

Utlåtande om utkastet till Helsingforsregionens plan för markanvändning, boende och trafik MBT 2019, samt bedömningen av planens konsekvenser

309/10.00.00/2017

STF 17.12.2018 § 58

Mer information:

direktör för samhällstekniken Marianna Harju, tfn 050 304 1234
markanvändningschef Marko Lassila, tfn 050 382 9313
fornamn.efternamn@grankulla.fi

Helsingforsregionens trafik HRT begär Grankulla stad om utlåtande om utkastet till Helsingforsregionens plan för markanvändning, boende och trafik MBT 2019, samt bedömningen av planens konsekvenser. Utlåtandet ska lämnas senast 18.1.2019. Begäran om utlåtande ingår som **bakgrunds-material**.

I begäran om utlåtande ska staden ta ställning särskilt till följande frågor:

- 1.1. Bildar planen en fungerande och enhetlig helhet för att utveckla markanvändning, boende och trafik inom regionen?
- 1.2. Stöder planen utvecklingen mot en livskraftig, välmående och tilltalande region med låga utsläpp, och vilka är de främsta utmaningarna i strävan mot målen?
- 1.3. Innehåller planen de strategiskt viktigaste utvecklingsåtgärderna för markanvändning, boende och trafik inom regionen?
- 2.1. Är sätten att förtäta samhällsstrukturen som föreslås i planen tillräckligt effektiva, och har ett tillräckligt antal bostäder placerats i de primära utvecklingszonerna?
- 2.2. Är sätten att trygga utbudet på bostäder som motsvarar invånarnas livssituationer och betalningsförmåga samt bostadsbeståndets mångfald som framförs i planen fungerande?
- 2.3. Har tillräckliga åtgärder föreslagits för att förebygga segregationsutvecklingen mellan bostadsområden samt utveckla existerande bostadsområden?
- 2.4. Har alla former av trafik beaktats i planen på ett sätt som motsvarar deras betydelse?
- 3.1. I planen framförs sätt att minska CO2-utsläppen från trafiken med 50 procent från nivån år 2005. Har rätt sätt valts ut och är sätten tillräckligt effektiva? Om ni föreslår att något eller några av sätten ska strykas, så ska ni samtidigt föreslå en ersättande åtgärd med minst samma verkningsgrad, så att målet för minskning av utsläppen i sin helhet kan nås.
- 3.2. Hur kan man bäst säkra att planen omsätts i praktiken och får tillräcklig finansiering?
- 3.3. Har planens konsekvenser bedömts i tillräcklig utsträckning?

MBT 2019-planutkastet

MBT 2019 är en strategisk plan för markanvändning, boende och trafik i Helsingforsregionen och i den beskrivs hur man har för avsikt att regionen

ska utvecklas under åren 2019–2050. Helheten omfattar också den lags-
taggade trafiksystemplanen.

Planen bygger upp beredskap för att Helsingforsregionen har ca 2 miljoner
invånare och över en miljon arbetsplatser år 2050. Jämfört med 2018 inne-
bär detta en ökning på ca 500 000 invånare och 300 000 jobb.

Utgångspunkterna och målen samt målnivåerna för MBT 2019 har god-
känts i HRT:s styrelse, direktionen för KUUMA-kommunerna samt i Hel-
singforsregionens samarbetsmöte (HSYK). Målet i planen är en livskraftig,
välmående och tilltalande region med låga utsläpp. Den bindande målnivån
som har godkänts är en minskning av växthusgasutsläppen från trafiken
med minst 50 procent från nivån år 2005 senast 2030.

Planen i huvuddrag:

- Regionens tillväxt styrs på områden som med tanke på den nuvarande
sammansättningen och kollektivtrafiken är konkurrenskraftiga.
- I regionen byggs årligen ca 16 500 bostäder, och man sköter om bos-
tadsbeståndet och kvaliteten på livsmiljön.
- För spårtrafiken och cykeltrafiken anslås starka satsningar; vägtrafiken
utvecklas med gods- och kollektivtrafik som utgångspunkt.
- Utsläpp minskas med hjälp av flera metoder som minskar trafikpresta-
tionen, bl.a. med hjälp av vägavgifter och genom att förnya bilbestån-
det så det blir mer energieffektivt och kolneutralt.

I planutkastet har man anvisat de konkreta åtgärderna för att senast år
2030 uppnå målen. Sådana är bl.a. regionalt fastställda primära utvec-
klingszoner för markanvändning, kommunspezifika bostadsproduktions-
prognoser och detaljplanemål samt trafikprojekt och -åtgärder som ska in-
ledas före år 2030. På längre sikt skär man från och med 2030 ner växt-
husgasutsläppen ytterligare, disponerar ny markanvändning på ett förtä-
tande och hållbart sätt, håller bostadsproduktionen tillräcklig och med hög
kvalitet samt utvecklar och integrerar kollektivtrafiken som helhet. Med av-
seende på väg- och gatunätet är tyngdpunkten också i fortsättningen på
 fungerande kollektiv- och godstrafik.

