

Utlåtande om utkastet till planutkastet för markanvändning, boende och trafik i Helsingforsregionen MBT 2023 samt om bedömningen av konsekvenserna för planen

STF 19.06.2023 § 38

204/00.04.01.02/2023

Mer information:

markanvändningschef Minna Penttinen, tfn 050 382 9313

projektingenjör Anna Ahtila, tfn 050 544 6427

fornamn.efternamn@grankulla.fi

Helsingforsregionens trafik HRT begär Grankulla stad om ett utlåtande om planutkastet för markanvändning, boende och trafik i Helsingforsregionen MBT 2023 samt ett utlåtande om bedömningen av konsekvenserna för planen. Utlåtandet ska ges senast 25.5.2023. Begäran om utlåtande ingår som **bakgrundsmaterial**.

Mer material om planen finns på HRT:s webbplats: <https://www.hsl.fi/hsl/mal>.

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

1. Hur verkar helheten i MBT 2023-planen?
  - I. Inbegriper de ledande åtgärderna de rätta sakerna?
  - II. Vilka av åtgärderna i utkastet är viktigast att verkställa?
  - III. Ger konsekvensbeskrivningen en tydlig bild av vilken effekt planen har (en uppdaterad konsekvensbeskrivning publiceras 17.4.2023)?
2. Vad skulle ni ändra i planåtgärderna för att nå målen i planen.
  - I. Vilka av åtgärderna i de fortsatta rekommendationerna för konsekvensbedömningen borde inkluderas i planen?
  - II. Är det något som fattas i planen? Vilka andra åtgärder borde ingå i planen för att de uppställda målen ska kunna nås?
  - III. Finns det något i planen som kunde utelämnas?
3. Hur har regionsamarbetet fungerat i samband med beredningen av MBT 2023-planen? Vilka utvecklingsbehov finns det i samarbetet?
4. Övrig respons

#### MBT-planutkastet

MBT 2023-planen i Helsingforsregionen är en strategisk plan och den inbegriper Helsingforsregionens 14 kommuner. Planen beskriver kommunernas gemensamma målbild för utvecklingen i regionen fram till år 2040 och skapar en vision fram till år 2060. MBT 2023 fortsätter traditionen med planeringen av markanvändning och trafiksystem samt uppdaterar den föregående MBT 2019-planen. För kommunerna fungerar MBT 2023-planen som en utgångspunkt för MBT-avtalet mellan staten och kommunerna. I avtalet slås de viktigaste åtgärderna i markanvändning, boende och trafik för de närmaste åren i Helsingforsregionen fast.

Visionen för MBT 2030-planen är att Helsingforsregionen är det mest hållbart växande och människonära metropolområdet i Europa år 2040. Regionen kommer att nå den framtid som visionen målar upp senast år 2040 genom att

uppfylla de tre huvudmålen i planen: en klimatneutral, välmående och framgångsrik region.

Ett sammandrag av innehållet i MBT 2023-planen i fem punkter:

1. Det långsiktiga arbetet för att förtäta samhällsstrukturen i Helsingforsregionen fortsätter, framför allt med utgångspunkten i olika centrum och spårbunden trafik. Också det nuvarande trafiksystemet utnyttjas till fullo.
2. Kommunerna bygger mångsidiga och högklassiga alternativ för boende för invånarnas behov och förnyar medvetet bostadsområden som hotas av att bli efter i utvecklingen.
3. Staten och kommunerna satsar starkare än tidigare på att utveckla ett hållbart trafiksystem i Helsingforsregionen och säkerställer ett effektivt trafiksystem även i framtiden.
4. Både på den regionala och nationella nivån vidtas mångsidiga åtgärder för att minska på trafikutsläppen och energiförbrukningen inom boende.
5. Förutsättningarna för näringslivet i Helsingforsregionen stärks genom utveckling av de centrala näringsområdena samt genom förbättring av den internationella tillgängligheten och effektiviteten i logistiken.

I planutkastet presenteras de konkreta åtgärderna som måste vidtas för att senast år 2040 uppnå målen. Dessa är bland annat regionalt fastställda primära utvecklingszoner inom markanvändningen, kommunvisa prognoser för bostadsbyggande och mål för detaljplanerna, förbättring av konkurrenskraften i kollektivtrafiken jämfört med privatbilism, sänkning av biljettpriserna inom kollektivtrafiken, verkställande av väsentliga stadsbanor och huvudleder för cykeltrafik, elektrifiering av trafiken och utredning av vilken effekt en sänkning av körhastigheterna har inom stadsstrukturen och främjande av träbyggande.

