Sopimuksen ja siinä sovittujen toimenpiteiden toteutumista arvioidaan suhteessa sovittuun tavoitetasoon sekä seudulla kokonaisuutena että kuntakohtaisesti. Toteutumista seurataan seuraavina asiakokonaisuuksina:

- Sopimuksen tarkoitus ja tavoitteet
- Asuntotuotantotarpeeseen vastaaminen
- Yhdyskuntarakenne, maankäytön ja liikenteen suunnittelu ja yhteensovittaminen, kaavoituksen ja rakentamisen sujuvoittaminen
- Liikennepalvelut ja liikenneinfrastruktuuri

Sitoutumisen ja rahoitustuen edellytykset

Valtio-osapuolen sitoutuminen sopimuksiin määritellään keväällä 2016 valtioneuvoston periaatepäätöksellä, jossa linjataan valtion tahtotila ja tuki eri sopimusmuodoille julkisen talouden suunnitelman ja talousarvion puitteissa. Valtion rahoitustoimenpiteet edellyttävät eduskunnan päätöstä.

Valtion ehtona tähän sopimukseen sitoutumiseen on, että kunta on omalta osaltaan toteuttanut sopimuksen mukaiset kunnan toimivallassa olevat toimenpiteet. Kuntien sopimukseen sitoutuminen edellyttää vastaavasti, että valtio toteuttaa tässä sopimuksessa sovitut toimenpiteet.

Sopimuksen voimassaolo, jatkotoimet, uudistaminen ja seuranta

Sopimus tulee voimaan sopijaosapuolten hyväksyttyä sen. Sopimus on voimassa vuoden 2019 loppuun.

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

Merkittävistä olosuhteiden muutoksista, erityisesti voimakkaasti kasvavasta maahanmuutosta johtuen, varaudutaan tarvittaessa vuosittaisten seurantakokouksien yhteydessä tarkistamaan sopimuksen sisältöä jäljellä olevan sopimuskauden ajaksi.

Sopijaosapuolten tavoitteena on kehittää edelleen MAL-sopimusmenettelyä sen vaikuttavuuden parantamiseksi. Ennen tämän sopimuksen voimassaoloajan päättymistä 2019 sopijaosapuolet valmistelevat uuden maankäytön, asumisen ja liikenteen sopimuksen.

Liite 1	Helsingin seudun kuntakohtainen asuntotonttien asemakaavoitettava kerrosala ja asuntotuotantotavoite vuosina 2016-2019
Liite 2	Asemakaavoituksen ensisijaiset kohdealueet Helsingin seudulla vuosina 2016-2019
Liite 3	Asuntotuotannon ensisijaiset kohdealueet Helsingin seudulla vuosina 2016-2019
Liite 4	HLJ:n infrastruktuurin kehittämishankkeet 2016-2025

Avtal mellan staten och Helsingforsregionens kommuner rörande markanvändning, boende och trafik 2016-2019

Avtalsparter

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

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

Samkommuner: Samkommunen Helsingforsregionens trafik (HRT)

Avtalets syfte och mål

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

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

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

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

Utgångspunkter för Helsingforsregionens MBT-avtal

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

- Statsminister Juha Sipiläs regeringsprogram, regeringsprogrammets handlingsplan och dess spetsprojekt
- Helsingforsregionens markanvändningsplan MASU 2050
- Helsingforsregionens trafiksystemplan HLJ 2015
- Helsingforsregionens bostadsstrategi 2025
- Landskapsplanen och generalplaner med rättsverkan

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

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

Åtgärder inom markanvändning, boende och trafik

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

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

Tillgodoseende av bostadsproduktionsbehovet

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

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

<u>Kommunernas åtgärder</u>

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

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

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

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

Statens åtgärder

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

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

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

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

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

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

Samordnande av markanvändning, boende och trafik

Kommunernas åtgärder

I planeringen av markanvändning, boende och trafik fördjupas kommunernas samarbete. Helsingforsregionens markanvändningsplan MASU 2050, bostadsstrategin och trafiksystemplanen HLJ genomförs oberoende av kommungränserna som en funktionell helhet. Helsingforsregionen fortsätter samplaneringen av markanvändning, boende och trafik utgående från grunden som utarbetas under den förra avtalsperioden. När planerna granskas beaktas MBT-avtalets syfte och mål. Om beredningen av dessa planer och om avtalsparternas deltagande i kostnaderna för beredningen överenskoms särskilt.

