

**VALTION JA HELSINGIN SEUDUN KUNTIEN VÄLINEN
MAANKÄYTÖN, ASUMISEN JA LIIKENTEEN AIESOPIMUS
2012-2015**

**INTENTIONSAVTAL MELLAN STATEN OCH
HELSINGFORSREGIONENS KOMMUNER RÖRANDE
MARKANVÄNDNING, BOENDE OCH TRAFIK 2012-2015**

**Helsinki xx. kesäkuuta 2012
Helsingfors den xx Juni 2012**

VALTION JA HELSINGIN SEUDUN KUNTIEN VÄLINEN MAANKÄYTÖN, ASUMISEN JA LIIKENTEEN AIESOPIMUS 2012–2015

I. Sopijaosapuolet

Valtio: Liikenne- ja viestintäministeriö, ympäristöministeriö, 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)

II. Aiesopimuksen tarkoitus

Aiesopimus on sekä Helsingin seudun kuntien välinen että kuntien ja valtion välinen, sopijaosapuolten maankäytön, asumisen ja liikenteen yhteistä tahtotilaa kuvaava aikomus.

Aiesopimus pyrkii vahvistamaan Helsingin seudun toimivuutta ja kilpailukykyä, lisäämään seudun asuntotuotantoa ja sen edellytyksiä sekä vahvistamaan metropolipolitiikan kansallisten tavoitteiden toteuttamista maankäytön, asumisen ja liikennejärjestelmän kehittämisessä. Aiesopimuksella tuetaan seudun elinkeinopolitiikan toteuttamista, seudun kuntien tasapainoista kehittämistä sekä kestävästä kehitystä edistäviä suunnitteluratkaisuja ja yhteistyötä.

Tavoitteena on, että valtioneuvosto tekee Helsingin Seudun aiesopimuksen toteuttamisen edellyttämistä linjauksista ja toimenpiteistä periaatepäätöksen.

III. Aiesopimuksen lähtökohdat

Aiesopimus sekä sen tavoitteet ja toimenpiteet perustuvat seuraaviin lähtökohtiin:

Kestävä rakenne. Maankäyttöä, asumista ja liikennejärjestelmää kehitetään seudullisena kokonaisuutena ympäristöllisesti, taloudellisesti ja sosiaalisesti kestäväällä tavalla. Aiesopimuksessa kytketään yhteen seudun strategiset linjaukset sekä asuntopoliittisen toimenpideohjelman ja liikennepoliittisen selonteon sisältämät kehittämistoimet.

Energiatehokkuus. Maankäyttöä, asumista ja liikennettä kehitetään osana kansallisten ilmastotavoitteiden ja energiatehokkuustavoitteiden edistämistä.

Yhteisvastuullisuus asuntopoliitikassa. Asuntotuotantoa ohjataan siten, että se parantaa seudun elinvoimaisuutta sekä lisää monipuolista asuntotarjontaa työvoiman saannin, kilpailukyvyn edellytysten sekä sosiaalisen eheyden turvaamiseksi.

IV. Aiesopimuksen tavoitteet

Yhdyskuntarakenteen eheyttäminen. Toteutetaan olemassa olevaan yhdyskuntarakenteeseen ja palveluihin tukeutuvia tiiviitä, energiatehokkaita ja joukkoliikenteeseen perustuvia asunto-, työpaikka- ja palvelualueita. Uusi asuntorakentaminen ohjataan nykyistä yhdyskuntarakennetta eheyttäen.

Edistetään kestäviä liikkumismuotoja. Parannetaan raide- sekä muiden joukko-, pyöräily- ja jalankulkuliikenteen olosuhteita sekä koko liikennejärjestelmän toimivuutta ja turvallisuutta. Edistetään liikenneinnovaatioita ja käyttäjälähtöisyyttä.

Hyödynnetään nykyistä ja rakenteilla olevaa raideliikenneverkkoa mahdollisimman täysipainoisesti ennen uusien ratayhteyksien avaamista. Varmistetaan raideverkoston toimivuus ja luotettavuus. Varaudutaan raideverkoston täydentämiseen ja laajentamiseen.

Edistetään asuntomarkkinoiden toimivuutta. Varmistetaan asuntotuotannon kokonaistarpeen edellyttämien toimenpiteiden toteutuminen ja luodaan edellytykset kohtuuhintaisten asuntojen tuottamiselle. Rakennettavien asuntojen hallintamuodon ja kokonaistarpeen sijoittumisessa otetaan huomioon seudun eri osien olosuhteet, tarve ja resurssit.

Sovitetaan yhteen seudun maankäytön, asumisen ja liikenteen toimenpiteet, vaiheistus ja seuranta siten, että ne kytkeytyvät toisiinsa ja vahvistavat seudun toimivuutta kokonaisuutena.

