

VALTION JA HELSINGIN SEUDUN KUNTIEN VÄLINEN SOPIMUS SUURTEN INFRAHANKKEIDEN TUKEMISEKSI JA ASUMISEN EDISTÄMISEKSI

Sopijaosapuolet

Valtio (LVM, YM, VM, LiVi, ARA, ELY-keskus), Helsingin seudun kunnat: Espoo, Helsinki, Hyvinkää, Järvenpää, Kauniainen, Kerava, Kirkkonummi, Mäntsälä, Nurmijärvi, Pornainen, Sipoo, Tuusula, Vantaa ja Vihti sekä HSL.

Sopimuksen tarkoitus

Tämän sopimuksen tarkoituksena on toimeenpanna pääministeri Stubbin hallitusohjelmaan perustuva tavoite tukea Helsingin seudun suuria infrastruktuurihankkeita ja edistää samalla alueen asuntotuotantoa, jos kunnat puolestaan sitoutuvat kaavoituksen vauhdittamiseen ja tonttitarjonnan merkittävään lisäämiseen. Sopimuksella pyritään samalla vahvistamaan valtion eri viranomaisten ja kuntien välistä yhteistyötä.

Valtion ja Helsingin seudun kuntien välinen maankäytön, asumisen ja liikenteen vuonna 2012 solmittu aiesopimus on voimassa vuoden 2015 loppuun. Tämä sopimus täydentää tätä aiesopimusta ja luo perustan Helsingin seudun MAL -asioista sopimiseen vuodesta 2016 alkaen.

Tarkoituksena myös on, että sopimus edistää MAL -aiesopimukseen perustuvien Helsingin seudun maankäyttösuunnitelman (MASU) ja sen toteutussuunnitelman 2025, asuntostrategian 2025 sekä liikennejärjestelmäsuunnitelman (HLJ 2015) loppuunsaattamista ja toimeenpanoa.

Sopimuksen lähtökohdat

1. Pääministeri Stubbin hallituksen ohjelman 24.6.2014 kirjaus:

”Helsingin seudun suuria infrastruktuurirakennushankkeita tuetaan ja edistetään samalla alueen asuntotuotantoa. Edellytyksenä on, että Helsingin seudun kunnat sitoutuvat kaavoituksen vauhdittamiseen ja tonttitarjonnan merkittävään lisäämiseen. Sopimus neuvotellaan Helsingin seudun kuntien kanssa budjettiriiheen mennessä. Pisara-radon rahoitusta koskeva selvitys on käynnissä. Selvityksen ja tonttitarjonnan lisäämistä koskevan sopimuksen perusteella hallitus arvioi valtion mahdollisen osallistumisen radan rakentamiseen. Valtiolla on tonttitarjontaa koskevan sopimuksen perusteella valmius sitoutua osallistumiseen länsimetron rakentamiseen sen suunniteltuun päätepisteeseen, Kivenlahteen saakka siten, että valtion osuus hankkeen kustannuksista on enintään 240 milj. euroa ja tulee maksettavaksi aikaisintaan vuodesta 2017 lähtien.”

2. Pääministeri Kataisen hallituksen päätös rakennepoliittisen ohjelman toimeenpanosta 29.11.2013:

”Hallitus katsoo, että metropolialueella pääkaupunkiseudun kunnilta tulee edellyttää tonteissa 5 vuoden varantoa tyhjillä tai lähes tyhjillä tonteilla tiiviisti muuta yhdyskuntarakennetta eheyttäen. Hallitus edellyttää, että tässä yhteydessä luodaan selkeät ja läpinäkyvät perustelut sanktioiden käytölle ja että sanktiovälineinä voidaan käyttää infrastruktuuriavustuksia ja valtion liikennehankkeita. Lisäksi, jotta työeläkeyhtiöt pystyisivät hyödyntämään vuokra-asuntosijoittamisen lisäämisen mahdollistavaa velkavipua annetun määräajan puitteissa vuoteen 2017 mennessä, Helsingin seudulla on oltava jo lyhyellä aikavälillä nykyistä enemmän kaavoitettua tonttimaata tarjolla.”

3. Pääministeri Kataisen hallituksen päätökset kehysriihessä 25.3.2014:

”Hallitus käynnistää Pisara-radon toteuttamisen ja tähän liittyvän rahoitusmallin valmistelun sekä neuvottelut rahoitusosuuksista.

Malmin lentokenttä otetaan asutuskäyttöön. Valtion toiminnot lopetetaan kenttäalueella mahdollisimman nopeasti, viimeistään vuoteen 2020 mennessä.”