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

Statens åtgärder

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

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

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

Trafiktjänster och trafikinfrastruktur

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

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

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

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

Tabell 1. Kostnadsfördelning när det gäller projekt för infartsparkering

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

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

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

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

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

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

Avtalsparterna främjar i samarbete:

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

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

Bedömning av avtalets genomförande

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

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

Förutsättningar för förbindelse och finansieringsbidrag

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

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

Avtalets giltighet, fortsatta åtgärder, förnyelse och uppföljning

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

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

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

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

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

Allekirjoitukset

Helsingissä 9. päivänä kesäkuuta 2016
Helsingfors den 9 juni 2016

Ympäristöministeriö

Kimmo Tiilikainen
maatalous- ja ympäristöministeri

Liikenne- ja viestintäministeriö

Anne Berner
liikenne- ja viestintäministeri

Työ- ja elinkeinoministeriö

Olli Rehn
elinkeinoministeri

Valtiovarainministeriö

Alexander Stubb
valtiovarainministeri

Espoon kaupunki

Jukka Mäkelä
kaupunginjohtaja

Helsingin kaupunki

Jussi Pajunen
kaupunginjohtaja

Kauniaisten kaupunki

Christoffer Masar
kaupunginjohtaja

Vantaan kaupunki

Kari Nenonen
kaupunginjohtaja

Hyvinkään kaupunki

Jyrki Mattila
kaupunginjohtaja

Järvenpään kaupunki

Erkki Kukkonen
kaupunginjohtaja

Keravan kaupunki

Kirsi Rontu
vs. kaupunginjohtaja

Kirkkonummen kunta

Tarmo Aarnio
kunnanjohtaja

Mäntsälän kunta

Esko Kairesalo
kunnanjohtaja

Nurmijärven kunta

Kimmo Behm
kunnanjohtaja

Pornaisten kunta

Hannu Haukkasalo
kunnanjohtaja

Sipoon kunta

Mikael Grannas
kunnanjohtaja

Tuusulan kunta

Hannu Joensivu
kunnanjohtaja

Vihdin kunta

Hannu Nummela
vs. kunnanjohtaja

Asumisen rahoitus- ja kehittämiskeskus ARA

Hannu Rossilahti
ylijohtaja

Liikennevirasto

Antti Vehviläinen
pääjohtaja

Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus

Petri Knaapinen
johtaja

Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä

Suvi Rihtniemi
toimitusjohtaja

LIITE 1

Helsingin seudun kuntakohtainen asuntotonttien asemakaavoitettava kerrosala ja asuntotuotantotavoite vuosina 2016-2019

Kunta/seutu	Sitovat asuntotonttien kerrosalmäärät 2016-2019 koko kunnassa yhteensä, kem2		Asuntotuotantotavoite 2016-2019 koko kunnassa yhteensä, asuntoja		
	Yhteensä	Keskimäärin vuodessa	Asuntoja yhteensä[1)]	Tuettu asuntotuotanto yhteensä[2)]	40-vuotisen vuokra-asuntotuotan-non osuus[3)]
Espoo	996 000	249 000	12 000	3 600	2 400
Helsinki	2 390 000	597 500	24 000	7 200	4 800
Kauniainen	33 000	8 250	288	86	58
Vantaa	1 065 000	266 250	9 600	2 880	1 920
PKS yhteensä	4 484 000	1 121 000	45 888	13 766	9 178
Hyvinkää	127 000	31 750	1 440	288	144
Järvenpää	186 000	46 500	2 064	413	206
Kerava	210 000	52 500	1 872	374	187
Kirkkonummi	159 000	39 750	1 584	317	158
Mäntsälä	100 000	25 000	768	154	77
Nurmijärvi	53 000	13 250	1 584	317	158
Pornainen	45 000	11 250	288	58	29
Sipoo	230 000	57 500	1 584	317	158
Tuusula	426 000	106 500	1 680	336	168
Vihti	112 000	28 000	1 248	250	125
KUUMA yhteensä	1 648 000	412 000	14 112	2 822	1 411
Helsingin seutu yhteensä	**6 132 000**	**1 533 000**	**60 000**	**16 589**	**10 589**