Sovitetaan yhteen aiesopimuksen sekä asuntopoliittisen toimenpideohjelman, liikennepoliittisen selonteon ja valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden sisältämät linjaukset ja toimenpiteet.

V. Valtio aiesopimuksen osapuolena

Valtio sitoutuu Helsingin seudun maankäytön, asumisen ja liikenteen yhteisvastuullisiin ja kestäviin ratkaisuihin osallistumalla liikenteen ja muun infrastruktuurin toimenpiteiden rahoitukseen sekä toteuttamalla kohtuuhintaista asuntotuotantoa edistäviä tukitoimia.

Kehittämistoimenpiteiden toteuttamisen rahoittaminen ja niihin mahdollisesti tarvittavat lainsäädäntömuutokset edellyttävät valtion osalta eduskunnan asianomaisia päätöksiä.

VI. Kunnat aiesopimuksen osapuolena

Kunnat sitoutuvat Helsingin seudun maankäytön, asumisen ja liikenteen yhteisvastuullisiin ja kestäviin ratkaisuihin osallistumalla liikenteen ja muun infrastruktuurin toimenpiteiden rahoitukseen sekä toteuttamalla kohtuuhintaista asuntotuotantoa edistäviä tukitoimia.

Kehittämistoimenpiteiden toteuttamisen rahoittaminen edellyttää kuntien osalta asianomaisten toimielinten päätöksiä.

VII. Maankäytön, asumisen ja liikenteen toimenpiteet

Aiesopimukseen sisältyvät toimenpiteet vuosina 2012–2015 perustuvat ensisijaisesti kuntien voimassa oleviin maankäytön suunnitelmiin, Helsingin seudun MAL 2050 -strategisiin linjauksiin, Helsingin seudun MAL 2020 – toteuttamisohjelmaan, Helsingin seudun liikennejärjestelmäsuunnitelman HLJ 2011 – päätökseen (29.3.2011 ja 19.4.2011), liikennepoliittisen selonteon linjauksiin ja valtioneuvoston asuntopoliittiseen toimenpideohjelmaan.

Asuntotuotantotarpeeseen vastaaminen

Helsingin seudun tuotantotavoitteena on 12 000 – 13 000 asunnon rakentaminen vuosittain.

ARA -vuokra-asuntotuotannon tulee olla vähintään 20 % (2500 asuntoa/vuosi) seudun tuotantotavoitteesta. ARA -vuokra-asuntojen tulee ensisijaisesti olla normaaleja vuokra-asuntoja.

Kokonaistuotantotavoite on jaettu kuntakohtaisiksi tavoitekiintiöiksi liitteen mukaisesti. Kuntakohtaiset asuntotuotantotavoitteet, ARA – tuotannon tavoitteet, asemakaavoitettavan kerrosalan tavoitteet, asumisen ensisijaiset kohdealueet ja toteutusaikataulut on esitetty liitteen kartoissa ja taulukoissa.

Asuntotuotanto kohdistetaan ensisijaisesti liitteessä esitetyille kohdealueille ja muilta osin yhdyskuntarakenteen kannalta edullisille alueille aiesopimuksen tavoitteiden mukaisesti.

- 1) Kunnat sitoutuvat luomaan edellytykset kiintiönsä mukaisen asuntotuotantotavoitteen toteutumiselle osoittamalla asemakaavoissa tarvittavan uuden rakennusoikeuden ja varmistamalla asemakaava-alueiden toteuttamisedellytykset. Valtio tukee toteuttamisedellytyksiä omilla toimenpiteillään, joita on kuvattu jäljempänä tässä aiesopimuksessa.

- 2) Valtiovarainministeriön johdolla inventoidaan kaikki valtion ja valtionyhtiöiden hallinnassa olevat maa-alueet Helsingin seudulla. Valtion tai valtionyhtiöiden tarpeista vapautuvat, asuntotuotantoon soveliaat ja aiesopimuksen tavoitteiden mukaiset maa-alueet luovutetaan kunnille kohtuulliseen hintaan. Luovutuksen ehdoksi asetetaan, että kunnat kaavoittavat valtion luovuttamille alueille kohtuuhintaista asumista.
- 3) Kunnat kiinnittävät huomiota maapolitiikkansa hoitoon ja selvittävät mahdollisuuksia sopia yhteisistä toimintatavoista asuntotonttien luovuttamisessa sekä käyttävät nykyistä aktiivisemmin lunastusmenettelyä ja rakentamiskehotuksia.
- 4) Valtio varmistaa osaltaan aiesopimuksen mukaisen ARA – tuotannon rahoituksen riittävyyden.
- 5) Selvitetään ns. normitalkoiden jatkotyönä mahdollisuuksia alentaa asunto-rakentamisen kustannuksia liittyen asuinrakennusten väestönsuojien rakentamisvaateesta luopumiseen, autopaikoitukseen sekä muihin kustannuksia aiheuttaviin vaatimuksiin.
- 6) Käynnistetään hanke, missä yhteistyössä sopijaosapuolten kesken selvitetään kohtuuhintaisen asuntorakentamisen kilpailun tehostamista mm. kuntien tilaaja- ja hankintatointa kehittämällä.
- 7) Kunnat luovuttavat rakennusoikeutta asuntotuotantoa varten myös pienille ja keskisuurille toteuttajille sopivina kokonaisuuksina.

