

Avtalet om markanvändning, boende och trafik (MBT-avtalet) mellan kommunerna i Helsingforsregionen och staten 2020–2031

737/10.00.00/2014, 544/00.02.00/2014

STF 21.09.2020 § 36

Mer information:

markanvändningschef Marko Lassila, tfn 050 382 9313  
fornamn.efternamn@grankulla.fi

Avtalet om markanvändning, boende och trafik (nedan MBT-avtalet) grundar sig på den gemensamma vision som de 14 kommunerna i Helsingforsregionen och staten har för utvecklingen av regionen. Genom avtalet stärks samarbetet och det fortsatta planeringssamarbetet mellan kommunerna, partnerskapet mellan kommunerna i regionen och staten samt parternas åtagande att vidta de åtgärder som behövs för att utveckla regionen. I enlighet med regeringsprogrammet förlängs nu MBT-avtalen från de tidigare fyraårsperioderna till 12-årsperioder. Detta ger bättre möjligheter att göra upp långsiktiga planer för att utveckla samhällsstrukturen och göra stora trafikinvesteringar. De konkreta åtgärder som läggs fram i avtalet gäller de fyra första åren av avtalsperioden (2020–2023), efter vilket avtalen preciseras.

Den MBT-förhandlingsgrupp som representerar parterna har nått förhandlingsresultat 2.6.2020 om avtalet om markanvändning, boende och trafik (MBT-avtalet) mellan kommunerna i Helsingforsregionen och staten 2020–2031. Avtalet träder i kraft när kommunerna i regionen och statsrådet har godkänt dem.

Förhandlingsresultatet finns med föredragningslistan som **bilaga 1**.

#### Avtalets syfte och mål

Avtalet utgår från planen för markanvändning, boende och trafik i Helsingforsregionen 2019 (MBT 2019), som tagits fram av kommunerna i Helsingforsregionen, HRT samt statens miljö- och trafikförvaltning. Planen godkändes under 2019 av HRT:s styrelse, Helsingforsregionens samarbetsmöte, Kuuma-direktionen samt de flesta av kommunerna i regionen. I planen ingår en lagstadgad trafiksystemplan för Helsingforsregionen. I MBT 2019 anges det förpliktande målet att utsläppen från trafiken ska minska med 50 procent före 2030 (jämfört med 2005). Stadsstyrelsen i Grankulla godkände planen 27.5.2019 (§ 105).

Målet är att samhällsstrukturen och trafiksystemet utgör en helhet som möjliggör hållbar tillväxt i regionen, en smidig och trygg vardag för invånarna samt säkerställer konkurrenskraften hos hållbara färdstätt. Målet är också att motverka segregation och bostadslöshet samt bidra till mångfalden i bostadsområdena och ett mångsidigt bostadsbestånd i regionerna. Placeringen av bostäder, arbetsplatser och service styrs genom planläggning så att det går att välja hållbara färdstätt.

I visionen ingår att år 2030 bor minst 85 procent av regionens invånare i zoner för hållbart resande enligt MBT 2019 (2018: 72 %). Även investeringarna i utvecklingen av det regionala trafiksystemet utnyttjas till fullo så de bidrar till uppnåendet av de globala och nationella klimatmålen: år 2030 företas 65 procent av resorna i Helsingforsregionen med hållbara färdssätt (2018: 57 %). Kollektivtrafiken med resekedjor utvecklas till ett tryggt, hållbart och användarorienterat alternativ.

Bland målen ingår också att samhällsstrukturen, bostadsutbudet och trafiksystemet i Helsingforsregionen säkerställer tillräcklig arbetskraftstillgång och en god miljö för arbetsgivare så att regionen är en internationellt attraktiv plats för både arbetskraft och företag. Trafiksystemet utvecklas med tanke på fungerande kommunikationer från regionen både till utlandet och inom Finland.

### Centrala åtgärder

En tillräcklig planlägningsreserv av tomter för flervåningsbostadshus bör säkerställas för att främja en fungerande bostadsmarknad. Markanvändningen i zoner för i synnerhet spårbunden trafik och andra stamlinjer för kollektivtrafiken samt stationerna och knutpunkterna mellan dessa ska stärkas. Kommunerna i Helsingforsregionen åtar sig att ta fram detaljplaner för bostadstomter med en total våningsyta på 6 miljoner kvadratmeter våningsyta. Den gemensamma regionala planeringen av markanvändning, boende och trafik fortsätter med säkerställda resurser.