#### Grankulla stads utlåtande om MBT 2023-planutkastet samt om bedömningen av konsekvenserna för planen

MBT 2023-utkastet har gjorts upp i enlighet med visionen och utvecklar på ett enhetligt sätt regionen och kollektivtrafiknätet mot en klimatneutral, välmående och framgångsrik region, i enlighet med målen. Visionen och målen i planen är lyckade och många av de framtagna åtgärderna är lätta att identifiera. Målen är grundligt uppsatta men metoderna för att nå målen är delvis oklara. Konsekvensbedömningen i planen är omfattande. En väsentlig observation om konsekvensbedömningen är att klimatneutralitetsmålen inte nås. Det är dock av essentiell betydelse att införa effektiva åtgärder för att nå dessa mål.

#### Markanvändning

Grankulla ligger i sin helhet inom den primära utvecklingszonen för markanvändningen, med undantag av Kasabergets rekreationsområde, så planen medför inga begränsningar för utvecklingen i enlighet med stadens egna mål. Därför är framhävandet av den kompletterande byggnationens roll och utvecklingen av stationsområdena befogade utvecklingsriktningar.

#### Boende

År 2040 finns det uppskattningsvis cirka 1,9 miljoner invånare i regionen, vilket betyder cirka 400 000 nya invånare jämfört med nuläget. I Grankulla är målet för bostadsproduktionen 80 bostäder/år och motsvarande mängd i detaljplanen är 7 300 m<sup>2</sup> våningsyta/år. Det mål som ställts för de olika kommunernas detaljplaner kan Grankulla ändå inte helt nå. Däremot är målet för bostadsproduktionen rätt enhetlig med Grankulla stads strategi. Antalet bostäder som ska byggas borde i själva verket framhållas som en slutprodukt, eftersom det förutsätter att en tillräcklig planreserv för boendet har gjorts upp.

När det gäller bostadsutbudet framhålls kvaliteten i stället för mängdmässiga mål i planen. Det är svårt att mäta kvalitet, men det är viktigt att säkerställa bostadsproduktionens kvalitet och mångsidighet. Ansvaret för mångsidigheten i bostadsutbudet har styrts direkt till kommunerna, vilket också är dess rätta ställe.

Målet för bostadsproduktionen i regionen har vuxit i den mån att det torde medföra mycket stora utmaningar under en lågkonjunktur. Därför är det inte ändamålsenligt att höja målet till en orealistisk nivå. **Däremot borde styrmedlen för att säkra kvaliteten i bostadsproduktionen och boendemiljöerna vara mer framhävda än i nuläget, så att den miljö som utvecklas blir mer långlivad.**

#### Grönområden

Förtätningen av regionen och den ökande bostadsproduktionen skapar ooundviktigen även tryck på grönområden. Trivsamma stadsmiljöer och närreklamationsområden får mycket litet uppmärksamhet i planen.

#### Trafik

Redan genomförda eller aktuella investeringar inom regionen utnyttjas så effektivt som möjligt. Järnvägsinvesteringarna i enlighet med investeringsprogrammet förbättrar anmärkningsvärt trafikförbindelserna inom kollektivtrafiken i huvudstadsregionens förortszon, möjliggör en hållbar tillväxt samt stöder förbindelserna inom den tvärgående kollektivtrafiken och utvecklingen av ett nätverkslikt trafiksystem. I enlighet med planen är utgångspunkten för utvecklandet av trafiksystemet hållbarhet med betoning på att främja konkurrenskraften i fråga om kollektivtrafik, gång och cykling. I Grankulla anses det här vara en fördel. När det gäller kollektivtrafiken presenteras ambitiösa mål för att säkerställa konkurrenskraften hos kollektivtrafiken samt trygga förbättrande av trafiklederna och infartstrafiken. En del av de föreslagna åtgärderna är endast möjliggörande i stället för uppmuntrande.

I planutkastet läggs fram att staten deltar i finansieringen av kollektivtrafiken, vilket är ett bra startskott för konkurrenskraften. I planutkastet har man även väl beaktat att kollektivtrafikens konkurrenskraft och färdsektorns andelar ökas till exempel genom att förbättra servicenivån och försnabba trafiken samt genom att hålla biljettpriserna på en konkurrenskraftig nivå. I planutkastet framställs att kollektivtrafikens konkurrenskraft och finansieringen av kollektivtrafiken kräver omfattande insatser från staten och kommunerna. Här får vi inte glömma ansvaret hos den som ordnar kollektivtrafiken att se till att trafiksystemet lämpar sig för behoven hos kommuninvånare och turister.

Statens roll i främjandet och utvecklandet av hållbar trafik ska verkställas både genom finansiering och lagstiftning. I kommunernas nuvarande ekonomiska läge är investeringar i hållbar trafik ett ärende som måste övervägas noga. Tillväxten i regionen förutsätter att kommunerna och staten gör stora investeringar i trafikprojekt både nu och i framtiden. Huvudstadsregionens betydelse för hela

landets samhällsekonomi är så betydande att även staten bör identifiera hur viktigt det är sköta om trafiksystemet i regionen som en förutsättning för att säkerställa regionens och landets konkurrenskraft. Staten drar även ekonomiskt nytta av att regionen växer och därför ska statens roll i de presenterade investeringarna som riktas mot trafiksystemet vara betydande.