Olemassa olevien kaavojen toteutuminen/täydennysrakentaminen

- 8) Kunnat tehostavat ensisijaisesti olemassa olevaan ja toteuttamisvaiheessa olevaan raide- tai muuhun joukkoliikenteen yhteyksiin tukeutuvien alueiden tai aiesopimuksessa mainittuihin liikenteen kehittämishankkeisiin tukeutuvien alueiden käyttöönottoa.
- 9) Valtio osoittaa ns. infra-avustusta 7,5 milj. euroa/vuosi vuodesta 2013 alkaen aiesopimuksessa osoitettujen asumisen ensisijaisten kohdealueiden toteuttamiseen.
- 10) Tehostetaan rakentamattomien, valmiiden tonttien käyttöön ottoa nostamalla asuntotuotantoon tarkoitetun rakentamattoman rakennusmaan korotetun kiinteistöveron alarajaa.
- 11) Kunnat edistävät täydennysrakentamista lisäämällä mahdollisuuksien mukaan tonttien rakennusoikeuksia sekä mahdollistamalla rakennusten käyttötarkoituksen muutoksia erityisesti vajaasti rakennetuilla alueilla.

Maankäytön suunnittelu

- 12) Helsingin seudulle laaditaan yhteinen maankäyttösuunnitelma, jossa sovitetaan yhteen alue- ja yhdyskuntarakenteen sekä liikennejärjestelmän kehittämisperiaatteet ja ratkaisut. Työn yhteydessä määritellään maankäyttö- ja rakennuslain 46 a) §:n mukaisen pääkaupunkiseudun yhteisen yleiskaavan tarve ja aikataulu sekä seudun muiden kuntien alueille laadittavien yhteisten yleiskaavojen tarve ja aikataulutus.
- 13) Valtion johdolla kehitetään kaavoituksen ja sen ohjauksen sujuvuutta mm. tehostamalla viranomaisyhteistyötä.
- 14) Valtio selventää suunnittelutarveratkaisujen edellytyksiä ja kehittää menettelyjä yhdyskuntarakenteen hajautumisen hillitsemiseksi. Kunnat tehostavat taajamien lievealueiden maankäytön ohjausta.

Liikennepalvelut

- 15) Kunnat turvaavat pitkäjänteisesti joukkoliikenteen rahoituksen. Seudun kunnat, HSL ja Uudenmaan ELY-keskus järjestävät joukkoliikenteen palvelutasomääritysten ja kehittämissuunnitelmien mukaisesti. Valtio osoittaa Helsingin seudulle suurten kaupunkiseutujen joukkoliikennetukea ja pyrkii lisäämään tuen määrää seuraavalla aiesopimuskaudella. Rahoitus kohdistetaan houkuttelevan palvelutason tuottamiseen ja taksa- ja lippujärjestelmän laajentamiseen ja muihin toimiin, jotka tehokkaimmin lisäävät joukkoliikenteen käyttöä ja vähentävät henkilöauton käyttöä koko seudulla.
- 16) Sopimusosapuolet kehittävät seudun yhdyskuntarakennetta ja joukkoliikennejärjestelmää olemassa olevaan ja rakenteilla olevaan raideliikenneverkostoon ja sitä täydentävään linja-autoliikenteeseen tukeutuen. Joukkoliikenteen linjastorakennetta kehitetään panostaen runkoverkkoon, solmupisteisiin ja joukkoliikenteen etuisuuksiin.
- 17) Sopijaosapuolet edistävät liityntäpysäköintiä sekä sopivat yhteistyöstä ja toteutuksen kustannus- ja vastuunjaosta aiesopimuskauden loppuun mennessä. Valmistelun vastuutahot ovat HSL ja liikennevirasto.
- 18) Kunnat ja Uudenmaan ELY-keskus parantavat jalankulun ja pyöräilyn edellytyksiä kehittämällä seudullisesti yhtenäistä ja korkeatasoisesti hoidettua jalankulun ja pyöräilyn runkoverkkoa.
- 19) Sopijaosapuolet kehittävät älyliikenteen keinoin liikenneverkon ohjausta, häiriönhallintaa sekä ajantasaista tiedotusta ja joukkoliikenteen informaatiota sujuvien matka- ja kuljetusketjujen varmistamiseksi.