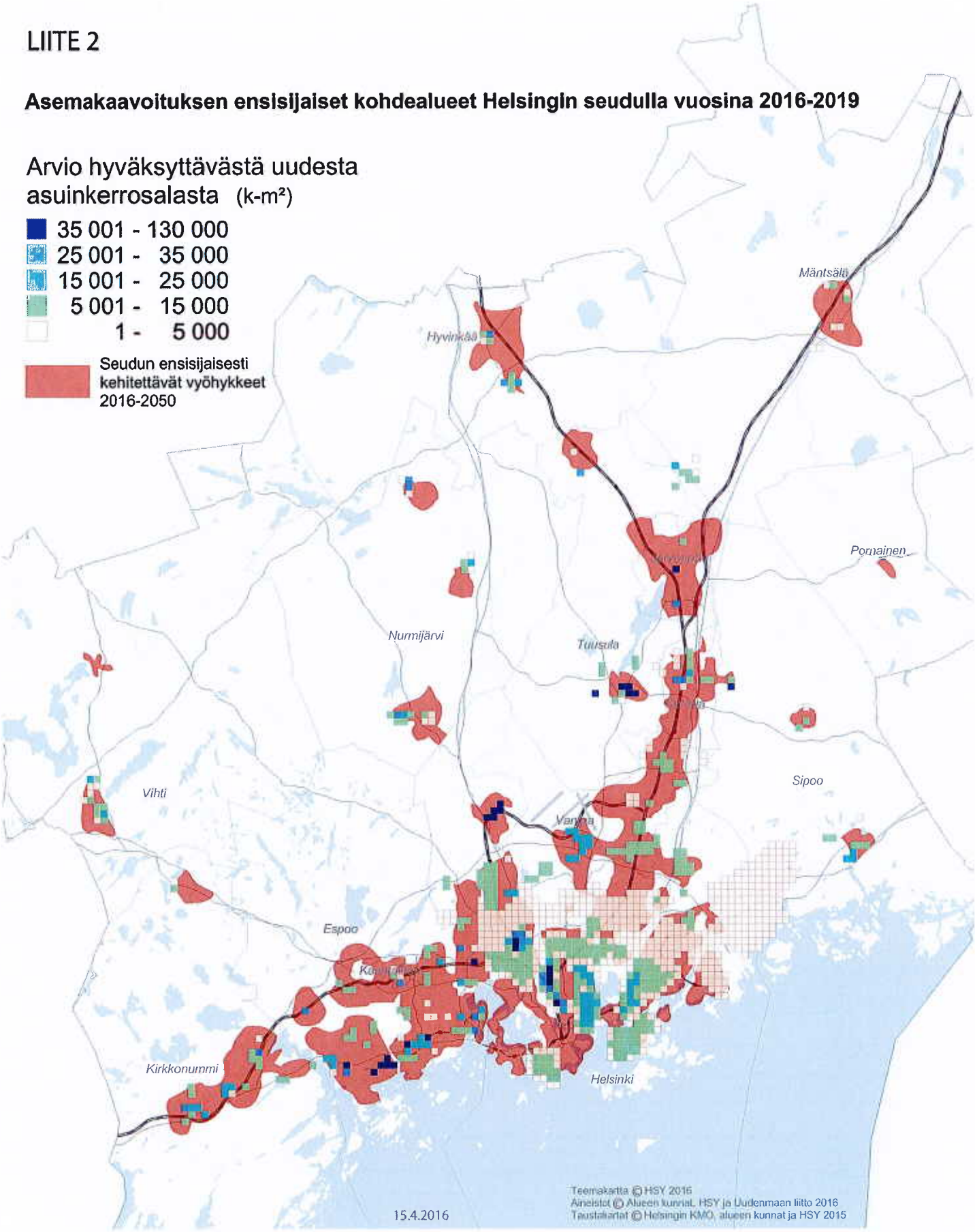
1) Asuntotuotantotavoite on koko seudulla yhteensä 13 500 asuntoa vuonna 2016 ja kasvaa vuosittain 1000 asunnolla ollen vuonna 2019 yhteensä 16 500 asuntoa.

2) Tuetuksi asuntotuotannoksi katsotaan kaikki valtion tukema korkotuettu tuotanto (vuokra, asumisoikeus), PKS-kunnissa 30 % ja KUUMA-kunnissa 20 % kokonaistuotannosta.

3) Sekä tavalliset että erityisryhmille tarkoitetut vuokra-asunnot, PKS-kunnissa 20 % ja KUUMA-kunnissa 10 % kokonaistuotannosta.