Med hjälp av åtgärderna i planutkastet växer Helsingforsregionen på ett
hållbart sätt och minskar effektivt utsläppsnivån. Nästan alla målnivåer för
år 2030 i planen kommer att uppnås. Målet att minska CO₂-utsläppen från
trafiken (50 %) uppnås då alla de planerade åtgärderna genomförs med
tillräcklig kraft. Tillgången på arbetskraft förbättras, vilket lockar företag
och invånare. Åtgärdshelheten i utkastet är god med tanke på den sam-
hällsekonomiska effektiviteten, vilket garanterar ekonomiska förutsättnin-
gar för utveckling av regionen. Bostadsproduktionen placeras enligt målen
i de primära utvecklingszonerna. En sund och trygg livsmiljö möjliggör en
aktiv vardag för alla. I fortsättningen strävar man efter att bekämpa social
segregation med hjälp av ett gemensamt program samt aktivare uppfölj-
ning av utvecklingen. Andelen hållbara färdssätt (gång, cykling och kollek-
tivtrafik) växer i förhållande till de åtgärder som redan beslutats, men mål-
nivån uppnås till den delen inte helt och hållet. Konsekvenserna av planut-
kastet har bedömts enligt SMB-lagen, och bedömningen har styrt val av
planlösningar.

Utgående från MBT 2019-planen, som blir klar under våren 2019, bereds och förhandlas ett MBT-avtal 2020–2023 mellan staten, kommunerna i regionen och HRT. Man följer sedan upp MBT 2019-planen och avtalet årligen.

Mer material om planen finns på HRT:s webbplats <https://www.hsl.fi/mal/mal-2019> där det också finns en MBT-app (MAL-testisovellus, på finska), där man kan se materialet på kartan.

STS:

Fullmäktige beslutar att lämna följande utlåtande till Helsingforsregionens trafik om utkastet till Helsingforsregionens plan för markanvändning, boende och trafik MBT 2019, samt bedömningen av planens konsekvenser:

MBT 2019-planutkastet har gjorts upp i enlighet med visionen och utvecklar på ett enhetligt sätt regionen och kollektivtrafiknätet mot en livskraftig, välmående och tilltalande region med låga utsläpp, i enlighet med målen. Målen är välmotiverade och sätten för att uppnå dem samt uppföljningen med mätare är klart beskrivna.

Kollektivtrafiknätet har planerats med tanke på framtida utbyggnad så att strukturerna som redan finns kring det samt den kommande markanvändningen kommer att kunna utnyttja hållbara färdssätt på ett effektivt sätt. Därmed täcker den primära utvecklingszonen för markanvändningen huvudsakligen sådana områden som lämpar sig för kompletterande och förtätande markanvändning, vilket gör att behovet att bygga ny infrastruktur kan hållas på miniminivå, samt ger de bästa förutsättningarna för att säkra att tjänster och boende kan nås per kollektivtrafik. Denna utgångspunkt är både lovvärd och samhällsekonomiskt förnuftig. Genom att på detta sätt koncentrera bostadsproduktionen säkras man också livskraftiga lokala tjänster samt bevarandet av stora enhetliga grön- och skogsområden utanför de bebyggda områdena.

Målet för bostadsproduktionen i regionen har vuxit sig så stort att det torde medföra mycket stora utmaningar under en lågkonjunktur. Trots det bör man vara väl förberedd på den kommande tillväxten och hur den bäst ska disponeras med utgångspunkt i principerna i planen. Styrmedlen för att säkra kvaliteten i bostadsproduktionen och boendemiljöerna borde också vara mer effektiva än i nuläget, så att den miljö som utvecklas blir mer långlivad. Då blir också styrmedlen något kommunerna kan hänvisa till då de ska motivera kvalitetskraven inom utvecklingen av den snabbt växande regionen för byggherrarna.

Planen ger ett brett urval styrmedel för att uppnå målen om minskning av trafikutsläpp. Det är välmotiverat med tanke på att trafiken är en stor källa till CO₂-utsläpp. I och med att målen på regional nivå är ambitiösa ingår det bland styrmedlen också sådana åtgärder som radikalt ändrar nuläget. Det kan nämnas att målen hos enskilda kommuner delvis håller en ännu högre ambitionsnivå, vilket visar att styrmedlen i MBT-planutkastet är ett steg i rätt riktning. Kommunernas möjligheter att direkt påverka utvecklingen begränsar sig rätt långt till anskaffningen av maskiner mm. samt till lokaliseringen av markanvändningen och att styra trafik och parkering mot

tillgängliga lösningar. Mycket av ansvaret överförs till invånarna och företagen, vilket understryker statens roll som lagstiftare.