Liikenteen infrastruktuuri

- 20) Liikenneverkon kehittämishankkeissa priorisoidaan maankäytön kehittämistä ja yhdyskuntarakenteen tiivistämistä edistäviä hankkeita. Pienillä kustannus-tehokkailla toimenpiteillä (KUHA -rahoitusjärjestelmä ja -hankekokonaisuus) tehostetaan ja parannetaan nykyisen liikennejärjestelmän toimivuutta ja turvallisuutta sekä yhdyskuntarakenteen eheyttämisen ja asuntotuotannon edellytyksiä.
- 21) Valtio lisää olemassa olevan raideverkon kapasiteettia ja kehittää kulunvalvontaa ja ohjausta raideliikenteen toimintavarmuuden parantamiseksi. Tie- ja katuverkon kehittämisellä edistetään bussi- ja tavaraliikenteen toimintaedellytyksiä.
- 22) Valtio ja kunnat aloittavat KUHA – rahoitusjärjestelmän ja -hankekokonaisuuden toteuttamisen ja osallistuvat siihen keskimäärin yhtä suurilla rahoitusosuuksilla aiesopimuskaudella. Valtio ja kunnat osoittavat tähän vuodesta 2014 alkaen rahoitusta yhteensä 30 milj. euroa aiesopimuskaudella siten, että KUHA – määrä-rahoista pyritään osoittamaan puolet pääkaupunkiseudulle ja puolet KUUMA – kuntiin. Toteuttamis- ja rahoitusohjelmat laaditaan sopijaosapuolten yhteistyö-prosessina osana liikennejärjestelmäsuunnittelua.
- 23) Valtio ja kunnat aloittavat sopimuskaudella seuraavat liikennejärjestelmän toimivuuteen ja maankäytön kehittämiseen liittyvät infrastruktuurin kehittämis-hankkeet.
 - a) Mt 101 Kehä I:n parantaminen (alustavasti valtion osuus 35 milj. euroa, kunnat 15 milj. euroa, mutta hankkeen kustannusjako selvitettävä vielä tarkemmin)
 - b) Helsinki-Riihimäki – rataosan palvelutason parantaminen (150 milj. euroa)
 - c) E 18, Kehä III:n kehittäminen (valtion osuus 110 milj. euroa, kunnat 40 milj. euroa)
 - d) Helsingin ratapihan toiminnallinen parantaminen (100 milj. euroa)
- 24) Aiesopimuskauden jälkeen alkavaksi suunniteltujen hankkeiden suunnittelua jatketaan yhdessä kaavoituksen kanssa siten, että lähtökohtana ovat HLJ -päätöksen ja liikennepoliittisen selonteon mukaiset liikennejärjestelmän kehittämistoimen-piteet. Valtio sitoutuu seuraavien kärkihankkeiden toteuttamiseen vuosina 2016–2022.
 - e) Pisara-rata (750 milj. euroa)
 - f) Helsinki-Riihimäki rataosan palvelutason parantaminen, 2. vaihe (200 milj. euroa)

25) Valtio edistää seuraavien hankkeiden suunnitteluvalmiutta seuraavalle aiesopimuskaudelle:

- g) Mt 101, Kehä I parantaminen
- h) E 18, Kehä III:n kehittäminen
- i) Pääkaupunkiseudun metro- ja pikaraitiotiehankkeet (valtion osuus 30 %)
- j) Länsimetron ja Kehäradan liityntäliikenteen järjestelyt
- k) Espoon kaupunkirata

Aiesopimuksen liitteenä on HLJ -päätöksen mukainen lista ja liitekartta hankkeista sekä kartta asumisen ensisijaisista kohdealueista ja HLJ 2011 -hankkeista. Mikäli jokin hanke ei etene, se ei saa olla esteenä järjestyksessä seuraavien hankkeiden toteutuksen aloitukselle.

VIII. Aiesopimuksen toteuttaminen

Sopijaosapuolet sitoutuvat toiminnallaan edistämään kullekin sopijaosapuolelle tässä sopimuksessa esitettyjä maankäytön, asumisen ja liikenteen tehtäviä ja toimenpiteitä.

IX. Aiesopimuksen voimassaolo, jatkotoimet ja uudistaminen

Aiesopimus tulee voimaan sopimusosapuolten hyväksyttyä sen. Aiesopimus on voimassa vuoden 2015 loppuun. Tavoitteena on, että ennen tämän aiesopimuksen voimassaoloajan päättymistä 2015 sopijaosapuolet valmistelevat ja hyväksyvät uuden maankäytön, asumisen ja liikenteen aiesopimuksen.

Tavoitteena on, että tämän aiesopimuksen jälkeisessä sopimuksessa maankäyttö ja liikennejärjestelmä perustuvat Helsingin seudulla yhteiseen seudulliseen maankäytön suunnitelmaan ja siihen liittyvään liikennejärjestelmäsuunnitelmaan. Näiden suunnitelmien valmistelusta ja sopijaosapuolten osallistumisesta valmistelun kustannuksiin sovitaan erikseen.