Toimenpiteet

Kaavoitus ja tonttitarjonta

1. Kunnat sitoutuvat siihen, että MAL-aiesopimuksen 2012-15 mukainen asuntotonttien asemakaavoitustavoite, yhteensä 4,8 milj. kem² saavutetaan kaikissa sopimuskunnissa. Jos näin ei tapahdu, toteutumaton osa kaavoitustavoitteesta siirretään kunnan lisäkiintiöksi seuraavalle sopimuskaudelle, mikäli kyseisen kunnan kaavavaranto on pienempi kuin kunnan viiden vuoden asuntotuotantotavoitteeseen perustuva kaavoitustarve.
2. Helsingin seudun kunnat sitoutuvat kasvattamaan asuntotonttien kaavoitusta vuosina 2016 - 19 kerrosalana mitattuna noin 25 %:lla verrattuna voimassa olevaan MAL - aiesopimukseen. Vuositasolla lisäys tarkoittaa pääkaupunkiseudulla kuntien hyväksymiä asemakaavoja yhteensä 226 000 kem²:ä ja kehyskunnissa vastaavasti 74 000 kem². Jos kohdissa 8 ja 9 (liikennehankkeet) mainittuja hankkeita ei ryhdytä toteuttamaan vuosina 2016-2019, tarkastellaan KUUMA -kuntien lisäkaavoitusvelvoitetta uudelleen ja vähennetään vastaavasti.
3. Asuntotonttien asemakaavoituksen lisäys tulee sijoittaa joukkoliikenteen kannalta hyvin saavutettaville alueille ja erityisesti nykyisiin ja toteutumassa oleviin ratakäytäviin.
4. Seudun asuntotuotantotavoitteen toteuttamiseksi Helsingin seudun kunnat varmistavat asumiseen tarkoitettujen asemakaava-alueiden toteuttamisedellytykset ja tonttien käyttöön saamisen tehostamalla maapolitiikkaansa, kehittämällä kaavoituskäytäntöjään sekä huolehtimalla siitä, että kunnallistekniikan puuttuminen ei muodostu esteeksi tonttien käyttöön saamiselle. Toimenpiteiden vaikuttavuudesta tehdään arvio erikseen sovittavalla aikataululla.
5. Valtio ja sen aluehallintoviranomaiset myötävaikuttavat omalta osaltaan kasvavan kaavoitustavoitteen toteuttamiseen.

Liikennehankkeet

1. Valtio osallistuu tässä sopimuksessa mainittujen suurien infrastruktuurihankkeiden rahoittamiseen edellyttäen, että tämän sopimuksen mukaiset kaavoitustavoitteet toteutuvat. Kaavoitukselle tässä sopimuksessa asetetun tavoitteen toteutumista seurataan vuosittain MAL -aiesopimuksen seurannan yhteydessä. Hallitus arvioi sopimuksen tavoitteiden toteutumista päättäessään valtion rahoituksesta sopimuksessa mainittuihin infrastruktuurihankkeisiin.
2. Sopimus koskee vain tässä sopimuksessa mainittuja suuria infrastruktuurihankkeita, Länsimetron jatketta Matinkylästä Kivenlahteen, Pisara-rataa ja Helsinki-Riihimäki – rataosan kapasiteetin parantamista (1. vaihe). Sopimuksella ei ole vaikutusta MAL -aiesopimuksessa tai liikennepoliittisessa selonteossa mainittuihin muihin liikennehankkeisiin.
3. Vuonna 2015 valmistuvan kehäradan liityntäpysäköinnin toteuttamiseen liittyvät vastuu- ja rahoituskysymykset ratkaistaan erikseen HLJ2015-työn yhteydessä tehtävien selvitysten pohjalta.
4. Länsimetron jatkeen hankesuunnitelman kustannusarvio on 801 M€ (maanrakennuskustannusindeksi MAKU 11/2013). Valtio osallistuu hankkeen toteutusajan huomioivan kustannusarvion perusteella laskettuun 30 prosentin rahoitusosuuteen, joka kuitenkin on enintään 240 M€ (MAKU –indeksi 11/2013), ja joka tulee maksettavaksi vuosina 2017 -2020.
5. Valtio käynnistää Helsinki–Riihimäki-rataosan kapasiteetin lisäämisen ensimmäisen vaiheen vuoden 2015 talousarvioesityksen mukaisesti. Ensimmäisen vaiheen kustannusarvio on noin 150 M€.
6. Valtakunnallista ja seudullista merkitystä omaavan Pissararadan alustava kustannusarvio on noin 900 M€. Pissararadan rahoitusta koskeva selvitys sekä hankearviointi ja ratasuunnitteluvaiheen kustannusarvio valmistuvat syksyllä 2014. Kyseisten selvitysten ja tämän sopimuksen perusteella hallitus arvioi valtion osuutta radan rakentamiseen. Pissararadan suunnittelu ja toteuttaminen edellyttävät osapuolten yhteistä sopimista hankkeen rahoituksesta.
7. Valtio lopettaa toimintonsa Malmin lentokentällä tavoitteena vuoden 2016 mutta viimeistään vuoden 2020 loppuun mennessä, jonka jälkeen alue palautuu Helsingin kaupungin käyttöön.
8. Sopijaosapuolten tavoitteena on jatkaa KUHA -rahoitusjärjestelmän ja –hankekoko- naisuuden toteuttamista vuosina 2016-2019. Toteuttamis- ja rahoitusohjelmat laaditaan sopijaosapuolten yhteistyöprosessina osana HLJ2015 -liikennejärjestelmäsuunnittelua. Sopijaosapuolten tavoitteena on lisätä rahoitusta siten, että valtio ja kunnat osoittavat rahoitusta yhteensä 30M€ vuodessa (2016-19).
9. Klaukkalan ja Hyrylän ohikulkuteiden suunnittelua ja toteuttamisvalmiutta edistetään.
10. Valtion osalta rahoitukseen osallistuminen edellyttää eduskunnan asianomaisia päätöksiä. Länsimetron jatkeen ja Pissararadan sekä Helsinki–Riihimäki-rataosan kapasiteetin lisäämisen varsinaisesta toteutuksesta ja rahoitusjärjestelyistä tehdään valtion ja kuntien välillä sopimukset, kun eduskunta on tehnyt rahoituksesta asianomaiset päätökset.

Sopimuksen voimassaolo

Sopimus käsitellään kunnissa syyskuun 2014 loppuun mennessä. Länsimetron jatkeen osalta valtio pitää sopimukseen sitoutumista riittävänä, kun pääkaupunkiseudun kunnat ovat sen hyväksyneet. Sopimus hyväksytään valtion osalta periaatepäätöksenä valtioneuvoston yleisistunnossa.

Sopimus on voimassa vuoden 2019 loppuun saakka.