För att regionen ska ha möjlighet att verkligen utnyttja kollektivtrafiken mer än i nuläget bör utbyggnaden av infartsparkeringen etableras som ett projekt som ingår i trafikinvesteringarna inom MBT-planen. De största infartsparkeringarna bör placeras ut vid knutpunkterna för trafiken på MBT-kartan, ansvar för att leda projekten bör tilldelas någon specifik part och byggandet av parkeringarna bör finansieras som en infrastrukturinvestering. Samtidigt är det viktigt att betjäna dem som färdas med kollektivtrafiken genom att planera linjenätet på ett sätt som beaktar också andra behov än de s.k. stamlinjerna. Det rådande tänkesättet med betoning på stamlinjerna som bygger på flera byten av färdmedel motsvarar inte i tillräckligt hög grad invånarnas varierande behov och därmed lockar det inte tillräckligt många att utnyttja kollektivtrafiken.

Finansieringsmodellen för trafiken bygger i hög utsträckning på vägavgifter, som antas motivera folk att byta till hållbara färdmedel eller fordon med lägre utsläpp, vilket i sin tur antas minska trafikstockningarna. Det är möjligt att nå målen på detta sätt om inkomsten från vägavgifterna verkligen överförs till att utveckla trafiksystemet i regionen, enligt det som står i planutkastet. Inom regionen förekommer ett motstridigt förhållningssätt till vägavgifter, trots att ingen hittills har kunnat föreslå något ersättande alternativ med samma genomslag. Samtidigt kan kommunernas andel i finansieringen av kollektivtrafiken inte ökas i det oändliga, och då torde vägavgifter oundvikligen bli ett möjligt alternativ. Saken förutsätter dock noggrann planering och lagstiftning för att kunna omsättas i praktiken. Därför är det viktigt att tillräcklig information har inhämtats om de riksomfattande riktlinjerna som påverkar saken innan ärendet bereds för beslut inom Helsingforsregionen.

Man bör också beakta att om vägavgifterna införs så kommer bördan att fördelas ojämnt inom regionen. Invånarna i regionen bör ha tillgång till något seriöst alternativ till privatbilismen, t.ex. i form av nätet av infartsparkeringar som föreslås ovan. För övrigt har vägavgifternas konsekvenser för bl.a. företagandet i allmänhet, företagets verksamhetsförutsättningar och regionens konkurrenskraft bedömts i ett rätt snävt perspektiv.

MBT-avtalet bör innehålla en redogörelse om kolsänkor. Vid sidan om minskningen av utsläpp har enskilda kommuners grönområden, träd och annan växtlighet en ökande betydelse för kommunernas klimatstrategier, och detta bör lyftas fram starkare också i MBT-avtalet. Helsingforsregionens kommuner bör dessutom visa gott exempel för trähusbyggande i sina egna projekt.

Grankulla ligger i sin helhet inom den primära utvecklingszonen för markanvändningen, så planen medför inga begränsningar för utvecklingen i enlighet med stadens egna mål. Också huvudprinciperna för placeringen av boendet sammanfaller med Grankulla stads egen utvecklingsbild. Däremot kan Grankulla inte binda sig att uppnå målet för detaljplaneringen för de enskilda kommunerna som föreslås i planen, i medeltal 7 200 m² vy per år. Detta beror på att Grankulla har en begränsad och sedan tidigare tätt bebyggd areal, vilket gör att planläggningspotentialen är ytterst begränsad.

Trots detta kan målet för bostadsproduktionen, i medeltal 80 bostäder om året, gå att nå, och det motsvarar också den årliga tillväxten av invånarantalet, ca 1 procent, i Grankulla stads strategi. Antalet bostäder som ska byggas borde i själva verket framhållas i MBT-planen som en "slutprodukt", eftersom det förutsätter att en tillräcklig planreserv för boendet har gjorts upp. Då målen för planen har lagts upp har man inte beaktat kommunerna inom regionen har väldigt olika utgångsläge och förutsättningar, utan målen har ställts upp på ett mycket schematiskt sätt.

Av de trafikprojekt som ingår i förslaget är Esbo stadsbana det enda som går igenom Grankulla, och det kommer att stärka kollektivtrafiken i området. Inverkan av Esbo stadsbana kommer att vara kännbar också på stambanan, eftersom den kommer att ge ökad balans inom lokaltågtrafiken och utgör en förutsättning bl.a. för fullt utnyttjande av Centrumslingan. Den bidrar också till att avsevärt minska störningskänsligheten i tågtrafiken på Åbobanan. Sammantaget kommer stadsbanan tack vare sin inverkan på servicenivån inom kollektivtrafiken att bidra till att minska växthusgasutsläppen från trafiken inom ett mycket mer vidsträckt område än bara Helsingforsregionen. Därför bör man förorda en snabb byggstart för stadsbanan, i all synnerhet eftersom beredskapen att omsätta planerna i praktiken redan finns.

Konsekvensbedömningen för MBT-planutkastet är ingående och utförlig, och har gjorts upp i bred interaktion. Rapporteringen är också tydlig.

.....

Direktören för samhällstekniken Marianna Harju och avdelningsdirektör Sini Puntanen från HRT presenterade MBT 2019-planutkastet för fullmäktige.

Beslut:

Beslutsförslaget godkändes.