X. Aiesopimuksen seuranta ja toteutumisen varmistaminen

Aiesopimuksen toteutumista seuraa sopijaosapuolten edustajien vuosittain kokoontuva seurantakokous, jonka valmistelusta vastaa aiesopimussihteeristö. Seuranta perustuu aiesopimuksen tavoitteiden ja toimenpiteiden toteutumista ja vaikuttavuutta kuvaaviin mittareihin. Seuranta-aineiston ylläpitämisestä vastaa sopijaosapuolten ja seututiedon tuottajista muodostettu työryhmä.

Liite Valtion ja Helsingin seudun kuntien välinen maankäytön, asumisen ja liikenteen aiesopimus 2012–2015, liiteaineisto

INTENTIONSAVTAL MELLAN STATEN OCH HELSINGFORSREGIONENS KOMMUNER RÖRANDE MARKANVÄNDNING, BOENDE OCH TRAFIK 2012–2015

I. Avtalsparter

Staten: Kommunikationsministeriet, miljöministeriet, Trafikverket, närings-, trafik- och miljöcentralen i Nyland (ELY -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)

II. Intentionsavtalets syfte

Intentionsavtalet är en intention som beskriver vad avtalsparterna tillsammans vill uppnå när det gäller markanvändning, boende och trafik. Avtalet ingås å ena sidan mellan kommunerna i Helsingforsregionen och å andra sidan mellan kommunerna och staten.

Intentionsavtalet syftar till att stärka Helsingforsregionens funktionalitet och konkurrensförmåga, att öka bostadsproduktionen och dess förutsättningar i regionen samt att stärka uppfyllelsen av de nationella målen inom metropolpolitiken i utvecklingen av markanvändning, boende och trafiksystem. Genom intentionsavtalet stöds genomförandet av regionens näringspolitik, en balanserad utveckling av regionens kommuner samt planeringslösningar och samarbete som främjar en hållbar utveckling.

Avsikten är att statsrådet fattar ett principbeslut om de riktlinjer och åtgärder som behövs för att genomföra Helsingforsregionens intentionsavtal.

III. Utgångspunkter för avtalet

Intentionsavtalet samt dess mål och åtgärder baserar sig på följande utgångspunkter:

Hållbar struktur. Markanvändning, boende och trafiksystem utvecklas som en regional helhet på ett miljömässigt, ekonomiskt och socialt hållbart sätt. I intentionsavtalet kopplas regionens strategiska beslut samman med utvecklingsåtgärderna i det bostadspolitiska åtgärdsprogrammet och den trafikpolitiska redogörelsen.

Energieffektivitet. Markanvändning, boende och trafik utvecklas som en del av främjandet av de nationella klimatmålen och målen för energieffektiviteten.

Solidariskt ansvar inom bostadspolitiken. Bostadsproduktionen styrs så att den förbättrar regionens livskraft och ökar det mångsidiga bostadsutbudet och därmed tryggar tillgången på arbetskraft, förutsättningarna för konkurrensförmåga och den sociala sammanhållningen.

IV. Intentionsavtalets mål

Mindre splittrad samhällsstruktur. Bostads-, arbetsplats- och serviceområden byggs upp där det redan finns en samhällsstruktur och service, och dessa områden är täta, energieffektiva och baserar sig på kollektivtrafik. Byggandet av nya bostäder styrs så att den nuvarande samhällsstrukturen blir mindre splittrad.

Hållbara transportformer främjas. Förhållandena för spårtrafiken samt annan kollektiv-, cykel- och fotgängartrafik samt hela trafiksystemets funktionalitet och säkerhet förbättras. Trafikinnovationer och användarorientering främjas.

Det befintliga spårtrafiknätet och det spårtrafiknät som håller på att byggas används så fullständigt som möjligt innan nya spårförbindelser öppnas. Spårnätets funktionalitet och tillförlitlighet säkerställs. Komplettering och utvidgning av spårnätet förbereds.

Bostadsmarknadens funktionalitet främjas. Det säkerställs att de åtgärder som behövs för att tillfredsställa helhetsbehovet inom bostadsproduktionen genomförs, och det skapas förutsättningar för att producera bostäder till rimliga priser. 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.

Åtgärderna, fasindelningen och uppföljningen rörande regionens markanvändning, boende och trafik samordnas så att de blir sammankopplade och stärker regionens funktionalitet som helhet.

Besluten och åtgärderna i intentionsavtalet samt i det bostadspolitiska åtgärdsprogrammet, den trafikpolitiska redogörelsen och de riksomfattande målen för områdesanvändningen samordnas.

V. Staten som intentionsavtalets part

Staten förbinder sig att fatta solidariska och hållbara beslut om markanvändning, boende och trafik i Helsingforsregionen genom att delta i finansieringen av åtgärder inom trafik och annan infrastruktur och genom att genomföra stödåtgärder som främjar bostadsproduktion till ett rimligt pris.