Trafikutsläppen minskas genom åtgärder som minskar trafikarbetet och bidrar till en övergång till mer hållbara färdssätt överlag. Mängden och andelen av gång och cykling som färdssätt ökas genom satsningar på infrastrukturen och betingelserna, så de görs konkurrenskraftigare jämfört med personbil. Väg- och gatunätet i Helsingforsregionen utvecklas primärt med hänsyn till behoven för kollektivtrafiken och logistiken. Förbindelser som är viktiga för näringslivet och arbetslivet utvecklas så restiderna blir kortare särskilt mellan de städer där det förekommer betydande pendling eller annat resande.

Vid den regionala trafiksystemplaneringen och kommunala trafikplaneringen beaktas utvecklingen av transporttjänsterna samt utnyttjandet av automation och data. Utöver ett hållbart och tryggt trafiksystem minskas exponeringen för trafikbuller också genom att öka andelen för hållbara färdssätt och bekämpa buller speciellt på platser där det är befogat till följd av markanvändning för tätare bebyggelse. De behov som hänför sig till nåbarhet och hållbar trafik i regionen inom de närmaste 12 åren beaktas i beredningen och genomförandet av den riksomfattande transportsystemplanen.

Parterna har som mål att fram till 2030 bygga cirka 200 000 nya bostäder i regionen, av vilka 90 procent finns i de primära utvecklingszonerna för markanvändningen. Kartan över de primära utvecklingszonerna enligt MBT 2019 ingår som **bilaga 2**. Fördelningen av olika stora bostäder och besittningsformer ska vara mångsidig. Statsunderstödda räntestödsbostäder utgör i huvudstadsregionen sammanlagt 30 procent av det totala målet för bostadsproduktionen. Dessutom ska kommunerna i huvudstadsregionen i

sina tomtöverlåtelse och markanvändningsavtal se till att 20 procent av bostadsproduktionen i huvudstadsregionen är statsunderstödda vanliga 40-åriga räntestödshyresbostäder och hyresbostäder för grupper med särskilda behov. Målet är att det i Helsingforsregionen byggs 16 500 nya bostäder per år under den första perioden, 2020–2023.

Villkoret för att staten förbinder sig till detta avtal och fullföljer de finansieringsåtgärder som fastställs i avtalet är att kommunerna har fullföljt sina åtaganden enligt avtalet och inom ramen för sin behörighet. Ävenledes förutsätter kommunernas förbindelse till avtalet att staten har fullföljt sina åtaganden enligt avtalet. I **bilaga 3** visas målen för bostadsproduktion och bostadsplanering per kommun samt målen för produktion av boendelösningar till rimligt pris och statsunderstödda vanliga 40-åriga räntestödshyresbostäder under avtalsperioden 2020–2023. I Grankulla innebär det här i medeltal 80 bostäder per år, av vilket 24 bostäder ska vara boendelösningar till rimligt pris och 14 bostäder som är 40-åriga räntestödshyresbostäder eller bostäder för grupper med särskilda behov. Målet för planläggning av bostäder under perioden är 29 095 m<sup>2</sup> vy.

Avtalets genomförande följs upp årligen av ett uppföljningsmöte för avtalsparternas representanter. Mötet bereds av MBT-avtalssekretariatet. Materialet för uppföljningen sammanställs av en arbetsgrupp bestående av avtalsparterna och leverantörerna av regioninformation. Samkommunen Helsingforsregionens miljötjänster (HRM) uppdaterar och koordinerar uppföljningsmaterialet och samlar in de uppgifter som behövs av de andra avtalsparterna under styrning av MBT-avtalssekretariatet.