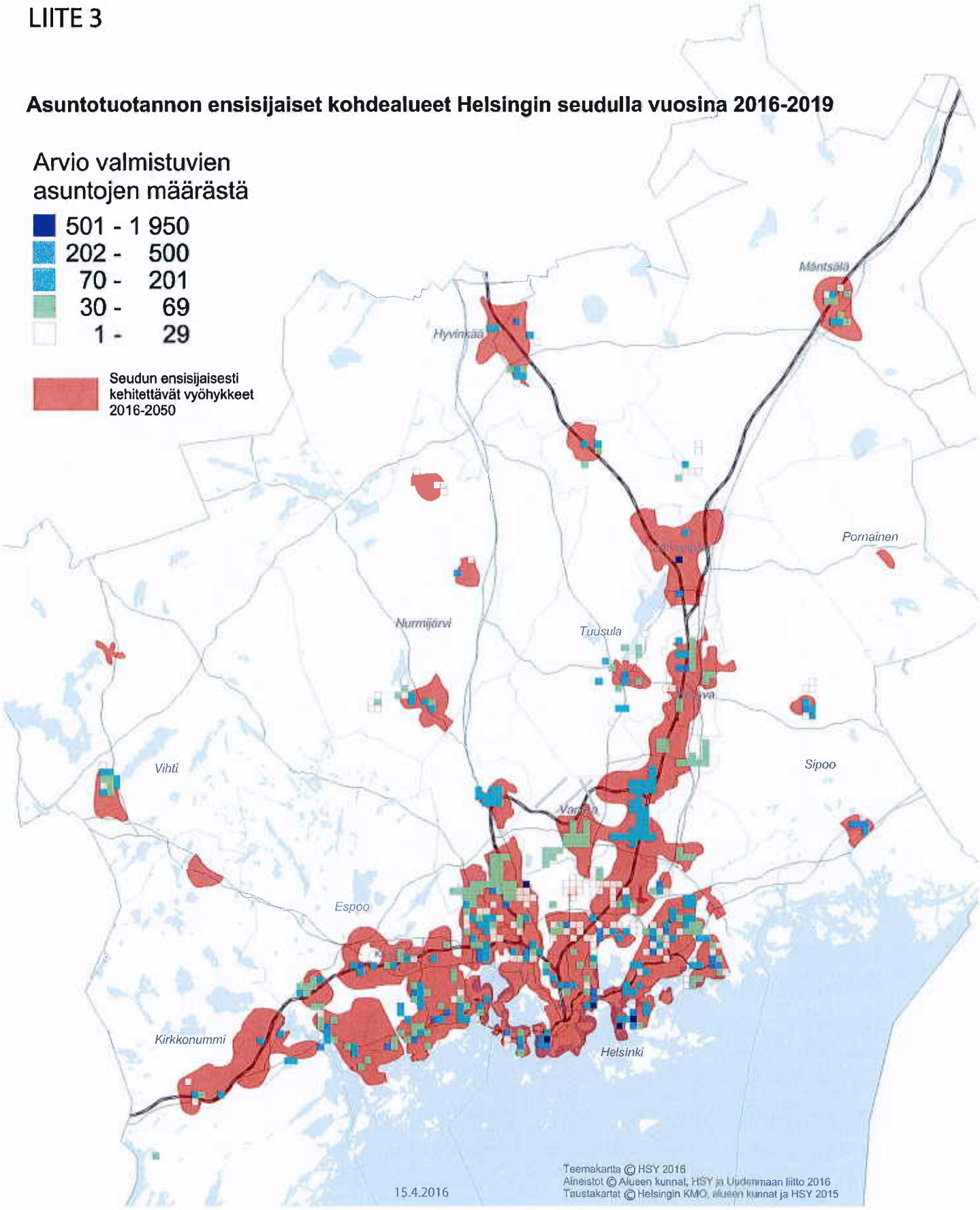
LIITE 2

Asemakaavoituksen ensisijaiset kohdealueet Helsingin seudulla vuosina 2016-2019



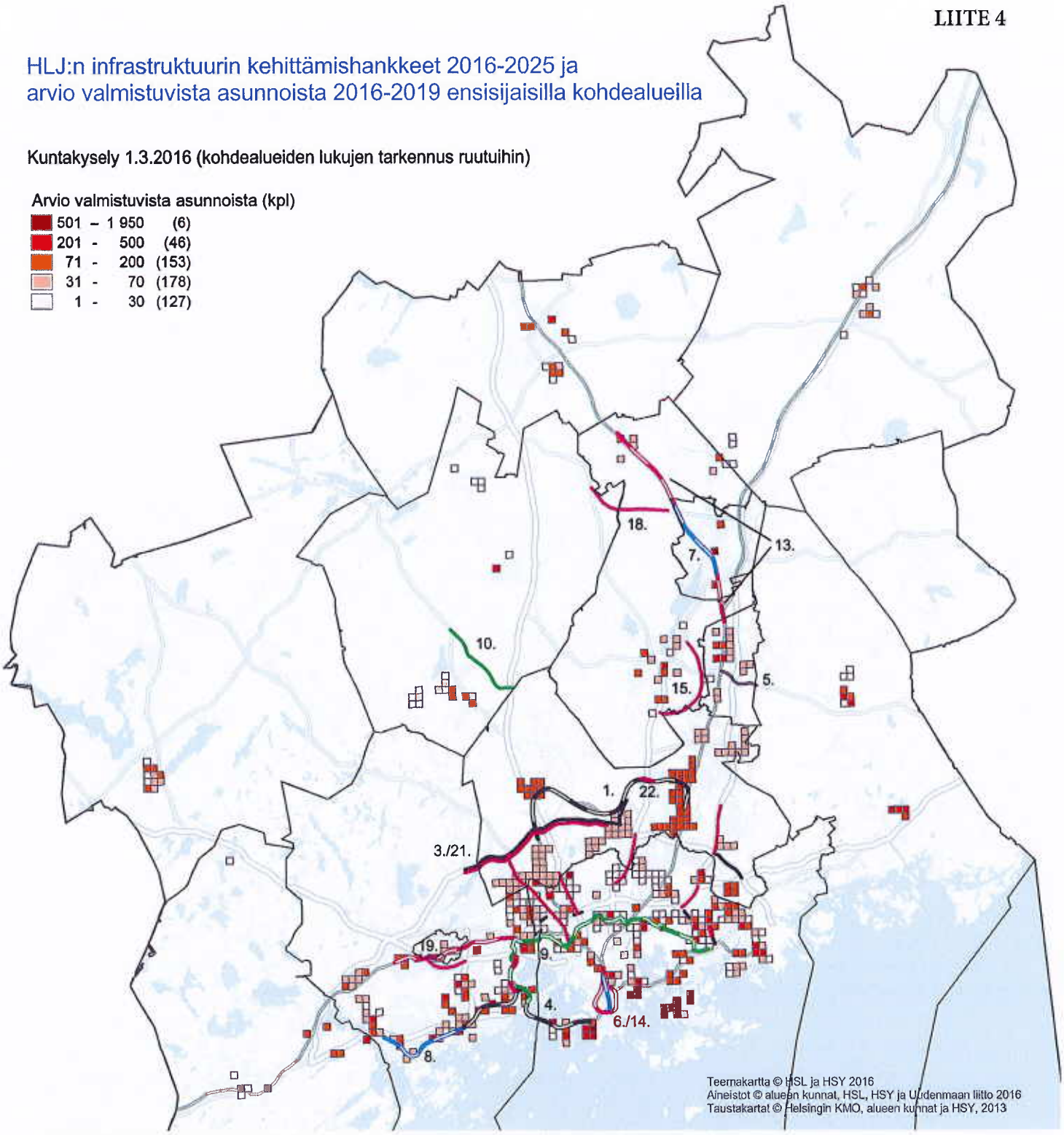
LIITE 3

Asuntotuotannon ensisijaiset kohdealueet Helsingin seudulla vuosina 2016-2019



HLJ:n infrastruktuurin kehittämishankkeet 2016-2025 ja arvio valmistuvista asunnoista 2016-2019 ensisijaisilla kohdealueilla

Kuntakysely 1.3.2016 (kohdealueiden lukujen tarkennus ruutuihin)



Toteutetut ja kohta valmiit HLJ-hankkeet

1. Kehärata
2. Kehä I parantaminen, vaihe 1
3. Kehä III kehittäminen
4. Länsimetro
5. Keravantien parantaminen mt 148

Rakenteilla olevat HLJ-hankkeet

6. Helsingin ratapihan toiminnallinen parantaminen
7. Helsinki-Riihimäki rataosan parantaminen, vaihe 1
8. Metro Matinkylä-Kivenlahti + tie- ja katujärjestelyt

HLJ2015-hankkeet, jotka sisältyneväl MAL-sopimukseen

9. Raide-Jokeri
10. Klaukkalan ohikulkutie, mt 132
11. Pienet kustannustehokkaat toimet KUHA *

HLJ 2015 hankkeet, joista ei rahoituspäätöstä

12. Helsingin kantakaupungin raitioverkko *
13. Helsinki-Riihimäki rataosan parantaminen, vaihe 2
14. Pisararata
15. Hyrylän itäinen ohilkulkutie, vaihe 1
16. Päätieverkon seuranta- ja ohjausjärjestelmien kehittäminen *
17. Keskisuuret tiepaketit
18. Keski-Uudenmaan logistiikan yhteystarve, vaihe 1
19. Espoon kaupunkirata
20. Kehä I parantaminen, vaihe 2
21. Kehä III kehittäminen, vaihe 3
22. Ruskeasannan asema

* Hanketta ei ole esitetty kartalla