För att kunna finansiera utvecklingsåtgärderna och genomföra de lagstiftningsändringar som eventuellt behövs krävs för statens del behöriga beslut i riksdagen.

VI. Kommunerna som intentionsavtalets part

Kommunerna förbinder sig att fatta solidariska och hållbara beslut om markanvändning, boende och trafik i Helsingforsregionen genom att delta i finansieringen av åtgärder inom trafik och annan infrastruktur och genom att genomföra stödåtgärder som främjar bostadsproduktion till ett rimligt pris.

För att kunna finansiera utvecklingsåtgärderna krävs för kommunernas del beslut i behöriga organ.

VII. Åtgärder inom markanvändning, boende och trafik

Åtgärderna i intentionsavtalet 2012–2015 baserar sig främst på gällande markanvändningsplaner i kommunerna, på Helsingforsregionens strategiska riktlinjer MBT 2050, på Helsingforsregionens genomförandeplan MBT 2020, på beslutet om Helsingforsregionens trafiksystemplan HLJ 2011 (29.3.2011 och 19.4.2011), på de strategiska besluten i den trafikpolitiska redogörelsen och på statsrådets bostadspolitiska åtgärdsprogram.

Tillgodoseende av bostadsproduktionsbehovet

Helsingforsregionens produktionsmål är att bygga 12 000–13 000 bostäder årligen.

ARA -hyresbostadsproduktionen bör utgöra minst 20 % (2 500 bostäder/år) av regionens produktionsmål. ARA -hyresbostäderna bör i första hand vara normala hyresbostäder.

Målet för den totala produktionen har uppdelats i målkvoter för varje kommun i enlighet med bilagan. De kommunspecifika bostadsproduktionsmålen, målen för ARA-produktionen, målen för våningsytan i detaljplaner, de primära målområdena för byggande och tidsplanerna för genomförande framgår av kartorna och tabellerna i bilagan.

Bostadsproduktionen inriktas i första hand på de målområden som nämns i bilagan och i övrigt på områden som är fördelaktiga med tanke på samhällsstrukturen enligt målen i intentionsavtalet.

- 1) Kommunerna förbinder sig att skapa förutsättningar för att det egna kvotbaserade målet för bostadsproduktionen uppnås genom att i detaljplanerna anvisa behövlig ny byggnadsrätt och genom att se till att det finns förutsättningar för att genomföra detaljplaneområdena. Staten stöder förutsättningarna för genomförande med egna åtgärder, som beskrivs nedan i detta intentionsavtal.
- 2) Under finansministeriets ledning inventeras alla markområden som är staten och de statliga bolagen besitter i Helsingforsregionen. Områden som staten eller de statliga bolagen inte behöver, som är lämpliga för bostadsproduktion och som överensstämmer med målen i intentionsavtalet överläts till kommunerna till ett

rimligt pris. Som villkor för överlåtelsen ställs att kommunerna på de områden som staten överlåtit planlägger områden för boende till rimligt pris.

- 3) Kommunerna fäster uppmärksamhet vid skötseln av sin markpolitik, utreder möjligheterna att komma överens om gemensamma tillvägagångssätt vid överlåtelse av bostadstomter och använder aktivare än tidigare inlösningsförfarande och bygguppmaningar.
- 4) Staten säkerställer för egen del att ARA-produktionen enligt intentionsavtalet får tillräcklig finansiering.
- 5) Möjligheterna att sänka kostnaderna för bostadsbyggande utreds som ett fortsättningsarbete i samband med det så kallade normtalkot när det gäller avskaffandet av kravet på att bygga skyddsrum i bostadshus, bilparkering och krav som orsakar andra kostnader.
- 6) Det startas ett projekt där avtalsparterna tillsammans utreder effektiviserande av konkurrensen i fråga om byggande av bostäder till rimliga priser bland annat genom att utveckla kommunernas beställar- och upphandlingsverksamhet.
- 7) Kommunerna överlåter byggnadsrätt för bostadsproduktion även till små och medelstora aktörer i lämpliga helheter.

Genomförande av befintliga planer/kompletteringsbyggande

- 8) Kommunerna effektiviserar i första hand ibruktagandet av områden som stöder sig på befintlig och kommande spårtrafik eller andra kollektivtrafikförbindelser eller områden som stöder sig på de projekt som nämns i intentionsavtalet och som syftar till att utveckla trafiken.
- 9) Staten anvisar så kallat infra-understöd 7,5 milj. euro/år från och med 2013 för genomförande av de målområden som i intentionsavtalet anges som primära när det gäller boende.
- 10) Ibruktagandet av obebyggda, färdiga tomter effektiviseras genom att höja den nedre gränsen för den höjda fastighetsskatten för obebyggd byggnadsmark som är avsedd för bostadsproduktion.
- 11) Kommunerna främjar kompletteringsbyggande genom att om möjligt öka byggnadsrätten på tomterna och möjliggöra ändringar av byggnadernas användningsändamål i synnerhet i glest bebyggda områden.