### Det föregående MBT-avtalet 2016–2019

I MBT-avtalet 2016–2019 hade Grankullas mål för bostadsproduktion under avtalsperioden fastställts till totalt 288 bostäder, av vilket 20 %, dvs. 58 st. skulle vara ARA-bostäder. För att staden skulle kunna uppnå målet, krävdes det dessutom sammanlagt ca 33 000 m<sup>2</sup> vy planlagd bygggrätt för bostäder under avtalsperioden. Under föregående period färdigställdes 295 bostäder, men inga ARA-bostäder. Endast 4 100 m<sup>2</sup> vy av planläggningsmålen uppnåddes.

En översikt över uppföljningen av Helsingforsregionens MBT-avtal finns med som **bakgrundsmaterial**.

### Avtalets konsekvenser för Grankulla stad

Då MBT-avtalsperioden förlängs till 12 år ger det möjligheter till mer långsiktigt utvecklingsarbete än tidigare, samtidigt som målen då kan justeras skilt för riksdagens mandatperioder. Målen och åtgärderna stödjer statens och kommunernas beslut om att avsevärt minska koldioxidutsläppen. Planläggningsprocesserna är invecklade och går framåt på ett icke-lineärt sätt, och då ger den förlängda avtalsperioden möjlighet att jämna ut trycket på kommunernas tidsplanering inom planläggningen och att planera en miljö med högre kvalitet. Den förlängda avtalsperioden gör det också lättare att uppfylla kravet på mångsidighet inom den konjunktürkänsliga bostadsproduktionen.

Målen som har satts upp ligger i linje med Grankulla stads strategi. Bostadsområdena i Grankulla ligger redan nu nästan i sin helhet inom de primära utvecklingszonerna enligt MBT. Alla anhängiga planer och de eventuella framtida planlägningsobjekt som ingår i Grankulla stads utvecklingsbild för markanvändning och boende ligger inom de primära utvecklingszonerna.

Då arbetet med att bygga stadsbanan inleds kommer det att ha en stark inverkan på stadens investeringsprogram. Projektets helhetskostnader uppskattas till 275 miljoner euro, av vilket staten förbinder sig till en andel på 50 procent. Kostnadsfördelningen av de kvarvarande 50 procenten mellan städerna (Esbo och Grankulla) är föremål för skilda förhandlingar och förs till beslut inom avtalet om att förverkliga projektet. Stadsbanaprojektet stödjer utvecklandet av Grankulla centrum och en allmän förbättring av stadsbilden, stadens egna mål för att förbättra möjligheterna för och öka användningen av hållbara färdsätt, samt att i huvudsak förlägga planläggningen och bostadsbyggandet till områden nära stationerna. Kvalitetsleden för cykeltrafik som anläggs i anslutning till kustbanan stödjer Grankullas mål att öka andelen cykelåkning i och med att den ger bättre möjligheter till t.ex. arbetsresor på cykel inom regionen.

De bostadsbyggnadsprojekt som pågår i Grankulla och de planlägningsprojekt som är nära att slutföras gör det möjligt att förverkliga målet för bostadsproduktion under MBT-avtalsperioden 2020–2023. Också målet för produktion av boendelösningar till rimligt pris och med räntestöd kommer att uppfyllas. Byggrätten för bostäder inom de pågående planändringsprojekten i staden täcker målet för planläggning av bostäder under den första perioden. Under 12-årsperioden som helhet kommer det dock att utgöra en utmaning för Grankulla att uppfylla särskilt målen för planläggning av bostäder, på grund av att staden redan har en tät stadsstruktur och begränsad markreserv. Målen för bostadsproduktionen under hela perioden går dock sannolikt att nå om de potentiella bostadsobjekten som ingår i Grankulla stads utvecklingsbild för markanvändning och boende kan föras vidare.

Grankulla deltar i utvecklingen av Helsingforsregionen och har också i sin stadsstrategi förbundit sig till MBT-målen.

Vid sitt sammanträde 25.8.2020 lade samhällstekniska utskottet till ett utlåtande i beslutsförslaget om att Grankulla inte på grund av stadens begränsade markegendom har möjlighet att förverkliga de planlägningsmål som staden åläggs i avtalet. I stadsstyrelsen ändrades tillägget till en något mer positiv formulering, se beslutsförslaget.

STS:

Fullmäktige beslutar att godkänna förhandlingsresultatet mellan staten och kommunerna i Helsingforsregionen gällande ett avtal om markanvändning, boende och trafik 2020–2031 under förutsättning att även de övriga avtalsparterna godkänner avtalet.