I planutkastet finns ett brett urval av metoder för att uppnå målet för minskade utsläpp från trafiken, men effekten av metoderna är rätt liten. Ett mer ingående resonemang om åtgärder som syftar till att göra den hållbara trafiken mer lockande bör föras. Elbilar som minskar på koldioxidutsläppen från trafiken och andra utsläppsnåla bilar kan utgöra en radikalt större andel av bilbeståndet år 2040 än vad som är beräknat i planutkastet. En ökning av den elektrifierade trafiken bör beaktas mer omfattande i planutkastet. Även möjligheterna som nya teknologier och nya data kan erbjuda för optimeringen av trafiksystemet bör undersökas. Tekniken utvecklas i snabb takt och nya teknologier är på väg. Dessa kan redan inom en snar framtid möjliggöra att vi kan använda kapaciteten inom trafiksystemet effektivare än i nuläget. Effekten av den här förändringen på utsläppen från trafiken får inte tillräcklig uppmärksamhet i planutkastet.

#### MBT-investeringsprogrammet

Av trafikprojekten inbegriper cykelleden längs kustbanan även ett område inom Grankulla stad. Projektet är en del av programmet för små och medelstora MBT-projekt och cykelleden ingår i huvudnätet för cykeltrafik. Projektet främjar hållbar trafik i Grankulla på ett betydande sätt och kopplar ihop Grankulla till ett bredare nätverk av kvalitetsleder. Cykelledens betydelse sträcker sig utanför stadens gränser. Cykelleden breddar omfattningen av huvudnätet för cykeltrafiken och via leden blir tillgängligheten till de västra delarna av huvudstadsregionen avsevärt bättre. Cykelleden innebär en betydande förbättring av omständigheterna för cykeltrafik i Grankulla och är en beaktansvärd investering för staden. Det är viktigt att projektet ingår i programmet för små och medelstora MBT-projekt. Dessutom ska vi beakta att Esbo redan har fått finansiering för sin del av cykelleden längs kustbanan under MBT 2019-perioden inom programmet för små och medelstora MBT-projekt. Då fick Grankulla inget motsvarande bidrag i samma projekt. Det är viktigt att statens finansiering fördelas jämnt och rättvist inom regionen samt att projekten behandlas jämlikt när det gäller de olika kommunerna. Samtidigt med regionala projekt utvecklar kommunerna viktiga cykelleder för kommuninvånarna. De här är inte nödvändigtvis viktiga för hela regionen, men betyder att kommuninvånarnas vardag blir smidigare. Det är viktigt att komma ihåg att de här egna projekten inom kommunerna har en stor betydelse för övergången till hållbar trafik.

I planutkastet har tilläggsåtgärder för Esbo stadsbana lagts fram. Målet med åtgärderna är att förbättra förutsättningarna för att sköta styrningen och hantera störningar på västra sidan av Alberga. I praktiken handlar det om till exempel platser för järnvägsväxlar. Även fördelarna med en spårväxel i Grankulla har identifierats. **Grankulla förhåller sig kritiskt till att stadsbanan blir ett mer omfattande projekt. Planeringen av tilläggsåtgärder i det här skedet av projektet höjer projektkostnaderna onödigt mycket. Ifall tilläggsåtgärderna anses vara nödvändiga kan inte kostnaderna styras till det nuvarande projektet eller betalas av staden. Grankulla stad har i projektet Esbo stadsbana förbundit sig till takpriset 27,5 miljoner euro och kommer inte att höja sin andel i kostnaderna över detta. Det finns heller inte ett så stort ledigt område som växelspåret behöver inom stationsområdet eller någon annanstans inom Grankulla stad.**

### Utveckling av MBT-planeringen och avtalsprocessen

MBT-planeringen har varit ett viktigt redskap för att främja hållbar tillväxt och samarbete i Helsingforsregionen. Men MBT-planeringsprocessen och strukturen inom beslutsfattandet i processen har med årens lopp blivit för komplicerade. Det finns orsak att göra en ingående bedömning av välgrundade metoder för samplaneringen av markanvändning, boende och trafik i regionen i framtiden. Det här har samband med planeringens innehåll men även vilken typ av organisering och process som effektivast och konsekvent tjänar det här syftet.

På grund av orsaker som hänför sig till tidtabellen har staden bett om förlängd tid för tillställande av utlåtandet. Ett utkast till utlåtandet har skickats till HRT efter samhällstekniska utskottets möte 9.5.2023.

Stadsstyrelsen:

Fullmäktige beslutar att avge Grankulla stads utlåtande i enlighet med föredragningstexten till Helsingforsregionens trafik om utkastet till Helsingforsregionens plan för markanvändning, boende och trafik MBT 2023, samt om bedömningen av konsekvenserna för planen.

Beslut:

Beslutsförslaget godkändes.

Bakgrundsmaterial:

Begäran om utlåtande

Distribution:

Samkommunen Helsingforsregionens trafik