Planering av markanvändningen

- 12) För Helsingforsregionen upprättas en gemensam markanvändningsplan, i vilken man samordnar utvecklingsprinciperna och lösningarna i fråga om region- och samhällsstrukturer samt trafiksystemet. I samband med arbetet fastställs behovet av en gemensam generalplan för huvudstadsregionen enligt 46 a) § i markanvändnings- och bygglagen samt en tidsplan för utarbetandet av

generalplanen. Likaså fastställs behovet av gemensamma generalplaner för områden i regionens andra kommuner samt en tidsplan för utarbetandet av dessa.

- 13) Under statens ledning utvecklas planläggningen och smidigheten i styrningen av planläggningen bland annat genom att effektivisera myndighetssamarbetet.
- 14) Staten klarlägger förutsättningarna för planeringsbehovslösningar och utvecklar förfaranden genom vilka man kan förhindra splittring av samhällsstrukturen. Kommunerna effektiviserar styrningen av markanvändningen i tätorternas randområden.

Trafiktjänster

- 15) Kommunerna tryggar på lång sikt finansieringen av kollektivtrafiken. Regionens kommuner, HRT och ELY-centralen i Nyland ordnar kollektivtrafiken enligt fastställd servicenivå och utvecklingsplaner. Staten beviljar Helsingforsregionen kollektivtrafikstödet för stora stadsregioner och strävar efter att öka stödbeloppet under följande intentionsavtalsperiod. Finansieringen inriktas på produktion av en lockande servicenivå och på utvidgning av taxa- och biljettsystemet och andra åtgärder som effektivast ökar användningen av kollektivtrafiken och minskar användningen av personbilar i hela regionen.
- 16) Avtalsparterna utvecklar regionens samhällsstruktur och kollektivtrafiksystem genom att stödja sig på det befintliga spårtrafiknätet och det spårtrafiknät som håller på att byggas och den busstrafik som kompletterar dessa. Strukturen på kollektivtrafikens linjer utvecklas genom att fokusera på stamnätet, knutpunkterna och kollektivtrafikens förmåner.
- 17) Avtalsparterna främjar infartsparkering och kommer överens om samarbete och kostnads- och ansvarsfördelningen för genomförandet innan intentionsavtalsperioden löper ut. HRT och trafikverket är ansvariga för beredningen.
- 18) Kommunerna och ELY-centralen i Nyland förbättrar förutsättningarna för fotgängar- och cykeltrafiken genom att för denna trafik utveckla ett regionalt enhetligt stamnät som sköts på ett högklassigt sätt.
- 19) Avtalsparterna utvecklar med hjälp av intelligenta trafiksystem styrningen av trafiknätet, hanteringen av störningar samt uppdaterad information och information om kollektivtrafiken för att säkerställa smidiga rese- och transportkedjor.

Trafikinфраstrukturen

- 20) När det gäller projekt där trafiknätet utvecklas prioriteras projekt som främjar utvecklingen av markanvändningen och en förtätning av samhällsstrukturen. Genom små kostnadseffektiva åtgärder (KUHA-finansieringssystemet och -projekthelheten) effektiviseras och förbättras funktionaliteten och säkerheten i det nuvarande trafiksystemet samt förutsättningarna för en förtätad samhällsstruktur och bostadsproduktionens förutsättningar.

- 21) Staten ökar det befintliga spårnätets kapacitet och utvecklar trafikkontrollen och styrningen för att förbättra spårtrafikens driftsäkerhet. Genom att utveckla väg- och gatunätet främjas verksamhetsförutsättningarna för buss- och godstrafiken.
- 22) Staten och kommunerna inleder genomförandet av KUHA -finansieringssystemet och -projekthelheten och deltar i detta med i genomsnitt lika stora finansieringsandelar under intentionsavtalsperioden. Staten och kommunerna anvisar finansiering för detta från och med 2014 till ett belopp av totalt 30 milj. euro under intentionsavtalsperioden med strävan att huvudstadsregionen och KUUMA -kommunerna får hälften var av KUHA -anslagen. Genomförande- och finansieringsprogrammen utarbetas i en process där avtalsparterna samarbetar, och arbetet genomförs i samband med planeringen av trafiksystemet.
- 23) Staten och kommunerna inleder under avtalsperioden följande infrastrukturutvecklingsprojekt som anknyter till utvecklingen av trafiksystemets funktionalitet och markanvändningen.
- a) Förbättring av Lv 101 Ring I (preliminärt uppgår statens andel till 35 milj. euro, kommunernas till 15 milj. euro, men projektets kostnadsfördelning ska utredas noggrannare)
 - b) Förbättring av servicenivån på banavsnittet Helsingfors–Riihimäki (150 milj. euro)
 - c) Utveckling av E 18, Ring III (statens andel 110 milj. euro, kommunernas 40 milj. euro)
 - d) Förbättring av Helsingfors bangårds funktionalitet (100 milj. euro)
- 24) Arbetet med planeringen av de projekt som är avsedda att starta efter intentionsavtalsperioden fortsätter tillsammans med planläggningen med utgångspunkt i de åtgärder för utveckling av trafiksystemet som nämns i HLJ -beslutet och i den trafikpolitiska redogörelsen. Staten förbinder sig att genomföra följande spetsprojekt 2016–2022.
- e) Centrumslingan (Pisara) (750 milj. euro)
 - f) Förbättring av servicenivån på banavsnittet Helsingfors-Riihimäki, fas 2 (200 milj. euro)
- 25) Staten främjar förutsättningarna för att planera följande projekt för följande intentionsavtalsperiod.
- g) Förbättring av Lv 101, Ring I
 - h) Utveckling av E 18, Ring III
 - i) Huvudstadsregionens metro- och snabbspårvägsprojekt (statens andel 30 %)
 - j) Arrangemangen kring matartrafiken till Västmetron och Ringbanan
 - k) Esbos stadsbana