Samtidigt konstaterar fullmäktige att stadens begränsade markegendom gör att det blir en utmaning för Grankulla att förverkliga de planlägningsmål som staden åläggs i avtalet.

.....

Ledamot Berg understödd av ledamot Stenberg föreslog att andra stycket i beslutsförslaget ska ändras till: "Samtidigt konstaterar fullmäktige att Grankulla har till största delen uppfyllt sina i tidigare MBT-avtal fastställda bostadsproduktion- och planläggningsmål. I förhållande till sin yta har Grankulla redan nu näst mest invånare av landets kommuner. Stadens ytstorlek och kommunens begränsade markegendom innebär att Grankulla inte kan uppfylla de mål för detaljplaneringen, som fastställs i det nya MBT-avtalet, utan att samtidigt förstöra stadens särpräglade natur som en grönskande trädgårdsstad."

Ledamot Sederholm föreslog följande tillägg till ledamot Bergs förslag: "Det är i hela regionens intresse att kommunernas nuvarande grönområden/kolsänkor, de byggda kulturmiljöerna och en mångfald av boendemiljöer i regionen inte förstörs." Förslaget förföll på grund av bristande understöd.

I omröstningen, där de som understödde grundförslaget röstade "ja" och de som understödde ledamot Bergs förslag röstade "nej", vann motförslaget med rösterna 18–17 (Ala-Reinikka, Ant-Wuorinen, Eväsoja, Filppula, Herkama, Korpela, Kurkela, Miettinen, Mollgren, Peltovirta, Pesonen, Rintamäki-Ovaska, Salminen, Tupamäki, Wahlstedt, Mutka, von Essen).

Ledamot Saarela, understödd av ledamot Björk, föreslog följande kläm till beslutet:

"Fullmäktige konstaterar, att stadsbanan inte förbättrar servicenivån för Grankullaborna. Den befintliga banan motsvarar dagens och morgondagens behov av spårburen kollektivtrafik för invånarna. Därför är denna investering inte en prioriterad satsning för Grankulla.

Eftersom stadsbanan är en förutsättning för att entimmeståget till Åbo skall kunna förverkligas kräver fullmäktige att staten och de kommuner som får en större nytta av stadsbanan även tar ett märkbart större ekonomiskt ansvar för banan, ifall det överhuvudtaget skall investeras i en ny bana. Grankullas andel av en eventuell investering måste i alla händelser stå i proportion till den nytta som Grankullaborna har av banan."

Klämförslaget godkändes enhälligt.

Beslut:

Fullmäktige beslutade att godkänna förhandlingsresultatet mellan staten och kommunerna i Helsingforsregionen gällande ett avtal om markanvändning, boende och trafik 2020–2031 under förutsättning att även de övriga avtalsparterna godkänner avtalet.

Samtidigt konstaterade fullmäktige att Grankulla har till största delen uppfyllt sina i tidigare MBT-avtal fastställda bostadsproduktion- och planläggningsmål. I förhållande till sin yta har Grankulla redan nu näst mest invånare av landets kommuner. Stadens ytstorlek och kommunens begränsade markegendom innebär att Grankulla inte kan uppfylla de mål för detaljplaneringen, som fastställs i det nya MBT-avtalet, utan att samtidigt förstöra stadens särpräglade natur som en grönskande trädgårdsstad.

Samtidigt godkände fullmäktige följande kläm:

Fullmäktige konstaterar, att stadsbanan inte förbättrar servicenivån för Grankullaborna. Den befintliga banan motsvarar dagens och morgondagens behov av spårburen kollektivtrafik för invånarna. Därför är denna investering inte en prioriterad satsning för Grankulla.

Eftersom stadsbanan är en förutsättning för att entimmeståget till Åbo skall kunna förverkligas kräver fullmäktige att staten och de kommuner som får en större nytta av stadsbanan även tar ett märkbart större ekonomiskt ansvar för banan, ifall det överhuvudtaget skall investeras i en ny bana. Grankullas andel av en eventuell investering måste i alla händelser stå i proportion till den nytta som Grankullaborna har av banan.