Bifogas en förteckning enligt HLJ -beslutet och en bilagskarta över projekten samt en karta över de primära målområdena för boende och över HLJ 2011-projekten. Om ett projekt inte framskrider, får detta inte utgöra hinder för att börja genomföra de projekt som är följande i ordning.

VIII. Genomförande av intentionsavtalet

Avtalsparterna förbinder sig att genom sin verksamhet främja de uppgifter och åtgärder som nämns i detta avtal och som gäller markanvändning, boende och trafik.

IX. Intentionsavtalets giltighet, fortsatta åtgärder och förnyelse

Intentionsavtalet träder i kraft efter att avtalsparterna har godkänt det. Intentionsavtalet gäller till utgången av 2015. Avsikten är att avtalsparterna innan detta intentionsavtal löper ut 2015 bereder och godkänner ett nytt intentionsavtal rörande markanvändning, boende och trafik.

Avsikten är att markanvändningen och trafiksystemet i följande avtal baserar sig på en gemensam regional markanvändningsplan och på en därmed sammanhörande plan för trafiksystemet i Helsingforsregionen. Om beredningen av dessa planer och om avtalsparternas deltagande i kostnaderna för beredningen överenskoms särskilt.

X. Uppföljning av intentionsavtalet och säkerställande av genomförandet

Genomförandet av intentionsavtalet följs upp av ett årligt uppföljningsmöte som avtalsparternas representanter deltar i. För beredningen av mötet ansvarar intentionsavtalssekretariatet. Uppföljningen baserar sig på mått som beskriver hur intentionsavtalets mål och åtgärder har genomförts och vilken genomslagskraft de haft. En arbetsgrupp bestående av avtalsparterna och dem som tar fram regionuppgifterna ansvarar för att uppföljningsmaterialet uppdateras.

Bilaga Avsiktsförklaring mellan staten och kommunerna i Helsingforsregionen om markanvändning, boende och trafik 2012–2015, bilagematerial

Helsingissä xx. päivänä yy kuuta 2012
Helsingfors den xx yy 2012

Ympäristöministeriö

Krista Kiuru
asunto- ja viestintäministeri

Espoon kaupunki

Jukka Mäkelä
kaupunginjohtaja

Kauniaisten kaupunki

Torsten Widén
kaupunginjohtaja

Hyvinkään kaupunki

Raimo Lahti
kaupunginjohtaja

Keravan kaupunki

Petri Härkönen
kaupunginjohtaja

Mäntsälän kunta

Esko Kairesalo
kunnanjohtaja

Liikenne- ja viestintäministeriö

Merja Kyllönen
liikenneministeri

Helsingin kaupunki

Jussi Pajunen
kaupunginjohtaja

Vantaan kaupunki

Kari Nenonen
kunnanjohtaja

Järvenpään kaupunki

Erkki Kukkonen
kaupunginjohtaja

Kirkkonummen kunta

Tarmo Aarnio
kunnanjohtaja

Nurmijärven kunta

Kimmo Behm
kunnanjohtaja

Pornaisten kunta

Markku Hyttinen
kunnanjohtaja

Tuusulan kunta

Hannu Joensivu
kunnanjohtaja

Asumisen rahoitus- ja kehittämiskeskus ARA

Hannu Rossilahti
ylivohtaja

Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus

Rita Piirainen
ylivohtaja

Sipoon kunta

Mikael Grannas
kunnanjohtaja

Vihdin kunta

Sami Miettinen
kunnanjohtaja

Liikennevirasto

Juhani Tervala
pääjohtaja

**Helsingin seudun liikenne
-kuntayhtymä**

Suvi Rihtniemi
toimitusjohtaja